



PROYECTO MODIFICADO Nº 1 DE LA URBANIZACIÓN DEL SECTOR PP 3/1 DE BENIDORM (ALICANTE)

Septiembre 2022



Grupo TYP SA
P.E. Tàctica, C/ Botiguers, 5-5º
46980 Paterna (Valencia)
Tel.: (34) 963 379 220 - Fax: (34) 963 371 429
www.typsa.com


Agente Urbanizador
TERRA VILLAGE LAND, S.L.

INDICE

MEMORIA

MEMORIA

ANEJOS

- 0 Coordinacion Organismos
- 1 Cartografía y Topografía
- 2 Datos geométricos del trazado
- 3 Replanteo
- 4 Estudio geotécnico
- 5 Cálculo de Estructuras
- 6 Justificación de la Red de Saneamiento
- 7 Encauzamiento del barranco del Derramador
- 8 Marco prefabricado de hormigón
- 9 Redes de impulsión y distribución de agua potable
- 10 Justificación de la red de telecomunicaciones
- 11 Red de riego
- 12 Relación valorada de ensayos
- 13 Estudio de Seguridad y Salud
- 14 Justificación de Precios
- 15 Plan de obra y clasificación del Contratista
- 16 Línea de Media Tensión
- 17 Centros de Transformación
- 18 Red subterránea de baja tensión
- 19 Alumbrado Público
- 20 Separata paso inferior AP-7
- 21 Separata de acceso al polígono desde la CV-70
- 22 Zonas verdes. Parque Agility
- 23 Propuesta de actuación para la construcción de las explanadas y el afirmado
- 24 Coordinación con el Proyecto de Acceso Norte al Sector

PLANOS

Ver índice de planos en dcoumento planos

PLIEGO DE CONDICIONES

Pliego de Condiciones

PRESUPUESTO

Mediciones (Proyecto Modificado Nº 1)

- Cuadro de Precios Nº 1
- Cuadro de Precios Nº 1 Proyecto Original
 - Cuadro de Precios Nº 1 Precios Nuevos

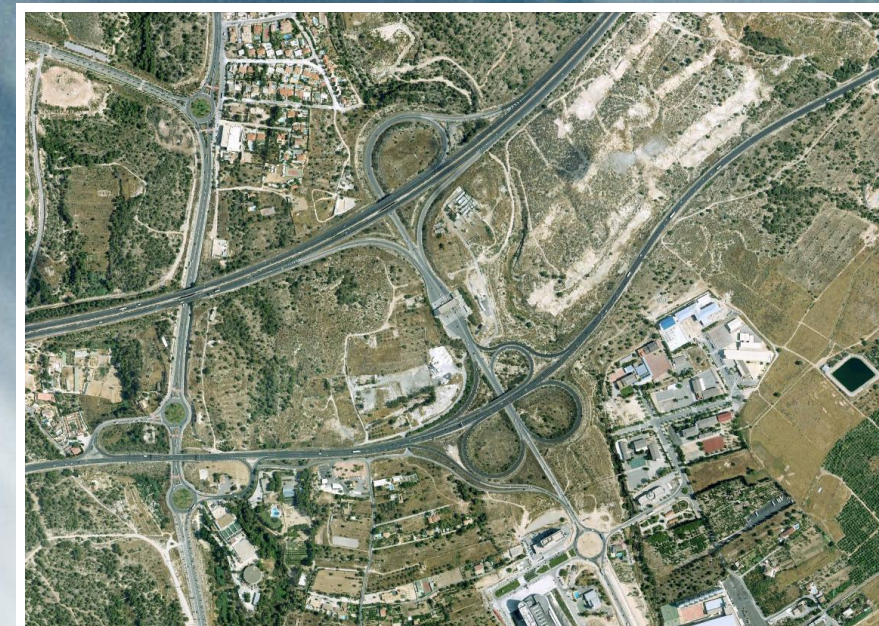
- Cuadro de Precios Nº 2
- Cuadro de Precios Nº 2 Proyecto Original
 - Cuadro de Precios Nº 2 Precios Nuevos

Presupuesto Proyecto Modificado Nº 1 (comparado Original-PM1)

Presupuesto Comparado: Otiginal-PM1-Obra Ejecutada

Resumen del presupuesto

Documento nº 1 Memoria



PROYECTO MODIFICADO Nº 1 DE LA URBANIZACIÓN DEL SECTOR PP 3/1 DE BENIDORM (ALICANTE)

Septiembre 2022



Grupo TYPESA
P.E. Tàctica, C/ Botiguers, 5-5º
46980 Paterna (Valencia)
Tel.: (34) 963 379 220 - Fax: (34) 963 371 429
www.typsa.com


Agente Urbanizador
TERRA VILLAGE LAND, S.L.

DOCUMENTO N° UNO: MEMORIA

■ ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	1
2. OBJETO DEL PRESENTE PROYECTO	1
3. JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS MODIFICADAS. NUEVAS ACTUACIONES.....	2
3.1. NUEVO PAQUETE DE FIRME Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	2
3.2. PAVIMENTACIÓN	2
3.3. NUEVA RED DE ABASTECIMIENTO	2
3.4. NUEVA RED DE IMPULSIÓN ENTRE DEPÓSITOS Y OBRAS EN EL INTERIOR DEL DEPÓSITO.....	2
3.5. NUEVAS INSTALACIONES EN EL DEPÓSITO DE AGUA POTABLE	3
3.6. NUEVA TUBERÍA DE PVC COMPACTA PARA LAS INSTALACIONES DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES	3
3.7. NUEVA SOLUCIÓN DE DRENAJE EN LA ZONA DE ACCESO NORTE.....	3
3.8. NUEVO TRAZADO DEL BARRANCO DEL DERRAMADOR	3
3.9. MURO DE CONTENCIÓN DE LA CALLE C Y EL BARRANCO DEL DERRAMADOR	3
3.10. NUEVA SOLUCIÓN DE TIPOLOGÍA DE ESTRUCTURA PARA EL PUENTE DE LA AP-7 Y SUS DESVÍOS	3
3.11. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL CON PINTURA AMARILLA.....	3
3.12. NUEVA INSTALACIÓN DE VALLA CINEGÉTICA PARA LA N-332	3
3.13. ACTUACIONES EN EL PARQUE URBANO.....	4
3.14. NUEVAS INSTALACIONES ELÉCTRICAS DE M.T.Y B.T.	4
3.14.1. Punto de conexión	4
3.15. NUEVA SOLUCIÓN DE LA RED DE ALUMBRADO.....	5
3.16. NUEVA SOLUCIÓN DE CONEXIÓN DE LA CALLE A CON LA CV-70. ACCESO SUR AL SECTOR	5
3.17. NUEVO ACCESO DESDE LA N-332	5
3.18. EXCAVACIÓN EN ROCA	6
3.19. INSTALACIÓN DE GAS.....	6
3.20. RED DE VOZ Y DATOS	6
3.21. ACOMETIDA DE TELÉFONO	6
3.22. INCREMENTOS POR CAMBIOS EXIGIDOS POR EL CONSORCIO DE AGUAS MARINA BAJA EN LA REPOSICIÓN DEL SERVICIO	6
3.23. SEGURIDAD Y SALUD	6
4. DESCRIPCION DE LAS OBRAS.....	6

■ ÍNDICE

4.1. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES	7
4.2. INFRAESTRUCTURAS PROYECTADAS	7
4.2.1. Topografía y acondicionamiento del terreno	7
4.2.2. Red viaria	7
4.2.2.1. Trazado en planta.....	7
4.2.2.2. Trazado en alzado	7
4.2.2.3. Secciones tipo.....	7
4.2.2.4. Unidades y materiales básicos de ejecución	8
4.2.2.4.1 Calzada:	8
4.2.2.4.2 Aceras	9
4.2.2.4.3 Medianas	9
4.2.2.4.4 Entradas de carruajes	9
4.2.2.4.5 Pavimentación glorietas	9
4.2.2.4.6 Bordillo	9
4.2.2.4.7 Alcorque	9
4.2.3. Red de drenaje de aguas pluviales	9
4.2.3.1. Conexión con el exterior.....	9
4.2.3.2. Descripción de la red.....	9
4.2.3.2.1 Red de cunetas	9
4.2.3.2.2 Red de drenaje de los viales y parcelas	9
4.2.3.2.3 Acondicionamiento del barranco del Derramador	9
4.2.4. Red de saneamiento de aguas residuales	10
4.2.4.1. Conexión con el exterior.....	10
4.2.4.2. Descripción de la red	10
4.2.5. Red de agua potable	10
4.2.5.1. Conexión con el exterior.....	10
4.2.5.2. Descripción de las redes.....	10
4.2.5.3. Impulsión de agua potable	10
4.2.6. Red de Riego.....	10
4.2.6.1. Conexión con el exterior.....	10
4.2.6.2. Descripción de la red.....	10
4.2.7. Jardinería y mobiliario urbano	10
4.2.7.1. Viario.....	10
4.2.7.2. Zona de protección	10
4.2.7.3. Parque	10

■ ÍNDICE	
4.2.7.4. Acondicionamiento barranco	11
4.2.8. Red de telefonía.....	11
4.2.8.1. Conexión con el exterior	11
4.2.8.2. Descripción de la red	11
4.2.9. Ordenación de tráfico: Señalización	11
4.2.9.1. Señalización vertical:	11
4.2.9.2. Señalización horizontal:.....	11
4.2.10. Puentes	11
4.2.11. Depósito regulador de 3000 m3	11
4.2.11.1. Emplazamiento	11
4.2.11.2. Vaso.....	11
4.2.11.3. Caseta de llaves	11
4.2.11.4. Parcela.....	11
4.2.12. Instalación eléctrica de M.T. • B.T. y desvíos de líneas aéreas	12
4.2.12.1. Acometida eléctrica	12
4.2.12.2. Instalación eléctrica interior.....	12
4.2.12.3. Desvíos eléctricos aéreos	12
4.2.13. Instalación de alumbrado.....	12
4.2.14. Nueva conexión de la Calle A con la CV-70.....	12
4.2.15. Seguridad y Salud.....	12
5. AFECCIONES A DOMINIO PÚBLICO	12
6. CONDICIONES CONTRACTUALES DEL PROYECTO	12
6.1. REVISIÓN DE PRECIOS	12
6.2. PLAZOS Y CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.....	12
6.3. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA.....	13
6.4. COMPARACIÓN DE PRESUPUESTOS	13
6.5. PRESUPUESTO GLOBAL DE LAS OBRAS	14

1. ANTECEDENTES

En marzo de 2002 se presentó el Proyecto de Urbanización del sector PP 3/1, que desarrollaba y completaba el anteproyecto presentado en la alternativa técnica del Programa de Actuación Integrada en noviembre del 2000 y aprobada por el Excmo. Ayuntamiento de Benidorm, mediante acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de fecha 28 de enero de 2002.

Dicho proyecto de urbanización recoge la totalidad de indicaciones del informe técnico municipal emitido con fecha 13 de junio de 2001, siendo objeto de la requerida aprobación municipal el 27 de enero de 2003.

Transcurrido el tiempo hasta la firma del acta de replanteo, el 21 de septiembre de 2007, e iniciadas las obras, han aparecido un conjunto de circunstancias sobrevenidas de interés general, imprevisibles o que no hubieran podido ser contempladas en las bases de programación o por cambios legislativos, que determinan la necesidad de introducir ciertas modificaciones a las soluciones proyectadas.

Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Benidorm de fecha 31 de agosto de 2010 se paralizan las obras de urbanización del sector, al igual que por resolución de la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 2 de septiembre de 2010. quien ordena la paralización total de las obras en el sector. En ese momento las obras se encuentran ejecutadas aproximadamente en un 65% respecto al proyecto de urbanización aprobado.

Con fecha 25 de julio de 2014 la mercantil TERRA VILLAGE LAND S.L. como promotora de las Obras de urbanización del sector P.P. 3/1, presenta en el Ayuntamiento de Benidorm una copia del Proyecto Modificado N°1 de Urbanización del Sector 3/1 Industrial de Benidorm, al objeto de su revisión y aprobación. Este documento recogía fundamentalmente la documentación presentada, con carácter informativo en noviembre de 2010 (tras paralización de las obras), y elaborada por INALSA y firmada por D. José F. J. León Barahona, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, incorporando las modificaciones que se han producido desde esta fecha, fundamentalmente en relación con el suministro eléctrico y el acceso norte desde la carretera N-332.

Una vez examinada la documentación presentada, los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Benidorm informan DESFAVORABLEMENTE al proyecto modificado presentado, en informe de 15 de abril de 2015, describiendo una serie de deficiencias a subsanar. Este informe es comunicado al Agente Público Urbanizador del Sector PP 3/1 Industrial, TERRA VILLAGE LAND S.L.

Adicionalmente, durante este periodo transcurrido hasta el momento actual, se ha tramitado la Modificación Puntual n° 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, habiendo sido aprobada por la Comisión Territorial de Urbanismo, en sesión celebrada el día 20 de julio de 2021, y publicado en Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 30 de noviembre de 2021.

2. OBJETO DEL PRESENTE PROYECTO

El objeto del presente proyecto es de definir y valorar todas las obras que han sido necesarias modificar con respecto al proyecto inicial y que contemplan la urbanización del sector PP 3/1. Todo ello se ha plasmado mediante el presente PROYECTO MODIFICADO N° 1 DE LA URBANIZACIÓN DEL SECTOR PP 3/1 DE BENIDORM (ALICANTE).

En este proyecto modificado, se ha contemplado las obras de urbanización ejecutadas y las pendientes de ejecutar, en fecha de paralización de las obras de septiembre 2010, con aquellos precios contradictorios de aplicación para la ejecución de las obras y teniendo en cuenta las consideraciones técnicas del informe de los servicios técnicos del Ayto. de Benidorm de 2015.

Se trabajará con la planta aprobada de la modificación puntual del planeamiento de 2021, donde se refleja el nuevo enlace de acceso Norte al sector y la nueva ubicación de la glorieta 5, como condicionante para autorizar la continuidad de las obras por el Ministerio de Fomento.

En este proyecto modificado no se han tenido en cuenta otros aspectos referentes a informes sectoriales como consecuencia de la tramitación y aprobación de la Modificación Puntual N°1 del Plan Parcial Sector PP 3/1 de Benidorm (Alicante).

3. JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS MODIFICADAS. NUEVAS ACTUACIONES

A continuación se enumeran y justifican las distintas actuaciones necesarias que están previstas ejecutar para resolver satisfactoriamente las exigencias surgidas durante este periodo de obras transcurrido.

Estas circunstancias se pueden agrupar en los siguientes conceptos principales:

3.1. NUEVO PAQUETE DE FIRME Y MOVIMIENTO DE TIERRAS

Para la redacción del proyecto inicial, en el reconocimiento de terreno previo a la redacción del proyecto se reconocen visualmente zonas de vertido de tierras, zonas rurales y zonas de vertido de escombros. Se realizan una serie de catas suficientes para poder determinar las cotas de los longitudinales de los viales de manera que la subbase de capa de firme fuese el terreno natural y obteniendo con estos datos las correspondientes mediciones de movimiento de tierras que figuran en el proyecto.

En las zonas de escombros, comenzada la obra, se excava hasta las cotas previstas, y en algunos puntos no aparece el terreno natural como se había previsto en el proyecto, realizando nuevas catas en esas zonas y comprobando que el terreno natural ha sido sustituido por escombros hasta cotas muy profundas. Además, en otras zonas de existencia de tierra vegetal, una vez realizado el desbroce y las primeras excavaciones, aparecen nuevas zonas de vertido de escombros. Ante el volumen de escombros existente, se considera necesaria tomar una solución para conseguir una base estable para el firme con el menor coste posible.

Se le solicita a la Universidad de Alicante que realice un estudio de firmes, de forma que logre evitar tener que vaciar todos los escombros y que a su vez consiga soportar las cargas procedentes del tráfico previstos. Se llega a tres conclusiones: Por un lado se sustituye el paquete de firme del proyecto por un nuevo paquete de firme con suelo-cemento en lugar de zahorras artificiales, por otro lado se realiza una sobreexcavación a modo de saneo de unos determinados espesores en función de la contaminación del suelo, y sustituyéndolo por suelo seleccionado procedente de las excavaciones de la obra, y por último, se eleva la rasante de los algunos viales en aquellas zonas afectadas por las capas de escombros de mayor potencia para mitigar al máximo la sobreexcavación que debe realizarse

3.2. PAVIMENTACIÓN

En cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad vigente (Decreto 39/2004, de 5 de marzo, de la Generalitat Valenciana, y Real Decreto 505/2007 del Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda

urbana) en el momento de la ejecución de la correspondiente unidad de obra, el Excmo. Ayuntamiento de Benidorm solicita que se cambien los anchos de algunas aceras o la tipología de los pasos de peatones.

Además, por indicación municipal, se sustituyen las rotondas partidas de las intersecciones de la Calle A con la calle B (glorieta 1) y calle E (glorieta 4) por rotondas completas para mejorar la circulación interior del polígono.

3.3. NUEVA RED DE ABASTECIMIENTO

Debido al transcurso del tiempo desde la redacción del proyecto inicial y el comienzo de las obras ha provocado que el desarrollo urbanístico de la zona genere nuevas necesidades a la red de abastecimiento diseñada.

Se realiza un nuevo cálculo de la red generando unos cambios en la misma con un importante ahorro en metros de tubería a instalar y las correspondientes piezas especiales. A su vez, este nuevo cálculo conlleva la aparición de nuevos diámetros de tubería no previstos en el proyecto, así como hidrantes con las nuevas especificaciones municipales adaptadas a las nuevas necesidades urbanísticas de Benidorm y a la Normativa actual vigente.

3.4. NUEVA RED DE IMPULSIÓN ENTRE DEPÓSITOS Y OBRAS EN EL INTERIOR DEL DEPÓSITO

Motivado por la nueva solución de desdoblamiento de la carretera nacional N-332 del Ministerio de Fomento (en la fecha de redacción del presente documento, ya ejecutada), solución no prevista en el momento de la redacción del proyecto inicial. Por tanto, se modifica el trazado de la tubería de impulsión que comunica el depósito de la E.T.A.P. del Ayuntamiento de Benidorm, con el nuevo depósito de abastecimiento del polígono.

El nuevo trazado implica la aparición de nuevas unidades de obra para permitir el cruce de la tubería por debajo de diferentes tramos de la carretera N-332, uno de ellos aprovechando la existencia de una galería de hormigón prefabricado de cruce del tronco principal de la N-332 y que se utiliza actualmente por diferentes tuberías de otros servicios, y otro de ellos realizando una hinca para cruzar uno de los ramales de acceso a la N-332.

Además, durante las obras de ejecución de la urbanización del sector, se han ejecutado obras de remodelación de la E.T.A.P. Esto conlleva a que la solución prevista en el proyecto inicial debe ser adaptada a las nuevas instalaciones, con modificaciones tanto en piezas a instalar, depósito al que se conecta, caseta de bombeo, bombas a utilizar, etc...

Los trabajos a realizar en el interior de la E.T.A.P. deben de ser ejecutados, en su mayor parte, de forma manual para así evitar su afección, debido a la existencia de numerosas instalaciones y/o tuberías enterradas, e instaladas por la empresa concesionaria de las instalaciones.

En cuanto a la tubería de impulsión se prevé realizar con tubería FD250. No obstante, a instancias de los servicios técnicos del ayuntamiento de Benidorm, se indica que el tramo comprendido entre la ETAP hasta entrada al sector se realice en FD300, en previsión de la construcción de un nuevo depósito municipal que tiene previsto el Ayuntamiento de Benidorm, a situar fuera de los límites del sector, en el extremo Noreste.

3.5. NUEVAS INSTALACIONES EN EL DEPÓSITO DE AGUA POTABLE

Nuevas Normativas de Seguridad de obligado cumplimiento, posteriores a la aprobación del presente proyecto (Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano), así como nuevas necesidades municipales en este tipo de instalaciones, motivan la aparición de nuevas unidades de obra e instalaciones para integrarlo en el telemando municipal, mejorando el funcionamiento de la red y el servicio al ciudadano, todas ellas imprevisibles en el momento de la redacción del proyecto inicial.

En cuanto a la capacidad del depósito, aunque las necesidades del sector están estimadas en 1.700 m³/día, más la consideración de un resguardo del 25 %, lo que supone una capacidad mínima de 2.125 m³/día, el ayuntamiento propone volver a la previsión inicial de construir un depósito de 3.000 m³ (correspondientes a 1.700 m³/día para el sector y 1.300 m³/día para sectores vecinos), pero considerándose un cambio en su ubicación, como consecuencia de la ocupación actual, en su ubicación inicial, de la Sociedad Protectora de Animales y Plantas de Benidorm, así como de la futura implantación de una pista de "Agility" y sus instalaciones complementarias.

3.6. NUEVA TUBERÍA DE PVC COMPACTA PARA LAS INSTALACIONES DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES

En el momento de la redacción del proyecto, la tubería utilizada en las instalaciones de saneamiento y pluviales, es una tubería de PVC estructurada de pared alveolar de la marca WAVIHOL, que además cumple las exigencias municipales para este tipo de instalaciones.

En el momento de ejecución de las obras, el fabricante de este tipo de tuberías comunica que éstas ya no se fabrican. De las diferentes opciones que plantea el fabricante, la tubería de PVC compacta es la elegida por el Ayuntamiento de Benidorm al considerar que le ofrece las suficientes garantías para cumplir con las exigencias requeridas en estas instalaciones.

3.7. NUEVA SOLUCIÓN DE DRENAJE EN LA ZONA DE ACCESO NORTE.

La red de pluviales del proyecto tiene un punto de salida en su zona Norte (donde se encontraba la glorieta 5 en el proyecto inicial) y a través del paso inferior de la N-332 proyectado, con un colector que vierte sus aguas a los barrancos existentes aguas abajo hasta que se conecte con la futura actuación prevista.

De manera temporal y hasta que se ejecute el acceso norte al sector, se tiene la necesidad de darle una solución a esta zona al quedarse como punto bajo y por tanto inundable. Por petición municipal se estudia la opción más económica que solucione el drenaje de los colectores de la zona afectada, llegando a la solución de conectar este punto bajo con un colector de capacidad suficiente hasta el barranco más cercano sin necesidad de cruzar la N-332.

Dicha conexión se ha realizado con una tubería de PVC de 800, de las mismas características que las previstas para la red de pluviales (tubería de PVC estructurada de pared alveolar de la marca WAVIHOL).

3.8. NUEVO TRAZADO DEL BARRANCO DEL DERRAMADOR

Cuando se redacta el proyecto, la solución adoptada es aprobada por la Confederación Hidrográfica del Júcar, exigiendo que en el momento de su ejecución se vuelva a solicitar autorización con el fin de revisar que no haya habido modificaciones en el transcurso del tiempo.

Realizadas las pertinentes solicitudes de autorización previa al comienzo de las obras, Confederación modifica la solución inicial en su trazado y características de la estructura prefabricada, reduciendo la longitud de la prevista y aumentando su capacidad por motivos de facilidad de mantenimiento. Esto además conlleva una modificación del trazado del barranco, aumentando su longitud y mejorando la parte final del mismo antes de la estructura de cruce de la N-332, eliminando unas curvas de radio reducido.

3.9. MURO DE CONTENCIÓN DE LA CALLE C Y EL BARRANCO DEL DERRAMADOR

Debido al cambio de ancho de la acera de la Calle C de 1 m. a 2 m. para cumplir la nueva Normativa de Accesibilidad (Decreto 39/2004, de 5 de marzo, de la Generalitat Valenciana, y Real Decreto 505/2007 del Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda urbana) y habiéndose modificado la rasante de la calle en esa zona por ser una zona afectada por los escombros existentes, el terraplén de la calle invade el cauce del Barranco y por tanto se hace imprescindible la ejecución de un muro de contención de la calle que sustituya al terraplén.

3.10. NUEVA SOLUCIÓN DE TIPOLOGÍA DE ESTRUCTURA PARA EL PUENTE DE LA AP-7 Y SUS DESVÍOS

Previo a la redacción del proyecto, se consulta con el Ministerio de Fomento la solución de estructura planteada por el proyectista, así como los desvíos de tráfico previstos para la ejecución de dicha estructura. Es aceptada como válida con la condición de solicitar autorización previa al comienzo de las obras.

Solicitada la autorización al Ministerio de Fomento y AUMAR para poder comenzar las obras de la estructura de cruce de la Calle A Tramo 2 con la salida del peaje de la AP-7, se recibe dicha autorización con unos condicionantes de plazo de ejecución (máximo dos meses) que hacen inviable la solución adoptada en el proyecto, tanto a nivel de tipología de estructura, como de desvíos de tráfico previstos, condicionantes imprevisibles y no mencionados en su momento por la Administración competente.

Estudiados los nuevos condicionantes, se opta por una solución de estructura prefabricada que permita una rápida colocación y puesta en servicio, así como una solución diferente de desvíos de tráfico que permita en un solo movimiento mantener el tráfico en ambos sentidos y la colocación de toda la estructura, para devolver el estado del tráfico a su posición inicial en la siguiente fase.

3.11. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL CON PINTURA AMARILLA

Por petición municipal, se deja sin ejecutar la última capa de mezcla asfáltica de rodadura hasta que el polígono no tenga un más alto desarrollo, con el fin de salvaguardar esta última capa del tránsito de maquinaria de obra para la construcción de las naves de las parcelas.

Sin embargo, y debido que las calles del polígono quedarán abiertas para su uso público en el momento de la recepción, se deberá de aplicar la señalización horizontal con pintura amarilla, hasta el extendido de la última capa de asfalto y la aplicación de la señalización con pintura blanca definitiva.

3.12. NUEVA INSTALACIÓN DE VALLA CINEGÉTICA PARA LA N-332

La fase de construcción de la obra coincide con la obra del desdoblamiento de la N-332 del Ministerio de Fomento y la instalación de una tubería de agua de reutilización del Consorcio de Aguas de la Marina. En la zona sur de la obra existe una valla cinegética de la N-332 retranqueada por las obras del desdoblamiento de

la N-332, hasta el límite del polígono y que en momentos puntuales se retira para el paso de vehículos de las tres obras.

De este modo, el Ministerio de Fomento exige la reposición de esa valla una vez terminados nuestros trabajos en la zona afectada por la misma.

3.13. ACTUACIONES EN EL PARQUE URBANO

En el interior del ámbito de actuación se encuentra la Sociedad Protectora de Animales y Plantas de Benidorm ocupando parte de los terrenos dedicados a parque urbano. Inicialmente se planteó el traslado de esta actividad fuera de los límites del Sector, si bien está Sociedad deberá normalizar su actividad, se plantea el desarrollo de una instalación que permita el desarrollo de una actividad vinculada con los animales de compañía dentro del espacio previsto para parque urbano.

Las instalaciones previstas son una pista de "Agility" y unas instalaciones complementarias que permitan la realización de este deporte, facilitando el acceso y la estancia para personas y perros.

Las instalaciones consideradas son:

- Pista "Agility".

El "Agility" es una modalidad competitiva donde un guía dirige a un perro sobre una serie de obstáculos, que tiene que superar de manera limpia y lo más exacta y en el menor tiempo posible.

- Aparcamiento.

En las proximidades de la pista de "Agility", se ha previsto la construcción de una zona de aparcamiento que permita un fácil acceso desde el exterior del sector, este aparcamiento se ha previsto realizarlo con material granular con una zona de acera y arbolado que de algo de sombra a esta zona.

- Otros.

Fuera de la pista se ha incluido una zona de sombra y césped donde poder sentarse y descansar, previéndose un espacio donde en un futuro pueda instalarse un quiosco bar y se pueda crear una terraza desde donde se pueda observar los cursos y los entrenamientos. También se ha previsto una zona de esparcimiento para perros, fuera de la zona de entrenamiento o competición en la que se ha considerado la construcción de unos box, donde se pueden guardar a los perros para que también descansen a la sombra.

3.14. NUEVAS INSTALACIONES ELÉCTRICAS DE M.T.Y B.T.

Las infraestructuras eléctricas previstas en el Proyecto de Urbanización presentado por el Urbanizador y aprobado por el Ayuntamiento de Benidorm en fecha 27 de Enero de 2003, fueron las indicadas por la compañía concesionaria del servicio de suministro eléctrico IBERDROLA- siguiendo la normativa vigente de aquella fecha.

Se firma el Acta de replanteo con fecha 21 de Septiembre de 2007 con el fin de comenzar las obras, reanudando de nuevo las conversaciones con la compañía suministradora y comprobar si las soluciones adoptadas en el proyecto siguieran vigentes. Con fecha de 25 de Marzo de 2008, la compañía suministradora remitió un informe de suministro para la solicitud de demanda del polígono, en el que establece unas nuevas condiciones totalmente diferentes a las del proyecto inicial.

Con fecha de 6 de Junio de 2008, cuando se lleva solo ejecutado el movimiento de tierras se paraliza la obra por la no aprobación de la autorización por el Ministerio de Fomento para continuar con las mismas.

Con fecha 7 de Mayo de 2009 se obtiene la autorización de Ministerio de Fomento para proseguir con las obras y en Diciembre de 2009, es cuando se vuelve a tener contacto con la compañía suministradora de energía eléctrica que tras diversas reuniones se diseña la nueva red interior de suministro eléctrico cumpliendo la nueva Normativa vigente de fecha Julio de 2009 y siguiendo todas las instrucciones de los técnicos de Iberdrola para que la instalación se adapte a las nuevas necesidades de la red eléctrica actual.

Dichas exigencias de un concesionario de la Administración son necesarias para cumplir con los criterios de conexión y dotación de servicios públicos y privados a la nueva actuación. Son exigidas atendiendo a un interés público y su requerimiento posterior al momento de elaboración de la proposición jurídico económica no vulneran la libre competencia, pues hubieran sido las mismas independientemente del adjudicatario.

En efecto, la solución inicial consistía en el suministro eléctrico desde las propias líneas aéreas existentes en la zona soterrándolas y conectando estas a los correspondientes centros de reparto desde los cuales se distribuiría a las parcelas con otras líneas subterráneas de M.T. desde las cuales cada abonado de parcela se conectaría con los futuros centros de transformación de abonado.

Sin embargo, en el informe de Iberdrola de Marzo de 2008, modifica la forma de suministro del polígono, especificando que se deberá de realizar una acometida exterior desde una subestación exterior con suficiente capacidad (Subestación "La Llama") que llegará a un centro de reparto, y desde este se distribuirá internamente al polígono la energía eléctrica con los correspondientes centros de transformación y líneas de M.T. Además, se tienen que ejecutar una serie de mejoras en el interior de dicha subestación de "La Llama" con la instalación de dos celdas de 20 KV para la ampliación de la subestación y es por ello que se impone a la actuación de asumir proporcionalmente los costes de dicha instalación, importe que se determina en atención a la parte proporcional de la energía que consumirá el Sector.

En Diciembre de 2009, es cuando se termina de definir en diversas reuniones con los técnicos de Iberdrola, la distribución de las líneas de M.T. interiores del polígono para suministro de las parcelas y los correspondientes centros de transformación, todo con el obligado cumplimiento de la nueva Normativa de Julio de 2009, que obliga a: ejecutar una red para cable de fibra de comunicaciones con cuatritubo de PVC registrable en todas las líneas subterráneas; una distribución anillada con limitaciones de capacidad de tal forma que asegure el suministro en cualquier caso si hubiese una avería; nuevos centros de transformación con celdas motorizadas; nuevas secciones de distribución en zanjas.

Con posterioridad a estos acuerdos de suministro a la subestación de la Llama y tras mantener diversas conversaciones con Iberdrola para ajustar las demandas de potencia del sector, el 5 de mayo de 2014, Iberdrola Distribución Eléctrica remite un escrito en el que plantea nuevas condiciones para el suministro de energía al sector. Estas nuevas condiciones son las que se describen a continuación:

3.14.1. Punto de conexión

La entrega de energía se hará a 20.000 V, para atender el suministro del sector el punto de conexión se establece en la futura transformación 220/20 kV de la Subestación de Montebello, requiriéndose los siguientes desarrollos de red:

- Instalación de un transformador 220/20 Kv. 1T- 50 MVA. en la Subestación de Montebello, posición de 20 kV. y sistemas asociados.

- Instalación de 2 celdas de Media Tensión en la Subestación de Montebello.

Con estos desarrollos se produce la migración del punto de conexión a barras de 20 kV de la Subestación de Montebello.

Desde las barras de 20 kV de la Subestación de Montebello es necesario realizar desarrollos en 20 kV hasta los terrenos de la promoción. Se propone la siguiente solución que utiliza parcialmente la red de distribución existente de 20 kV.

- Desarrollo de un doble circuito de Línea subterránea de Media Tensión (L1 y L2), con conductor HEPRZ1 AL 1x400 mm², desde las celdas MT de la Subestación de Montebello hasta el centro de reparto de Iberdrola telemandado y denominado CT Sol Naciente.
- Desarrollo de un doble circuito de Línea subterránea de Media Tensión (L1 y L2), con conductor HEPRZ1 AL 1x400 mm², desde las celdas MT del CT Sol Naciente hasta el Sector P.P 3.1, conectando a centro de Reparto CR1 (entrada I1) y CR2 (entrada L2), dentro localizados en dicho sector y ambos telemandados

3.15. NUEVA SOLUCIÓN DE LA RED DE ALUMBRADO

En la redacción del proyecto original, para el cálculo de la instalación de la red de alumbrado, se siguieron unos criterios básicos que hacían referencia al trazado geométrico de las calles y a la buena práctica en instalaciones de alumbrado público. Además, se tuvieron en cuenta las instalaciones tipo que montaba el Ayuntamiento de Benidorm en sus calles para la elección de columnas, luminarias y diferentes equipos a utilizar en la instalación, favoreciendo de esta forma el futuro mantenimiento de esta.

Transcurridos seis años desde la aprobación del proyecto, y por exigencia del Ayuntamiento de Benidorm en cumplir la nueva normativa de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado exterior, se realiza un nuevo estudio de toda la instalación cumpliendo los nuevos parámetros marcados en 1 documentación publicada en el B.O.E. en fecha de 19 de Noviembre de 2008.

Además, los equipos que en la actualidad están siendo montados por el Ayuntamiento, difieren de los que se tuvieron en cuenta en el momento de la redacción del proyecto adoptándose a las nuevas especificaciones municipales.

3.16. NUEVA SOLUCIÓN DE CONEXIÓN DE LA CALLE A CON LA CV-70. ACCESO SUR AL SECTOR

Previo a la redacción del proyecto se aprueba por parte de las administraciones afectadas (Ministerio de Fomento y Conselleria de Infraestructuras), la solución de enlace de la Calle A del polígono con la carretera CV-70, con la condición de solicitar nueva autorización previa al comienzo de las obras.

Solicitada dicha autorización, se deniega la solución del proyecto motivado por las nuevas necesidades aparecidas con el transcurso del tiempo, teniendo un aumento de la intensidad de tráfico y un mayor uso peatonal y de ciclistas debido al desarrollo urbanístico de la zona en los últimos tiempos.

Con estos condicionantes se rediseña todo el enlace siguiendo las instrucciones de ambas administraciones, autorizándose la solución de enlace.

En anejo a la presente memoria se adjunta el informe de autorización para la ejecución del proyecto de mejora del acceso sur al Sector PP 3/1 de Benidorm desde la CV-70.

3.17. NUEVO ACCESO DESDE LA N-332

Solicitada la autorización para la ejecución de las obras, el Ministerio de Fomento informó desfavorablemente a la solución del acceso norte desde la N-332, inicialmente prevista y presupuestada en el proyecto aprobado, dado que la solución contemplada condicionaba la conexión con el proyecto de la Variante de Altea.

En julio de 2015, el ayuntamiento de Benidorm y el agente urbanizador del plan Parcial 3/1, firman un convenio urbanístico con el fin de desbloquear la situación de paralización de las obras del mismo. En ese convenio se determina, entre otras cuestiones, que se solicite autorización al Ministerio de Fomento para proyectar un nuevo enlace sobre la N-332, que sirva de acceso norte al PAI y a la zona de levante de Benidorm.

La solución finalmente propuesta ha sido informada favorablemente durante la tramitación de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, e incorporado en las fichas de planeamiento y gestión.

La solución, tal como se muestra en la siguiente imagen, consiste en un enlace tipo diamante, con una glorieta única a distinto nivel, bajo la N-332, desde donde se accede a la urbanización.

El proyecto inicial contemplaba la conexión de la calle D con la calle C e "T", pero, como se puede ver, este entronque se ha sustituido por una rotonda (glorieta 5). Para facilitar este nuevo acceso desde la carretera N-332, sin afectar al tráfico propio del sector, se ha previsto la ampliación de dos a cuatro carriles de la calle C en el tramo comprendido entre las calles A y D, para lo que se ha proyectado, tanto este tramo como la nueva glorieta 5 previendo esta ampliación.

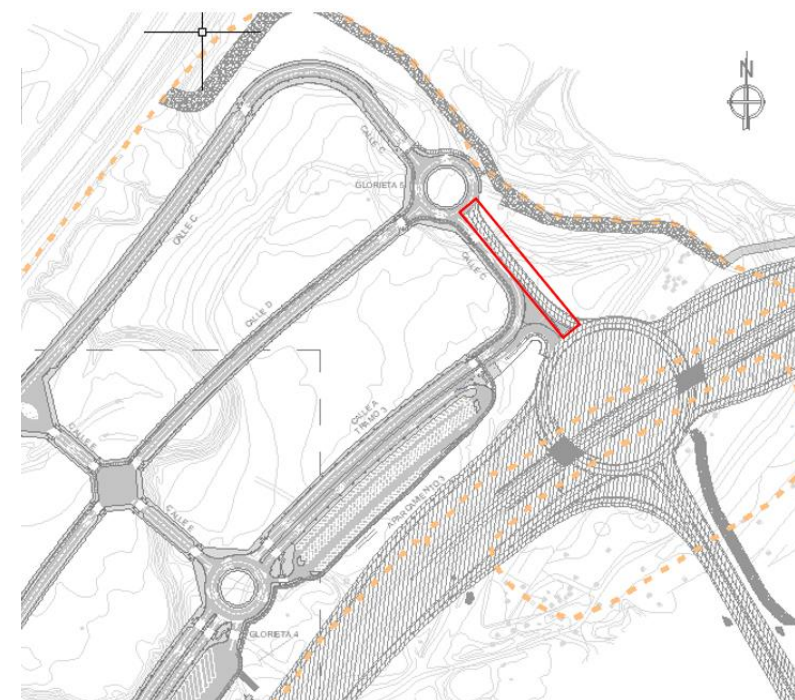


Imagen de la propuesta de enlace de acceso norte al sector y conexión con la urbanización.
En color rojo se ha marcado la zona de ampliación prevista en la calle C, incluida en el presente Proyecto Modificado Nº 1.

A efectos económicos y de diseño, no se ha considerado en el presente proyecto del “NUEVO ACCESO DESDE LA N-332”.

3.18. EXCAVACIÓN EN ROCA

En el transcurso de las obras ejecutadas hasta el momento, se ha tendido que considerar una unidad nueva correspondiente a “excavación en roca” a aplicar para aquellas zonas de la obra donde los terrenos encontrados tienen una naturaleza más competente y por tanto no podían excavarse por los medios previstos en las unidades del proyecto original. En la siguiente figura, se marca en sombreado azul las zonas donde se ha realizado excavación en roca.

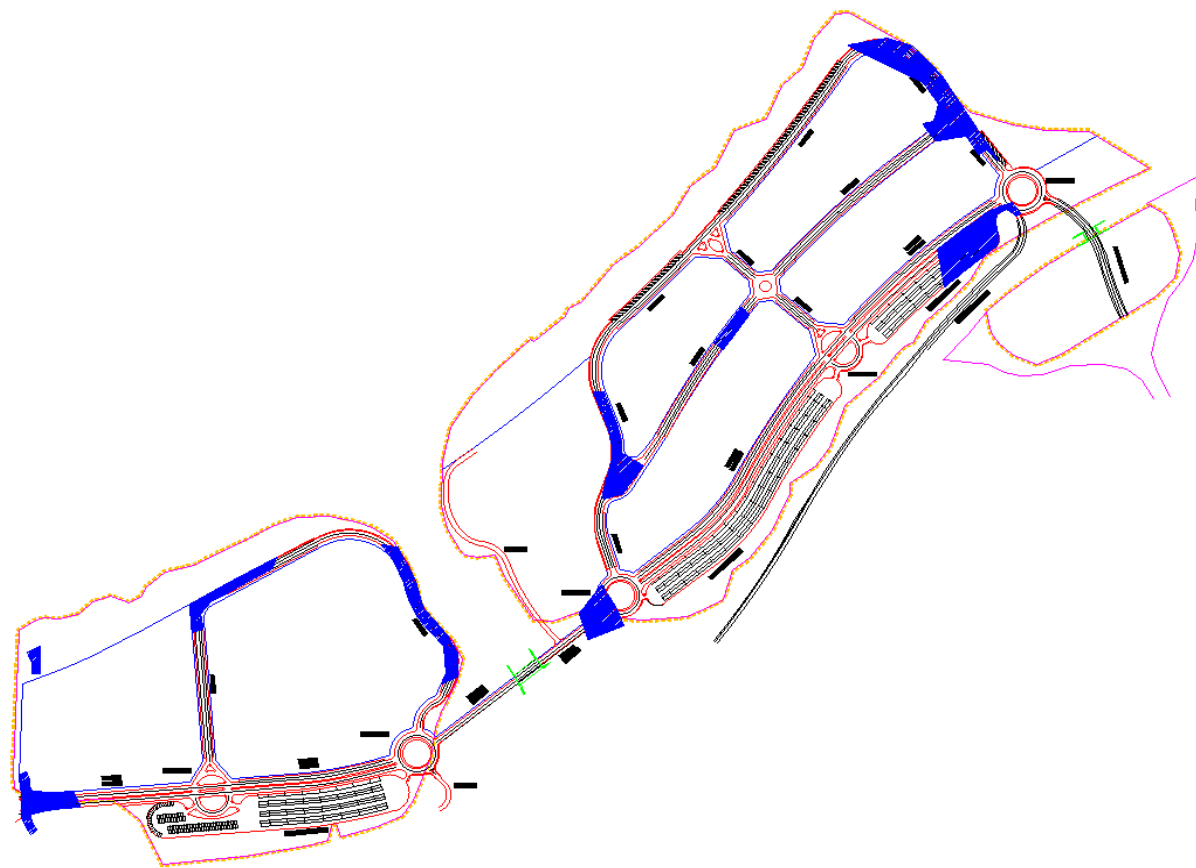


Imagen de las zonas donde se ha realizado excavación en roca.

3.19. INSTALACIÓN DE GAS

A solicitud del propio Ayuntamiento de Benidorm, se realizó la infraestructura para la instalación de gas en la urbanización del sector, consistente en el extendido de la tubería. Esto ha supuesto un importe de 38.118,90 € de presupuesto de ejecución material.

3.20. RED DE VOZ Y DATOS

A solicitud del propio Ayuntamiento de Benidorm, se realizó la infraestructura para la instalación de red de voz y datos, consistente en la ejecución de arquetas y canalización para el posterior uso del propio ayuntamiento. Esto ha supuesto un importe de 27.464,78 € de presupuesto de ejecución material.

3.21. ACOMETIDA DE TELÉFONO

Adicionalmente, en las obras correspondientes al apartado de telefonía, queda pendiente por ejecutar la propia acometida al sector que, según está previsto, consistiría en un cruce subterráneo junto a la actual glorieta norte del enlace de la N-332 con la CV-70. Para este aspecto, se ha previsto la correspondiente asignación presupuestaria como obra pendiente por ejecutar.

3.22. INCREMENTOS POR CAMBIOS EXIGIDOS POR EL CONSORCIO DE AGUAS MARINA BAJA EN LA REPOSICIÓN DEL SERVICIO

En el Proyecto se incluían las obras correspondientes a la reposición del servicio del Consorcio de la Marina Baja. Sin embargo, las obras que realmente han sido necesarias para reponer este servicio han superado a las previstas, todo ello como consecuencia de las necesidades del propio Consorcio de la Marina Baja en el momento de la ejecución de las obras.

3.23. SEGURIDAD Y SALUD

El adicional del Proyecto modificado nº1 de seguridad y salud, se ha obtenido a partir del plazo de ejecución y obra restante considerada.

4. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

El Plan Parcial PP 3/1 se orienta hacia el Sureste del Término Municipal de Benidorm. Cuenta con una superficie de 546.470,00 m², la cual queda delimitada de la siguiente manera:

Al sur por la carretera N-332, variante de Benidorm; al este por la delimitación según PGOU de suelo no urbanizable, límite establecido físicamente por el barranco; al norte por la autopista A-7 y al oeste por la carretera CV-70 (antigua C-3318) que discurre en sentido norte-sur. Puntualmente, existe una zona en el límite sur, que se ubica en la zona sur de la variante de Benidorm.

La ordenación viaria prevista en el interior de la urbanización se articula en torno a un viario principal (Calle A), que recorre toda la urbanización de Oeste a Este.

Este vial A conecta en el extremo Oeste con la carretera de CV-70 (antigua C-3318) Benidorm-Callosa de Ensarriá mediante una glorieta, y en el extremo Este con un enlace en la propia N-332, que permite la conexión con la carretera N-332 y el acceso a Benidorm.

Por tanto, la nueva urbanización dispone de sendos accesos que permiten acceder de forma fluida al polígono desde la CV-70 (antigua C-3318), por el Oeste, y desde la N-332 y Benidorm, por el Este.

Al margen de este viario principal la red viaria estructural se completa con viarios secundarios, dando servicio a los distintos equipamientos y superficies de uso de que disfruta esta ordenación.

4.1. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Como el ámbito de actuación del presente proyecto es el mismo que el del proyecto original, las infraestructuras existentes son las mismas que las que se describió en el proyecto original.

4.2. INFRAESTRUCTURAS PROYECTADAS

Las soluciones presentadas en este proyecto son acordes a las distintas tipologías y modulaciones empleadas en las zonas más próximas, así como los materiales más usados por el Ayuntamiento de Benidorm.

4.2.1. Topografía y acondicionamiento del terreno

Se mantienen los mismos criterios del proyecto original.

4.2.2. Red viaria

4.2.2.1. Trazado en planta

Se mantienen los criterios básicos del proyecto original, modificando el ancho de las aceras de 1 m. y siendo ahora de 2 m., variando los enlaces de las glorietas 1 y 4 convirtiéndose en rotondas completas y adaptando las orejetas a las exigencias municipales.

4.2.2.2. Trazado en alzado

Se mantienen los criterios básicos del proyecto original, modificando la rasante de la zona afectada por el vertido de escombros, en las calles A, D y C.

4.2.2.3. Secciones tipo

Para la red viaria se adoptan varias secciones transversales de acuerdo con la capacidad de servicio prevista para cada vía. Distinguimos así las siguientes secciones:

- Sección tipo A1-S1. (Ancho = 24,00 m)
 - acera izquierda de 5,00 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles de 7,00 m
 - mediana central de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - acera derecha de 3,00 m
- Sección tipo A1-S2. (Ancho = 24,00 m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles de 7,00 m
 - mediana central de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - acera derecha de 3,00 m

- Sección tipo A2- (Ancho= 20,00 m)
 - acera izquierda de 1,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - mediana central de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles de 7,00 m
- Sección tipo A3-S1- (Ancho= 24,00 m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles de 7,00 m
 - mediana central de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - acera derecha de 3,00 m
- Sección tipo A3-S2- (Ancho= 24,00 m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles de 7,00 m
 - mediana central de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - acera derecha de 3,00 m
- Sección tipo B-S1. (Ancho= 17,00 m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de doble sentido de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,50 m
 - acera derecha de 2,50 m
- Sección tipo B-S2. (Ancho= 16,00 m)
 - acera izquierda de 2,00 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,00 m
 - calzada de doble sentido de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,50 m
 - acera derecha de 2,50 m
- Sección tipo B-S3. (Ancho = 14,00 m)
 - acera izquierda de 2,00 m
 - calzada de doble sentido de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,50 m
 - acera derecha de 2,50 m

- Sección tipo C-S1/S2. (Ancho = 16,00m)
 - acera izquierda de 2,00 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,50 m
 - acera derecha de 2,50 m
- Sección tipo C-S3/S4. (Ancho = 17,50m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 3,00 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,50 m
 - acera derecha de 2,50 m
- Sección tipo C-S5. (Ancho = 16,00m)
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,00 m
 - acera derecha de 2,00 m
- Sección tipo C-s Glorieta 5 – E. Acceso.
 - acera izquierda de 2,50 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,50 m
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - mediana central de 1,00 m (Variable máximo 1 m)
 - calzada de único sentido, dos carriles, de 7,00 m
 - arcén de 0,50 m
- Sección tipo D. (Ancho = 15,00 m)
 - acera izquierda de 2,00 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,20 m
 - calzada de doble sentido de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,20 m
 - acera derecha de 2,00 m
- Sección tipo E. (Ancho = 15,00 m)
 - acera izquierda de 2,00 m
 - banda de aparcamiento izquierdo de 2,20 m
 - calzada de doble sentido de 7,00 m
 - banda de aparcamiento derecho de 2,00 m

- acera derecha de 2,00 m
- Sección tipo Glorietas. (Ancho = variable)
 - isleta interior de radio variable
 - acera interior de 2,00 m
 - arcén izquierdo de 0,50 m
 - calzada de único sentido de 8,00 m
 - arcén derecho de 0,50 m
 - acera exterior de anchura variable
- Sección Camino I. (Ancho = 5,00 m)
 - calzada de doble sentido de 5,00 m
- Sección Camino 2. (Ancho= 6,00 m)
 - calzada de doble sentido de 6,00 m

4.2.2.4. Unidades y materiales básicos de ejecución

Las definiciones de cuantos materiales y composiciones integran el apartado de pavimentación vienen reguladas por las directrices expuestas por el Excmo. Ayuntamiento de Benidorm.

4.2.2.4.1 Calzada:

Las nuevas secciones estructurales adoptadas para las calles se definen de acuerdo con el estudio realizado por la Universidad de Alicante, las cuales se detallan a continuación:

- Calle A, glorietas 1, 2, 3, 4 y 5. (Firme tipo 1)
 - Una base de 30 cm de espesor de suelo-cemento elaborado en planta con una dosificación mínima de cemento del 3%
 - Un riego de imprimación de 1,50 kg/m² de emulsión asfáltica EAL-1.
 - Una capa base de 7 cm de espesor de aglomerado asfáltico de árido calizo tipo G-25 tendido en caliente.
 - Un riego de adherencia de 0,60 kg/m² de emulsión asfáltica ECR-1.
 - Una capa intermedia de 6 cm de espesor de aglomerado asfáltico de árido calizo tipo G-20 tendido en caliente.
 - Un riego de adherencia de 0,60 kg/m² de emulsión asfáltica ECR-1.
 - Una capa de rodadura de 5 cm de espesor de aglomerado asfáltico S-12 árido porfídico, tendidas en caliente.
- Calle B, C, D y E. (Firme tipo 2)
 - Una base de 30 cm de espesor de suelo-cemento elaborado en planta con una dosificación mínima de cemento del 3%
 - Un riego de imprimación de 1,50 kg/m² de emulsión asfáltica EAL-1.
 - Una capa base de 10 cm de espesor de aglomerado asfáltico de árido calizo tipo G-25 tendido en caliente.

- Un riego de adherencia de 0,60 kg/m² de emulsión asfáltica ECR-1.
- Una capa de rodadura de 5 cm de espesor de aglomerado asfáltico S-12 árido porfídico, tendidas en caliente.
- Aparcamientos 1, 2 y 3, y caminos 1 y 2. (Firme tipo 3)
 - Una base de 30 cm de espesor de suelo-cemento elaborado en planta con una dosificación mínima de cemento del 3%
 - Un riego de imprimación de 1,50 kg/m² de emulsión asfáltica EAL-1.
 - Una capa base de 7 cm de espesor de aglomerado asfáltico de árido calizo tipo G-25 tendido en caliente.
 - Un riego de adherencia de 0,60 kg/m² de emulsión asfáltica ECR-1.
 - Una capa de rodadura de 5 cm de espesor de aglomerado asfáltico S-12 árido porfídico, tendidas en caliente.

Estas secciones estructurales se colocarán directamente sobre la explanada mejorada

4.2.2.4.2 Aceras

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

En cuanto a los pasos de peatones dispondrán de la sección estructural y de forma definida en la nueva Normativa de Accesibilidad, si bien la baldosa será de uso exterior bicapa de 20x20x6cm, color negro, y con relieve en botón. La acera que la precede contará con una anchura igual a la del paso de peatones, y con un desnivel entre el inicio de la rampa y el pavimento de la calzada como máximo de 2 cm, y con pendiente comprendida entre el 8-12%. Se dispondrá de una banda transversal en el centro del paso de peatones de 80 cm. de ancho con baldosa de uso exterior bicapa de 40x40x4 cm., color rojo, y con relieve en bandas, para darle la direccionalidad.

4.2.2.4.3 Medianas

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.2.4.4 Entradas de carruajes

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.2.4.5 Pavimentación glorietas

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.2.4.6 Bordillo

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.2.4.7 Alcorque

Los alcorques serán cuadrados, de 80x80 cm, con piezas de hormigón vibrocomprimido de 6x20x40 cm, sobre cimiento de hormigón HM-20/B/40/I de dimensiones 15x30. Irán integrados en la acera y junto a bordillo, en la cara de servidumbre de calzada.

4.2.3. Red de drenaje de aguas pluviales

4.2.3.1. Conexión con el exterior

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.3.2. Descripción de la red

El drenaje del polígono se reestudia en su trazado para conseguir un mejor aprovechamiento del mismo, consiguiendo una ligera reducción de su medición.

4.2.3.2.1 Red de cunetas

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.3.2.2 Red de drenaje de los viales y parcelas

Esta red de organiza a partir de tuberías de Policloruro de Vinilo no Plastificado Compacta, de clase 41 y rigidez circunferencial específica entre 8 KN/mm², con junta bilabiada con anillo anti-arrastre en cajera clásica. Los diámetros empleados son 400, 500 y 630 mm. Dichas tuberías cumplirán la normativa UNE-EN 1404-1.

Se mantienen para el resto de criterios de la red, los mismos que en el proyecto original.

Los imbornales serán de tipo buzón-rejilla en todos viales.

El imbornal de buzón-rejilla, consiste en una arqueta rectangular fabricada en hormigón en masa HM-20/B/20/IIa, de dimensiones interiores de 45 x 55 cm, 60 cm de profundidad y 15 cm de espesor en alzados y solera. La rejilla, el marco y el bordillo buzón serán de fundición dúctil según las especificaciones del Ayuntamiento de Benidorm, de la marca Cofunco, clase C-250. Las dimensiones de la rejilla serán 35 x 55 cm, mientras que las dimensiones exteriores del marco serán 38 x 73 cm. El bordillo buzón será de 90x14x28 cm, con una entrada de 65x18.5 cm.

La disposición de los imbornales, en concordancia con los criterios municipales, será en cada pozo una batería de tres imbornales separados entre ellos 6m a cada lado de la calle en la calle A, y batería de dos imbornales con la misma separación en el resto de calles. Se conectarán con la red de pluviales mediante tubería de PVC Compacta de diámetro 200 mm, con junta bilabiada con anillo anti-arrastre en cajera clásica. Dicha tubería cumplirá la normativa UNE-EN 1404-1. La conexión se realizará a pozo o a derivación instalada en la red de pluviales.

4.2.3.2.3 Acondicionamiento del barranco del Derramador

Se modifica el encauzamiento del barranco siguiendo los nuevos criterios de la Confederación Hidrográfica del Júcar, quedando reflejado todo en el correspondiente anejo y documento planos.

4.2.4. Red de saneamiento de aguas residuales

4.2.4.1. Conexión con el exterior

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.4.2. Descripción de la red

La red de alcantarillado proyectada para aguas residuales está resuelta mediante tubería de Policloruro de Vinilo no Plastificado (PVC) Compacta, conjunta bilabiada con anillo anti-arraste en cajera clásica.

El diámetro utilizado es de 400 mm. Dicha tubería cumplirá la normativa UNE-EN 1404-1.

Se mantienen para el resto de criterios de la red, los mismos que en el proyecto original. Se realizarán acometidas a la red de saneamiento para cada parcela mediante tubería de PVC Compacta de diámetro 200 mm, conjunta bilabiada con anillo anti-arraste en cajera clásica. Dicha tubería cumplirá la normativa UNE-EN 1404-1.

También se realizarán acometidas a los puntos bajos de las zonas verdes en previsión de posibles servicios futuros, de las mismas características que las anteriores.

Las acometidas se conectarán en la medida de lo posible directamente a pozo como registro de la misma y si no fuera posible se dispondrá de un registro ubicado justo antes de la fachada consistente en una T 200/160 mm, de la que sube una tubería estructurada de pared alveolar de diámetro 160 mm cerrada por un trampillón de polipropileno modelo "pera" de AVK o similar. El trampillón quedará embebido en la solera de hormigón de la acera.

4.2.5. Red de agua potable

4.2.5.1. Conexión con el exterior

La red para la distribución del agua potable de la urbanización tendrá su conexión con el depósito regulador propio del sector.

4.2.5.2. Descripción de las redes

Se recalcula de nuevo la red con las nuevas necesidades establecidas por el Ayuntamiento de Benidorm, con el fin de optimizar al máximo posible la nueva red y reducir los ml de conducción y por tanto el número de piezas, lo que conlleva a un ahorro en el mantenimiento de la red resultante.

El nuevo cálculo da como resultado efectivamente una reducción de las conducciones y la aparición de un nuevo diámetro de tubería de fundición de Ø150 mm.

Todos los cálculos se reflejan en el anejo nº 9.

4.2.5.3. Impulsión de agua potable

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original, salvo el trazado por el que discurre la tubería que se modifica por las nuevas obras de desdoblamiento de la N-332.

La nueva solución modifica su trazado inicial que discurría por la calle A Tramo2 hasta la glorieta 2, saliendo del polígono por el camino 1 y continuando por la vía de servicio paralela a la N-332 y el arcén del ramal de enlace de la CV-70 con la N-332 hasta la entrada de la E.T.A.P., por otro trazado que discurre por el interior del polígono por la calle A Tramos 1 y 2 hasta la salida Sur del polígono en la carretera comarcal CV-70, atravesando la N-332 por una galería de servicios existente y cruzando el ramal de enlace de la CV-70 con la N-332 con una hinca hasta la entrada a la E.T.A.P.

El grupo de presión estará formado por tres bombas Ercole Marelli modelo NEI 65 200 de potencia unitaria 30 Cv capaces de elevar unitariamente 94 m³/h a 42 m.c.a, con un caudal total 188 m³/h con dos unidades disponiendo la tercera de reserva, incluso bancada, 6 válvulas de compuerta DN 150, 3 válvulas de retención DN 150 mm, 3 carretes de desmontaj, colector de impulsión y aspiración DN 250 mm.

4.2.6. Red de Riego

4.2.6.1. Conexión con el exterior

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.6.2. Descripción de la red

Se reduce la red de riego en función de la reducción de jardinería que se realiza en el polígono tanto en viales como en zonas limítrofes de protección.

4.2.7. Jardinería y mobiliario urbano

Por cambios Normativos y de mantenimiento, se realiza un reajuste de la jardinería del polígono tanto en los viales como en la zona de protección. En concreto en zona de viales existen aceras donde se han debido suprimir líneas de alcorques en aplicación de la nueva normativa de accesibilidad.

4.2.7.1. Viario

Debido al cumplimiento de la nueva Normativa de Accesibilidad, se reduce la jardinería de viales por reducción de número de alcorques para cumplir con los anchos de paso mínimos que marca la Normativa.

4.2.7.2. Zona de protección

Como reducción del mantenimiento futuro y el sobrecoste que conllevaría, siguiendo indicaciones municipales se reduce el número de arbolado de las zonas limítrofes acondicionadas para tal fin.

4.2.7.3. Parque

Se modifica la zona dedicada a parque, siguiendo los criterios municipales, para reducir al máximo el mantenimiento de la zona.

Se eliminan los caminos pavimentados, dejando únicamente el camino 2 de acceso al depósito, y reduciendo los caminos peatonales.

Se modifica la vegetación por una autóctona y de mínimo mantenimiento, con pinos de menor tamaño y arbusto autóctono.

En lo referente al mobiliario, se reduce al máximo dejando solo unos bancos y papeleras en función de la nueva distribución.

4.2.7.4. Acondicionamiento barranco

Se tratará los taludes laterales del barranco con un tratamiento de estabilización compuesto por una malla vegetal y una hidrosiembra, eliminando el césped sembrado propuesto en proyecto.

4.2.8. Red de telefonía

4.2.8.1. Conexión con el exterior

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.8.2. Descripción de la red

La red de telefónica se mantiene en general con los mismos criterios que el proyecto original.

4.2.9. Ordenación de tráfico: Señalización

Resaltar, que la Calle C pasa a ser de dirección única con dos carriles, como consecuencia del enlace de acceso Oeste al sector. De esta manera, el sentido de la calle será de la glorieta 5 hacia la glorieta 3, es decir, de Oeste a Este.

En el resto, se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

La señalización que responde a esta urbanización se relaciona a continuación:

4.2.9.1. Señalización vertical:

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.9.2. Señalización horizontal:

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

Se pintará con pintura amarilla todos los viales hasta que se extienda la última capa de rodadura, siguiendo instrucciones municipales.

4.2.10. Puentes

El proyecto inicial preveía 2 puentes:

- 1 puente sobre la calle A, bajo la entrada y salida de la AP-7
- 1 puente para la conexión del polígono mediante el futuro acceso este a Benidorm bajo la carretera N-332.

El primer puente, el de acceso al peaje de la AP-7, es un puente realizado con piezas de hormigón prefabricado que componen los alzados, el tablero y aletas. En Anejo, se adjunta la separata de autorización por el Ministerio de Fomento.

El segundo puente, se preveía construir con las mismas especificaciones del proyecto original, pero se informó desfavorablemente, dado que la solución contemplada condicionaba la conexión con el proyecto de la Variante de Altea.

Como se ha indicado anteriormente, la solución final ha sido informada favorablemente durante la tramitación de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, e incorporado en las fichas de planeamiento y gestión.

Asimismo, a efectos económicos y de diseño, no se ha considerado en el presente proyecto.

4.2.11. Depósito regulador de 3000 m³

4.2.11.1. Emplazamiento

El depósito se cambia de emplazamiento, hacia el Oeste dentro de la parcela prevista para el parque, como consecuencia de la ocupación actual del emplazamiento inicial por la de la Sociedad Protectora de Animales y Plantas de Benidorm.

El depósito se desplaza junto al camino de subida, al Oeste del mismo, y separado 10 m. de la línea de gas de transporte existente de 49,5 Bar, de acero incluyendo conducción de fibra óptica.

Para el emplazamiento del depósito ha sido necesario el contactar con Nedgia (Cegas Grupo Naturgy) para replantear la línea de gas existente.

4.2.11.2. Vaso

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original.

4.2.11.3. Caseta de llaves

Se mantienen en general los mismos criterios que en el proyecto original

Se añaden nuevos elementos para cumplimiento de la nueva Normativa, como el cuarto independiente para el depósito de cloro donde se instalará el analizador y una pequeña bomba para suministra el cloro necesario.

Se modifica el sistema de aireación según especificaciones municipales y se añaden nuevos sistemas de seguridad para la prevención de caídas, una valla perimetral, una polea de seguridad en la compuerta de entrada al depósito, sistemas anticaídas en la escalera de acceso a la cubierta y sistema de ventilación en el cuarto del cloro.

4.2.11.4. Parcela

El depósito se situará en una parcela de superficie 1.750 m², perteneciente a la zona alta del parque previsto en el ámbito de actuación y situada junto al camino para acceder desde éste.

La cota del terreno natural donde se sitúa el depósito sobre el nivel del mar es de 94 metros, suficiente para que la cota mínima de la salida de agua (o cota de solera del depósito) sea de 92,5 m.

4.2.12. Instalación eléctrica de M.T. • B.T. y desvíos de líneas aéreas

Siguiendo la nueva Normativa de Iberdrola aprobada en Julio de 2009 para líneas de M.T. y B.T. y los criterios de sus técnicos, se realiza un nuevo estudio de toda la red eléctrica del polígono.

4.2.12.1. Acometida eléctrica

La acometida eléctrica al Sector se hará a 20.000 V, a partir de la futura transformación 220/20 kV de la Subestación de Montebello, requiriéndose los siguientes desarrollos de red:

- Desarrollo de un doble circuito de Línea subterránea de Media Tensión (L1 y L2), con conductor HEPRZ1 AL 1x400 mm², desde las celdas MT de la Subestación de Montebello hasta el centro de reparto de Iberdrola telemandado y denominado CT Sol Naciente.
- Desarrollo de un doble circuito de Línea subterránea de Media Tensión (L1 y L2), con conductor HEPRZ1 AL 1x400 mm², desde las celdas MT del CT Sol Naciente hasta el Sector P.P 3.1, conectando a centro de Reparto CR1 (entrada L1) y CR2 (entrada L2), dentro localizados en dicho sector y ambos telemandados

En el interior del sector se instalarán tres Centros de Reparto telemandados (CR1, CR2 y CR3) y un centro de Transformación CT1, ubicados en las posiciones que se indican en el documento de planos.

4.2.12.2. Instalación eléctrica interior

La red interior se compone de tres redes anilladas con una capacidad máxima de 10.000 KVA cada una y conexas todas con los CR previstos. A su vez cada anillo en su parte central dispondrá de la correspondiente apertura de circuito mediante celdas motorizadas de forma que asegure el suministro desde los dos puntos de su red.

Para comunicación entre centros de reparto y transformación se dispone en todas las zanjas de líneas un cuatritubo de PVC con arquetas registrables, según planos, 66x66 y tapa de fundición con anagrama identificativo, para realizar una futura red de fibra óptica de comunicaciones.

Desde los centros de transformación y reparto, se conecta la red de B.T. para alimentar los cuadros de alimentación de alumbrado, bombas de saneamiento y depósito de agua potable definidas en el proyecto.

4.2.12.3. Desvíos eléctricos aéreos

Se mantienen los mismos desvíos existentes y se interconectan con los centros de reparto y transformación previstos. Los desvíos de líneas se realizan con conductor enterrado del tipo HEPRZ1 1x240 mm², Al. Los desvíos quedan reflejados en el esquema de media tensión que se incluye en el documento de planos.

4.2.13. Instalación de alumbrado

Siguiendo la nueva Normativa de Eficiencia Energética y los criterios municipales de nuevas instalaciones, se realiza un nuevo cálculo de toda la red de alumbrado consiguiendo optimizar algo la red a nivel de número de luminarias y cuadros.

Se modifican los cuadros de alumbrado del proyecto por cuadros de hormigón antivandálicos, y se elige un tipo de luminaria de mayor calidad que la de proyecto para cumplir la Normativa.

En el anejo correspondiente se muestran los nuevos cálculos y en los planos se ve la nueva disposición de luminarias y cuadros.

4.2.14. Nueva conexión de la Calle A con la CV-70

En el documento anejos, se adjunta copia de la autorización del Servicio Territorial de Carreteras de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte para el "Proyecto de Mejora del acceso sur al polígono industrial P.P. 3/1 de Benidorm (Alicante) CV-70" con fecha 10 de agosto de 2010.

4.2.15. Seguridad y Salud

En lo correspondiente a Seguridad y Salud, se ha considerado el importe global correspondiente a la obra ejecutada (hasta la paralización) y por otra se ha considerado el importe correspondiente a la parte de obra restante por ejecutar. El adicional del Proyecto modificado nº1 de seguridad y salud se ha obtenido a partir del plazo de ejecución y obra restante considerada.

5.
5.

5. AFECCIONES A DOMINIO PÚBLICO

Las afecciones al dominio público en el presente proyecto afectan a:

- Carretera N-332, cuyo titular es el Ministerio de Fomento
- Barranco del Derramador, cuyo titular es la Confederación Hidrográfica del Júcar
- CV-70, cuyo titular es la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana

6. CONDICIONES CONTRACTUALES DEL PROYECTO

6.1. REVISIÓN DE PRECIOS

De acuerdo con el TÍTULO III de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, Artículos 78, 79, 80 y 81 el proyecto estará sometido a revisión de precios de acuerdo con la siguiente fórmula de revisión fijada por el Decreto 3650/1970 de 19 de diciembre, por el Real Decreto 2167/1981 de 20 de agosto, y por el que se complementa el anterior.

$$K_t = 0,31 H_t/H_o + 0,25 E_t/E_o + 0,13 S_t/S_o + 0,16 L_t/L_o + 0,15$$

6.2. PLAZOS Y CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA

El plazo inicial de ejecución de la obra era de veinte (20) meses. El plazo de ejecución previsto para ejecutar las obras restantes es de nueve (9) meses.

Se han plasmado las distintas actividades consideradas en un gráfico de barras. Se adjunta ambos planes de obra en el anejo correspondiente.

Como plazo de garantía se señala un año, como es habitual en este tipo de obras.

Para la clasificación del Contratista, se atenderá a lo dispuesto en la Orden de 28 de Marzo de 1968, del Ministerio de Hacienda, publicada en el B.O.E. del 30 de Marzo de 1968.

De acuerdo con esto, el Contratista deberá tener las siguientes clasificaciones:

- GRUPO A: Movimiento de tierras y perforaciones
Subgrupo 1: Desmontes y vaciados.
- GRUPO B: Puentes, viaductos y grandes estructuras
Subgrupo 2: De hormigón armado.
- GRUPO G: Viales y Pistas
Subgrupo 4: Con firmes de mezclas bituminosas.
- GRUPO 1: Instalaciones eléctricas
Subgrupo 1: Alumbrados, iluminaciones y balizamientos luminosos.

6.3. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

El presente Proyecto se refiere a una obra completa, susceptible de ser entregada al uso general, y comprende todos los elementos precisos para su utilización, lo que se hace constar en cumplimiento del Artículo 58 del Decreto 34/10/1985 de 25 de Noviembre.

6.4. COMPARACIÓN DE PRESUPUESTOS

A continuación, se incluye un cuadro con la comparación de los presupuestos de los diferentes capítulos con respecto al proyecto inicial.

Código	Resumen	Presupuesto proyecto original	Presupuesto proyecto modificado Nº 1
CAP.01	MOVIMIENTO DE TIERRAS Y EXPLANACIONES	3.209.728,16	4.502.396,09
CAP.02	FIRMES Y PAVIMENTOS	3.179.273,48	3.117.887,33
CAP.03	RED AGUA POTABLE	1.118.342,47	1.546.924,78
3.1	RED DISTRIBUCION AGUA POTABLE	490.648,03	408.699,72
3.2	IMPULSIÓN ENTRE DEPOSITOS	203.452,80	463.701,28
3.3	DEPOSITO	369.053,29	459.867,32
3.4	REPOSICIÓN SERVICIO CONSORCIO MARINA BAJA	55.188,35	214.656,46
CAP.04	RED DE SANEAMIENTO.AGUAS RESIDUALES	343.539,16	366.362,52
CAP.05	RED DE SANEAMIENTO.AGUAS PLUVIALES	587.264,75	868.528,32
CAP.06	ENCAUZAMIENTO BARRANCO	592.347,73	389.799,93

Código	Resumen	Presupuesto proyecto original	Presupuesto proyecto modificado Nº 1
6.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS	119.167,77	63.186,70
6.2	OBRAS DE FÁBRICA	306.933,11	326.613,23
6.3	JARDINERIA	123.420,52	0,00
6.4	RED DE RIEGO	42.826,33	0,00
CAP.07	RED DE RIEGO. VIARIO, PARQUE Y BARRANCO	213.841,90	391.503,85
7.1	RED DE RIEGO. URBANIZACIÓN	213.841,90	391.503,85
CAP.08	JARDINERIA Y MOBILIARIO URBANO (VIARIO Y BARRANCO)	685.699,67	456.753,78
CAP.09	PARQUE	892.790,41	85.267,61
9.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS Y EXPLANACIONES	347.492,30	13.689,94
9.2	FIRMES Y PAVIMENTOS	297.591,46	0,00
9.3	JARDINERÍA Y MOBILIARIO URBANO	199.278,62	0,00
9.4	RED DE RIEGO	48.428,03	0,00
9.5	PARQUE AGILITY	0,00	71.577,67
CAP.10	RED DE TELEFONÍA	95.618,54	99.870,54
CAP.11	Puentes	1.081.243,28	996.990,04
11.1	PUENTE DE PASO PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE LA AUTOPISTA A-7	606.919,29	859.536,38
11.2	PUENTE DE PASO PARA LA NACIONAL N-332	307.465,24	0,00
11.3	DESVIOS PUENTE DE PASO ENTRADA Y SALIDA AUTOPISTA A-7	121.412,24	137.453,66
11.4	DESVIOS PUENTE DE PASO BAJO LA N-332	45.446,51	0,00
CAP.12	SEÑALIZACION	82.108,77	93.613,75
12.1	SEÑALIZACIÓN DEFINITIVA	82.108,77	80.667,70
12.2	SEÑALIZACIÓN PROVISIONAL	0,00	12.946,05
CAP.13	DEMOLICIONES Y REPOSICIONES	121.936,16	129.099,17
CAP.14	SEGURIDAD Y SALUD	248.479,17	324.214,23
CAP.15	RED ELÉCTRICA DE MEDIA TENSIÓN	479.164,69	1.196.606,03

Código	Resumen	Presupuesto proyecto original	Presupuesto proyecto modificado Nº 1
15.1	ENTRONQUES RED AEREA	45.465,29	387.347,47
15.2	RED SUBTERRÁNEA DE MEDIA TENSIÓN	433.699,40	809.258,56
CAP.16	RED ELECTRICA DE BAJA TENSIÓN	68.757,49	100.147,36
16.1	RED SUBTERRANEA DE BAJA TENSIÓN PARA CT1	26.785,20	0,00
16.2	RED SUBTERRANEA DE BAJA TENSIÓN PARA CT2	40.513,09	0,00
16.3	DEMOLICIÓN LINEAS DE BAJA TENSIÓN	1.459,20	1.459,20
16.4	RED SUBETRRÁNEA DE BAJA TENSIÓN	0,00	98.688,16
CAP.17	RED DE ALUMBRADO PÚBLICO	927.185,90	907.699,65
17.1	CENTRO DE MANDO Nº 1 (CPM.1-2-3-4-5-6-7)	927.185,90	907.699,65
CAP.18	CENTROS DE TRANSFORMACIÓN	100.599,30	411.718,78
18.1	OBRA CIVIL	27.500,65	0,00
18.2	EQUIPOS DE M.T.	33.796,90	0,00
18.3	EQUIPO DE POTENCIA	11.785,11	0,00
18.4	EQUIPO DE B.T.	16.919,00	0,00
18.5	SISTEMA DE PUESTA A TIERRA	7.319,56	0,00
18.6	VARIOS	3.278,08	0,00
18.7	CTC	0,00	24.085,19
18.8	CTS Y CTR	0,00	387.633,59
CAP.19	DESVÍOS DE LÍNEAS AÉREAS Y RED EXTERIOR	0,00	1.606.552,70
CAP.20	NUEVO ACCESO A LA CV-70	0,00	357.268,81
CAP.21	CALLE C. DESDOBLAMIENTO ENTRADA SECTOR	0,00	227.451,33
CAP.22	CANALIZACIÓN GAS	0,00	38.118,90

6.5. PRESUPUESTO GLOBAL DE LAS OBRAS

Los presupuestos correspondientes a la obra definida en el presente proyecto respecto del original, ascienden a las siguientes cantidades:

RESUMEN	PRESUPUESTO PROYECTO ORIGINAL (2002)	PRESUPUESTO PROYECTO MODIFICADO Nº 1 (2022)
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	14.027.921,03	18.214.775,50
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (SIN IVA)	16.693.226,02	21.675.582,85
PRESUPUESTO GLOBAL DE LICITACION (CON IVA)	20.198.803,48	26.227.455,25

El presupuesto correspondiente al INCREMENTO DE OBRA asciende a la siguiente cantidad:

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	4.186.854,47
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (SIN IVA)	4.982.356,83
PRESUPUESTO GLOBAL DE LICITACION (CON IVA)	6.028.651,77

Valencia, Septiembre de 2022



Fdo: IGNACIO ALMERICH SILLA
INGENIERO TÉCNICO OBRAS PÚBLICAS