

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS



Autor: Alfonso Jordá Aracil

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

INDICE GENERAL:

DOCUMENTO N ° 1.- MEMORIA.-

- € 1.1.- Introducción y objetivo.
- € 1.2.- Antecedentes históricos: Tren Alcoy-Gandia.
- € 1.3.- Acondicionamiento de antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes.
- € 1.4.- Red de vías verdes de la zona.
- € 1.5.- Antecedentes sobre el acondicionamiento de la vía Alcoy-Gandia en vía verde.
- € 1.6.- Generalidades: situación y usos actuales de la explanación de la antigua vía.
 - § 1.6.1.- Demanda social del acondicionamiento a vía verde.
 - § 1.6.2.- Propiedad de los terrenos y servidumbres.
- € 1.7.- Tratamiento propuesto para el acondicionamiento a vía verde.-
- € 1.8.- Obras de fábrica más importantes y estado actual: recuperación patrimonial.
 - § 1.8.1.- Túneles.-
 - § 1.8.2.- Puentes o viaductos con tablero metálico.-
 - § 1.8.3.- Puentes de mampostería y sillería.-
 - § 1.8.4.- Nuevas obras de fábrica y pasarelas.-
- € 1.9.- Drenajes, reposiciones e intersecciones.-
- € 1.10.- Reforestación, áreas de descanso, rehabilitación de casetas, elementos de protección, mobiliario y varios.-
- € 1.11.- Análisis de la plataforma de la vía municipio por municipio.
- € 1.12.- Aspectos medioambientales.-
- € 1.13.- Servicios afectados.-
- € 1.14.- Síntesis de la propuesta de actuación administrativa para financiar y acondicionar la vía verde.-
- € 1.15.- Documentos que componen el presente anteproyecto.-
- € 1.16.- Presupuesto estimado para conocimiento de la Administración.-
- € 1.17.- Conclusión.-



ANEJOS A LA MEMORIA:

- € ANEJO N ° 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS. TREN ALCOY-GANDIA.-
- € ANEJO N ° 2.- LAS VIAS VERDES A NIVEL ESTATAL Y AUTONÓMICO.-
- € ANEJO N ° 3.- ANTECEDENTES SOBRE EL ACONDICIONAMIENTO DE LA VIA ALCOY-GANDIA.-
- € ANEJO N ° 4.- DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS.-
- € ANEJO N ° 5.- SECCIONES TIPO DE FIRMES.-
- € ANEJO N ° 6.- OBRAS DE FABRICA, PUENTES Y TÚNELES.-
- € ANEJO N ° 7.- PREDIMENSIONAMIENTO DE TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS.-
- € ANEJO N ° 8.- ANÁLISIS DE LA PLATAFORMA DE LA VÍA MUNICIPIO POR MUNICIPIO.-
- € ANEJO N ° 9.- ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES.-
- € ANEJO N ° 10.- ANEJO FOTOGRÁFICO.-

DOCUMENTO N ° 2.- PLANOS.-

DOCUMENTO N ° 3.- PRESUPUESTO.-



DOCUMENTO N º 1.- MEMORIA



€ **1.1.- Introducción y objetivo.**

La infraestructura del antiguo ferrocarril Alcoi-Gandia (en adelante AG) supone una vía de comunicación con una longitud de algo más de 53 kilómetros, que en la actualidad se encuentra en desuso y está llamada a la desaparición mientras no exista una propuesta de actuación clara y consensuada que la saque de su actual estado de olvido y plantee su reutilización. Lo mismo ocurre con la vía Muro-Villena en el tramo que va hasta la estación de Agres que se encuentra en el ámbito del presente documento.

Entendemos que la alternativa más razonable y todavía factible es convertirlas en vías verdes por las siguientes razones:

- € Supone la recuperación de un patrimonio de Ingeniería Civil que en sí mismo es importante.
- € Es respetuosa con un entorno medioambiental de gran valor, a la vez que se integra en él y lo acerca al ciudadano.
- € Recupera una vía de comunicación que durante más de 75 años ha tenido gran peso cultural y social a lo largo de todas las zonas que atravesaba.
- € Es una vía vertebradora de la Comunidad Valenciana (entre las provincias de Valencia y Alicante, entre las comarcas de La Safor, El Comtat y L'Alcoià).
- € Concede un importante valor añadido a todos los municipios que atraviesa potenciando el turismo rural, de interior y los intercambios y ofertas conjuntas con el turismo costero; en definitiva contribuye a la creación de empleo y al desarrollo sostenible.

Por tanto el objetivo del presente anteproyecto es claro: sentar las bases para la recuperación de esta antigua vía de comunicación como vía verde abierta a otros posibles usos compatibles con los objetivos básicos de respeto y potenciación del entorno medioambiental e incentivación turística. En este documento se contienen unas propuestas de diseño como punto de partida para recoger mejoras, nuevas aportaciones y correcciones que se integren para redactar un proyecto de construcción que a buen seguro contará con un amplio consenso ciudadano.

€ **1.2.- Antecedentes históricos: Tren Alcoi-Gandia.**

Desde el año 1892 en que terminó su construcción hasta el 1969 en que se desmanteló, la línea de ferrocarril Alcoi-Puerto de Gandia estuvo tanto para tráfico de pasajeros y de mercancías. La de Alcoi-Villena se abrió a principios del siglo XX y se cerró un año antes que la anterior. En el anejo n° 1 se ha elaborado un pequeño bosquejo histórico sobre el tren.





€ 1.3.- Acondicionamiento de antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes.

La red de ferrocarriles española alcanzó hacia 1950 su máxima longitud, algo más de 18000 kilómetros. A partir de ahí en las décadas posteriores se ha asistido al cierre progresivo de líneas llegándose a que, según un *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso* elaborado en 1993 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, existían más de 7000 km. de líneas férreas en estado de abandono, entre estas líneas estaban las tres mencionadas en el apartado anterior. Hace once años que en España se ha comenzado la labor de reutilizar para nuevos usos estos ferrocarriles abandonados, convirtiéndolas en itinerarios para el tráfico no motorizado: bicicletas, footing, paseos a pie y a caballo. En finales de 2004 en España ya han sido recuperados como vías verdes alrededor de 1300 km. de antiguos trazados ferroviarios.

Las vías verdes se plantean como unos itinerarios de fácil y cómodo recorrido que garantizan la máxima accesibilidad y seguridad, favoreciendo el acceso de las personas con movilidad reducida. Se trata de una oferta ecoturística que proporciona a todos los posibles usuarios un marco seguro para el desarrollo de sus aficiones, reduciendo drásticamente el riesgo de accidente de tráfico que se sufre en las carreteras y vías urbanas. En el anejo n ° 2 se recoge más información sobre ello.

El desarrollo de las vías verdes proporciona un marco para la puesta en marcha de nuevas actividades económicas. Para que esto funcione es básico conseguir la implicación de los Ayuntamientos y que la iniciativa privada esté pendiente para aprovechar la coyuntura y posibilidades que las vías verdes ofrecen. En el caso de la vía verde Alcoi-Gandia va a constituir un canal básico de comunicación del turismo de costa con el turismo interior, beneficiándose ambos.

€ **1.4.- Red de vías verdes de la zona.**

Hasta la fecha se han desarrollado en la Comunidad Valenciana unos 160 km., de Vías Verdes, repartidas como sigue:

VIA VERDE	LONGITUD
V.V. de la Safor	7 Km.
V.V. Xurra	9 Km.
VV. del Chicharra	7 Km.
V.V. Ojos Negros	70 Km.
V.V. Alcoi-Ibi	22 Km.
V.V. Agost-Maigmo	22 Km.
V.V. Torrevieja	8 Km.

Se están llevando a cabo otras actuaciones en la Comunidad, en el anejo n ° 2 se aporta más información al respecto.

€ **1.5.- Antecedentes sobre el acondicionamiento de la vía Alcoi-Gandia en vía verde.**

Dada la riqueza medioambiental de los paisajes que atraviesa esta antigua línea férrea existen varios antecedentes que denotan la voluntad desde las distintas administraciones implicadas en transformar este itinerario en una vía verde debidamente acondicionada. Se van a enumerar brevemente incluyéndose una documentación más detallada en el anejo n ° 3:

- € Ya en el año 1990 F.E.V.E. intentó realizar un estudio de aprovechamiento alternativo de una línea cerrada que transcurra dentro de enclaves con valores paisajísticos y ecológicos. Se eligió el ferrocarril Alcoi-Gandia-Puerto, concretamente el subtramo comprendido entre L'Orxa y Villalonga, si bien aquella iniciativa en esas fechas no pudo fructificar.



- € En mayo de 1996 la Diputación Provincial de Alicante junto con la Fundación de Ferrocarriles Españoles elaboró el “Estudio de Identificación de Potenciales vías verdes en la Provincia de Alicante” que es un catálogo de los tramos ferroviarios en desuso existentes en la provincia. Contiene cuatro fichas o posibles vías verdes a desarrollar en un futuro, dos de ellas son: Alcoi-L’Orxa y Muro del Alcoi-Villena.
- € El tramo de L’Orxa a Villalonga que es el de mayor valor paisajístico ha dado lugar en los últimos años a varios estudios de viabilidad potenciados por estos ayuntamientos y por la administración autonómica. Existe un estudio de viabilidad elaborado por la Consellería de infraestructuras con un presupuesto aproximado para las obras de unos 8,4 millones de €
- € Otro estudio ha sido elaborado por la oficina consultora de ingeniería EIA para los dos ayuntamientos mencionados y para la Agencia Valenciana de Turismo denominado “*Estudio de viabilidad y anteproyecto sobre la adecuación de una ruta verde en la antigua vía del ferrocarril L’Orxa-Villalonga*”. En el anejo n ° 3 se analizan comparativamente las propuestas contenidas entre dicho estudio y el presente anteproyecto para el subtramo indicado.

No hemos encontrado ningún estudio global sobre la totalidad de la antigua línea férrea.

€ **1.6.- Generalidades: situación y usos actuales de la explanación de la antigua vía.**

A grandes rasgos sobre la situación de la plataforma del ferrocarril Alcoi-Gandia puede decirse que:

- En las zonas rurales se ha transformado en vía para vehículos, principalmente agrícolas, con las limitaciones que impone la no continuidad en los cruces de barrancos importantes, ya que las partes metálicas de los correspondientes puentes fueron desmanteladas al poco de cerrarse la línea férrea. A lo largo de los terrenos que bordean la vía se han establecido muchas casas de recreo.
- En los cascos urbanos de las poblaciones importantes del recorrido el trazado se ha urbanizado, disponiéndose amplias avenidas que ya poco recuerdan al ferrocarril.
- Los polígonos industriales dispuestos en las afueras de los cascos urbanos y las nuevas obras públicas construidas con posterioridad al cierre de la línea férrea por lo general la han ignorado.
- En cuanto a las edificaciones, poco queda en pié: las instalaciones principales, ubicadas en Gandia fueron desmanteladas tanto la estación como los talleres y los almacenes de la Compañía. A reseñar que algunos elementos como los depósitos de agua para las locomotoras junto con sus bases de sillería han sido respetados e integrados con gran acierto en el parque público que ahora se levanta en la antigua terminal ferroviaria de la ciudad ducal.
- También se desmontaron los carriles y las estructuras metálicas de los puentes.
- En Alcoi la estación, edificio con un estilo específico a base de sillería de notable valor arquitectónico, también corrió la misma suerte, al igual que los almacenes y dependencias anexas.
- Respecto a las demás estaciones y apeaderos, se conservan: la estación de Muro que el Ayuntamiento rehabilitó en su día para su uso como biblioteca, la de L’Orxa sin uso, y el

apeadero de Almoines que está rehabilitado y sirve como sede de la “Asociación tren Alcoi-Gandia”, formada principalmente por descendientes de los trabajadores de la línea férrea, y constituida en el año 2002 para recuperar en lo posible y mantener el patrimonio histórico, social y cultural que dicho tren ha dejado.

1.6.1.- Demanda social del acondicionamiento a vía verde.

Que hay ya un uso y una gran demanda social de la adecuación de este itinerario a vía verde es notorio para los que nos movemos por esta zona, así como su crecimiento año a año. A modo de muestra enumeramos algunos recorridos organizados por periodicidad:

- € El Centro Excursionista de Alcoi organiza cada año una marcha pedestre por toda la antigua vía Alcoi-Gandia de dos días de duración (se pernocta en Villalonga).
- € La Unión Ciclista de Elche organiza cada año la marcha ciclista Potries-Elx que va por la sexta edición. Unas 450 personas se desplazan en autocares y las bicicletas se transportan en camiones desde la ciudad ilicitana a Potries. Allí comienza la excursión que transcurre por la antigua plataforma desde Potries hasta Alcoi y de ahí conectan con la vía verde ya acondicionada de Alcoi a Agost, llegando de nuevo a Elche.
- € El Club de Senderismo de la Demarcación de Valencia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos inició hace unos tres años sus excursiones pedestres con una marcha a través del Barranc de L’Infern de la vía verde desde la estación de L’orxa hasta la Font de la Reprímala. La Delegación de Alicante de dicho colegio profesional ha iniciado en octubre del 2004 estas excursiones, siendo la primera de ellas con el mismo recorrido. No es casualidad, la zona constituye el corredor fluvial atravesado por un antiguo ferrocarril de mayor valor ecológico y paisajístico de la Comunidad Valenciana.

Y así podríamos seguir enumerando iniciativas de utilización de este vial público como la vía verde que se pretende acondicionar. En el “*Estudio de viabilidad y anteproyecto sobre la adecuación de una ruta verde en la antigua vía del ferrocarril L’Orxa-Villalonga*” elaborado por EIA se incluye un amplio estudio sobre los recursos turísticos de la zona y un apartado sobre la utilidad de las actuaciones y sobre todos los posibles usuarios. El mismo es extrapolable a la totalidad del itinerario que además brinda otras posibilidades como los tramos aptos para paseos ecuestres.

1.6.2.- Propiedad de los terrenos y servidumbres.

Un aspecto muy importante cara a la viabilidad de la conversión de los trazados ferroviarios en vías verdes está ligado a la titularidad del terreno. En este caso los encargados de ponerlo en su día a disposición de la compañía “Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company Limited” para construir el ferrocarril eran los distintos Ayuntamientos. Finalmente la propiedad en la mayor parte de los casos ha vuelto a los mismos al desmantelar F.E.V.E. la línea y venderlo por precios más o menos simbólicos. Se llevado a cabo para elaborar este anteproyecto un examen sobre el terreno de los 64 Km. de traza, y revisado los planos catastrales y, a pesar de las grandes transformaciones operadas en el territorio, todos los terrenos siguen siendo de titularidad pública. Es más, si



bien en varios puntos del recorrido es necesario salirse de la primitiva plataforma de la vía, en ambos es posible recurrir a trazados alternativos que vayan por terreno y viales públicos de forma que no se perjudiquen de forma significativa sus usos actuales. A la vista de este análisis se puede afirmar que no existen problemas significativos en la disponibilidad de los terrenos que se precisan para acondicionar la vía verde. En el anejo nº 4 se examina en profundidad este importante aspecto.

Ahora bien otro tema muy distinto son las servidumbres de paso que se han creado a lo largo de los 35 años en que la vía lleva en desuso, y no ya en las zonas urbanizadas sino en las rurales, son muchísimas. El conseguir que todo el recorrido fuera de exclusivo uso para viandantes, vehículos no motorizados y caballos a día de hoy resultaría inviable. Ello plantearía conflictos legales, y a la vez sería imposible conseguir un consenso al haber muchos perjudicados. La única posibilidad, si se quiere poner en marcha de una manera rápida este proyecto, es asumir que en muchos tramos se debe coexistir con el tráfico motorizado principalmente residentes, si bien limitando el acceso y las velocidades y señalizándolos dando preferencia a los usuarios de la vía verde.

Sí se deben disponer en puntos determinados bolardos que imposibiliten físicamente a los vehículos motorizados de cuatro ruedas el empleo de la vía como un itinerario de largo recorrido. Dichos bolardos deben ser registrables con las llaves especiales para que cualquier vehículo de emergencias, turístico o de servicio pueda acceder a cualquier punto de la vía. En los planos adjuntos a este estudio se sitúan los que se consideran adecuados, cabe reseñar que en los límites entre términos municipales se dispone un juego de estos bolardos. Esta actuación es deseable que vaya acompañada de otras tendentes a mejorar el firme de algunos caminos rurales alternativos. Es un tema a estudiar municipio por municipio a la hora de elaborar el proyecto de construcción. En este anteproyecto no se han presupuestado actuaciones en la red de caminos de los municipios atravesados.

€ **1.7.-Tratamiento propuesto para el acondicionamiento a vía verde.**

El tratamiento por supuesto ha de ser distinto si se trata de una zona ya urbanizada o de una zona rural. Los principales usuarios de la vía verde en las zonas urbanas van a ser los ciclistas, patinadores y los viandantes. Los paseos a caballo normalmente se realizarán en tramos por fuera de los cascos urbanos. A la vista de estos usos lo más adecuado es:

Disponer en las zonas urbanizadas (ya sean residenciales o industriales) un carril-bici entre la acera y la calzada con dos metros de ancho de rodadura, aunque sean 2,50 m. de ancho libre (desde la cara que da a la calzada del bordillo de separación con el carril-bici hasta el borde del alcorque o punto de luz, banco, etc. que separa el carril-bici de la acera), con un pavimento a base de hormigón coloreado.

En las zonas rurales se fija una anchura de plataforma de 3,50 m., acorde con la que tenía el ferrocarril primitivo que era de vía estrecha (1,00 m. entre caras interiores de raíles). La anchura de los puentes existentes es de 3,80 ó 3,75 m., sobre ella hace falta disponer unos elementos de protección lateral que se estima pueden ocupar 0,10 m. por cada lado. En algunas zonas la anchura puede ser mayor, adaptándose a los anchos reales, así en tramos pavimentados la anchura es de 3,75 m. En cuanto al firme hay que diferenciar entre las zonas donde hay que coexistir con el tráfico de vehículos a motor en las que entendemos que lo más sensato es respetar el firme ya existente dándole un tratamiento superficial tipo slurry a efectos de coloración. En las zonas no pavimentadas y sin circulación de vehículos a motor (salvo los de conservación u otros especiales) se

propone optar por una solución habitual en la pavimentación de vías verdes. Consiste en la disposición de una única banda longitudinal de rodadura para todos los usuarios, tanto ciclistas como jinetes y caminantes. La banda tiene una base de zahorra artificial con tamaño máximo de grano reducido compactada y refinada. Sobre la base de esta zahorra se añade un doble tratamiento superficial (D.T.S.) con aditivos en la emulsión que permitan conseguir el color térreo.

En definitiva las secciones-tipo se plantean tres tipos de terminaciones en firme en función de la situación de cada tramo y del tratamiento que en la actualidad existe:

- De hormigón con un revestimiento mediante resinas antideslizantes.
- De lechada bituminosa (también llamada slurry) que es algo más flexible.
- De Simple Tratamiento Superficial (S.T.S.) que no es apto para patinadores y se adapta mejor a las bicicletas tipo *mountain bike* que a las clásicas de carretera.

Estas tres terminaciones se estructuran en 10 secciones tipo que se desglosan en el anejo n° 5.

€ **1.8.- Obras de fábrica más importantes y estado actual: recuperación patrimonial.**

Se diferencian cuatro tipos: los túneles, los grandes puentes con estructura metálica, los puentes de mampostería y sillería, y las nuevas obras de fábrica que es necesario construir para dar continuidad a la vía verde para cruzar nuevas infraestructuras construidas desde el cierre de la línea de tren. Si bien en este apartado de la memoria se enumeran muy por encima las principales características de cada uno y las actuaciones que se han presupuestado, en el anejo n°6 se desglosan con detalle.

1.8.1.- Túneles.-

En la línea principal existen siete túneles, ambos con sección aproximada entre 3,80 y 4,25 m. de anchura en la parte inferior, los hastiales forman en la parte superior un arco de medio punto estando la clave a unos 4,20 m. de altura.

La conexión con la estación de RENFE de Agres desde Muro carece de túneles. En cambio la conexión urbana en Alcoi con la vía verde Alcoi-Ibi sí está dotada de un túnel que va desde la calle Perú hasta el Barranco del Sinc con una longitud aproximada de 370 m. Es éste el único túnel que no hemos podido examinar por dentro puesto que se encuentra cerrado al público por ambos extremos, suponemos que su estado de conservación estructural es bueno, como ocurre en todos los demás.

Se ha previsto que los túneles con longitud mayor de 80 metros tengan algún sistema de iluminación interior. En los del tramo entre L'Orxa y Villalonga se pretende ir a una iluminación natural mediante galerías intermedias.

1.8.2.- Puentes o viaductos con tablero metálico.-

De estos puentes se conservan los estribos y las pilas intermedias, pero todos los tableros metálicos fueron desmantelados salvo el del número 7 que se encuentra a las puertas del casco



urbano de Gandia y lo conserva. En la línea Alcoi-Gandia hay un total de 6 puentes de este tipo, cuatro de ellos cruzan el río principal del recorrido, es decir el Serpis, y los otros tres afluentes o barrancos. Uno de ellos se encuentra en la conexión de Muro con la estación de Agres.

Las actuaciones que se proponen en el presente anteproyecto cara a rehabilitar estos puentes como obras de paso se inspiran en recuperar en lo posible el diseño inicial de los puentes. Se trata de construir de nuevo unos tableros metálicos con una plataforma y unas barandillas adaptadas a su nuevo uso. A pesar de su uso deben dimensionarse con arreglo a las cargas para puentes de carreteras pues pueden ser utilizados por vehículos públicos en situaciones de emergencia; en el anejo n° 7 se predimensiona con estos criterios un vano tipo de este tipo de viaductos con el fin de poder estimar el peso de las estructuras metálicas que se van a precisar y por consiguiente el coste. Sobre el viaducto n° 7 no se presupuesta ninguna actuación pues está adaptado a pasarela peatonal con un ancho libre de 2,00 m., si bien es bastante menor que el ancho previsto en los demás puentes de 3,50 m.

1.8.3.- Puentes de mampostería y sillería.-

Se incluyen en este epígrafe sólo los principales pequeños puentes o pontones que están formados por varios ojos o por uno grande. Se han identificado un total de ocho, su longitud varia entre 12 y 60 metros y altura entre 4 y 12 metros. Se encuentran en buen estado y las actuaciones sobre los mismos se limitan a disponer protecciones de seguridad, reponer algunos sillares y disponer el firme para la circulación de los distintos usuarios.

1.8.4.- Nuevas obras de fábrica y pasarelas.-

Las nuevas infraestructuras lineales que se han ido construyendo desde el cierre del ferrocarril que no han previsto su continuidad, dan lugar a que sean precisas siete nuevas obras de fábrica. En total hay dos pasos inferiores sobre carreteras o autovías en servicio, otras dos pasarelas superiores sobre carretera o autopista, y tres prolongaciones o pasos sobre barrancos. Se insiste que en el anejo n° 6 se describen todas ellas.

€ 1.9.- Drenajes, reposiciones e intersecciones.-

En las actuaciones previstas se ha valorado la reposición del drenaje de aguas pluviales y aguas que afloran en el fondo de algunos desmontes. Concretamente en las zonas donde la v.v. se ha acondicionado como camino agrícola no es necesario invertir en este capítulo puesto que existen las cunetas y los cruces transversales de drenaje que se han visto convenientes. No obstante en otras zonas si se requiere dicha actuación y además algunos drenes de fondo de cuneta que permitan sacar a través de las obras de drenaje esas aguas de la explanación.

En los términos municipales de Benifla, Beniarjó y Almoines la antigua explanación del ferrocarril ha sido ocupada por la carretera CV-680. Para poder disponer un carril-bici en esta zona es preciso ocupar una franja lateral de los huertos de naranjos contiguos en determinados tramos. Ello conlleva las pertinentes reposiciones de riegos. Otras reposiciones imprescindibles son las de todos los muros de mampostería parcial o totalmente derruidos que



permitían estabilizar la explanación en algunos puntos, principalmente están situados en el Barranc de L'Infern.

En las distintas intersecciones con las carreteras se ha seguido el siguiente criterio: salvarla a distinto nivel cuando no hay otra posibilidad, y si el cruce a nivel se considera peligroso. En los demás casos en el cruce a nivel dispone un badén, se intenta que sea en perpendicular y se señala adecuadamente, tanto en horizontal como en vertical, incluso se ponen bandas sonoras. Asimismo se prevé colocar paneles de localización de los accesos a la vía verde.

€ **1.10.- Reforestación, áreas de descanso, rehabilitación de casetas, elementos de protección, mobiliario y varios.-**

Las labores de reforestación consisten en la plantación de árboles y arbustos a lo largo de las zonas de taludes de la explanación donde se juzguen convenientes este tipo de medidas. En las zonas urbanas únicamente cabe transplantar o reponer árboles en algunos casos que en no haya más remedio que cambiar el emplazamiento de alcorques.

En las áreas de descanso también se prevé plantar árboles y arbustos con una densidad adecuada a este uso. También se presupuesta el mobiliario habitual en este tipo de instalaciones como mesas y bancos rústicos, papeleras, contenedores, protecciones de bordes, etc.

En cuanto a elementos patrimoniales que no formen parte de la explanación de la propia vía se ha presupuestado rehabilitar las antiguas casetas de mantenimiento y las dos estaciones de L'Orxa y de Agres. En la fase de redacción del proyecto de construcción deberá dejarse claro con los respectivos ayuntamientos cual va a ser el uso futuro que se le va a dar a cada una.

Por último en el apartado de protecciones y señalización se colocarán los hitos registrables de delimitación de zonas físicamente no rebasables por vehículos a motor (según los criterios planteados en el apartado 1.6.2.), protecciones de borde en las zonas donde existen fuertes desniveles a base de barandillas rústica, la señalización horizontal y vertical propia y habitual en este tipo de vías, incluyendo los hitos kilométricos. También se disponen semáforos apoyados en los existentes en las zonas urbanas de carril-bici y otros intermitentes en los cruces que lo requieren.

€ **1.11.- Análisis de la plataforma de la vía municipio por municipio.**

En el anejo nº 8 se lleva a cabo una detallada descripción de las particularidades del acondicionamiento de la vía verde municipio por municipio. A su vez este análisis se documenta mediante un amplio reportaje fotográfico contenido en el anejo nº 9. Dichos anejos resultan básicos a la hora de comprobar la viabilidad de una vía verde con continuidad desde Alcoi al Puerto de Gandia que conecte con la estación de Agres y con la vía verde existente de Alcoi a Ibi.



€ **1.12.- Aspectos medioambientales.-**

El acondicionamiento de la vía verde no precisa someterse a una evaluación de impacto ambiental de acuerdo tanto con la normativa estatal como con la autonómica. Ello sin perjuicio del estudio de las afecciones al medio ambiente que generan las obras y de las correspondientes medidas preventivas y correctoras. Téngase en cuenta que el ámbito del acondicionamiento discurre en parte por dos zonas de gran valor medioambiental como son el Parque Natural de la Sierra de Mariola y el Barranc de l'Infern. En el anejo nº 10 se justifica lo aquí afirmado.

€ **1.13.- Servicios afectados.-**

Durante los años transcurridos desde el desmantelamiento de la antigua vía férrea su plataforma ha sido utilizada como infraestructura para trazar nuevos servicios públicos tanto en aéreo como en subterráneo. Los servicios detectados han sido:

- Conducción general de gas natural entre Alcoi, Cocentaina y Muro.
- Conducción de agua potable "Aguas del Pinar" En parte del término municipal de Muro, tanto en el itinerario principal como en la conexión con Agres.
- Entubación del barranco del Derramador, también en unos 400 metros de la conexión con Agres en el término de Muro.
- Conducción de abastecimiento de agua potable en Beniarres en un tramo de unos entre dicha localidad y L'Orxa.
- Líneas de baja tensión en aéreo en la zona del Barranc del Infern cuya titularidad corresponde al Ayuntamiento de Villalonga.
- Conducciones de riego por toda la vega de la Safor.

€ **1.14.- Síntesis de la propuesta de actuación administrativa para financiar y acondicionar la vía verde.-**

Partiendo de la elaboración del presente anteproyecto, la transformación de la antigua plataforma de la vía férrea en vía verde, requiere las siguientes fases o actuaciones:

- 1)** Solicitud previa a la Consellería de Territori y Habitatge de un decreto mediante el cual se proteja dicha plataforma ante cualquier actuación urbanística promovida por cualquier privado o Administración (en cualquiera de los niveles) y obligue a dar continuidad a dicha plataforma en la forma en que la propia Consellería apruebe y manteniendo criterios que posibiliten su recuperación a corto o medio plazo como vía verde. Creemos que este decreto se debe extender a todas las antiguas líneas férreas en desuso existentes en la Comunidad Valenciana. Este paso no es imprescindible pero sí supone poner un freno al proceso de ignorancia de la vía en las actuaciones urbanísticas que se están emprendiendo en algunos municipios del trazado. El mismo ya se ha dado si bien la contestación de Conselleria no ha sido definitiva.
- 2)** Aprobación por parte del Ayuntamiento de Beniarres, desde el cual ha surgido esta iniciativa, del documento y de su elevación a Consellería.



- 3)** Entrega del mismo a la Consellería de Obras Públicas y Transportes, concretamente a la Dirección General de Transportes que es la competente a nivel autonómico en cuanto a vías verdes.
- 4)** Entrega del mismo paralelamente a cada uno de los Ayuntamientos por cuyo término municipal atraviesa la antigua línea férrea a efectos de ver si hay consenso en lo básico: recuperar la antigua línea férrea como vía verde y con continuidad. Las posibles modificaciones ya se estudiarán en la fase de elaboración del proyecto de construcción en cada Ayuntamiento y en el ámbito que compete a cada uno. A la vez entendemos que también procede entregar una copia a la Fundación de Ferrocarriles Españoles como organismo que a nivel de toda España coordina todo el programa de vías verdes.
- 5)** Entrega de este estudio de viabilidad en la sede de la Demarcación de carreteras del estado en Valencia adscrita al Ministerio de Fomento, entendemos que la administración central del estado debe involucrarse en el acondicionamiento de la vía verde. Su colaboración en la financiación de la construcción está justificada porque durante los últimos años de funcionamiento de la vía, estaba gestionada por un organismo dependiente de dicho ministerio, concretamente por F.E.V.E. (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) que fue quien desmanteló una línea que había surgido por el empeño de técnicos y políticos de la zona y con la ayuda del capital inglés. Consideramos pues una deuda moral histórica que dicha administración contribuya en la inversión que se va a requerir para el acondicionamiento del trazado como vía verde, por ejemplo el restituir todos los tableros metálicos de los viaductos que se desmontaron en su día supondrá un elevado coste. Además últimamente este ministerio ha acompañado sus inversiones en carreteras con la conversión en vías verdes de antiguos trazados ferroviarios. Concretamente en esta zona, el ministerio está completando la ejecución de la llamada Autovía Central que supone una tercera vía de comunicación por carretera entre Valencia y Alicante a través de las comarcas centrales (La Costera, La Vall d'Albaida, El Comtat, L'Alcoià, y La Foia de Castalla). El último tramo de dicha autovía, que es el que va desde Castalla hasta el cruce con la CN-340 en la zona denominada como la Canal (ya en término municipal de Alcoi), ha incluido el acondicionamiento de la vía verde Alcoi-Ibi (como parte de la obra a ejecutar en el propio proyecto). Entendemos por tanto que dicha colaboración debe continuar en la zona que nos ocupa, concretamente el proyecto (en fase de redacción) que va desde Albaida hasta Cocentaina no contempla ninguna actuación, al menos que conozcamos, sobre la vía verde Alcoi-Gandia (con la que se va a cruzar); por otro lado con la construcción de la variante de Cocentaina se han producido, una interrupción de la vía en dos puntos con costosa reposición. También parece lógico que en la reurbanización de la antigua travesía de Cocentaina que acomete el propio Ministerio ya se tenga en cuenta el carril bici en el tramo que corresponde (desde el cruce con la Avenida del Ferrocarril hasta el extremo norte de la Avenida de Játiva). Por tanto, está más que justificada dicha participación.
- 6)** Entrega del presente estudio de viabilidad a las dos Diputaciones Provinciales afectadas, que también entendemos les corresponde involucrarse no sólo porque sus propias competencias así lo aconsejan sino porque también han hecho uso de la vía verde cuando así ha convenido para el interés general. Así la Diputación de Alicante usó la vía verde para desviar provisionalmente el tráfico a la hora de ensanchar el puente de carretera existente entre Muro y Cella de Núñez. En el caso de la Diputación de Valencia ha

empleado totalmente unos 2,8 Km. de la antigua plataforma de la vía para construir sobre la carretera que va entre Villalonga y Gandia (concretamente en los términos municipales de Potries y Beniarj6), siendo ahora necesario expropiar una franja adicional para poder dar cabida a la vía verde.

- 7) Firma de un convenio entre las distintas administraciones implicadas que permita elaborar el proyecto y ejecutarlo, y por el cual:
- € Cada uno de los ayuntamientos pone a disposición para este proyecto los terrenos y se compromete a la finalización de las obras a asumir el mantenimiento del tramo urbano de la vía verde que atraviesa el municipio y a la vigilancia y policía del resto del trazado (el que discurre por zona no urbana).
 - € La Dirección General de Transportes de la Consellería de Obras Públicas y Transportes se compromete a realizar el proyecto de construcción y a contratar y gestionar la obra, financiándola en el porcentaje que se fije.
 - € La Demarcación de carreteras del estado en Valencia del Ministerio de Fomento contribuye financieramente a la construcción de la obra también en el porcentaje que se fije.
 - € Por último las Diputaciones provinciales también deben colaborar en este proyecto, mejorando una red de caminos rurales a definir en el proyecto que en determinadas zonas que atraviesa la vía verde deben absorber el tráfico motorizado que ahora circula por la misma y en la etapa de mantenimiento.
- 8) Una vez terminadas las obras, asunción por parte de cada ayuntamiento del mantenimiento del tramo urbano que le corresponda y de la vigilancia y policía del no urbano. Por parte de la Consellería asunción de la conservación de todos los tramos interurbanos.

Lógicamente los detalles o variaciones sobre esta propuesta lanzada se deben plasmar en el convenio a firmar. El Programa de Vías Verdes prevé varias modalidades de Modelos de gestión de las mismas, en las que pueden actuar como entes u organismos coordinadores, por ejemplo las diputaciones provinciales.

€ **1.15.- Documentos que componen el presente anteproyecto.-**

Son los siguientes:

DOCUMENTO N ° 1.- MEMORIA.-

- € 1.1.- Introducción y objetivo.
- € 1.2.- Antecedentes históricos: Tren Alcoi-Gandia.
- € 1.3.- Acondicionamiento de antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes.
- € 1.4.- Red de vías verdes de la zona.
- € 1.5.- Antecedentes sobre el acondicionamiento de la vía Alcoi-Gandia en vía verde.
- € 1.6.- Generalidades: situación y usos actuales de la explanación de la antigua vía.
 - § 1.6.1.- Demanda social del acondicionamiento a vía verde.
 - § 1.6.2.- Propiedad de los terrenos y servidumbres.



- € 1.7.- Tratamiento propuesto para el acondicionamiento a vía verde.-
- € 1.8.- Obras de fábrica más importantes y estado actual: recuperación patrimonial.
 - § 1.8.1.- Túneles.-
 - § 1.8.2.- Puentes o viaductos con tablero metálico.-
 - § 1.8.3.- Puentes de mampostería y sillería.-
 - § 1.8.4.- Nuevas obras de fábrica y pasarelas.-
- € 1.9.- Drenajes, reposiciones e intersecciones.-
- € 1.10.- Reforestación, áreas de descanso, rehabilitación de casetas, elementos de protección, mobiliario y varios.-
- € 1.11.- Análisis de la plataforma de la vía municipio por municipio.
- € 1.12.- Aspectos medioambientales.-
- € 1.13.- Servicios afectados.-
- € 1.14.- Síntesis de la propuesta de actuación administrativa para financiar y acondicionar la vía verde.-
- € 1.15.- Documentos que componen el presente anteproyecto.-
- € 1.16.- Presupuesto estimado para conocimiento de la Administración.-
- € 1.17.- Conclusión.-

ANEJOS A LA MEMORIA:

- € ANEJO N ° 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS. TREN ALCOI-GANDIA.-
- € ANEJO N ° 2.- LAS VIAS VERDES A NIVEL ESTATAL Y AUTONÓMICO.-
- € ANEJO N ° 3.- ANTECEDENTES SOBRE EL ACONDICIONAMIENTO DE LA VIA ALCOI-GANDIA.-
- € ANEJO N ° 4.- DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS.-
- € ANEJO N ° 5.- SECCIONES TIPO DE FIRMES.-
- € ANEJO N ° 6.- OBRAS DE FABRICA, PUENTES Y TÚNELES.-
- € ANEJO N ° 7.- PREDIMENSIONAMIENTO DE TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS.-
- € ANEJO N ° 8.- ANÁLISIS DE LA PLATAFORMA DE LA VÍA MUNICIPIO POR MUNICIPIO.-
- € ANEJO N ° 9.- ANEJO FOTOGRÁFICO.-
- € ANEJO N ° 10.- ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES.-

DOCUMENTO N ° 2.- PLANOS.-

DOCUMENTO N ° 3.- PRESUPUESTO.-

€ **1.16.- Presupuesto estimado para conocimiento de la Administración.-**

Este anteproyecto incluye un presupuesto como documento número 3 cuyos precios unitarios se han estimado en base a la experiencia del técnico que suscribe el mismo. El presupuesto resultante de las obras asciende a 8.601.874,51 euros incluido I.V.A. lo cual supone un coste por kilómetro de acondicionamiento de 128.732,03 euros.

Se ha dividido el presupuesto de las obras en cuatro itinerarios, de tal manera que se sabe cuanto vale cada uno de ellos. El itinerario principal se ha partido en dos tramos (Alcoi-



Potries y Potries-Gandia) debido a que en el tramo más cercano a la costa existe la necesidad de expropiar una franja de huerta en algunos kilómetros, cosa que puede dilatar la ejecución. El ramal hasta la estación de Agres y la conexión en el casco urbano de Alcoi con la vía verde que va dirección Ibi, también se han considerado aparte.

El coste total de las expropiaciones asciende a 87.967,20 euros. Tanto para la Asistencia técnica a la Dirección de Obra como para los honorarios de redacción del proyecto de construcción se valora un coste 258.056,24 euros.

Con ello el presupuesto total de la actuación para conocimiento de las administraciones competentes en vías verdes es de 9.205.954,18 euros.

€ **1.17.- Conclusión.-**

A fecha de hoy todavía es viable la recuperación de esta antigua línea férrea como vía verde a un coste por kilómetro razonable. Creemos que va a darse un amplio consenso en el apoyo al proyecto, que va a suponer un importante impulso para el turismo rural de interior y una importante vía de vertebración de la Comunidad Valenciana, como en su día lo fue el ferrocarril.

En Beniarrés, a septiembre de 2005



Fdo: Alfonso Jordá Aracil
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 9170

ANEJO N ° 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS: TREN ALCOI-GANDIA



ANTECEDENTES HISTÓRICOS: TREN ALCOI-GANDIA

A finales del siglo XIX las circunstancias geopolíticas y económicas que propiciaron la construcción de la línea férrea Alcoi-Gandia eran las siguientes:

- € Por un lado en la zona interior, concretamente en la cabecera del río Serpis y sus afluentes, existía una próspera industria secular, principalmente textil y papelera, que se movía con energía hidráulica, y precisaba modernizarse con el uso de la nueva energía proporcionada por el carbón y el vapor, y facilitar el transporte de las materias primas y los productos manufacturados.
- € Por otro en la huerta de Gandia se necesitaba una salida internacional para sus productos agrícolas a través de su puerto que se estaba mejorando para dar cabida a barcos del tamaño apropiado.
- € Una orografía muy montañosa en la zona interior, cuya única salida natural hacía el mar (sin afrontar puertos montañosos, incompatibles con las reducidas pendientes que requieren los ferrocarriles) la brinda el propio río Serpis a través del llamado Barranc de l'Infern o Estret de L'Orxa. Aunque había muchos escépticos (algunos de nuestros abuelos oyeron decir a los mayores de entonces: “¿qué volen que pase un tren per l'estret de L'orxa? Per ahí pasen les raboses pero un tren no”) otros no dudaron entusiastamente en cargar a hombros al ingeniero inglés encargado de definir el trazado del tren y a sus aparatos topográficos para vadear el río.
- € Los ingleses eran pioneros en el desarrollo del medio de transporte ferroviario, desde que en el año 1834 se abrió la primera línea férrea del mundo Manchester-Liverpool, y estaban interesados en exportar carbón para la industria manufacturera del interior y madera para los embalajes de los productos agrícolas a partir del puerto de Gandia.
- € En España la primera línea de ferrocarril llegó en 1848 con la inauguración de la línea Barcelona-Mataró. Pero durante la segunda parte del siglo XIX de ferrocarril (como en todas partes) revolucionó el sistema tradicional de transportes terrestres (hasta entonces de tracción animal). La longitud de la red ferroviaria española hacia 1870 ya era de 6.000 Km. y a finales de siglo ascendía a unos 13.000 Km.

Todo ello dio lugar al nacimiento en 1889 de la compañía inglesa “Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company Limited” que construyó el ferrocarril en poco más de dos años. El primer convoy promocional recorrió el trayecto el 18 de julio de 1892, si bien hasta principios del siguiente año no circularon no regularidad.

A partir de dicho momento funcionó un medio de comunicación de gran importancia en la historia de la zona:

- En los primeros años se transportaban principalmente mercancías: para la exportación (papel, tejidos, aceite, frutas y verduras) y otras importadas principalmente desde Inglaterra (carbón, sal, maderas, tabaco, etc). Se llegó a un máximo en los pasados años veinte de unas 100.000 toneladas anuales equivalentes a 4000 viajes de un camión trayler de los actuales.
- El tráfico de viajeros también fue en aumento. Durante la primera decena del siglo XX se construyeron nuevas líneas de ferrocarril que entroncaban con ésta concretamente la Carcaixent-Gandia que traía principalmente productos agrícolas de la Ribera y de la Valldigna hacia el puerto de Gandia, y la línea Villena-Alcoi-Yecla que entró en



funcionamiento el 20 de diciembre de 1909 y enlazaba con el ferrocarril AG en la estación de Muro.

- Durante la guerra civil y posguerra, aparte de los daños causados por los bombardeos al puerto de Gandia, del cual dependía la línea férrea, las estaciones servían para el intercambio de productos alimenticios o estraperlo ante la enorme escasez reinante.
- Con la mejora económica que se produjo en España a partir de finales de los años cincuenta el transporte de viajeros hacía la playa de Gandia adquirió importancia.
- Pero por otro lado el transporte por carretera empezó por esa misma época a ganarle la partida al ferrocarril, el carbón a lo largo de la primera mitad del siglo XX fue dando paso al petróleo y a la energía eléctrica y ello supuso el final de esta línea y de otras muchas que también desaparecieron a lo largo de la geografía española.
- En el año 1965 la compañía inglesa “Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company Limited” desapareció y la línea pasó a depender de F.E.V.E. (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Finalmente el 30/04/1969 fue clausurada definitivamente la línea. Poco después se desmantelaron por contrato todas las instalaciones.

ANEJO N ° 2.- LAS VÍAS VERDES A NIVEL ESTATAL Y AUTONÓMICO



VIAS VERDES A NIVEL ESTATAL Y EUROPEO

Enlazando con el punto 1.3. de la memoria, en la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles existe una sección dedicada a las vías verdes www.ffe.es/viasverdes.

Las vías verdes se plantean como unos itinerarios de fácil y cómodo recorrido que, además de garantizar la máxima accesibilidad y seguridad, favoreciendo el acceso de las personas con movilidad reducida (niños, minusválidos, ancianos, etc.), sirven también como instrumentos para conocer los territorios y las gentes, tanto las que circulan sobre la vía como las que habitan en las poblaciones que atraviesan, fomentan la práctica del deporte popular y al aire libre. El primitivo uso ferroviario de las vías posibilita este planteamiento: las pendientes son suaves, nunca superiores al tres por cien, y las curvas son amplias. Se trata de una oferta ecoturística que proporciona al usuario (ya sea ciclista, patinador, excursionista, jinete...) un marco seguro para el desarrollo de sus aficiones, reduciendo drásticamente el riesgo de accidente de tráfico que se sufre en las carreteras y vías urbanas. Brinda por tanto tranquilidad, y además comodidad, uniformidad porque se le da un tratamiento continuo a lo largo de su longitud, y diversidad y disfrute de los diferentes paisajes naturales atravesados.

Existe un Programa de Vías Verdes promocionado por el Ministerio de Medio Ambiente y coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles que ha posibilitado acometer esta labor y continuarla. Participan también Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, además de grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos interesados en esta recuperación; así, el presente estudio de viabilidad no pretende más que ser una de estas colaboraciones centrado en la vía Alcoi-Gandia.

Existen también otras experiencias en otros países como las realizadas por: la Red Autónoma de Vías Lentas (RAVeL) en Bélgica, el Esquema Nacional de Rutas Ciclistas y Vías Verdes de Francia, Rails to Trails en Estados Unidos; Sustrans en el Reino Unido; los proyectos de recuperación de infraestructuras ferroviarias desafectadas o de recalificación de diques y de caminos de sirga (los que discurren por las orillas de algunos canales y ríos como ayuda a su conservación y a la navegación) en Italia. Todas estas iniciativas, además de recibir el respaldo político y económico de la Unión Europea, han originado la creación de la Asociación Europea de Vías Verdes con sede en Namur, Bélgica. En el sur de Francia existe una pista cicloturística, *Las Landas*, que atrae a gran número de turistas en los meses de verano y procede de una antigua línea ferroviaria.

El desarrollo de las vías verdes proporciona un marco para la puesta en marcha de nuevas actividades económicas tales como el alquiler de bicicletas y caballos, alojamiento, restauración y otras de tipo recreativo como explotación de trenes turísticos, trazado de rutas ecológicas para senderismo, rehabilitación de edificios e instalaciones con usos alternativos, etc. Para que esto funcione es básico conseguir la implicación de los Ayuntamientos y que la iniciativa privada esté pendiente para aprovechar la coyuntura y posibilidades que las vías verdes pueden ofrecer.

Se intenta que las vías verdes pasen junto a estaciones de líneas de ferrocarril en servicio, de tal manera que tanto ciclistas como excursionistas tengan la opción de utilizar el transporte por ferrocarril para acceder a las mismas.



VÍAS VERDES A NIVEL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

VIAS	LONGITUD	ESTADO	RECORRIDO
V.V. de la Safor	7 Km	Terminada	Gandia a Oliva
V.V. Xurra	15 Km	Terminada	Valencia a Puzol
VV.del Chicharra	7 Km	Terminada	Alicante
V.V. Ojos Negros	70 Km	Terminada	Castellón a Sagunto
V.V. Alcoi-Ibi	22 Km	Terminada	Alcoi a Ibi
V.V. Agost-Maigmo	22 Km	Terminada	Agost a Maigmo
V.V. Torrevieja	8 Km	Terminada	Torrevieja a las Salinas

En el plano de la Comunidad Valenciana del correspondiente documento de este anteproyecto aparecen remarcados los distintos itinerarios de Vías Verdes.

Las actuaciones que se están llevando a cabo en la actualidad son:

- Prolongación de la Vía Verde de Ojos Negros hacía Teruel con otro tramo, ya en territorio aragonés de unos 18 km. de longitud. Con ello queda unida la Comunidad Valenciana con la aragonesa a través de este tipo de vías.
- También se han llevado a cabo algunas actuaciones aisladas en la línea Villena-Muro como ha sido la recuperación de dos puentes metálicos sobre el río Vinalopó en Benejama y Biar.

ANEJO N ° 3.- ANTECEDENTES SOBRE EL ACONDICIONAMIENTO DE LA VÍA ALCOI-GANDIA



ANTECEDENTES SOBRE EL ACONDICIONAMIENTO DE LA VÍA ALCOI-GANDIA

- € Ya en el seminario llevado a cabo en Gijón el año 1994 sobre *“Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: “Vive la vía”*” se da cuenta que el año 1990 la presidencia de F.E.V.E. ordenó realizar un estudio de aprovechamiento alternativo de una línea cerrada que transcurra dentro de enclaves con valores paisajísticos y ecológicos. Entre algo más de 2000 kilómetros de vías repartidas por toda España se eligió el ferrocarril Alcoi-Gandia-Puerto, concretamente el subtramo comprendido entre L’Orxa y Villalonga. No obstante, también se expresa en la ponencia que en aquellas fechas hubo oposición por parte de algunos ayuntamientos que entonces impidió fructificar la iniciativa. Dado el interés de lo dicho en la ponencia al respecto se transcribe literalmente a continuación:

“Analizando los trazados de las líneas, comprobamos que el ferrocarril Alcoi-Gandia Puerto, cerrado al tráfico de viajeros y mercancías por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 21 de febrero de 1969, cuya concesión de explotación fue otorgada el 22 de julio de 1887, a la Compañía The Alcoi and Gandia Railway and Harbour CO. Ltd., transcurría por una zona de valor ecológico.

El trayecto en cuestión es de L’Orxa a Villalonga, cuyo patrimonio aún pertenecía a FEVE.

Este trayecto, con una longitud de 10 kilómetros, transcurre por las gargantas del río Serpis entre las provincias de Alicante (L’Orxa) y Valencia (Villalonga), siendo el único cauce de agua permanente, con particulares condiciones orográficas y microclimáticas, de fauna y flora, resalta la zona de L’Orxa como uno de los espacios naturales más valiosos de la Comunidad Valenciana, donde la utilización del antiguo trazado ferroviario es la única alternativa para contemplar el paisaje de los macizos de Ador y de L’Assafor, atravesando dos túneles para salvar estas dificultades, el relieve se torna casi de forma brusca en farallones escarpados, cortados a veces en la vertical sobre el cauce del río. Esto posibilita el que, a medida que se va recorriendo la antigua línea, se puedan descubrir muchas características geológicas, geomorfológicas,... etc, con una sencillez pedagógica natural, fácilmente comprensible por cualquier ciudadano que disfrute de esta pista cicloturística. Igualmente se establecieron los contactos pertinentes con la Generalidad Valenciana.

Debemos destacar que el Gobierno Autónomo Valenciano en los intentos por declarar protegida la zona de L’Orxa, bien como Parque Regional o Parque Natural, ha tenido grandes problemas por el rechazo de algunos ayuntamientos de la zona, no concienciados en preservar el entorno natural, que reivindican en este mismo trazado una autopista.”

No obstante, estos problemas ya pertenecen al pasado y en enero de 1996 la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, realizó un proyecto sobre el trazado de una nueva carretera para unir los municipios de L’Orxa y Villalonga por un itinerario distinto al trazado ferroviario a través del Pla de les Llacunes.



∄ En mayo de 1996 la Diputación Provincial de Alicante junto con la Fundación de Ferrocarriles Españoles elaboró el “Estudio de Identificación de Potenciales vías verdes en la Provincia de Alicante” que es un catálogo de los tramos ferroviarios en desuso existentes en la provincia. Contiene cuatro fichas o posibles vías verdes a desarrollar en un futuro:

- 1.- Albaterra-Torre Vieja.
- 2.- Alcoi-Agost.
- 3.- Alcoi-L'Orxa.
- 4.- Muro del Alcoi-Villena.

Sobre la primera de ellas no disponemos de información puesto que se aleja del ámbito del presente estudio. En lo referente a la segunda a día de hoy ha sido parcialmente acondicionada a vía verde con dos subtramos: el de Agost-Maigó y el de Alcoi-Ibi. La zona intermedia entre Ibi y Maigó presentaba numerosas interferencias con la autovía y sólo tiene continuidad a través de varias vías de servicio sin tratarse propiamente de una vía verde.

Las dos restantes entran de lleno en el ámbito del presente anteproyecto. La tercera abarca el tramo correspondiente a la provincia de Alicante. De la cuarta posible vía verde en el presente estudio de viabilidad contemplamos 9 de los 45 Km. de longitud total de la vía. El resto hasta llegar a Villena y seguir (saliendo ya de la provincia de Alicante) hacia Yecla, Jumilla y Cieza entendemos que también procede que sean protegidas y que se estudie su acondicionamiento como vía verde, pero es algo que se sale de la unidad de actuación marcada en este documento.

Un aspecto importante que analiza el estudio de identificación mencionado es la situación jurídico-administrativa de los terrenos por términos municipales.

∄ Fruto de este estudio de identificación de potenciales vías verdes fue el “*Estudio de factibilidad de la vía verde del Maigó (Alcoi-Agost)*” que data en octubre de 1996, la vía verde está en funcionamiento desde principios del 2002.

∄ Según nos han informado desde la Fundación de Ferrocarriles Españoles, el acondicionamiento de la vía Alcoi-Gandia se ha postergado principalmente por la existencia de un tramo de carretera que ocupa longitudinalmente la antigua plataforma de la vía a lo largo de tres kilómetros. La carretera en cuestión es la CV-680 y el tramo afecta a los términos municipales de Beniarjó, Benifla y Almoines. En realidad ello simplemente supone una tramitación adicional para expropiar pequeñas franjas de terreno pegadas a la carretera existente en una parte de dicha longitud. Pero evidentemente con esta nueva disponibilidad de terreno es perfectamente viable adosar a la carretera existente un carril-bici que de continuidad a la vía verde. En los anejos relativos a dichos términos municipales se aclara con detalle este extremo.

∄ El tramo de L'Orxa a Villalonga que es el de mayor valor paisajístico ha dado lugar en los últimos años a varios estudios de viabilidad potenciados por estos ayuntamientos y por la administración autonómica. Existe un estudio de viabilidad elaborado por la Consellería de infraestructuras con un presupuesto aproximado de unos 8,4 millones de euros; al parecer no incluye la restauración de los puentes. No hemos tenido acceso a dicho estudio.

- € Otro estudio ha sido elaborado para los dos ayuntamientos mencionados y para la Agencia Valenciana de Turismo denominado “*Estudio de viabilidad y anteproyecto sobre la adecuación de una ruta verde en la antigua vía del ferrocarril L’Orxa-Villalonga*”, elaborado por la oficina consultora de ingeniería EIA. Al mismo sí hemos podido tener acceso por gentileza del ayuntamiento de L’Orxa. Su presupuesto es de 6,6 millones de euros, si bien el acondicionamiento de la ruta propiamente supone algo más de la mitad (concretamente 3,5 millones de euros). El resto del presupuesto se emplea en actuaciones de restauración de otras instalaciones y edificaciones independientes, pero que ciertamente aumentan enormemente el potencial turístico de la ruta, y son:
- Restauración de la fábrica de la Llum para albergue y acondicionamiento de alrededores.
 - Rehabilitación de la estación de L’orxa y acondicionamiento de los alrededores.
 - Restauración del canal de riego y aplicación de pintura sobre canalizaciones visibles desde los puentes.

Estas restauraciones se salen del ámbito pretendido en este proyecto. El presupuesto de acondicionamiento del itinerario que figura en dicho estudio es muy genérico. El contenido de lo propuesto en dicho estudio se asume fundamentalmente en éste; no obstante sí cabe reseñar las siguientes cuatro diferencias entre ambos:

- EIA propone la colocación de “*pilotes antiaccesos, abatibles por medio de llave de la que sólo dispondrían los propietarios de las viviendas o fincas, la policía Municipal y los bomberos.*”. Entendemos que el dotar a propietarios de viviendas o fincas de llaves de estos pilotes choca con los objetivos genéricos que se persiguen con el acondicionamiento a vía verde del itinerario: no se van a perjudicar las servidumbres de paso creadas a lo largo de todos los años en que la línea férrea lleva cerrada, pero tampoco se van a beneficiar. Es decir en nuestra propuesta los propietarios privados podrán seguir accediendo por donde lo hacen en la actualidad; ahora bien no podrán circular por una vía verde con los puentes sobre el río Serpis repuestos, siempre que pretendan circular con vehículos a motor. Sólo los vehículos de servicio y de emergencias deben disponer de las llaves de los pilotes.
- EIA propone iluminar los túneles mediante paneles solares; en el anejo dedicado a puentes y túneles de la presente memoria exponemos con detalle que la forma que nos parece más adecuada para proporcionar a estos túneles un nivel mayor de luminosidad. Consiste en intercalar nuevas galerías transversales de salida al río que constituyen por tanto puntos intermedios de entrada de luz.
- EIA propone que en las proximidades al casco urbano de Villalonga la vía verde no cruce el puente sobre el río Serpis nº 6 sino que prosiga por la margen izquierda del río y cruce el río por el denominado Pas de la Guardia donde se acondicionaría un nuevo puente. Se argumenta para ello las dificultades en convertir en vía verde el camino que va desde la Fuente de la Reprimala hasta dicho casco urbano, tramo que forzosamente se debe conservar como circulación de vehículos a motor. Entendemos que es perfectamente viable mantener la vía verde siguiendo el trazado de la antigua explanación. Ahora bien, sí procede analizar con el ayuntamiento de Villalonga la conveniencia de diseñar una

sección tipo de vial conjunto que contemple tanto uno como otro tipo de tráfico. Un principio que ha regido la elaboración de este anteproyecto ha sido el de mantener el antiguo trazado del ferrocarril siempre que sea viable.

- EIA propone depurar las aguas del río Serpis a la salida del embalse de Beniarrés, entre otras razones para que por todo este paraje circulen aguas limpias. Claramente entendemos que el propio embalse debe constituir un elemento de importante atractivo cercano a la ruta y por ello debe también debe contener unas aguas limpias; a este respecto se están llevando a cabo actuaciones por otro lado, tendentes a que todo el curso del río Serpis esté limpio.

ANEJO N ° 4.- DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS



DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS

Un aspecto fundamental, cara a la viabilidad de la conversión de los trazados ferroviarios en vías verdes, está ligado a la titularidad y posibilidades de disponibilidad del terreno. En este caso los encargados de ponerlo en su día (hace unos 115 años) a disposición de la compañía “Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company Limited” para construir el ferrocarril eran los distintos ayuntamientos. Finalmente la propiedad en la mayor parte de los casos ha vuelto a los mismos al desmantelar F.E.V.E. la línea y venderlo años más tarde por precios más o menos simbólicos. Para elaborar este anteproyecto se ha consultado con todos los ayuntamientos afectados excepto con el de Agres y se ha llevado a cabo un examen sobre el terreno de los 64 Km. de traza, y revisado los planos catastrales. La conclusión de todas estas averiguaciones es que, a pesar de las grandes transformaciones operadas en el territorio, todos los terrenos siguen siendo de titularidad pública. Es más, si bien en varios puntos del recorrido es necesario salirse de la primitiva plataforma de la vía, en ambos es posible recurrir a trazados alternativos que vayan por terreno y viales públicos de forma que no se perjudiquen de forma significativa sus usos actuales. A la vista de este análisis se puede afirmar que no existen problemas significativos en la disponibilidad de los terrenos que se precisan para acondicionar la vía verde.

Como paso previo a la elaboración de este anteproyecto *la Llista de Perputxent*, agrupación de electores que gestiona la concejalía de turismo y medio ambiente en el Ayuntamiento de Beniarrés, presentó en la sesión plenaria del ayuntamiento de fecha 29 de noviembre de 2004 una moción por la que se solicitaba a la Consellería de Territori i Habitatge la protección de la plataforma de las antiguas líneas férreas en desuso de la Comunidad Valenciana. Se adjunta como **documento nº 1** al final de este anejo la correspondiente moción así como certificación del acuerdo plenario aprobando por unanimidad la moción, y carta a los ayuntamientos que atravesaba la antigua línea Alcoi-Gandia. La Consellería contestó en escrito de fecha 28 de enero de 2005 con un informe de la Sección de Planificación Territorial en el que apoya la iniciativa, informa que ya se está trabajando en ello y que es la Consellería de Infraestructuras y Transporte la que lleva la batuta sobre el asunto. Se adjunta como **documento nº 2** la respuesta mencionada.

A continuación desglosamos los datos obtenidos sobre la propiedad de la plataforma por itinerarios y por municipios.

I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOI-IBI

Alcoi.- En este caso los terrenos pertenecen a la explanación de la vía Alcoi-Alicante cuyas obras nunca llegaron a terminarse y por tanto nunca llegó a entrar en servicio. Los terrenos nunca llegaron a revertirse a sus propietarios primitivos, dado el tiempo transcurrido sin que se hayan llegado a usar, legalmente pertenecen al ayuntamiento. No obstante la propiedad de las obras de fábrica que componen la infraestructura de la vía, tales como puentes o túneles, corresponden al estado que es la administración que en su día las construyó.



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOI-GANDIA: SUBTRAMO ALCOI-POTRIES

Alcoi.- Los terrenos situados dentro de este término municipal, pertenecientes a la plataforma del ferrocarril Alcoi-Gandia, incluyendo la estación e instalaciones auxiliares, fueron enajenados por FEVE al ayuntamiento de Alcoi por un convenio urbanístico; un tramo de la vía servía como acceso al Polígono Industrial Cotes Baixes. Dos pequeños tramos o parcelas se vendieron a empresas constructoras, si bien no afectan a la traza que actualmente se le pretende dar a la vía verde.

Cocentaina.- La parte sur de la explanación actualmente es suelo urbano de uso industrial y propiedad del ayuntamiento pues por la misma discurren viales del polígono industrial “la Lleona”. Toda la parte norte desde la rotonda de intersección entre la circunvalación y la carretera CV-703 hasta el límite con el término municipal de Muro sigue siendo propiedad de FEVE o sea del estado español; de acuerdo con información que nos ha pasado el ayuntamiento en escrito de fecha 18/01/2005.

Muro.- La situación es similar a la de Cocentaina: la parte sur de la vía verde desde el límite con el término municipal de Cocentaina es propiedad de FEVE y desde el casco urbano hasta el límite con el término municipal de Gaianes es propiedad del Ayuntamiento. También hemos tenido acceso a una propuesta del Ayuntamiento de Muro de habilitar como vías verdes los tramos de Alcoi a Villena y de Alcoi a Gandia de enero de 2005 que adjuntamos como **documento nº 3**.

Gaianes.- Según nos ha informado su ayuntamiento, se ha enajenado una superficie de 28.628 m2 incluido el apeadero para el ayuntamiento. También se ha revertido una parcela a un particular de unos 599 m2. No obstante esta parcela se encuentra dentro de la franja de 18 metros de protección de la carretera CV-705 y está prevista en el Plan General de Gaianes como zona verde y viario por lo cual no vemos problema en conseguir la cesión para su uso como vía verde. Se adjunta como **documento nº 4** el escrito que al respecto nos ha pasado el Ayuntamiento de Gaianes ante nuestra petición.

Beniarrés.- En este municipio también se vendió en su día los 62.022 m2 que ocupaba la línea incluyendo la estación dentro del mismo. La escritura de compraventa data de 16/12/1980 por el importe de 565.034 pts. y hemos podido examinarla.

L’Orxa y Villalonga.- El tramo desde el límite con el término municipal de Beniarrés está habilitado como camino rural no obstante sigue siendo propiedad del estado, en este caso de FEVE. Los terrenos de la estación y toda la traza del barranco de l’Infern y todo el término de Villalonga también siguen siendo propiedad de FEVE. Empresa pública que mantiene la propiedad íntegra de este tramo, reservando el espacio para cualquier iniciativa que surja en torno a su recuperación y acondicionamiento como vía verde.

Potries.- Salvo los doscientos metros (lindando con Villalonga) y los últimos 600 metros (lindando con Benifla) en que la antigua vía constituye un camino rural entre bancales de regadío, el itinerario está integrado en el casco urbano en el resto del término municipal.-



III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOI-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA

Benifla y Beniarjó.- En los primeros aproximadamente 60 metros del término municipal de Benifla la vía del tren es un camino de huertos de naranjos; a partir de ahí la totalidad de ambos términos municipales están ocupados por la carretera CV-680, construida hace años por la Diputación de Valencia. Es decir para llevar a cabo este tramo de vía verde que sería un carril-bici es necesario expropiar a uno de los lados de la carretera construida, concretamente se prevé hacerlo al lado derecho según el sentido de avance hacia Gandia. Esta es la razón básica por la que hemos decidido dividir el recorrido principal en dos, dado que para habilitar este tramo sí es necesario expropiar unos 6750 m² de huerta entre ambos municipios.

Almoines.- La totalidad del espacio que ocupaba la vía del tren está absorbido por la carretera CV-680. Con el trazado que se ha previsto para este término municipal es necesario expropiar 1872 m² de huertas el resto discurriría por un camino agrícola (el Camí de les Barraques) y por zona urbana.

Gandia.- La mayor parte de recorrido por el término municipal discurre por viales públicos urbanizados, el resto por caminos abiertos al público.

IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES

Muro y Agres.- Hemos podido comprobar que todo el recorrido discurre por viales públicos, abiertos al tráfico.

Documento nº 1

**MOCIÓN DE LA LLISTA DE PERPUTXENT AL ALCALDE-PRESIDENTE
DEL AYUNTAMIENTO DE BENIARRÉS**

Justo Sellés López, concejal integrante de la Llista de Perputxent, al amparo de lo establecido en el Art. 97 del Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Entidades locales, formula, para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno Ordinario a celebrar el próximo día 26 de noviembre de 2004, la siguiente:

MOCIÓN:

Estamos elaborando un estudio técnico de viabilidad para tratar de recuperar el antiguo trazado de la línea férrea Alcoy-Gandía como vía verde. En su elaboración, el primer contratiempo que hemos detectado consiste en la necesidad de proteger el trazado de la línea de posibles actuaciones que pongan aún más en peligro esta recuperación. A lo largo de los 35 años transcurridos desde el cierre de la línea férrea se han producido muchas en este sentido, promovidas en su mayor parte por las propias administraciones. Por ello proponemos que este Ayuntamiento:

- € Solicite a la Consellería de Territori i Habitatge la aprobación de un decreto mediante el cual se proteja dicha plataforma ante cualquier actuación urbanística promovida por cualquier privado o Administración (en cualquiera de los niveles) y obligue a dar continuidad a dicha plataforma en la forma que dicha Consellería estime conveniente aprobar, manteniendo criterios que posibiliten su recuperación a corto o medio plazo como vía verde. Que este decreto se extienda a todas las antiguas líneas férreas en desuso existentes en la Comunidad Valenciana.

- € Que comunique, en su caso, la aprobación de esta iniciativa a los ayuntamientos por cuyo término discurre el trazado de la antigua vía, desde Alcoy hasta Gandía, ambos inclusive.



Fdo: Justo Sellés López

ANEXO A LA MOCIÓN

€ 1.1.- Introducción y objetivo.

La infraestructura del antiguo ferrocarril Alcoi-Gandia supone una obra de comunicación con una longitud de algo más de 53 kilómetros, que en la actualidad se encuentra en desuso y está llamada a la desaparición mientras no exista una política en el ámbito de la Comunidad Valenciana que la saque de su actual estado de olvido y plantee su reutilización.

Entendemos que la alternativa más razonable y todavía viable es convertirla en vía verde por las siguientes razones:

- € Supone la recuperación de un patrimonio de Ingeniería Civil que en sí mismo es importante.
- € Es respetuosa con un entorno medioambiental de gran valor, a la vez que se integra en él y lo acerca al ciudadano.
- € Recupera una vía de comunicación que durante más de 75 años ha tenido gran peso cultural y social a lo largo de todas las zonas que atravesaba.
- € Es una vía vertebradora de la Comunidad Valenciana (entre las provincias de Valencia y Alicante, entre las comarcas de La Safor, El Comtat y l'Alcoiá).
- € Concede un importante valor añadido a todos los municipios que atraviesa potenciando el turismo rural, de interior y los intercambios y ofertas conjuntas con el turismo costero, en definitiva contribuye a la creación de empleo y al desarrollo sostenible.

Por tanto el objetivo del presente estudio previo es claro: sentar las bases para la recuperación de esta antigua vía de comunicación como vía verde abierta a otros posibles usos compatibles con los objetivos básicos de respeto y potenciación del entorno medioambiental e incentivación turística. Es un estudio de viabilidad del proyecto que a la vez contiene unas propuestas de diseño como punto de partida para recoger mejoras, nuevas aportaciones y correcciones que se integren para redactar un proyecto de construcción que a buen seguro contará con un amplio consenso ciudadano.

€ 1.3.- Acondicionamiento de antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes.

La red de ferrocarriles española alcanzó hacia 1950 su máxima longitud, algo más de 18.000 kilómetros. A partir de ahí, en las décadas posteriores, se ha asistido al cierre progresivo de líneas llegándose a que, según un *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso* elaborado en 1993 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, existían más de 7.000 km. de líneas férreas en estado de abandono; entre estas líneas estaban las tres mencionadas en el apartado anterior. Hace diez años que en España se ha comenzado la labor de reutilizar para nuevos usos estas líneas abandonadas, convirtiéndolas en itinerarios para el tráfico no motorizado: bicicletas, footing, paseos a pie y a caballo. En octubre de 2004 en España ya han sido recuperados como vías verdes alrededor de 1.300 km. de antiguos trazados ferroviarios. En la



página web de la mencionada fundación existe una sección dedicada a las vías verdes www.ffe.es/viasverdes.

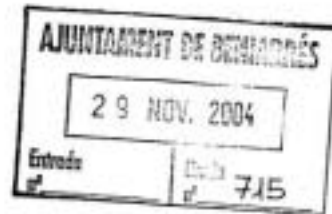
Las vías verdes se plantean como unos itinerarios de fácil y cómodo recorrido que, además de garantizar la máxima accesibilidad y seguridad, favoreciendo el acceso de las personas con movilidad reducida (niños, minusválidos, ancianos, etc), sirven también como instrumentos para conocer los territorios y las gentes, tanto las que circulan sobre la vía como las que habitan en las poblaciones que atraviesa, fomentan la práctica del deporte popular y al aire libre. El primitivo uso ferroviario de las vías posibilita este planteamiento: las pendientes son suaves, nunca superiores al tres por cien, y las curvas son amplias.

Existe un Programa de Vías Verdes promocionado por el Ministerio de Medio Ambiente y coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles que ha posibilitado acometer esta labor y continuarla. Participan también Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, además de grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos interesados en esta recuperación; así, el presente estudio de viabilidad no pretende más que ser una de estas colaboraciones centrado en la vía Alcoy-Gandia. Existen también otras experiencias en otros países como las realizadas por: la Red Autónoma de Vías Lentas (RAVeL) en Bélgica; el Esquema Nacional de Rutas Ciclistas y Vías Verdes de Francia; Rails to Trails en Estados Unidos; Sustrans en el Reino Unido; los proyectos de recuperación de infraestructuras ferroviarias desafectadas o de recalificación de diques y de caminos de sirga (los que discurren por las orillas de algunos canales y ríos como ayuda a su conservación y a la navegación) en Italia. Todas estas iniciativas, además de recibir el respaldo político y económico de la Unión Europea, han originado la creación de la Asociación Europea de Vías Verdes con sede en Namur (Bélgica).

El desarrollo de las vías verdes proporciona un marco para la puesta en marcha de nuevas actividades económicas tales como el alquiler de bicicletas y caballos, alojamiento, restauración y otras de tipo recreativo. Para que esto funcione es básico conseguir la implicación de los Ayuntamientos y que la iniciativa privada esté pendiente para aprovechar la coyuntura y posibilidades que las vías verdes pueden ofrecer.



AJUNTAMENT
DE
BENIARRÉS



Adjunto remito certificación del acuerdo del pleno adoptado en la sesión celebrada el día 26 de noviembre de 2004, en el que por unanimidad de la Corporación se solicita la protección y recuperación del antiguo trazado de la línea férrea Alcoy-Gandia, para su tramitación.

Beniarrés, 29 de noviembre de 2004



El alcalde

Fdo. Luis Tomás López

CONSELLERÍA DE TERRITORI I HABITATGE
Avda Blasco Ibáñez, 50
46010 VALENCIA





AJUNTAMENT
DE
BENIARRÉS

Maria Angeles Ferriol Martínez, secretaria del ayuntamiento de Beniarrés (Alicante)

CERTIFICO:

Que en el borrador del acta de los acuerdos adoptados por el pleno de este ayuntamiento en la sesión ordinaria celebrada el día veintiséis de noviembre del año en curso, y a reserva de lo que resulte de su aprobación (artículo 206 del reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las entidades locales) consta el siguiente acuerdo:

13º.- MOCIONES: GRUPO MIXTO Y GRUPO PSOE:

El sr. alcalde concede la palabra al concejal del grupo mixto, proponente de la moción que comienza dando lectura a la misma, cuyo texto es el siguiente:

" Justo Sellés López, concejal integrante de la Llista de Perputxent, al amparo de lo establecido en el art. 97 del Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Entidades locales, formula, para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno Ordinario a celebrar el próximo día 26 de noviembre de 2004, la siguiente:

MOCIÓN:

Estamos elaborando un estudio técnico de viabilidad para tratar de recuperar el antiguo trazado de la línea férrea Alcoy-Gandia como vía verde. En su elaboración, el primer contratiempo que hemos detectado consiste en la necesidad de proteger el trazado de la línea de posibles actuaciones que pongan aún más en peligro esta recuperación. A lo largo de los 35 años transcurridos desde el cierre de la línea férrea se han producido muchas en este sentido, promovidas en su mayor parte por las propias administraciones. Por ello proponemos que este Ayuntamiento:

- *Solicite a la Conselleria de Territori i Habitatge la aprobación de un decreto mediante el cual se proteja dicha plataforma ante cualquier actuación urbanística promovida por cualquier privado ● Administración (en cualquiera de los niveles) y obligue a dar continuidad a dicha plataforma en la forma que dicha Conselleria estime conveniente aprobar, manteniendo criterios que posibiliten su recuperación a corto o a medio plazo como vía verde. Que este decreto se extienda a todas las antiguas líneas férreas en desuso existentes en la Comunidad Valenciana.*
- *Que comunique, en su caso, la aprobación de esta iniciativa a los ayuntamientos por cuyo término discurre el trazado de la antigua vía, desde Alcoy hasta Gandia, ambos inclusive. "*

Por unanimidad de los miembros que componen la corporación (9) queda aprobada la moción propuesta.

Para que conste, y surta los efectos oportunos, expido la presente, de orden y con el visto bueno del sr. alcalde, en Beniarrés a veintinueve de noviembre de dos mil cuatro.

Vº Bº
El alcalde,

Fdo. Luis Tomás López

La secretaria,

Fdo. Mª Ángeles Ferriol Martínez.





DOCUMENTO N° 1
Hoja 4 de 4



Luis Tomás López, Alcalde-presidente del Ayuntamiento de Beniarrés (Alicante) y Justo Sellés López, Concejal delegado de Medi Ambient i Turisme

EXPONEN:

Que el pleno del Ayuntamiento de Beniarrés celebrado el pasado 26 de noviembre, por unanimidad de todos sus grupos políticos, ha acordado solicitar a la Conselleria de Territori i Habitatge (CTiH) la aprobación de un decreto mediante el cual se proteja la plataforma del antiguo trazado de la vía férrea Alcoi-Gandía de actuaciones perniciosas para su conservación con vistas a su posterior recuperación como vía verde. La moción, presentada por el grupo mixto de este Ayuntamiento, obliga a comunicar la aprobación de esta iniciativa a todos los Ayuntamientos por cuyo término municipal discurre el trazado de la antigua vía, siendo este el motivo principal de esta comunicación.

Creemos muy importante que todos los Ayuntamientos implicados se adhieran a esta iniciativa, motivo por el cual solicitamos sea debatida y, en su caso, aprobada en el próximo pleno municipal y tramitada con la CTiH, tal y como hizo nuestro Ayuntamiento en fecha de 30 de noviembre.

Desde nuestro Ayuntamiento se está elaborando un estudio de viabilidad para la recuperación del antiguo trazado como vía verde, que en cuanto esté redactado será informado tanto a la CTiH como a todos los Ayuntamientos implicados. Esperamos que esta iniciativa posibilite la solicitud de redacción de un proyecto de recuperación que nos beneficiaría a todos, ayudando a recuperar la memoria histórica que antaño unía nuestras poblaciones y comarcas, y que redundaría también en el desarrollo turístico y la protección del medio ambiente.

SOLICITAN:

La colaboración de su Ayuntamiento en la preparación de cuanta documentación obre en su poder al respecto de la titularidad de los terrenos afectados (catastro, escrituras, inventario de bienes...) con la finalidad de adjuntarla al estudio de viabilidad. En breve, nos pondremos en contacto con ustedes.

Se pasará Alfonso López Asa 21.635.592-P

Beniarrés, a 27 de diciembre de 2004.

El Alcalde,


Luis Tomás López.


El Regidor de Medi Ambient i Turisme,

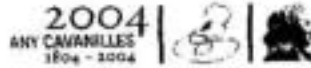

Justo Sellés López.

DOCUMENTO N° 2
Hoja 1 de 3



CONSEJO REGULADOR DE TERRITORIO
Y URBANISMO

VM/0g



Françesco Cubells, 7
46011 VALÈNCIA
Apt. Correus 22106
Telèfon 96 386 63 50



GENERALITAT VALENCIANA
Consell Regulador de Territori i Urbanisme
El Escorial, Gandia, 7 - 46100 GANDIA
Registre General - 239

Data - 2 FEB. 2005

EXIDA 2592

Sr. Alcalde Ayuntamiento de
Beniarrés
D. Luis Miguel Tomás López
C/ Rosa Escrig, 6
03850- BENIARRÉS

Valencia, 28 de enero de 2005

Estimado Sr. Alcalde:

Adjunto remito informe del Servicio de Ordenación del Territorio al respecto del acuerdo del Pleno de su Ayuntamiento del 26 de noviembre de 2004 sobre la protección de la plataforma del antiguo ferrocarril de Alcoy-Gandia.

Un cordial saludo,


Carmen Gómez Soto



Françes Cúbell, 7
46011 VALÈNCIA
Apt. Correus 22105
Telèfon 96 386 63 50

ASUNTO Informe sobre protección y recuperación como vía verde del antiguo trazado de FEVE de Alcoy-Gandia.

SOLICITANTE Ayuntamiento de Beniarrés

ANTECEDENTES

El Pleno del Ayuntamiento de Beniarrés aprobó por unanimidad (26/11/2004) una moción del grupo mixto y PSOE en orden a solicitar a la Conselleria de Territori i Habitatge la aprobación de un Decreto mediante el cual se proteja la plataforma de la antigua vía férrea de cualquier actuación urbanística y obligue a dar continuidad a dicha plataforma , manteniendo criterios que posibiliten su recuperación a corto o medio plazo como vía verde e incluso que esta propuesta se extienda a todas las antiguas vías férreas en desuso existentes en la comunidad.

La solicitud fue recibida por la Dirección General de Gestión del Medio Natural y reenviada a la Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial el 5/1/2005.

En julio de 1999 la entonces Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y transporte elaboró un estudio " Esquema director de la Red para Desplazamientos No Motorizados de la Comunidad Valenciana", ante la oportunidad del Programa de Vías Verdes lanzado en 1993 por el Ministerio de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, posteriormente retomado por el Ministerio de Medio ambiente, con la colaboración de RENFE y FEVE y coordinación a cargo de la Fundación de FFCC españoles.

En este trabajo se analiza el estado de la antigua plataforma de este ferrocarril de vía estrecha que por estar ya fuera de funcionamiento no fue transferido a FGV en su momento. FEVE, titular de la línea ha ido cediendo o vendiendo partes del suelo a los Ayuntamientos, organismos o particulares. Concretamente en Beniarrés la plataforma pertenece en su totalidad al municipio.

Actualmente la Conselleria de Infraestructuras está llevando a cabo el acondicionamiento de la antigua vía ferrea de Sagunto-Ojos Negros.

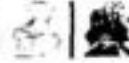
En los Planes de Acción Territorial que se están elaborando actualmente se están incluyendo estos antiguos trazados ferroviarios en desuso como viales no motorizados y promoviendo su recuperación como vías verdes. La LOT (L 4/2004) ya establece en su art. 7 la conveniencia de recorridos peatonales o no motorizados en los instrumentos de Planificación Territorial.

El instrumento de protección mas acorde con lo solicitado por el Ayuntamiento de Beniarrés sería la formulación, tramitación y aprobación de un Plan de recuperación



CONSELLERIA DE TERRITORI
I HABITATGE

2004
ANY CANAMILLES
1804 - 2004



Françesc Cúbelli, 7
46011 VALÈNCIA
Apt. Correus 22105
Telèfon 96 386 63 50

integral de estos corredores tal y como se contempla en el esquema director de la red no motorizada de la Comunidad Valenciana. Dado que tanto los trabajos previos con este fin como las recientes actuaciones de recuperación de antiguas vías férreas las está realizando la Conselleria de Infraestructuras y Transporte parece pues conveniente que sea esta misma Conselleria quien continúe con esta labor de protección y recuperación de la plataforma ferroviaria solicitada de Alcoy-Gandia.

No obstante y dentro de los Planes de Acción Territorial de las distintas áreas funcionales se pueden establecer los medios para la protección específica de estas plataformas y así como su posible recuperación como vías verdes. En los Planes de Acción Territorial en elaboración como son los de Alcoy o del Eje del Vinalopó ya figura recogida y protegida esta antigua vía férrea.

Valencia, 26 de enero 2005

Vº. Bº. EL JEFE DE SERVICIO DE
ORDENACIÓN TERRITORIAL

Fernando Ricart Rodrigo

LA JEFA DE SECCIÓN DE
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Mª Victoria Marín Pérez.



Ajuntament de Muro

Regidoria d'Esports, Pedanies i Medi Ambient

PROPOSTA D'HABILITACIÓ COM A VIES VERDES DE LES ANTIGUES PLATAFORMES FERROVIÀRIES D'ALCOI A VILLENA I D'ALCOI A GANDIA.

Les antigues plataformes ferroviàries d'Alcoi a Villena i d'Alcoi a Gandia representen, sens cap tipus de dubte, un ric patrimoni social, cultural i mediambiental que cal protegir i gaudir en tota la seua extensió. Són molts els arguments que justifiquen la sol·licitud als òrgans competents en la matèria, de l'habilitació com a vies verdes d'ambdues plataformes. Però sobretot, podem destacar la important recuperació del nostre patrimoni, la defensa del medi ambient, la capacitat vertebradora del territori i la contribució que estes actuacions podrien suposar en quant a la promoció del turisme natural. I tot açò per avançar en el model de desenvolupament sostenible que ens ha de garantir el futur.

Ben cert és que, protegir, adequar, millorar, i habilitar el ric patrimoni que existeix al llarg dels itineraris facilitaria la recuperació de la nostra memòria: els castells, els pobles, els cultius, les pròpies infraestructures ferroviàries, túnels, ponts, estacions, etc. De la mateixa manera, l'entorn natural que ofereixen els dos camins són d'una gran bellesa paisatgística i d'un gran valor mediambiental, susceptible de protegir i preservar. A tot açò, s'afegeix la funció vertebradora del nostre territori a l'aproximar les diferents comarques que travessa el recorregut. I per últim i no menys important, el valor afegit per a totes les poblacions en quant a les possibilitats de potenciar el turisme rural.

Per altra banda, és evident l'atac i les amenaces que estan patint determinades zones dels camins, sobre tot per una sèrie de factors d'origen humà que estan influint negativament en la seua conservació. Tals ocasionats per carreteres i polígons industrials, continues modificacions i asfaltats, etc., són factors que amenacen l'existència mateixa de les vies i que fan necessari l'establiment d'una figura de protecció per garantir la preservació del traçat i de l'entorn.



Ajuntament de Muro

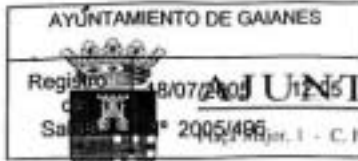
Regidoria d'Esports, Pedanies i Medi Ambient

En definitiva, les antigues vies representen itineraris fàcils de còmode recorregut, de bona accessibilitat i seguretat per a tot tipus de persones que volen gaudir d'entorns naturals tan privilegiats. La Serra de Mariolá, els valls del Vinalopó, el massís del Benicadell, l'espectacular Racó del Duc, i tants altres racons meravellosos representen formidables instruments per a conèixer el nostre territori, la nostra gent, els nostres pobles. L'educació ambiental, l'esport, el simple fet de gaudir de la naturalesa i de paratges privilegiats, són raons més que suficients per avalar la proposta d'habilitació com a vies verdes d'estes antigues plataformes ferroviàries.

En conseqüència,

SOL·LICITEM, a la Conselleria de Territori i Habitatge i a la Diputació Provincial d'Alacant, l'elaboració d'un pla per a protegir i habilitar com a vies verdes les plataformes ferroviàries d'Alcoi a Villena i d'Alcoi a Gandia.

Muro, gener de 2005.



DOCUMENTO N° 4
Hoja 1 de 2

AYUNTAMIENTO DE GAIANES (ALACANT)
C/ Reconquista, nº 54, 6º pta. 12 de Alcoy - C. I. F. P-0307200 F - c/e: gaianes@tip-alicant.es

496-

DOÑA MARIA BALLESTEROS FAJARDO, Alcaldesa-Presidenta del Ayuntamiento de Gaianes

INFORMA: Que según escrito presentado, el día 19 de mayo de 2005, en este Ayuntamiento, por Don. Alfonso Jordá Aracil, representante de la "Llista de Perputxent", con domicilio a efectos de notificaciones en C/ Reconquista, nº54, 6º pta. 12 de Alcoy (Alicante), le informo, a contestación de su escrito en el que nos solicita información sobre una parcela de olivos que ocupa parte de la antigua vía de Alcoy-Gandía, a su paso por el Término Municipal de Gaianes.

Que dicha parcela fue revertida al antiguo propietario, el Ayuntamiento sin la autorización no puede facilitar los datos sobre el particular, según la Ley de Protección de Datos. Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre de Protección de datos de Carácter Personal. Artículo 7.

Le adjunto el plano de Gaianes a escala 1:1000.

En Gaianes a 18 de julio de 2005.
LA ALCALDESA-PRESIDENTA



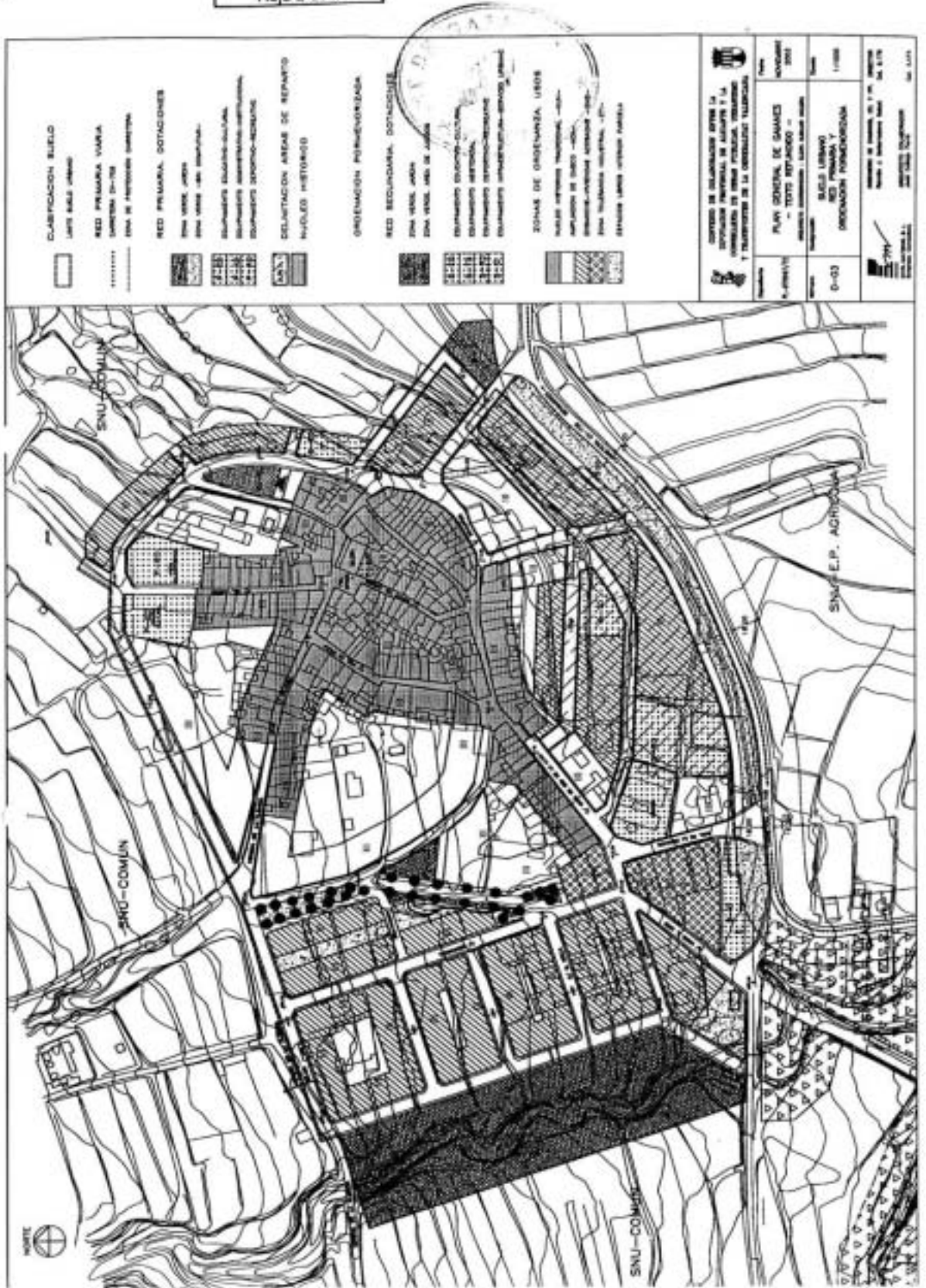
Fdo. Maria Ballesteros Fajardo

-DON. ALFONSO JORDÁ ARACIL -Representante de la Llista de Perputxent.-
C/ Reconquista, nº54, 6ºpta.12
03803 ALCOY (ALICANTE)



ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

DOCUMENTO N° 4
Hoja 2 de 2



		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		SEPTIEMBRE 2005
				ESTIMACIÓN COSTE DE EXPROPIACIONES
MEDICIONES (M ²)	PRECIOS (€)	CONCEPTO	IMPORTES (€)	
550	3,6	II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOI-GANDIA: SUBTRAMO ALCOI-POTRIES Término municipal de Gaianes.- M2 de bancal de secano para cultivo de olivo.-	1.980,00	
SUBTOTAL ITINERARIO II.-			1.980,00	
III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOI-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA				
2025	7,6	Término municipal de Benifla.- M2 de huerto de naranjos.-	15.390,00	
4725	7,6	Término municipal de Beniarjó.- M2 de huerto de naranjos.-	35.910,00	
1872	7,6	Término municipal de Almoines.- M2 de huerto de naranjos.-	14.227,20	
SUBTOTAL ITINERARIO III.-			65.527,20	
ESTIMACIÓN ÁREAS DE DESCANSO				
3720	3,6	M2 de bancal de secano.-	13.392,00	
3720	1,9	M2 de terreno rural no cultivado.-	7.068,00	
SUBTOTAL ÁREAS DE DESCANSO.-			20.460,00	
TOTAL.-			87.967,20	



ANEJO N ° 5.- SECCIONES TIPO DE FIRMES



SECCIONES TIPO DE FIRMES

ZONAS URBANAS.-

SECCIÓN S-1.- Conversión de una acera pavimentada en un carril-bici.- Se demuelen las baldosas de coronación, ya sean tipo pastilla hidráulica u otro tipo procurando alterar lo mínimo su base de mortero y hormigón. Sobre ella, una vez saneada y convenientemente limpia de polvo se extiende una nueva capa de hormigón tipo HM-20 con un mallazo antifisuración (tipo 150*150*6 mm.) con juntas situadas entre 15 y 20 metros. Sobre ello se le aplica tratamiento común a todas las secciones tipo urbanas consistente en un revestimiento de resina epoxi texturizada con arena de sílice. El revestimiento se puede también sustituir por un hormigón con áridos de la procedencia adecuada para la terminación deseada. Lógicamente se llevarán a cabo los cambios en jardinería, mobiliario urbano y adecuación de vados en puntos de cruce que se precisen.

SECCIÓN S-2.- Se trata de la **transformación de una banda de aparcamiento en carril-bici** elevándolo al mismo nivel que la acera. Se dispondrá un nuevo bordillo similar al existente para delimitar con la calzada, para ello se cortará una banda de unos 30 cm. de ancho y de 10 a 15 cm. de profundidad para formar un cimientado del nuevo bordillo. Sobre el aglomerado de la banda de aparcamiento se echará directamente previa limpieza a fondo y saneo de eventuales zonas deterioradas (puesto que se trata de zonas que siempre tienen reducida pendiente y no es necesario fresar el aglomerado). Sobre dicha capa de hormigón se aplicará el mismo tratamiento que en la sección S-1.-

SECCIÓN S-3.- En los **cruces de calles** simplemente se disponen cebreados, colocando además semáforos para ciclistas en los que se considere convenientes.

SECCIÓN S-4.- Se aplica en las **zonas donde la plataforma de la antigua vía está rematada con un suelo natural** que permite la circulación de personas y vehículos. Se implantará una sección tipo consistente en la regularización de dicha plataforma, añadiendo una capa de suelo seleccionado (previo saneo del terreno de base cuando su calidad así lo exija) de 40 cm. como máximo; sobre ella una capa de zahorra artificial de 20 cm. de espesor y a continuación se aplica lo mismo que en las dos primeras secciones (hormigón y revestimiento).

ZONAS RURALES O INTERURBANAS

SECCIÓN S-5.- Se incluye aquí la sección tipo a aplicar en **los túneles con afluencias de aguas existentes o posibles**. Sobre una base de zahorra artificial se dispone una capa de hormigón HM-20 con 15 cm. de espesor con peralte hacia uno de los lados para recogida de aguas, lateral que además lleva un dren por debajo.

SECCIÓN S-6.- Se trata de zonas donde la **antigua plataforma del ferrocarril actualmente se encuentra acondicionada como pista para tráfico de vehículos a motor con una capa de rodadura formada por mezcla bituminosa**. Sobre esta capa se le da un tratamiento a base de slurry de color térreo, independientemente de las actuaciones puntuales en rebacheos y sellado de grietas existentes.



SECCIÓN S-7.- También se trata de zonas donde la **antigua plataforma del ferrocarril actualmente se encuentra acondicionada para tráfico de vehículos a motor con una capa de rodadura formada por D.T.S.** (doble tratamiento superficial). Sobre ello se aplica un simple tratamiento superficial de color terreo, además de solucionar los puntos que requieran rebacheos o sellado de grietas existentes.

SECCIÓN S-8.- En este caso la antigua plataforma del ferrocarril está acondicionada como camino rural en tierras o bien con algo de zahorra artificial (sección s-8 bis en este último caso). En esta sección se tratará de conseguir una sub-base de suelo seleccionado (si no existe será a base de sustituir el suelo existente), sobre ella una capa de zahorra artificial de 20 cm. de espesor y a continuación se aplica un D.T.S. de color térreo.

SECCIÓN S-9.- Es una sección tipo similar a la S-4 pero en zonas urbanas; partiendo de tierras o de zahorras artificiales se forma un paquete de firma con una base adecuada, ya existente o de aportación, de suelo seleccionado. Sobre ella se dispone la zahorra artificial y la capa de hormigón.

SECCIÓN S-10.- Se aplica un tratamiento de D.T.S. con membrana antifisuras formada por geotextil no tejido de fibras de polipropileno "entrelazado" e impregnado con betún modificado con elastómeros en cantidad de 0,80 a 1 Kg./m². Se aplica en un tramo del término municipal de L'Orxa donde existen serios problemas de fisuraciones.

ANEJO N ° 6.- OBRAS DE FÁBRICA: PUENTES Y TÚNELES



OBRAS DE FÁBRICA: PUENTES Y TÚNELES

Se diferencian cuatro tipos: los túneles, los grandes puentes con estructura metálica, los puentes de mampostería y sillería, y las nuevas obras de fábrica que es necesario construir para dar continuidad a la vía verde para cruzar nuevas infraestructuras construidas desde el cierre de la línea de tren.

6.1.- Túneles.-

En la línea principal existen siete túneles, ambos con sección aproximada entre 3,80 y 4,25 m. de anchura en la parte inferior, los hastiales se abren un poco hasta una altura de unos 2,20 m. hasta formar en la parte superior un arco de medio punto con 4,00 m de diámetro. Son los siguientes:

- El n ° 1 que se encuentra en el término municipal de Cocentaina tiene una longitud de 240 m. Su estado de conservación es excelente tanto en las boquillas como en su interior. Se encuentra revestido interiormente con piedra de sillería en toda su longitud y perímetro, simplemente precisa un drenaje longitudinal para las aguas que afloran en algunos puntos de su interior y una mejora en la pavimentación.
- El n ° 2 que se encuentra en el término municipal de Beniarrés tiene una longitud de unos 260 m. Su estado de conservación es también excelente, presenta muchas salidas de agua que están drenadas con una cuneta lateral. Su parte inferior está pavimentada con hormigón pues este tramo se usa como camino rural. Como contrapartida capta gran cantidad de agua de tal manera que en épocas húmedas hay una continua lluvia desde el techo; con objeto de evitarla se prevé en el presupuesto una partida de drenes californianos que con gran inclinación hacia arriba capten las aguas y las desagüen por los hastiales del túnel.
- El n ° 3, siguiendo siempre la numeración que figura grabada en las boquillas de ambos túneles, se localizaba en el término municipal de L'Orxa, no se llegó a terminar ni a poner en servicio nunca, puesto que durante su construcción ocurrió un trágico desprendimiento que sepultó a todo un turno de operarios que estaban trabajando en su excavación. Debido a ello se llevó a cabo un cambio de trazado que evitó el túnel a costa de un mayor rodeo. Actualmente la zona se ha reconvertido en un vertedero municipal controlado que en nuestra visita de obra hemos encontrado prácticamente restaurado.
- Los restantes túneles se encuentran ya en el Barranc de l'Infern, entre L'Orxa y Villalonga todos ellos. El n°4 sigue en el término municipal de L'Orxa y su longitud es de unos 110 m.
- El n ° 5 se encuentra ya en el término municipal de Villalonga poco después del viaducto metálico n ° 3 y simplemente salva un espolón rocoso, su longitud es de unos 25 m.
- El n ° 6 es también muy corto, unos 35 m.
- El n ° 7 tiene una longitud de unos 125 m., está dotado de una galería lateral intermedia con salida al río que servía como escape adicional de humos.



- El n ° 8 tiene una longitud de unos 260 m. Consta tres galerías intermedias o salidas laterales de humos.

La conexión con la estación de RENFE de Agres desde Muro carece de túneles. En cambio la conexión urbana en Alcoi con la vía verde Alcoi-Ibi sí está dotada de un túnel que va desde la calle Perú hasta el Barranco del Sinc con una longitud aproximada de 370 m. Es éste el único túnel que no hemos podido examinar por dentro puesto que se encuentra cerrado al público por ambos extremos, suponemos que su estado de conservación estructural es bueno.

En lo referente a los sistemas de iluminación de túneles se ha presupuestado lo siguiente:

- € El túnel de la conexión urbana en Alcoi con la vía verde Alcoi-Ibi se prevé iluminar con puntos de luz conectados a la red eléctrica de alumbrado público municipal, ya que se trata de un túnel con carácter eminentemente urbano.
- € Los túneles n ° 1 y 2 se ve factible iluminarlos tomando como fuentes de energía unas placas solares instaladas por encima del túnel a una altura tal que dificulte sobremanera su destrozo por actos vandálicos (algo que viene siendo habitual en este tipo de instalaciones). Las conducciones y puntos de luz se deben situar en la clave de los túneles y con rejilla de protección, y los pulsadores y bajantes que conducen a ellos deben estar empotrados en el terreno mediante las correspondientes rozas.
- € Por el contrario en los túneles n° 4, 7 y 8, situados ambos en el Barranc de l'Infern, no se ve adecuado el sistema de placas solares por dos razones básicas: por un lado su propia ubicación los hace más propensos a los actos vandálicos y por otro los paneles tienen una incidencia ambiental en un paraje de gran valor. Se considera perfectamente viable el construir una serie de galerías intermedias, rectas y similares a las que ya existen para los humos y con salida al río, que automáticamente se convierten en puntos de luz intermedios. Es un sistema que entendemos proporciona la suficiente iluminación interior como para poder atravesarlo sin que resulte imprescindible para el viandante proveerse de puntos de luz móvil.



6.2.- Puentes o viaductos con tablero metálico.-

Como ya se ha indicado, de estos puentes se conservan los estribos y las pilas intermedias, pero todos los tableros metálicos fueron desmantelados salvo el del número 7 que lo conserva. En la línea Alcoi-Gandia hay un total de 7 puentes de este tipo, cuatro de ellos cruzan el río principal del recorrido, es decir el Serpis, y los otros tres afluentes o barrancos de dicho río.

- El n ° 1, que se encuentra en el término municipal de Muro y cruza el Río de Agres, es el más importante; consta de tres vanos con dos pilas intermedias de algo más de 20 metros de altura, su longitud total es de unos 150 metros, de los cuales 125,50 metros corresponden a los vanos metálicos del tablero (inexistente), y aparte está la longitud de los estribos. El vano central tiene un longitud de unos 48 metros y los laterales de 38,5 metros; el canto del tablero es de 4,80 metros.
- El siguiente, que denominamos n ° 2, se encuentra en el ramal de conexión con la estación de Agres, y cruza también el río del mismo nombre algunos kilómetros aguas arriba del anterior. Es un vano único con canto de tablero de 4,90 metros y longitud de 43,60 m. Las banquetas intermedias de apoyo del tablero metálico sobre el estribo tienen una longitud de 1,70 m. con lo cual la luz libre del puente es de 42,20 m. La altura sobre el lecho del río es de unos 25 metros.
- El n ° 3 que se sitúa en el término municipal de Beniarrés cruza el Barranc del Port consta de un solo vano con una longitud de unos 22 metros, con canto de 2,30 m., y una altura sobre el fondo del barranco de unos doce metros. La longitud total del puente es de unos 50 metros puesto que tiene unos estribos muy largos.
- El n ° 4 se encuentra ya en el Barranc de l'Infern, concretamente en el término municipal de Villalonga y cruza el río Serpis (al igual que los restantes).Consta de tres vanos con una longitud aproximada de 21 m. cada uno. La longitud total del puente incluyendo los estribos es de casi 100 m. El canto del tablero es de unos 2,48 m. y cruza el río con un marcado esviaje (es el único puente de todo el trayecto no recto) concretamente de unos 40°. La altura del tablero sobre el lecho del río es de unos 12 metros.
- El n ° 5 se ubica en la misma salida del Barranc de l'Infern hacia Villalonga. Consta de un solo vano con una longitud de unos 32 metros, con canto de 3,35 m., y una altura sobre el fondo del río de unos doce metros. La longitud total del puente es de unos 48 metros contando los estribos.
- El n ° 6 se localiza poco antes de llegar al casco urbano de Villalonga. Consta también de un solo vano con una longitud de unos 35 metros, con canto de 3,65 m., y una altura sobre el fondo del río de unos diez metros. La longitud total del puente actual es de unos 50 metros contando los estribos, si bien el estribo más alejado de Villalonga se ha demolido parcialmente por conveniencias de accesos a campos de naranjos existentes.
- El n ° 7 está situado poco antes de entrar en el casco urbano de Gandia. Conserva su tablero metálico inicial y lleva incorporada una conducción de aguas por el interior de la viga de celosía metálica que forma el tablero. Consta de un tablero de 3 metros de canto y dos vanos de unos 30 metros de longitud. Está acondicionado como pasarela peatonal. La anchura libre que se le ha dejado (de pasamanos a pasamanos) es de 2,00 m., que resulta

algo escasa para el uso como verde; ello se debe a que se ha querido dejar vista la parte superior de las vigas roblonadas de borde. De hecho al llegar a los estribos del puente la anchura se amplía a 2,85 m. En principio en este anteproyecto no se presupuesta ninguna actuación sobre este puente. No obstante sería interesante restaurar la estructura metálica completa, bastante oxidada aunque sin afectar a su función estructural, y reformar la barandilla y parte superior del tablero para adaptarlo al ancho libre que van a tener el resto de los puentes.

Las actuaciones que se proponen en el presente anteproyecto, cara a rehabilitar estos puentes como obras de paso, se inspiran en recuperar en lo posible el diseño inicial de los puentes. Se trata de construir de nuevo unos tableros metálicos con vigas tipo celosía a base de cruces de San Andrés con mínimas diferencias respecto a la estructura original: la estructura de acero será soldada en lugar de roblonada, para formar la superficie de rodadura de los vehículos es necesario formar unas piezas de hormigón armado prefabricado en la parte superior de la viga de celosía metálica; estas piezas a la vez dotan a la plataforma del ancho necesario para el nuevo uso (el ancho exterior de las vigas de celosía que se pretende reconstruir es de 2,85 m. y el ancho libre de las nuevas estructuras deben ser de 3,60 metros o bien ancho total de 3,80 m.).

Aunque normalmente por los puentes no circulará tráfico de vehículos por carretera, los cálculos estructurales del proyecto se deben llevar a cabo para las cargas de carreteras, es decir siguiendo la Orden de 12 de febrero de 1998, por la que se aprueba la “Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera”. Ello con el doble fin de: emplear poder los propios puentes para la propia construcción (el no hacerlo la encarecería notablemente) y que puedan circular todo tipo de vehículos de servicio y emergencia. Las barandillas, si bien se les ha puesto un bordillo de hormigón armado en la parte inferior, tampoco están para cumplir la normativa sobre barreras de contención de vehículos.



Por lo demás tanto los estribos como pilas de ambos puentes se encuentran en buen estado, en nuestra opinión suficiente para recibir de nuevo las cargas que le transmitirá el tablero metálico. Simplemente procede reponer alguna pieza de sillar aislada que falta en alguno de ellos y reconstruir la parte de estribo que falta en el puente n ° 6 dejando un arco inferior para acceso a fincas.

6.3.- Puentes de mampostería y sillería.-

Se incluyen en este epígrafe sólo los principales pequeños puentes o pontones que están formados por varios ojos o por uno grande:

- El n ° 1, que se encuentra en el término municipal de Cocentaina y que cruza el Barranco de Mosén Vicent con dos vanos de unos 2,5 m. de ancho y longitud total de obra de fábrica de unos 14 m.
- El n ° 2 y 3, en el término de L'Orxa sobre un lateral del río Serpis en el Barranc de l'Infern con tres vanos de unos 7 metros de luz y longitud total de unos 35 metros. Unos pocos metros antes de éste existe otro menor de unos 12 metros de longitud.
- El n ° 4, también en el Barranc de l'Infern pero ya en el término de Villalonga, nada más pasar el túnel n ° 5 existe otro puente con un solo vano sobre el denominado Salt de Les Majones. El arco tendrá unos 12 metros de luz y longitud total del puente de unos 25 m.
- El n ° 5, también en el Barranc de l'Infern y en el término de Villalonga, poco antes de llegar al túnel n ° 6 se encuentra otra obra de fábrica de un solo vano y unos 15 metros de longitud total que cruza el denominado Barranquet de la Plana.
- Los n ° 6 y 7 son dos puentes similares situados entre los túneles 6 y 7 en pleno Racó del Duc con una longitud de 60 metros cada uno y formados por dos arcos rebajados. Cruzan un antiguo meandro abandonado del río creando una bella estampa.
- El n ° 8, en el término de Villalonga sobre el Barranco de Moratal formado por dos vanos tipo arco peraltado con luces de tres y de cuatro metros. Sobre los arcos hay una montera de algo más de 4 metros de altura totalmente forrada de piedra y que se mantiene en perfecto estado.

6.4.- Nuevas obras de fábrica y pasarelas.-

Las nuevas infraestructuras lineales que se han ido construyendo desde el cierre del ferrocarril que no han previsto su continuidad, dan lugar a que sean precisas seis nuevas obras de fábrica. No obstante hay algunas obras que tienen otro origen. A continuación se enumeran:

1. En el término municipal de Cocentaina en el P.K. 3,85 consistente en una pasarela superior sobre el ramal de enlace de la autovía central con el trazado inicial de la CN-340. Se precisa que además tenga otro vano lateral en el lado Cocentaina para poder pasar por encima de un acceso a una casa de campo muy cercana.
2. En el término municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 consistente en un marco de 3*3 m. para pasar por debajo del cruce con la CV-701. Conlleva unas obras accesorias de



protección de pies con escollera y terraplenado en el lado de aguas arriba para poder formar los accesos al paso inferior.

3. En el término municipal de Beniarj6 en el P.K. 45,36 que consiste en una pasarela adosada al paso superior sobre la autopista del Mediterráneo AP-7, respetando la tipología de dicho paso superior, si bien totalmente independiente estructuralmente.
4. En el término municipal de Beniarj6 en el P.K. 44,44 consistente en alargar la obra de fábrica existente en la CV-680 en por encima del barranquet y que a la vez es un paso inferior peatonal. La longitud de esta prolongación es aproximadamente de 3,80 m. y la luz de unos 4,50 metros.
5. En el término municipal de Gandia en el P.K. 53,32 consistente en una pasarela por encima del barranco de San Nicolás con el fin de acceder a la playa de Gandia por el carril-bici. Es importante que la vía verde llegue hasta dicha playa y no sólo hasta el puerto (donde desembocaba la antigua línea férrea) ahora se trata de recoger el carril-bici que discurre a lo largo de toda la playa.
6. En el término municipal de Muro en el P.K. 1,24 de la conexión con la estación de Agres consiste en un paso inferior de 3*3 m. bajo la autovía CN-340 entre Muro y Cocentaina.
7. En el término municipal de Muro en el P.K. 1,72 de la conexión con la estación de Agres consiste en un paso sobre el barranco de la Querola del que quedan solamente los estribos y unas conducciones que lo cruzan. Su luz es aproximadamente de 2,50 m.

**ANEJO N ° 7.-
PREDIMENSIONAMIENTO DE
TABLEROS METÁLICOS EN
VIADUCTOS**

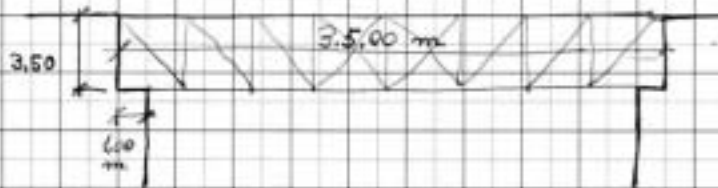




Fecha	AGOSTO 2005	PREDIMENSIONAMIENTO TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS. ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN VIA VERDE ALCOY-GANDIA.-	VIA VERDE: ALCOY-GANDIA.-
Noja	1 de 4		

El único objeto de este predimensionamiento consiste en disponer de un orden de magnitud del peso de la estructura para estimar su valoración.

Para ello se toma un vano tipo que aproximadamente corresponde con el viaducto N°5 (el más cercano al casco urbano de Villalonga)



Si bien el tráfico que va a circular por estas puentes habitualmente será mucho más ligero, si entendemos que procede calcularlos con arreglo a la orden 12/02/1998 "Instrucción sobre acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera" (I.H.P.)

PREDIMENSIONAMIENTO

Acciones:

Permanentes:

Peso propio: $2,62 + 0,05 = 0,875 \approx 3,545 \text{ Tn/ml}$

V. Lora de compresión de hormigón en aligeramientos:

$$3,5 \times \left(3,80 \times \frac{1}{3} \times (3,80 \times 0,10 + 3,80 \times 0,20 - 4 \times \pi \times \left(\frac{0,15}{2}\right)^2) \right) \times 2 \times 0,25 = 3,62 \text{ Tn/ml}$$

2) Barandillas: $2 \times 25 \text{ kg/ml} = 0,05 \text{ Tn/ml}$

3) Estructura metálica (es el dato que se quiere obtener)

Hipótesis: $0,25 \text{ Tn/m}^2$ sección de estructura \Rightarrow (al final se comprobará) $\Rightarrow 0,25 \times 3,5 = 0,875 \text{ Tn/ml}$.



ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

Fecha AGOSTO 2005	PREDIMENSIONAMIENTO TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS	VIA VERDE: ALCOY-GANDIA.
Hoja 2 de 4		

Sobrecargas

Uniformes: $400 \text{ kg/m}^2 = 1.5 \times 1.5 \rightarrow 0.40 \times 3.80 = 1.52 \text{ Ton/m}^2$
 Tren de cargas: $200 \rightarrow 60 \text{ Ton}$

Análisis de esfuerzos:

Valores de cálculo de acciones:

Permanentes: $q = \delta q = 3.545 = 4.79 \text{ Ton/m}^2$

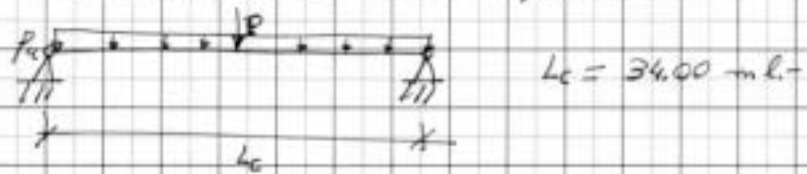
Sobrecarga unif. $S = 1.5 \times 1.52 = 2.28 \text{ Ton/m}^2$

$P_{unif} = 7.07 \text{ Ton/m}^2$

Tren de cargas:

$P = 60 \text{ Ton} \times 1.5 = 90 \text{ Ton/m}^2$

Análisis como vigas:



Flector máxima (en el centro):

$M_d = \frac{P \cdot L_c}{4} + \frac{p \cdot L_c^2}{8} = \frac{90 \times 34.00}{4} + \frac{7.07 \cdot 34^2}{8}$

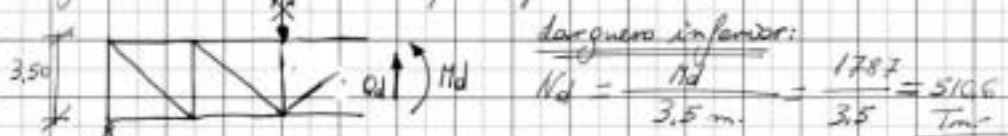
$= 765 + 1022 = 1787 \text{ Ton} \cdot \text{m}$

Cortante en el centro (solo carga puntual)

$Q_d = \frac{P}{2} = 45 \text{ Ton}$

En los apoyos $Q_{da} = \frac{P}{2} + p \times \frac{L_c}{2} = 45 + \frac{7.07 \times 34}{2} = 165.19 \text{ Ton}$

Esfuerzos en las barras principales:



Suponemos que el 80% del axil generado por M_d va al

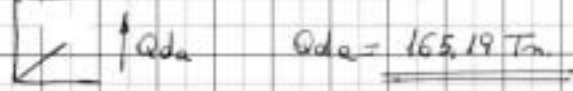
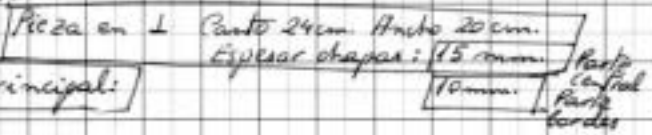


Fecha AGOSTO 2005	PREDIMENSIONAMIENTO TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS	VIA VERDE: ALCOY - GANDIA
Foja 3 de 4		

larguero y el 30% a la cruz de San Andrés inferior; con ello se precisa una sección A: $0,8 \cdot Q_{da} = 2 \cdot A \cdot 3,6 \text{ Tn/cm}^2 = (510,6 \text{ kg} + 45) / \text{acero A-62}$

$$A = \frac{550,6 \cdot 0,8}{2 \cdot 3,6} = 63 \text{ cm}^2$$

Diagonales celosía principal:



Componente de tracción:

$$0,8 \cdot \sqrt{2} \cdot Q_{da} = 2 \cdot A_2 \cdot 3,6 = 165,19 \cdot \sqrt{2} \cdot 0,80 \quad A_2 = 25,96 \text{ cm}^2 \Rightarrow$$

$$\boxed{L \ 100 / 15} \quad A = 27,9 \text{ cm}^2 > A_2$$

En la parte superior larguero superior
 Con la colaboración de la parte de losa de hormigón se dispone Pieza L 24x20cm espesor 10 mm.

Montantes - celosía principal

$$Q_d = 165,19 \cdot 0,80 = 2 \cdot A_3 \cdot 3,6 \Rightarrow A_3 = 18,35 \text{ cm}^2$$

$$\boxed{L \ 90 / 12} \quad A = 20,3 > 18,35 \text{ cm}^2$$

Otros perfiles:

- Cruz de San Andrés de parte inferior:
- * 2 perfiles de L 60/6 transversalmente.
 - * Diagonales de la cruz L 60/6.
 - * Partela de 450 x 350 x 8 mm.

Arriostamiento transversal

- * Parte inferior 2 L 60/6
- * 2 Diagonales L 80/8
- * Parte superior } Transversales: 2 UPA-140 cada una
- } Longitudinales: 2 Piezas T 100 x 140 mm. D 210 x 10



Fecha AGOSTO 2005 Hoja 4 de 4	PREDIMENSIONAMIENTO TABLEROS METÁLICOS DE VIADUCTOS.	VIA VERDE: ALCOY-GANDIA.
----------------------------------	--	-----------------------------

Empleando todos los perfiles metálicos enumerados se obtiene (de acuerdo con la tabla n.º 1) un peso total de la estructura de 35 m. de longitud de 14011 Kg., lo que equivale a 400,3 Kg/ml lo cual es mucho mayor que lo supuesto para llevar a cabo los cálculos: 875 Kg/ml y por tanto queda del lado de la seguridad.

da cuenta a considerar en la estimación de medición de la estructura es de

$$\frac{14011,15}{35 \times 3,2} = 125 \text{ Kg/m}^2 \text{ de alzado de estructura de celosía}$$

ANEJO N ° 8.- ANÁLISIS DE LA PLATAFORMA DE LA VÍA MUNICIPIO POR MUNICIPIO



ANÁLISIS DE LA PLATAFORMA DE LA VÍA MUNICIPIO POR MUNICIPIO

En consonancia con el Anejo fotográfico N° 10 se distinguen los siguientes apartados:

§ **8.0.- Enlace con la Vía Verde existente de Alcoi-Alicante**

Si bien Alcoi no es una ciudad que orográficamente se preste a un uso habitual de la bicicleta para moverse por su casco urbano, el enlazar las dos vías verdes atravesando la ciudad por medio de un carril bici no sólo permite dar continuidad a excursiones de ciclistas de largo recorrido, que las hay y no pocas, sino que a la vez se consigue que aproximadamente el 85% de la población Alcoiana tenga acceso a menos de 450 m. de su domicilio a un carril-bici que les permite enlazar con o bien con la vía verde Alcoi-Alicante (ya en funcionamiento) o bien con la vía verde Alcoi-Gandia, por cuyo acondicionamiento abogamos. En efecto la disposición de un carril bici a lo largo de todo el tramo urbano de la plataforma del ferrocarril Alcoi-Alicante que, si bien estaba construida nunca llegó a entrar en servicio como línea férrea, da lugar a que todos los ciudadanos que viven en los sectores de Zona Norte, Ensanche, Santa Rosa y Batoy tengan más o menos cerca de su casa el carril-bici; únicamente a los que viven en el Centro Histórico, Viaducto y en la Zona Alta les queda a más de 500 metros.

El enlace entre las dos vías proponemos que se lleve a cabo por la calle Severino Albarracín. Desde esta calle y siguiendo en dirección Alicante se cruza la urbanización reciente de la antigua estación de mercancías de RENFE y se accede al puente que cruza el barranco del Sinc de la línea Alcoi-Alicante, a continuación viene el túnel de la calle Perú y el bulevar que está previsto urbanizar en breve en toda la plataforma hasta Batoy. De momento de dicho bulevar la única actuación significativa que está terminada es la ampliación del puente sobre el barranco de Soler cuya sección permite la inclusión del carril. Todo ello se puede observar con detalle tanto en planos como en la documentación fotográfica adjunta.

§ **8.1.- Alcoi**

A pesar de los años transcurridos desde la desaparición de la línea férrea, en la superficie que ocupaban la estación e instalaciones anexas todavía existe una explanada denominada Plaza de Al-Azraq, se encuentra en ella un monumento al tren, concretamente la locomotora n ° 2 “Villalonga” colocada sobre la un tramo de vía y en un pedestal. La plaza simplemente se utiliza como aparcamiento, para el juego de la petanca, y a menudo se instalan en ella atracciones como ferias o plazas de toros móviles. Alrededor de la misma sí se han levantado colegios y se construyó en uno de los bordes el actual edificio de juzgados. Suponemos que se urbanizará en breve y no vemos problema, si existe voluntad por parte del consistorio, en integrar en dicha urbanización su carácter de uno de los extremos de la vía verde dignificándolo adecuadamente

La traza de la línea, hasta llegar al límite del término municipal con Cocentaina, se ha transformado primeramente en un paseo denominado Avenida de la Hispanidad que es el eje de la mayor zona de crecimiento urbano de Alcoi en las últimas décadas. A continuación se ha integrado en el Polígono Industrial “Cotes Baixes”.



El trazado de la vía o carril-bici hasta salir del casco urbano de Alcoi creemos que no debe discurrir exactamente por la Avenida de la Hispanidad con el fin de no perturbar el enorme uso como paseo peatonal que tiene esta avenida, nos parece más interesante una de las siguientes opciones que quedan señaladas en los planos correspondientes:

N ° 1.- Salir de la plaza Al-Azraq a través de la calle “Mosén Arnauda” a la calle Caramanchel, de ahí a la calle “Pare Poveda”, “Jaume Roig”, “Escultor Ridaura” y “Avenida de Andalucía”, a partir de la misma el trazado propuesto es común a ambas alternativas.

N ° 2.- Consiste en coger directamente la calle “Escultor Ridaura” desde el principio de la “Avenida de la Hispanidad” y de ahí acceder directamente a la “Avenida de Andalucía”. La sección tipo de dicha calle “Escultor Ridaura” consiste en una calzada de 10 m. con unas aceras de 2,00 m. con lo cual para conseguir un carril-bici de una anchura de 2,50 m. basta con quitar uno de los laterales del aparcamiento dejando la acera de ese lado con 1,50 m. de ancho, manteniéndose el ancho tanto de la calzada (con doble circulación de vehículos y con un ancho disponible de 6,00 m.) y como de la otra acera. En esta calle la pérdida de algunas plazas de aparcamiento de la vía pública es necesaria si se quiere habilitar espacio para este nuevo uso.

Desde la Avenida de Andalucía se accede a la calle Fernando el Católico a través del puente que cruza la vaguada que forma el Parque de la Zona Norte al que está adosado el anfiteatro de dicho parque. A través de la calle dedicada a dicho rey se desemboca en una rotonda y cogiendo el tramo final de la Avenida de la Hispanidad (cuyo uso como paseo peatonal baja drásticamente respecto al resto de la avenida y cuya sección tipo también varía) se llega al Polígono Industrial “Cotes Baixes”. Por sus calles B y C pasando por delante del Instituto de Formación Profesional de “Cotes Baixes” y cruzando otra rotonda se recupera el antiguo trazado del ferrocarril, coincidiendo con el linde con el término municipal de Cocentaina (ver planos en planta correspondientes).

§ 8.2.- Cocentaina

Nada más cruzar el límite entre el término municipal de Alcoi y el de Cocentaina, en dirección a ésta última, la explanación de la vía se conserva como vial industrial siendo la parte trasera de importantes industrias cuya fachada principal da a la carretera N-340. En este tramo existen dos pasos superiores uno antiguo que parece lógico suponer que se construyó a la vez que la vía que da acceso al Club de tiro de pichón y otro de reciente ejecución que comunica una fábrica de las situadas al lado de la CN-340 que hace poco se ha ampliado al otro lado de la antigua vía. A continuación se cruza la carretera que accede desde la CN-340 hasta la pedanía contestana denominada Els Algars. Desde dicho cruce se ha construido una serie de polígonos industriales y la plataforma de la vía está dentro de la ancha calle principal que los atraviesa de sur a norte paralelamente a la CN-340 y que se ha designado como “Avenida la Lleona”. Entendemos que no debe haber problemas en sustraer de este vial 2,5 m. para un carril-bici que restituya la vía verde en esta zona aproximadamente por donde discurría el ferrocarril.

Seguidamente nos encontramos con el cruce con el ramal de carretera Alcoi Sur o Cocentaina Norte, según desde donde se mire, abierto al tráfico en el año 2002 formando parte de la Variante de Cocentaina de la CN-340. Esta obra, promovida por el Ministerio de Fomento, ha ignorado totalmente la vía AG, cortando sin más contemplaciones en los dos puntos donde la cruza. No obstante se puede reconstruir la línea en dicho punto mediante una pasarela elevada



sobre el ramal, que además debe contar con un vano lateral en el lado norte para mantener el acceso a un chalet, es la nueva obra de fábrica que hemos designado como n ° 1. Este paso superior por el lado sur sale directamente de la antes mencionada “Avenida la Lleona” que va unos 4 metros por encima del ramal de la CN-340 y en el otro extremo es necesario disponer una rampa de acceso que muere a la rasante de la primitiva línea férrea unos metros antes de llegar al túnel que hay a continuación.

Después del corte de la nueva carretera y hasta llegar al casco urbano de la población existe un tramo perfectamente conservado como camino rural. Comienza por el túnel n ° I está revestido interiormente de sillería en toda su longitud; tan sólo es necesario pavimentarlo y dotarlo de una salida longitudinal de aguas para algunas surgencias localizadas de aguas a mitad de túnel. Por debajo de la plataforma se ha dispuesto hace pocos años el gaseoducto que abastece toda esta comarca.

Ya en el casco urbano de Cocentaina, la vía se ha urbanizado formando la amplia “Avenida del ferrocarril” que admite la inserción de un carril-bici corrigiendo la urbanización ya ejecutada. A continuación discurre por la antigua travesía de la CN-340 (Avenida del País Valenciano) que, una vez ejecutada la circunvalación, ha quedado muy desahogada y admite el carril-bici con holgura y sin ningún tipo de pérdida de plazas de aparcamiento. En el extremo norte de dicha avenida se encontraba la estación de la que no queda huella, y a partir de ahí la vía se apartaba algo de la travesía y discurre por la parte posterior de los edificios industriales cuya fachada principal da a dicha travesía. Seguidamente va por el denominado Camí de La Senia que sí es una calle estrecha en la que la disposición del carril-bici obliga a perder plazas de aparcamiento.

A continuación la vía sigue por zonas industrializadas que a día de hoy están sin pavimentar (el denominado Camí de les Jovades) hasta quedarse cortada nuevamente por la variante de la CN-340. Para dar continuidad a la vía en este cruce nuevamente se requiere una inversión de cierta entidad. Para ello se ha de aprovechar el paso inferior de la carretera de Cocentaina a Alquería de Aznar bajo la variante. Por el lado izquierdo (según el sentido de avance de la vía verde desde Alcoi hacia Gandia) de la estructura existe un espacio de unos 3,00 m. entre el estribo y el borde exterior del arcén que se puede aprovechar para cruzar la vía verde. Se requiere un entubamiento por debajo de la vía verde con el fin de mantener el sistema de evacuación de aguas pluviales del enlace y una arqueta de captación y otra de salida. La vía rodearía por la izquierda la rotonda que existe nada más pasar el puente y recuperaría la antigua traza que ahora es un camino con zahorra artificial. Este camino en un primer tramo de un aproximadamente un kilómetro discurre por la parte trasera de edificios industriales situados en la pedanía contestana de L'Alcudia, y luego ya entra en zona de uso agrícola hasta llegar al límite con el término municipal de Muro.

š **8.3.- Muro**

La vía sigue con un paisaje eminentemente rural por la llamada “Plana de Muro” al entrar en el término municipal de esta localidad, este tramo de unos dos kilómetros entre la salida de L'Alcudia y la llegada al casco urbano de Muro con mayor anchura de plataforma es idóneo para los paseos caballo.

La entrada en Muro se produce por la calle denominada “Antiga vía del tren”, cuya calzada tiene una anchura de 9,00 m. y unas aceras de 1,50 m., no plantea problemas la habilitación de



un carril-bici de dos metros y medio de ancho por el lado que se acuerde con el Ayuntamiento de Muro, en principio se propone el derecho, (siempre según el sentido de avance hacia Gandia); la calle está iluminada con unos báculos altos de acero galvanizado que están en el lado izquierdo. Con esta disposición los carriles pasan de una anchura de cuatro a tres metros. Seguidamente viene una glorieta denominada la “Plaça de la 2ª Germanía” que el carril-bici debe rodear.

A continuación viene la antigua estación que enlazaba con la línea con destino a Villena, Yecla y Jumilla. Desde hace años está rehabilitada para su uso por asociaciones vecinales recientemente también se ha restaurado el edificio y el muelle de carga. Un poco más adelante se produce la bifurcación mencionada con un ramal hacia Gandia y otro hacia Agres y Villena. Este enlace es de gran importancia cara al acondicionamiento de la vía verde pues supone la conexión con la estación de ferrocarril de Agres y con el Parque Natural de la Sierra de Mariola.

La antigua traza del ferrocarril AG prosigue por la Avinguda de Gandia y llega a una segunda rotonda con una fuente. Después de sobrepasar la rotonda se produce un estrechamiento por el lado derecho debido a una nave industrial construida hace años muy pegada a la plataforma de la vía. Dicho estrechamiento obliga a cambiar de lado la vía verde y pasarla al izquierdo en la rotonda mencionada.

Se cruza la Avinguda de Valencia y se prosigue por la Avinguda de Gandia (para habilitar un carril bici por esta avenida es necesario quitar una banda de aparcamiento y modificar la posición o bien de los árboles o bien de los puntos de luz en dicha banda puesto que la franja que queda entre unos y otros, aproximadamente 1,55 m. no es suficiente para disponer el carril-bici; en principio se propone transplantar la hilera de árboles, de esta manera éstos y las farolas sirven de separación entre la acera y el carril y se mantiene la iluminación simétrica de la calle) hasta llegar a una zona industrial que linda con el valle del río de Agres y que supone la salida del casco urbano de Muro.

Al otro lado del río (del viaducto, que hemos designado como nº 1 quedan los estribos y pilas de fábrica de sillería perfectamente conservada) comienza un tramo en que la antigua vía sirve como camino rural que se aglomeró en un tramo de unos 5 km. que llega hasta el casco urbano de Gaianes. Dicho tramo fue acondicionado por la Diputación Provincial de Alicante hace unos ocho años para ampliar el puente sobre el río de Agres de la carretera que va desde Muro hasta Beniarrés, se sigue usando como acceso para los numerosos chalets que hay en la zona. Ello va a condicionar que en determinados tramos a precisarse que sigan accediendo los vehículos motorizados, si bien al menos en el límite entre los términos municipales sí se deben disponer los correspondientes bolardos que impidan físicamente su paso para largos recorridos.

§ **8.4.- Gaianes**

Desde el límite con el término municipal de Muro, situado en el llamado barranco de Castellet, hasta el casco urbano de Gaianes (aproximadamente 1,5 km.) se encuentra el tramo aglomerado empleado en su día como desvío provisional de la carretera CV-705. Al entrar en el casco urbano el espacio ocupado por el edificio y andenes del antiguo apeadero ha sido transformado en un parque infantil y una amplia zona pavimentada para peatones.



Entendemos que no ofrece ningún problema el convertir en carril bici una franja de esta zona con unos dos metros de anchura.

Seguidamente, después de cruzar el principal acceso a la localidad, que es la Avenida de la Estación, viene un tramo de unos doscientos metros en que se conserva, aunque sin uso, el camino de la vía que prácticamente va adosado a la carretera CV-705. Seguidamente se intersecta otra calle, que constituye el acceso intermedio a la población.

A continuación viene un tramo de unos 60 metros que está reconvertido en un bancal de oliveras y que, según nos han informado en el ayuntamiento, actualmente es de propiedad privada; entendemos que no existirá problema en su adquisición, con arreglo a lo comentado en el apartado correspondiente. Por último se cruza otra calle que es el acceso situado más al norte hacia el casco urbano y a continuación se entra en un tramo sin pavimentar y de acceso a algún chalet y banales. En algún punto aislado el ancho del camino es escaso y será necesario recuperar el que primitivamente tenía la plataforma. Por otro lado es una zona con escasa pendiente y los cruces con los nuevos caminos que interfieren el drenaje longitudinal a través de las cunetas; será necesario para el acondicionamiento de la vía verde reponerlo al menos en dichos cruces.

§ 8.5.- Beniarrés

La plataforma del ferrocarril se usa como camino agrícola en los primeros 300 m. aproximadamente, hasta algo más adelante del cruce con un camino transversal que va desde el camino de Beniarrés a Gaianes por el Barranc del Port hacia la carretera CV-705 de Muro a Beniarrés. Desde ahí hasta la llegada al casco urbano la plataforma está abandonada y muy poco transitada debido al corte que supone el puente con tablero metálico n ° 2 sobre el Barranc del Port; nada más entrar en dicho casco urbano se encontraba la estación de ferrocarril que ha sido sustituida por las actuales escuelas de enseñanza pública primaria locales (Grupo escolar José Silvestre).

El tramo urbano de la vía verde se usa actualmente como salida trasera de viviendas de la calle Alameda y María Luisa Pastor. No hay problemas en que la vía verde se mantenga por ahí, siempre que se respete el acceso a los residentes.

Algo más engorroso resulta el salvar el trinquete situado algo más adelante, después del cruce de las calles Rosa Escrig y Alcoi, que hace años el ayuntamiento construyó aprovechando el pasillo que le brindaba la antigua vía. Existen varias alternativas para ello:

- ∄ En primer lugar la alternativa que más razonable nos parece y que se aparta menos del antiguo trazado consiste en utilizar una franja de terreno pegada al trinquete del sector denominado A.R.-1 en el Plan General de Ordenación Urbana vigente, que prevé una franja libre de edificación pegada al trinquete. Ahora bien dicha franja en la actualidad es de propiedad particular (el antiguo chalet del Doctor Orero). Entendemos que es perfectamente factible conseguir la cesión de estos terrenos de uso público sin vincularla en el tiempo a la propia urbanización del área. Es sin duda la mejor opción y la que se ha valorado pues además supone la reposición del muro existente.



- ∄ Otra solución consiste en desviar la vía verde por las calles Alcoi y Doctor Orero para salir nuevamente a la vía poco antes del túnel n ° 2.
- ∄ Una tercera opción en última instancia es salir en el cruce con la calle Rosa Escrig a la CV-705 de Muro a Castellón de Rugat en este tramo de unos 130 metros, en nuestra opinión la menos deseable.

Poco después la vía penetra en el túnel n ° 2 abandonando la zona urbana de Beniarrés, desde ahí hasta el límite del término municipal con L'Orxa la vía está acondicionada para camino rural con un pavimento a base de emulsión bituminosa y gravilla que en general está bastante bien conservado.

Sí hay un punto localizado que requiere una mejora importante en cuanto a geometría y a seguridad, es el cruce con la carretera CV-701 Beniarrés-L'Orxa. Nuevamente nos encontramos ante una mejora de trazado, en este caso acometida por Diputación de Alicante, en la mencionada carretera que perjudica el cruce con la vía verde. Antes de acometerse dicha mejora, el cruce era a distinto nivel, ahora queda totalmente esviado, a nivel y peligroso. La solución más adecuada que proponemos consiste en restituir el cruce a distinto nivel, por supuesto sin cambiar el nuevo trazado de la carretera CV-701. Para ello es necesario ejecutar un paso inferior a la carretera de 3x3 m., alargar hacia aguas arriba la obra de fábrica de desagüe de las aguas del barranco que por ahí cruza y expropiar una franja de 3 metros de ancha y unos 25 metros de larga con algún olivo (ver esquema incluido en los planos).

§ 8.6.- L'Orxa

El llamado Barranco del Corral separa los términos municipales de Beniarrés y L'Orxa, al cruzarlo la vía sigue por una zona rural que en la actualidad ya tiene escaso aprovechamiento agrícola. El firme cambia del D.T.S. a la zahorra artificial que se mantiene por todo el término municipal de L'Orxa y el Barranc de L'Infern. De esta forma llegamos a la estación de L'Orxa que todavía se conserva en buen estado. Su casco urbano queda alejado del trazado de la vía, al otro lado del río Serpis, y una carretera sube hasta la llamada Fabrica de Papel de L'Orxa seguidamente llega hasta la estación.

Por tanto el cruce del término municipal de L'Orxa no tropieza con ningún problema de tipo urbanístico para acondicionar la vía verde.

Sí existe una vieja aspiración del municipio que está perfectamente justificada y consiste en que, a efectos de comunicaciones por carretera, la localidad ha sido durante muchos años un fondo de saco, únicamente está comunicada con Beniarrés a través de la carretera CV-701. Durante la década de los ochenta el construir una carretera de doble sentido aprovechando en lo posible la plataforma del ferrocarril Alcoi-Gandía fue una reivindicación constante del consistorio, incluso se reclamaba desde las principales localidades de L'Alcoià y El Comtat como una salida rápida desde las comarcas interiores hacia la autopista A-7. Afortunadamente esta propuesta no se llevó a cabo pues se impuso la sensatez y la cautela de FEVE al mantener la propiedad de todo el tramo L'Orxa-Villalonga, reservando este espacio exclusivamente para cualquier iniciativa que surja en torno a su recuperación y acondicionamiento como vía verde. El construir una carretera por este paraje actualmente está descartado por todas las administraciones implicadas. Como mínimo hubiera requerido una plataforma de ocho metros para la que no sirven ni los puentes ni los túneles existentes y que



después iba a tener un tráfico importante. Hubiera supuesto a nuestro entender la aniquilación del paraje, más bien creemos que procede buscar figuras de protección ambiental para el mismo. Actualmente la anhelada carretera entre L'Orxa y Villalonga está proyectada por otra zona, concretamente por el Pla de les Llacunes.

§ **8.7.- El Barranc de l'Infern**

Unos seiscientos metros después de la estación de L'Orxa la vía entra en el desfiladero que forma el río Serpis entre las sierras de La Safor y de Ador y que a lo largo de unos 13 km. hasta salir a Villalonga constituye uno de los corredores fluviales de mayor valor ecológico y paisajístico de la Comunidad Valenciana. Este paraje se conoce como Barranc de l'Infern, o Estret de L'orxa. El río baja de la cota 250 m. (a la entrada del lado L'Orxa a la cota 90 m. junto a Villalonga) y está flanqueado a ambos lados por moles rocosas calizas que se elevan unos 500 metros más arriba, se forman rincones de gran belleza como el denominado Racó del Duc.

El recorrido posee además un gran interés cultural por el gran patrimonio ferroviario que se acumula en este tramo: tres grandes puentes (con tablero metálico a restituir), otros puentes de sillería bien conservados, dos túneles, la caseta de los operarios de la brigada de conservación del tramo de línea férrea, encaramada sobre el río, o el depósito de agua. Además existe una antigua minicentral hidroeléctrica (justo en el límite entre la provincia de Alicante y Valencia) con su salto y con el azud de toma de sillería sobre el río dos kilómetros aguas arriba de la minicentral. La formación montañosa, conocida como el Circo de la Safor, es un escarpado cañón (a modo de anfiteatro) que está coronado por espolones y grises cortados con laderas pedregosas de impresionante belleza. Finalmente unos excelentes bosques mediterráneos de ribera, una variada fauna y el propio discurrir alegre del río con manantiales, pozas de agua y tramos más rápidos, completan el paraje sin duda más emblemático e interesante del recorrido de la vía.

§ **8.8.- Villalonga**

Al cruzar el viaducto n º6 que supone la salida del Barranc del Infern la vía discurre por la margen izquierda del río Serpis en un tramo con una longitud de unos 1500 m. de uso eminentemente agrícola, principalmente huertos de naranjos. El acceso a esta zona desde la población se realiza usando la propia vía verde por la margen derecha y el río se cruza por medio de unos pontones que en época de crecida resultan impracticables. La vía cruza de nuevo el río a través del viaducto n º 7 cuyo estribo izquierdo se ha desmontado parcialmente para posibilitar el acceso a unas parcelas de huerta con cota bastante inferior a la de la vía. Ello va a requerir reconstruir dicho estribo dejando un pequeño paso transversal de una anchura de unos 4 metros y con forma de arco de medio punto de sillería peraltado y una rampa lateral para llegar al mismo y cruzar por debajo de la vía verde. Una vez cruzado el viaducto hasta llegar al casco urbano de Villalonga existe otro tramo de unos 1200 metros que está aglomerado pues se usa como acceso de todo tipo de vehículos a la zona antes mencionada y a las canteras y casas de campo existentes en la sierra de La Safor. Entendemos que todo este tramo se puede usar exclusivamente como vía verde y el tráfico de vehículos motorizados que discurra por el camino existente que discurre en paralelo a la vía. Otra

solución es contemplarlo como un vial conjunto que incluya calzada, carril-bici y acera, es un tema a decidir en la fase de proyecto con el ayuntamiento de Villalonga.

Llegados al casco urbano no vemos problemático el encaje de un carril-bici de unos dos metros de anchura pues discurre por unas calles amplias recientemente urbanizadas. En el cruce con la carretera proveniente de Palma y Ador se rodea una glorieta de reciente construcción y a partir de ahí, a través de un paseo peatonal de unos 20 metros se sale de dicho casco urbano.

La vía se sigue usando sólo como camino rural de acceso a parcelas de naranjos en una longitud de unos 900 metros hasta que se cruza con la carretera CV-680 con un sesgo muy fuerte. El conseguir unas buenas condiciones de seguridad para este cruce pasa (además de una adecuada señalización, que incluya unos badenes o bandas sonoras en la carretera, por la adquisición que una pequeña superficie en alguna de las parcelas colindantes con el cruce para conseguir que éste sea perpendicular.

Seguidamente la vía sigue paralelamente a la carretera y se usa como acceso a casas de campo hasta el cruce con el llamado barranco del Moratal. En esta zona existen servicios consistentes en conducción de aguas de riego con registros periódicos que se han construido aprovechando la plataforma del antiguo ferrocarril. Desde el cruce con dicho barranco la vía pasa por una zona de desmonte rocoso que no está en uso hasta el límite con el término municipal de Potries.

§ **8.9.- Potries**

A unos 500 metros aproximadamente del límite con el término municipal de Villalonga la vía verde ha salido del desmonte rocoso y se topa con el acceso al centro del casco urbano de la localidad y con la circunvalación. La vía verde debe cruzar el acceso a la población y prosiga por una nueva y amplia calle industrial (ya como carril-bici) que discurre paralelamente a la circunvalación. En esta zona la Consellería de Agricultura en el periodo de la visita de campo (noviembre de 2004) estaba construyendo una conducción de riego de gran diámetro y profundidad aprovechando el trazado de la vía verde.

A continuación viene la rotonda de la carretera CV-680 con la que va a la Font d'En Carrós que hay que rodear por el lado derecho y pasando por delante de una antigua fábrica de cerámica rehabilitada como restaurante; de ahí pasamos a un tramo de la antigua vía de unos 700 metros de longitud que sigue conservándose como camino rural, aproximadamente hasta el límite con el pequeño término municipal de Benifla. A partir de ahí, y hasta la entrada en el término municipal de Gandia, la carretera CV-680 ha ocupado totalmente la plataforma de la antigua vía en una longitud total de unos 3000 metros (unos 400 metros en Benifla, unos 1300 metros en el de Beniarjó y otros 1300 en el de Almoines). Se trataba de construir una variante de la carretera CV-680 por fuera de los cascos urbanos de las tres poblaciones mencionadas.

§ **8.10.- Beniarjó**

Cabe destacar que no se ve problema en habilitar una franja de unos 2,50 metros para habilitar un carril-bici por el lado derecho de la carretera simplemente hay que cambiar la ubicación de algunas señales de tráfico, carteles informativos y algún punto de luz.



La glorieta que sirve de intersección entre la carretera CV-680 y la CV-683 (que va de Beniarjó a La Font d'En Carros) el carril-bici la rodea por la derecha.

Poco después viene el paso superior de la carretera CV-680 con la autopista A-7 la sección del puente es:

- Calzada de unos 6 metros.
- Arcenes de unos 0,90 metros de ancho.
- Aceras elevadas sobre la calzada unos 0,15 m. con anchura de 1,35 m. con barrera de seguridad tipo doble onda para protección en el borde de la calzada.
- La barandilla de borde ocupa unos 0,15 m. de la acera.

Con esta disposición existen dos posibles soluciones para dar continuidad a la vía verde:

- 1) Incorporar la vía verde sin perjuicio del ancho de la calzada.
- 2) Construir una nueva pasarela peatonal adosada a este puente aunque estructuralmente independiente.

Evidentemente la primera opción es mucho más barata que la segunda. Ahora bien, entendemos presenta suficientes problemas técnicos y de seguridad vial como para descartarla. En efecto, si bien la plataforma de los terraplenes de acceso parece que tiene un sobreecho suficiente para admitir esta solución sin necesidad de ampliarla, se dan las circunstancias siguientes: el eje de la calzada se tendría que desplazar prácticamente un metro (con las consiguientes curvas y contracurvas suaves en un tramo de planta recta), reducir el ancho de los arcenes de 0,90 a 0,65 m., reducir el ancho de la otra acera a 0,65 m. incluidas las protecciones, etc.

En definitiva procede claramente llevar a cabo una nueva pasarela respetando la tipología estructural del puente inicial por el lado derecho según el sentido de avance de la vía. La anchura de explanación de los terraplenes de acceso a ambos estribos se amplía por dicho lado en tres metros. En el documento “planos” se dibujan los detalles de la solución adoptada.

§ **8.11.- Almoines**

El carril-bici vendrá por el lado derecho de la carretera CV-680. Rodea por ese lado la glorieta que sirve de intersección entre la carretera CV-680 y la CV-681 (que va a Bellreguard a Almoines). Pasa por la parte delante del antiguo apeadero de Almoines, en ese punto, junto a un paso de peatones existente, cruza la CV-680 y sigue por la calle del antiguo ferrocarril hasta salir del actual casco urbano. A unos 130 metros después se incorpora por un camino rural denominado el Camí de les Barraques que usar con el objetivo de disminuir el tramo de vía verde que va en paralelo con la CV-680, lo que supone mayor seguridad y menor expropiación de huerta. A continuación se cruza la carretera de acceso a Almoines desde Gandia, y se incorpora de nuevo al antiguo trazado del ferrocarril, que ya se separa de la carretera CV-680.

§ **8.12.- Gandia**

Al entrar en el término municipal de la capital ducal hay unos 400 m. en que la antigua explanación es un camino rural sin problemas para adaptarlo a vía verde. En ese punto la explanación está cortada por la variante de Gandia de la CN-332, construida por el Ministerio de Fomento durante la década de los noventa. El cruce es a nivel, no obstante existe una vía de servicio que, si la seguimos unos 150 m. hacia el río Serpis, cruza la variante por debajo del vano lateral del puente que permite a la mencionada carretera salvar el río; una vez en el otro lado, la vía de servicio sigue y enlaza nuevamente con la antigua explanación.

Otros 120 metros de explanación convertida en camino rural y se cruza el puente sobre el río Serpis que, como ya se ha indicado en el apartado de puentes, es el único con tablero metálico que se conserva en toda la línea y está acondicionado como pasarela peatonal.

Cruzado el mencionado puente entramos de lleno en el casco urbano de Gandia. La decisión de cual haya de ser el trazado desde ese punto hasta el punto final de itinerario que es el puerto y playa de Gandia compete sobre todo al ayuntamiento de la ciudad ducal y se ha de tomar a la hora de redactar el proyecto de construcción. La alternativa que planteamos en este anteproyecto y valoramos se basa fundamentalmente en atravesar su casco urbano por el antiguo trazado, enlazando en la parte norte con un carril-bici que ya existe y llegando al puerto a través de la CN- 337 o Carretera del Grau que también tiene acondicionada una banda de carril-bici. Ahora bien, existen otras alternativas a estudiar, como por ejemplo el ir pegados todo lo posible a la margen izquierda del río Serpis, bordeando las principales instalaciones deportivas de la ciudad y saliendo a la glorieta de Carretera del Grau con la calle General Frasquet; este trazado permite enlazar con la vía verde ya acondicionada entre Gandia y Oliva. La repercusión económica de una u otra alternativa entendemos que no será significativa a nivel del montante global del proyecto. Además, entendemos que procede ejecutar asimismo un ramal de conexión con el Parque de la Estación junto al cual está situada la actual estación de viajeros de Gandia, que constituye un hito muy importante de conexión entre el ferrocarril en uso y la vía verde. Otra posibilidad consiste en desviar su itinerario para que pase por dicha estación.

Continuando por el trazado reseñado, la primera de las calles con que nos encontramos es la de Rafelcofer. Se trata de una vía urbana con una amplia calzada y doble sentido de circulación que admite perfectamente el acondicionamiento de una banda de 2,50 m. como carril-bici por el lado derecho según el sentido de avance hacia el puerto de Gandia. El tramo final de dicha calle, comprendido entre los cruces con la de La Font d'En Carros y la de Letor Romero, es más estrecho; para habilitar en el mismo la banda de carril-bici sí es necesario suprimir unas 18 plazas de aparcamiento.

A continuación se ha de rodear una glorieta hasta entrar en la calle Ferrocarril d'Alcoi que atraviesa de sur a norte la mayor parte del casco urbano de Gandia con una longitud total próxima a los 1500 metros. La calle es unidireccional con una calzada de 9,00 metros y aceras con ancho de 2,30 m. la izquierda y 1,40 m. la derecha. Con este uso de tráfico y dicha sección, es viable acondicionar la banda de 2,50 metros, si bien renunciando a una gran cantidad de plazas de aparcamiento (estimamos que del orden de 240 plazas). Insistimos en que es un tema a evaluar conjuntamente con el Ayuntamiento y confrontarlo frente a otras posibles alternativas.



El carril-bici llegaría a la Avda. Blasco Ibáñez, donde ya existe en algún tramo el carril-bici, cruzando previamente la Avda. de Valencia. De ahí, a través de la calle General Frasset por la esquina donde se encuentra situado el edificio de Tele Sabor, accede a la carretera del Grau. Como hemos comentado, dicha vía de circulación ya dispone de carril-bici hasta la entrada del Grau. El mencionado carril no llega a conectar con el existente en el paseo principal de la playa de Gandia, seguramente por la dificultad que supone el cruce del barranco de San Nicolás con dos puentes existentes, cada uno con sus aceras para peatones y calzadas para vehículos. A efectos presupuestarios en el presente estudio se ha previsto una pasarela sobre dicho barranco que se puede adosar al puente de vigas pretensadas existente (el situado más aguas arriba de dicho barranco) por el lado derecho según el sentido de marcha habitual.

§ **8.13.- Enlace con la Vía Verde Muro a Villena, Yecla y Jumilla**

El “Estudio de Identificación de Potenciales vías verdes en la provincia de Alicante” de Mayo de 1996 distingue como una de las cuatro vías verdes identificadas en la provincia la de Muro de Alcoi a Villena (como ya se ha mencionado en el apartado de antecedentes). Esta vía no es objeto del análisis del presente estudio; ahora bien, por un lado, según las consultas efectuadas en noviembre del 2004 a nivel de Diputación de Alicante y a nivel de Fundación de Ferrocarriles Españoles, no existe ninguna previsión inmediata de actuación en la misma que tengan previsto estos organismos; por otro lado el agregar al acondicionamiento de la vía verde Alcoi-Gandia la conexión desde Muro hasta Agres aprovechando la plataforma de esta otra antigua línea férrea, le confiere un importante valor añadido por dos razones fundamentales: conecta con la Sierra de Mariola, una de las cuatro sierras interiores de la Comunidad Valenciana que son Parque Natural, y conecta con la estación de RENFE de Agres permitiendo una mayor versatilidad en las conexiones ferroviarias para hacer uso de las vías verdes (se nos antojan muy interesantes excursiones con bicicleta por ejemplo desde Agres a Gandia o de Agres a Agost).

Por todo lo expuesto sí analizamos en este estudio de viabilidad el tramo que va desde Muro de Alcoi hasta la antigua estación de Agres de la línea Alcoi-Yecla-Villena-Jumilla que está situada al lado de la actual de RENFE.

La línea con dirección a Agres sale de la Avinguda de Gandia en Muro hacia el Polígono industrial “El Pi”

La Carretera Nacional 340 cruzaba la línea a través de un paso a nivel. Actualmente dicha carretera tiene las calzadas desdobladas y el cruce de la vía verde por el mismo lugar que antaño es problemático. Si bien no se han podido tomar datos topográficos se estima que una solución de paso inferior de la vía verde por debajo de la autovía tendrá desagüe al Barranc de Querola.

Del resto del trayecto hasta la estación de Agres reseñar que discurre por el Parque Natural de la Sierra de Mariola hasta cruzar el río Agres por el viaducto n º 2. Cerca de la estación hay una zona con problemas de aguas.

ANEJO N ° 9.- ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES



ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES.-

El acondicionamiento de la vía verde no precisa someterse a una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa estatal (Ley 6/2001 de 8 de mayo de Evaluación de Impacto Ambiental, B.O.E. 111/2001. En efecto se trata de un proyecto de infraestructuras pero no comprendido en los casos del Grupo 6 del Anexo 1 de la mencionada Ley, ya que supone un acondicionamiento de una explanación ya existente de un antiguo ferrocarril a vía verde. Tampoco figura en el Grupo 7 del Anejo II de la Ley.

En cuanto a la normativa autonómica es algo más restrictiva a la hora de prescindir de la Evaluación de Impacto Ambiental en los proyectos de infraestructuras. Están sujetos a dicha evaluación, según el contenido del R.D. 162/1990 de 15710 “Reglamento de evaluación de impacto ambiental (D.O.G.V. n ° 1412 de 30/10/1990)” apartado a) 8., la “*Construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana*”. En el grupo 1 de dicho anejo I (Agricultura y zoología) de dicho anexo apartado 1.- en su subapartado i) “*Construcción de caminos rurales, de nuevo trazado, cuando hayan de discurrir por terrenos naturales, seminaturales o incultos, situados en zonas boscosas o en laderas de montes*” que tampoco afecta al caso que nos ocupa. Asimismo en el anejo II no está incluido.

Ello sin perjuicio del preceptivo estudio a la hora de redactar el proyecto de construcción de la vía verde de las afecciones al medio ambiente y de las correspondientes medidas preventivas y correctoras. Téngase en cuenta que el ámbito del acondicionamiento discurre en parte por dos zonas de gran valor medioambiental:

- Unos 4,80 Km. de la conexión desde Muro hasta la estación de Agres se encuentran dentro del Parque Natural de la Sierra de Mariola que está declarado Lugar de Interés Comunitario (L.I.C.) y Zona de Especial Protección para las Aves (Z.E.P.A.).
- Otros 10,1 Km. entre Lorcha y Villalonga van por el desfiladero del río Serpis que corta la sierra de la Safor. Paraje de gran valor ecológico, si bien no goza de figura especial de protección porque hasta hace pocos años no se descartaba la construcción de una carretera a través de la vía verde.

En la fase de servicio de la vía verde no debe haber efectos significativos sobre el medio ambiente puesto que los vehículos a motor circularán por donde anteriormente lo hacían. En la fase de construcción, cabe reseñar que la obra no conlleva movimientos de tierra significativos (pues la plataforma está hecha) y los materiales de cantería se obtendrán de las canteras existentes. Ahora bien, sí procede estudiar con detalle los efectos sobre la fauna y flora de:

- Contaminación atmosférica, tanto de partículas de polvo como de gases.
- Aumento del nivel sonoro.
- Posibles efectos sobre las aguas.



ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

- Gestión medioambiental de todo tipo de residuos de obra, tanto orgánicos como inertes y por supuesto los peligrosos.
- Medidas de prevención de incendios (también cara a la puesta en servicio).

En la confección del presupuesto del proyecto de construcción deberán tenerse en cuenta todos estos aspectos.



DOCUMENTO N º 2.- PLANOS

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

INDICE DE PLANOS:

<u>Nº plano</u>	<u>Nº hojas</u>	<u>Designación</u>
1.-	1.-	Vías Verdes de la Comunidad Valenciana en funcionamiento (2004)
2.-	1.-	Planta de situación de la Vía Verde Escala 1/200.000.-
3.-	6.-	Planta de detalle. Escala 1/25.000.-
4.-	6.-	Secciones tipo.-
5.-	5.-	Planta del carril-bici para atravesar los cascos urbanos.- Hoja n º 1.- Alcoy.- Hoja n º 2.- Cocentaina.- Hoja n º 3.- Muro.- Hoja n º 4.- Beniarrés.- Hoja n º 5.- Gaianes.- Hoja n º 6.- Villalonga.- Hoja n º 7.- Gandía.-
6.-	2.-	Secciones tipo de viaductos con tableros metálicos.

- Vía verde acondicionada
- Vía verde transitable sin acondicionar



Mapa de vías verdes de España



Mapa de vías verdes de la Comunidad Valenciana



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDA ANCEL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

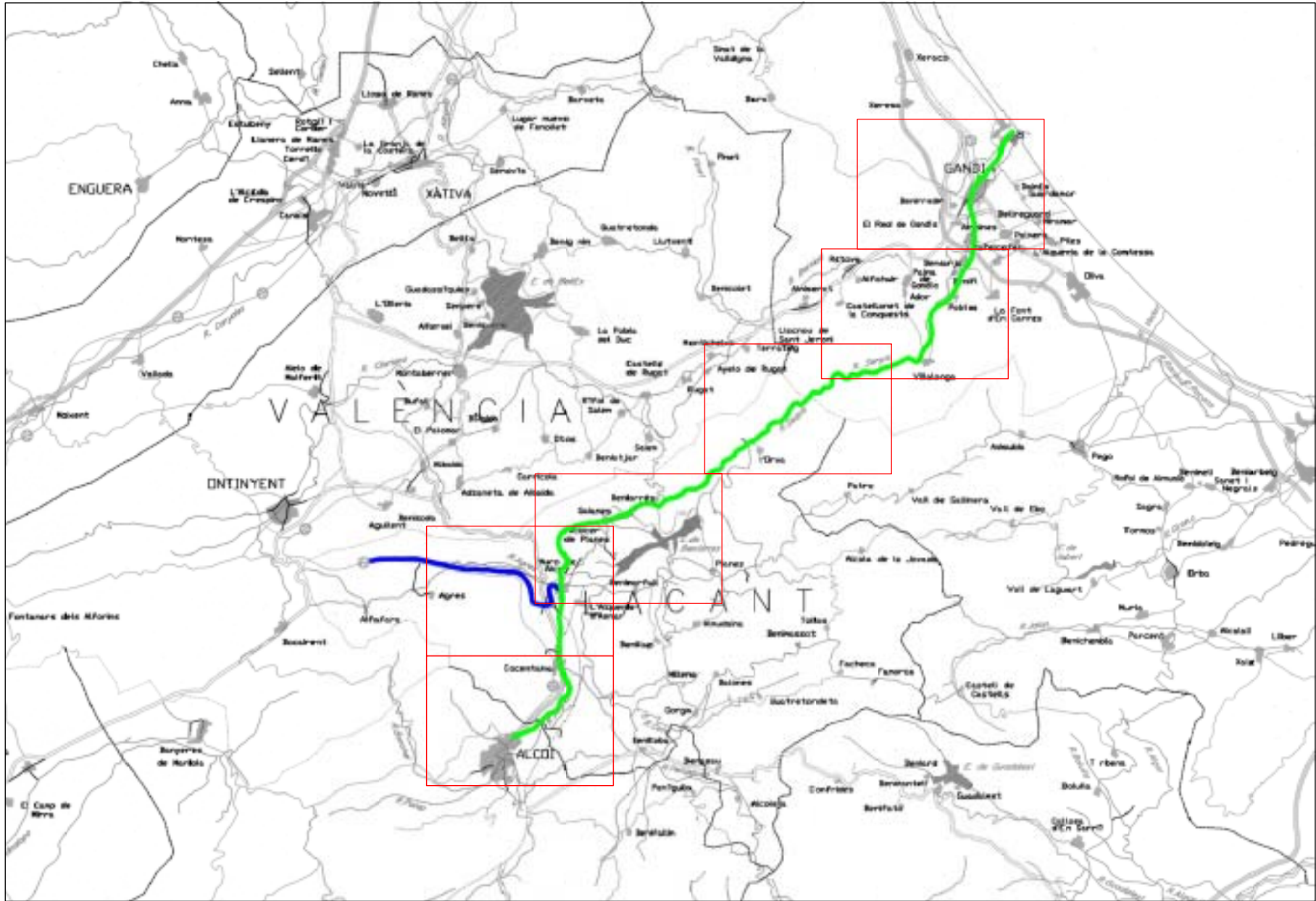
VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD
VALENCIANA EN FUNCIONAMIENTO (2004)

Nº DE PLANO:

1

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÀ ARACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

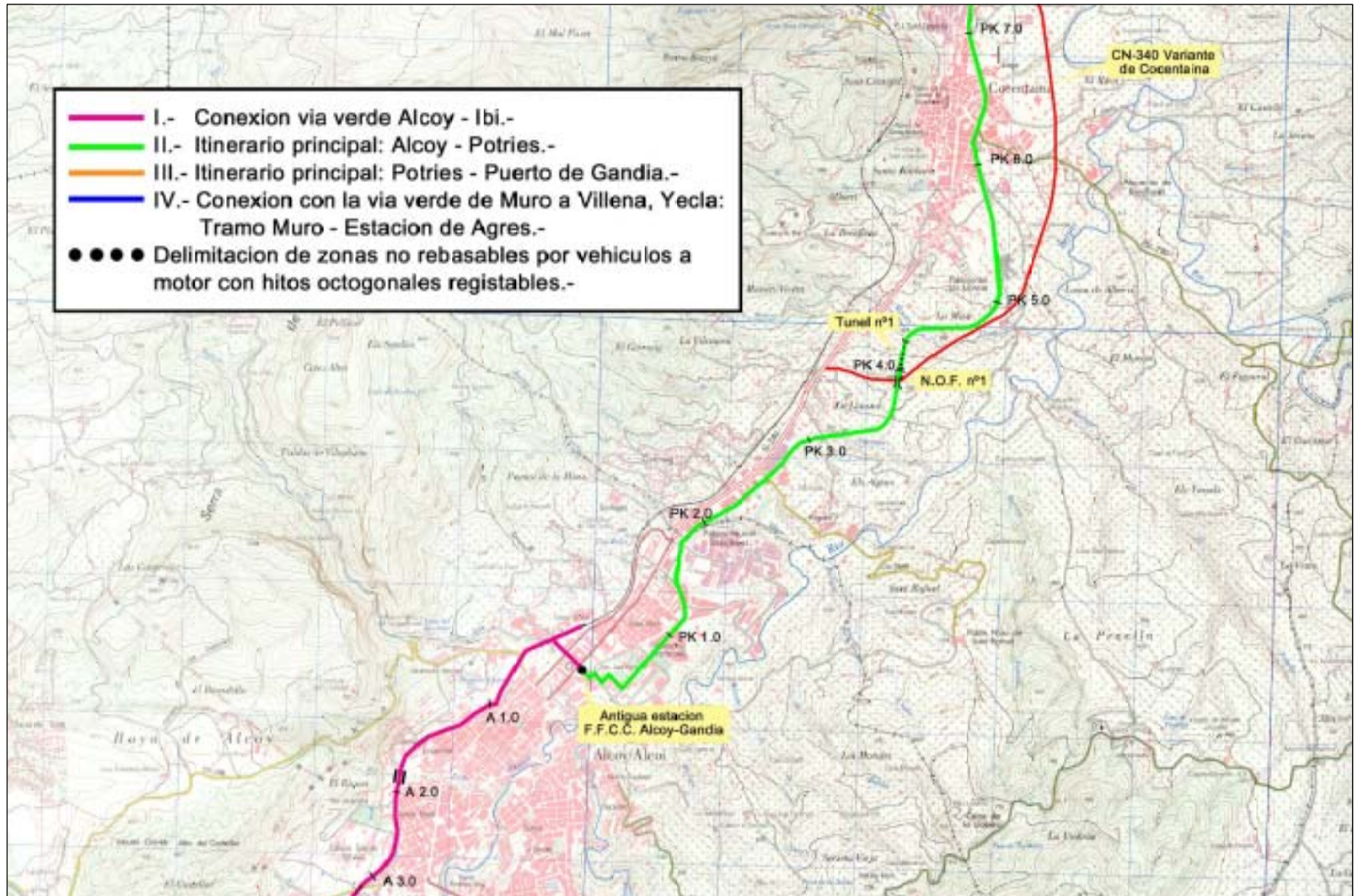
PLANTA DE SITUACIÓN
DE LA VÍA VERDE

Nº DE PLANO:

2

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



- I.- Conexion via verde Alcoy - Ibi.-
- II.- Itinerario principal: Alcoy - Potries.-
- III.- Itinerario principal: Potries - Puerto de Gandia.-
- IV.- Conexion con la via verde de Muro a Villena, Yecla:
Tramo Muro - Estacion de Agres.-
- Delimitacion de zonas no rebasables por vehiculos a motor con hitos octogonales registrables.-



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDA ARCEL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

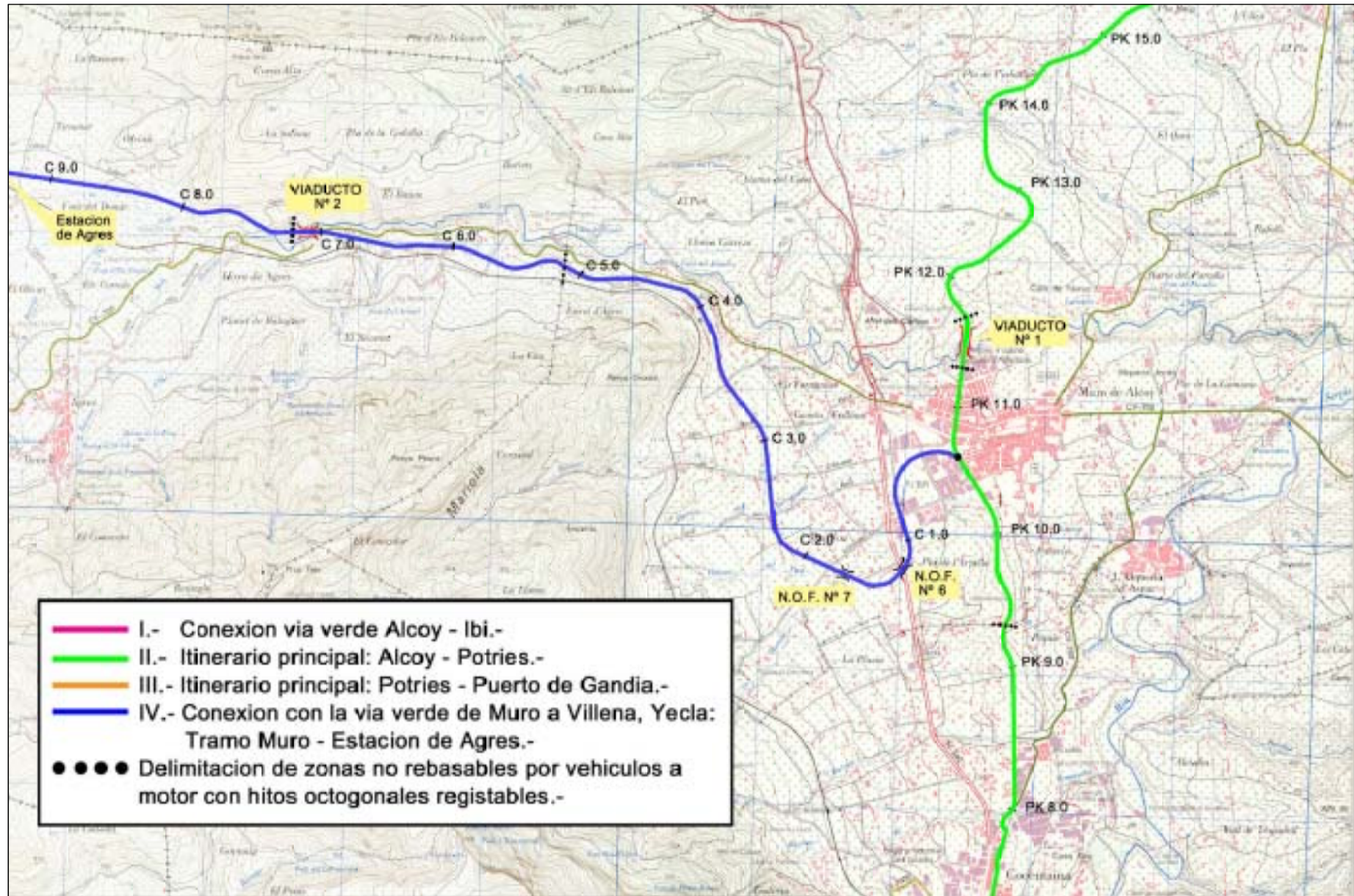
PLANTA DE DETALLE

Nº DE PLANO:

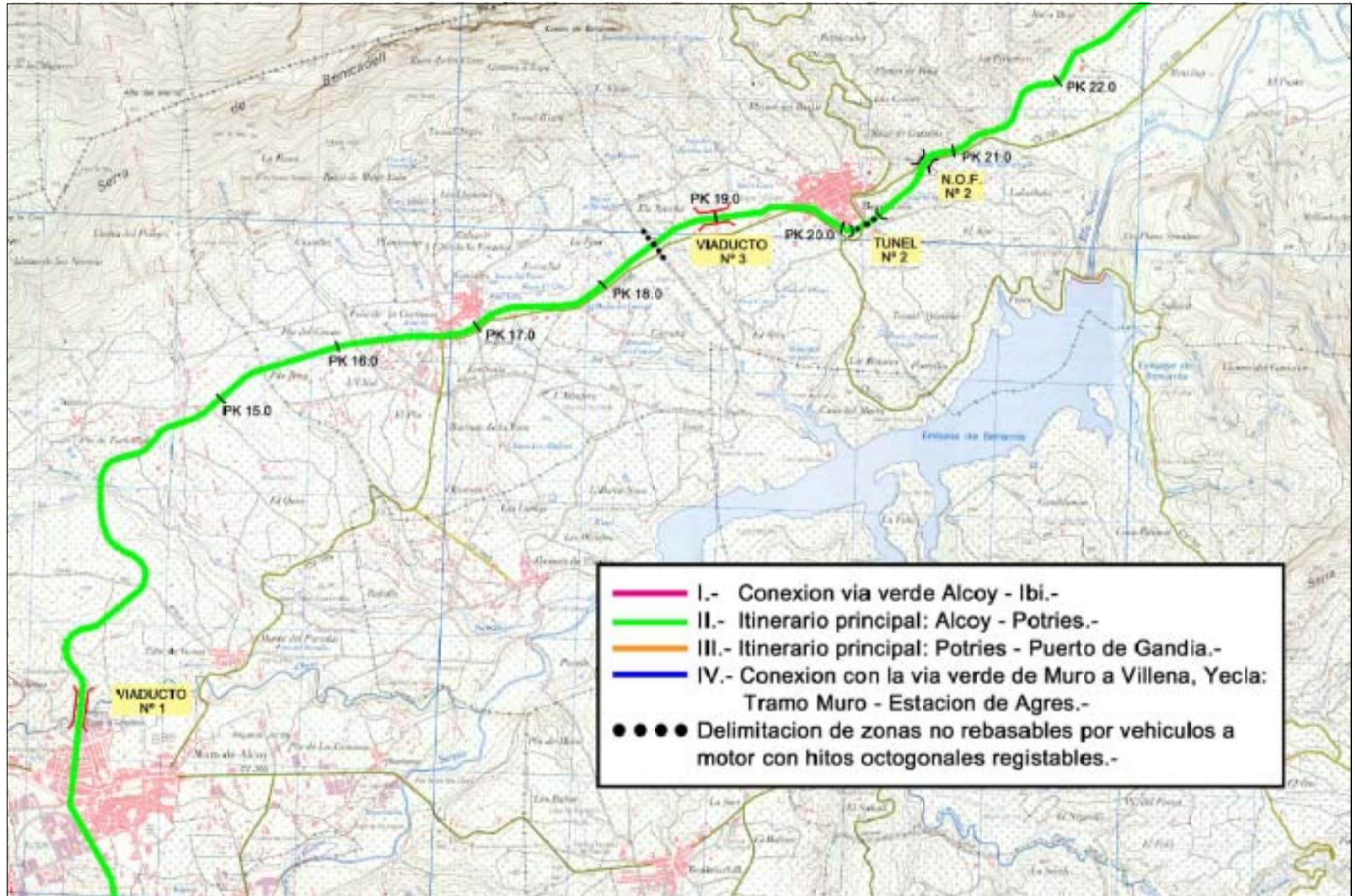
3.1

FEDW:

SEPTIEMBRE
2005



	<p>Ajuntament de Beniarrés</p>	<p>REGIDORIA DE MEDI AMBIENT</p>	<p>EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO: ALFONSO JORDA ARAOL</p>	<p>TITULO: ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS</p>	<p>ESCALA:</p>	<p>DDOMINIÓN DEL PLANO: PLANTA DE DETALLE</p>	<p>Nº DE PLANO: 3.2</p>	<p>FECHA: SEPTIEMBRE 2005</p>
--	--------------------------------	--------------------------------------	---	--	----------------	---	-----------------------------	---------------------------------------



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ABACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

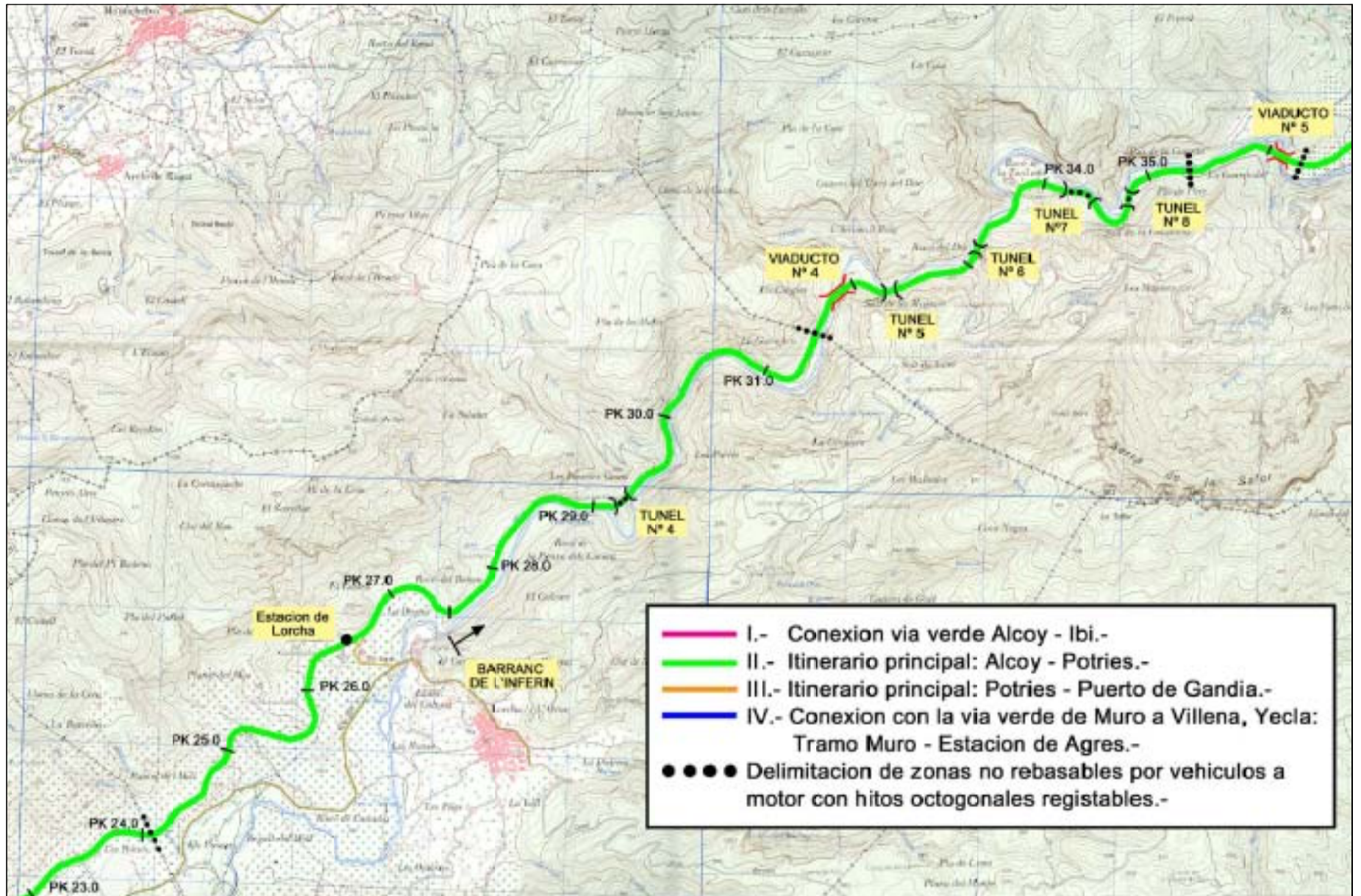
PLANTA DE DETALLE

Nº DE PLANO:

3.3

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarriés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDA RANCL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACION DEL PLANO:

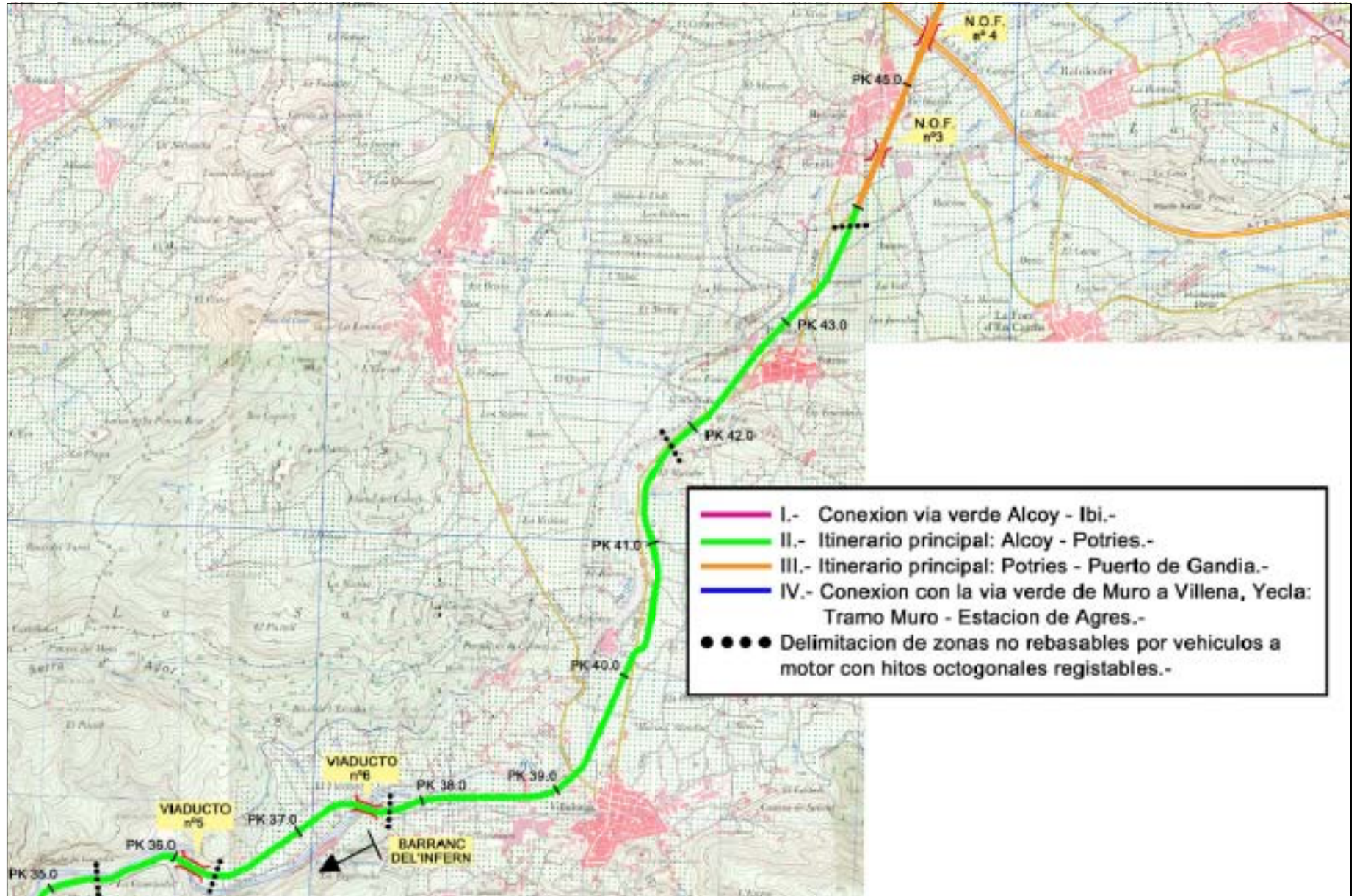
PLANTA DE DETALLE


Nº DE PLANO:

3.4

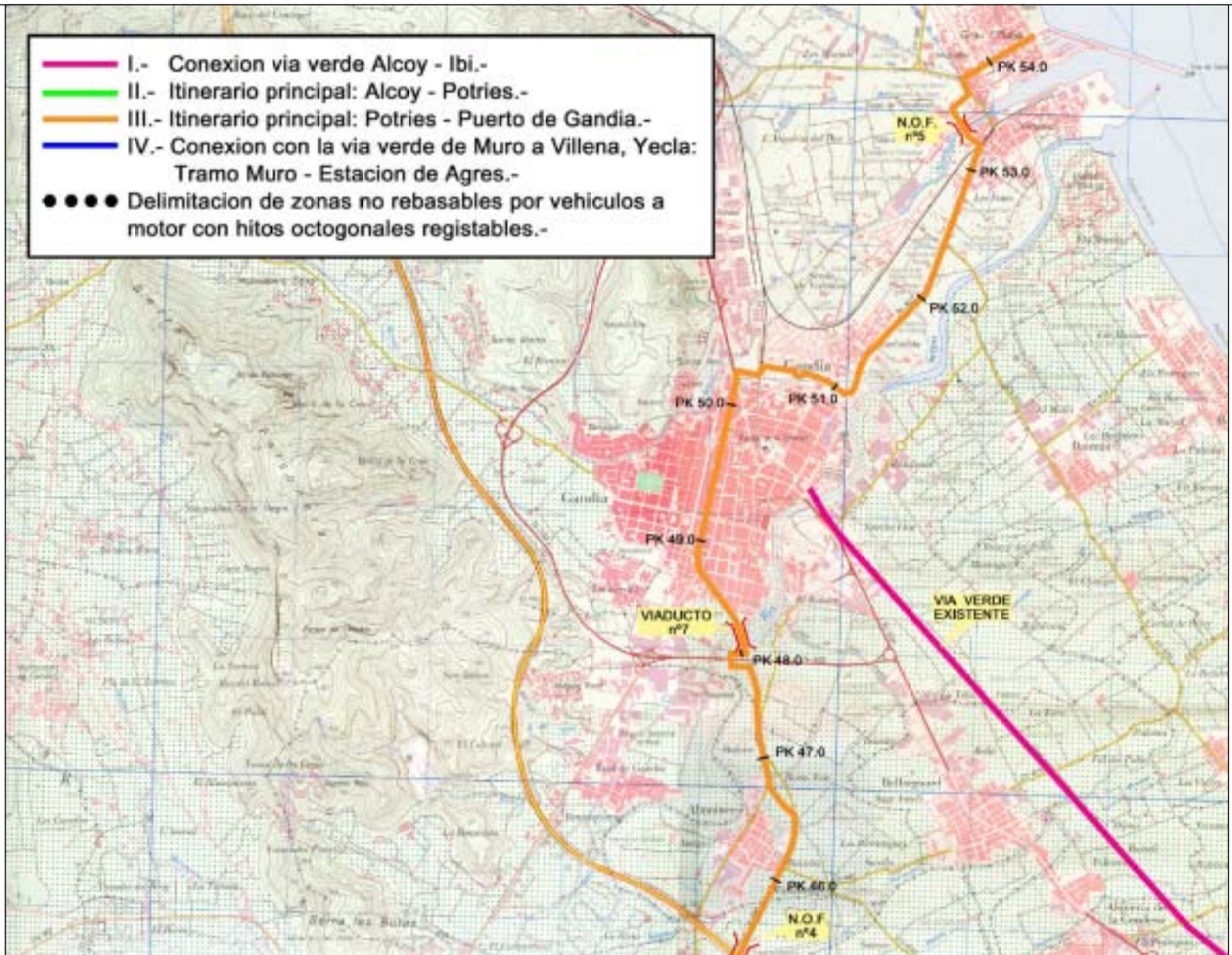
FECHA:


SEPTIEMBRE
2005



 <p>Ajuntament de Beniarriés</p>	<p>REGIDORIA DE MEDI AMBIENT</p>	<p>EL INGENERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO: ALFONSO JORDA ARCAL</p>	<p>TITULO: ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS</p>	<p>ESCALA:</p>	<p>DENOMINACIÓN DEL PLANO: PLANTA DE DETALLE</p>	<p>Nº DE PLANO: 3.5</p>	<p>FECHA: SEPTIEMBRE 2005</p>
---	--------------------------------------	---	---	----------------	---	----------------------------------	--

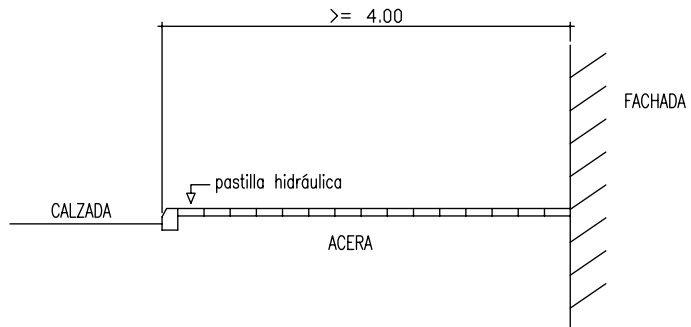
- I.- Conexion via verde Alcoy - Ibi.-
- II.- Itinerario principal: Alcoy - Potries.-
- III.- Itinerario principal: Potries - Puerto de Gandia.-
- IV.- Conexion con la via verde de Muro a Villena, Yecla:
Tramo Muro - Estacion de Agres.-
- Delimitacion de zonas no rebasables por vehiculos a motor con hitos octogonales registables.-



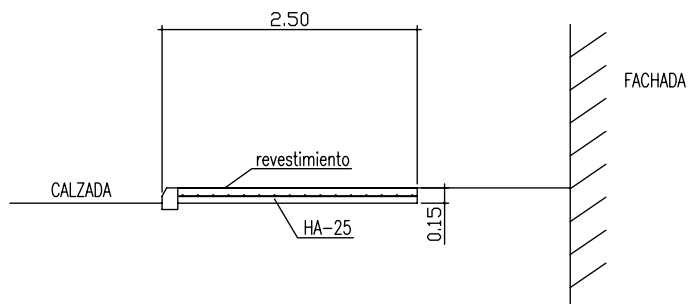
 <p>Ajuntament de Beniarriés</p>	<p>REGIDORIA DE MEDI AMBIENT</p>	<p>EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO: ALFONSO JORDA ARACIL</p>	<p>TITULO: ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS</p>	<p>ESCALA:</p>	<p> denominación del plano: PLANTA DE DETALLE</p>	<p>Nº DE PLANO: 3.6</p>	<p>FECHA: SEPTIEMBRE 2005</p>
---	--------------------------------------	---	--	----------------	--	----------------------------------	--

S-1

Situación Inicial

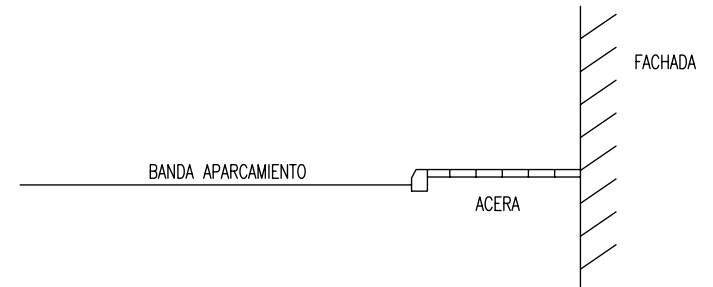


Actuación

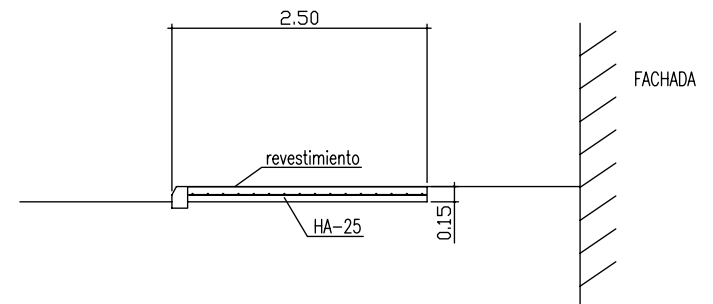


S-2

Situación Inicial



Actuación



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:
ALFONSO JORDÁ APARIL

TÍTULO:
ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

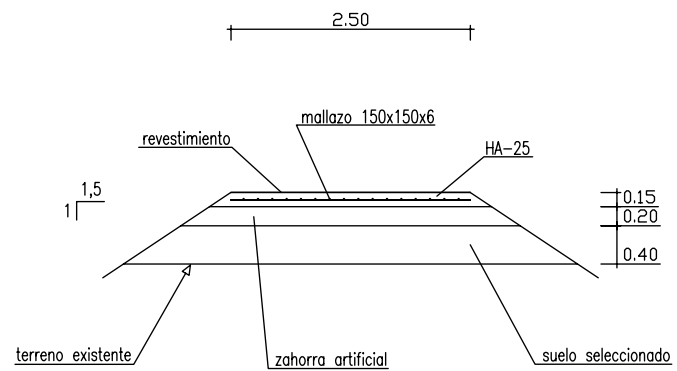
ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:
SECCIONES TIPO

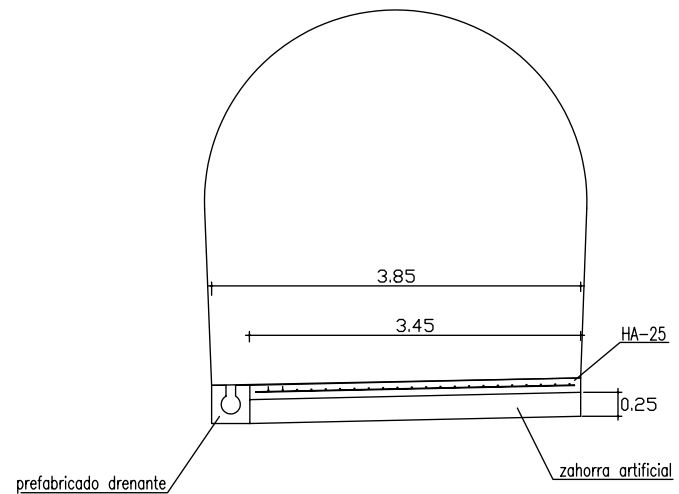
Nº DE PLANO:
4.1

FECHA:
SEPTIEMBRE
2005

S-4



S-5



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORJA ARACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO

Nº DE PLANO:

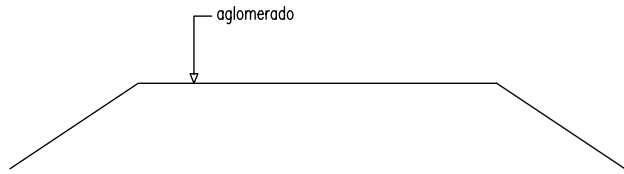
4.2

FECHA:

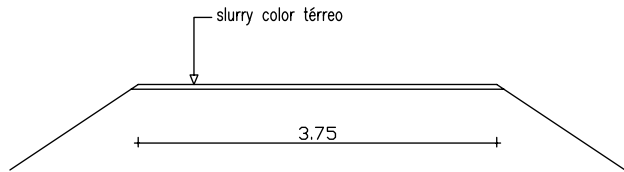
SEPTIEMBRE
2005

S-6

Situación Inicial

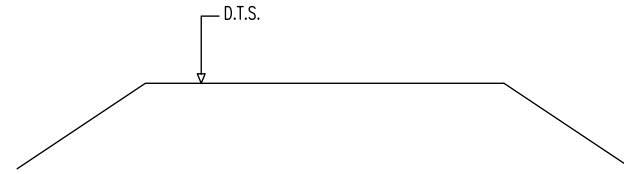


Actuación

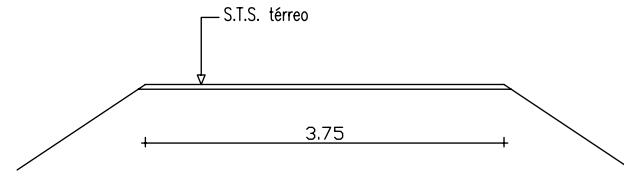


S-7

Situación Inicial



Actuación



Ajuntament de Beniarriès

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDA ARACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO

Nº DE PLANO:

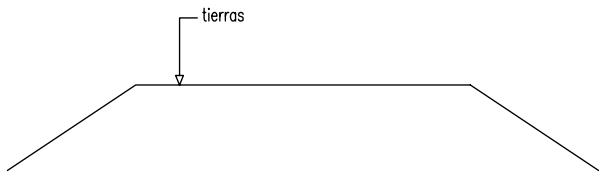
4.3

FECHA:

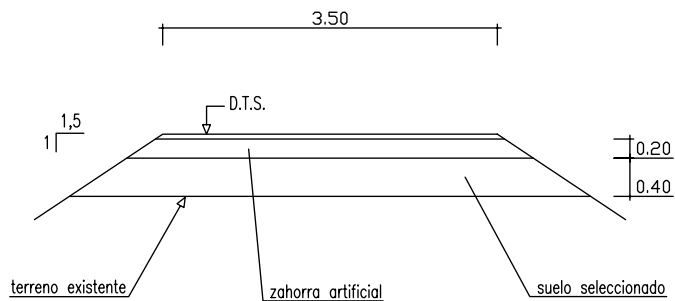
SEPTIEMBRE
2005

S-8

Situación Inicial

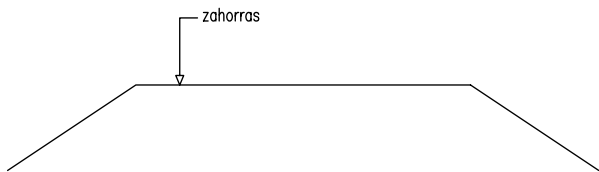


Actuación

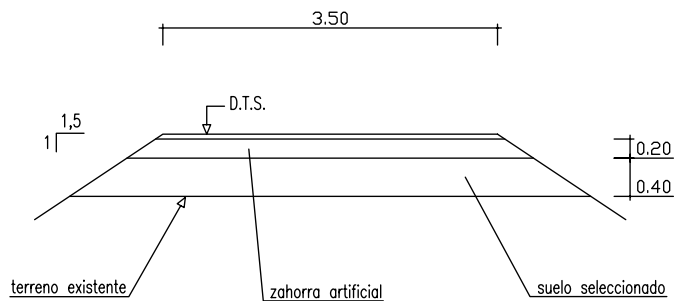


S-8 BIS

Situación Inicial



Actuación



Ajuntament de Beniarriés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÀ ARCAL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO

Nº DE PLANO:

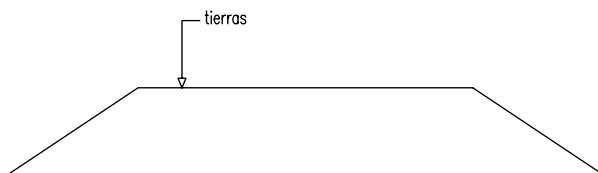
4.4

FECHA:

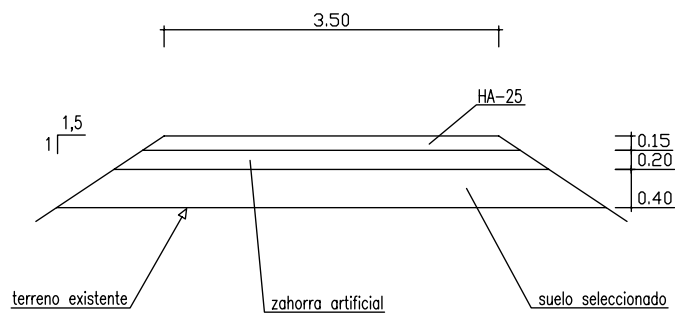
SEPTIEMBRE
2005

S-9

Situación Inicial

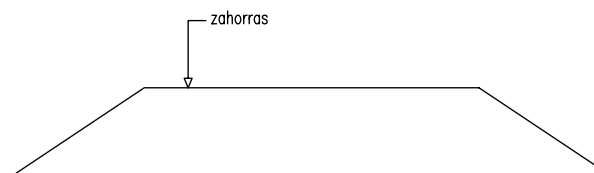


Actuación

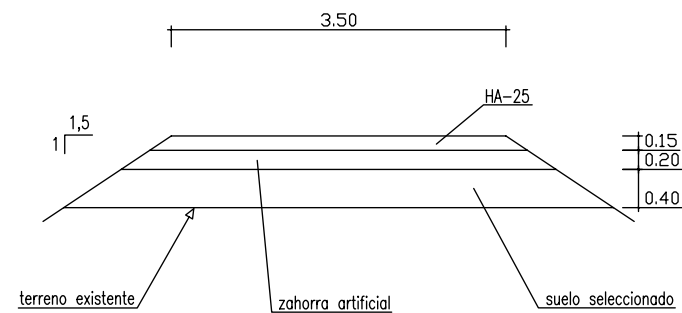


S-9 BIS

Situación Inicial



Actuación



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:
ALFONSO JORDA ARCAL

TITULO:
ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

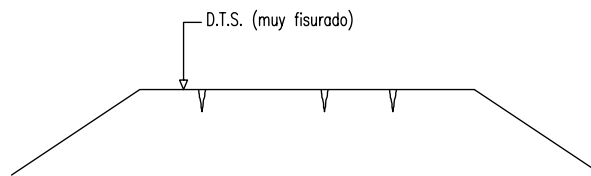
DENOMINACIÓN DEL PLANO:
SECCIONES TIPO

Nº DE PLANO:
4.5

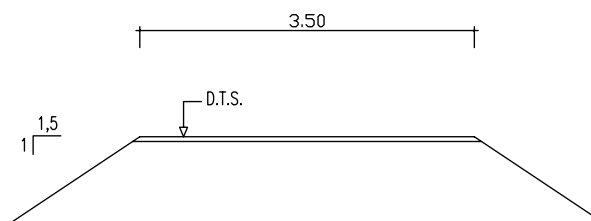
FECHA:
SEPTIEMBRE
2005

S-10

Situación Inicial



Actuación



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ARACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO


Nº DE PLANO:

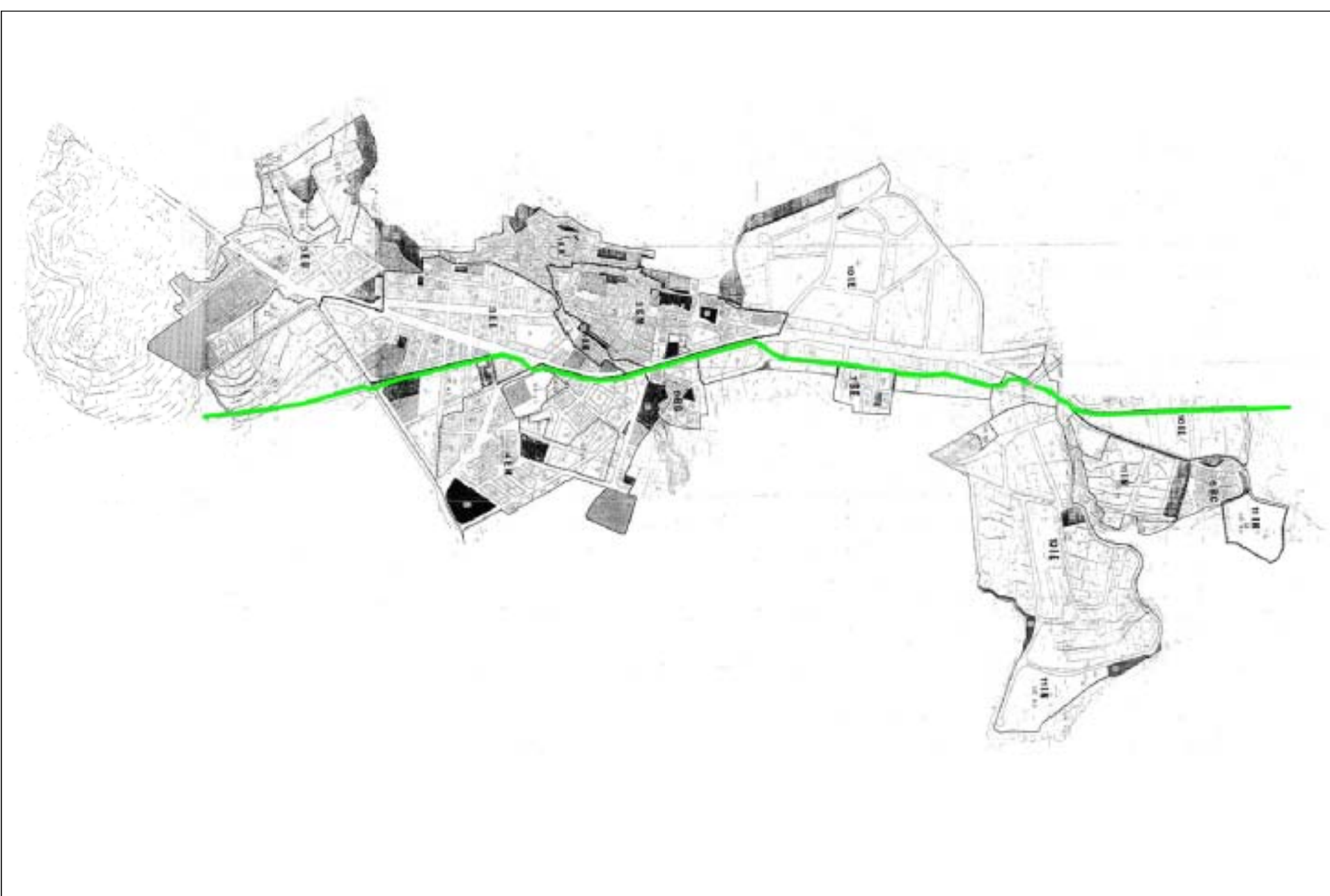
4.6


FECHA:

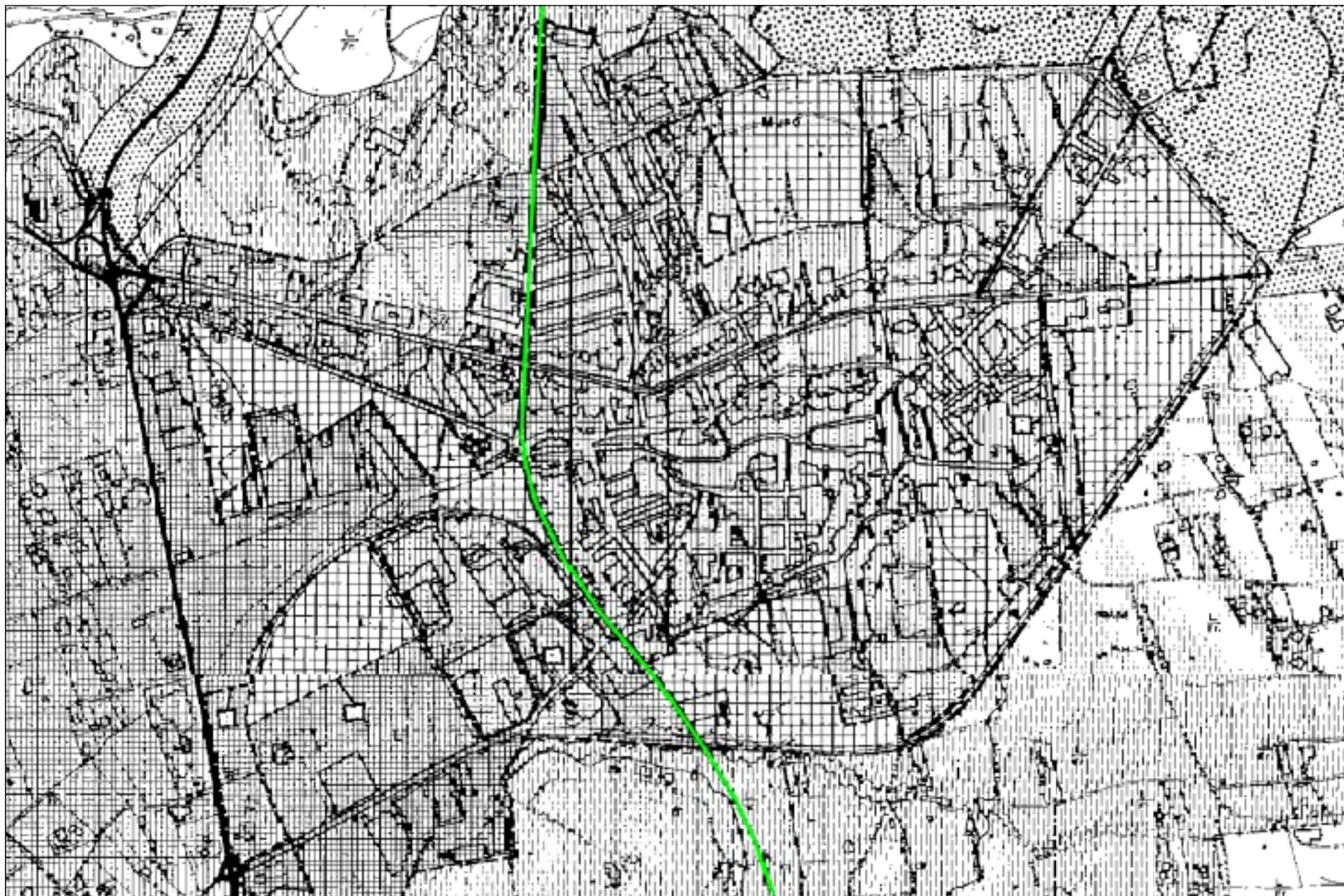
SEPTIEMBRE
2005



	<p>Ajuntament de Beniarriés</p>	<p>REGIDORIA DE MEDI AMBIENT</p>	<p>EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO: ALFONSO JORDÁ ARACIL</p>	<p>TITULO: ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS</p>	<p>ESCALA:</p>	<p>DENOMINACIÓN DEL PLANO: PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR LOS CASCOS URBANOS. (ALCOY)</p>	<p>Nº DE PLANO: 5.1</p>	<p>FECHA: SEPTIEMBRE 2005</p>
---	---------------------------------	--------------------------------------	---	---	----------------	--	-----------------------------	---------------------------------------



	<p>Ajuntament de Beniarrés</p>	<p>REGIDORIA DE MEDI AMBIENT</p>	<p>EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO: ALFONSO JORDA ARACIL</p>	<p>TITULO: ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS</p>	<p>ESCALA:</p>	<p>DENOMINACIÓN DEL PLANO: PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR LOS CASCOS URBANOS. (COCENTAINA)</p>	<p>Nº DE PLANO: 5.2</p>	<p>FECHA: SEPTIEMBRE 2005</p>
---	--------------------------------	--------------------------------------	---	---	----------------	---	-----------------------------	---------------------------------------



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ARACEL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR
LOS CASCOS URBANOS,
(MURO DE ALCOY)

Nº DE PLANO:

5.3

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDA ARACIL

TITULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

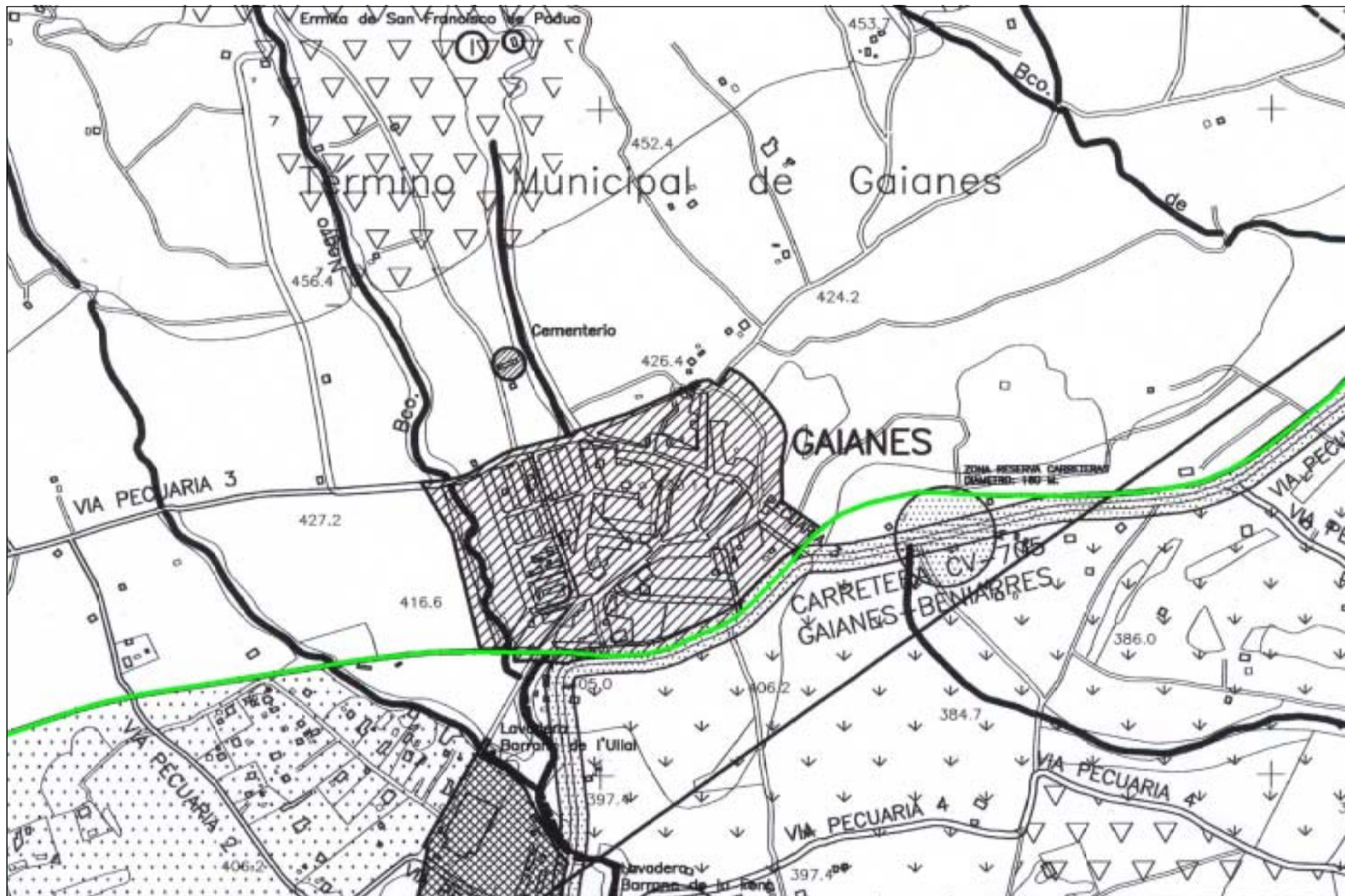
PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR
LOS CASCOS URBANOS.
(BENIARRÉS)

Nº DE PLANO:

5.4

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ARACIL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

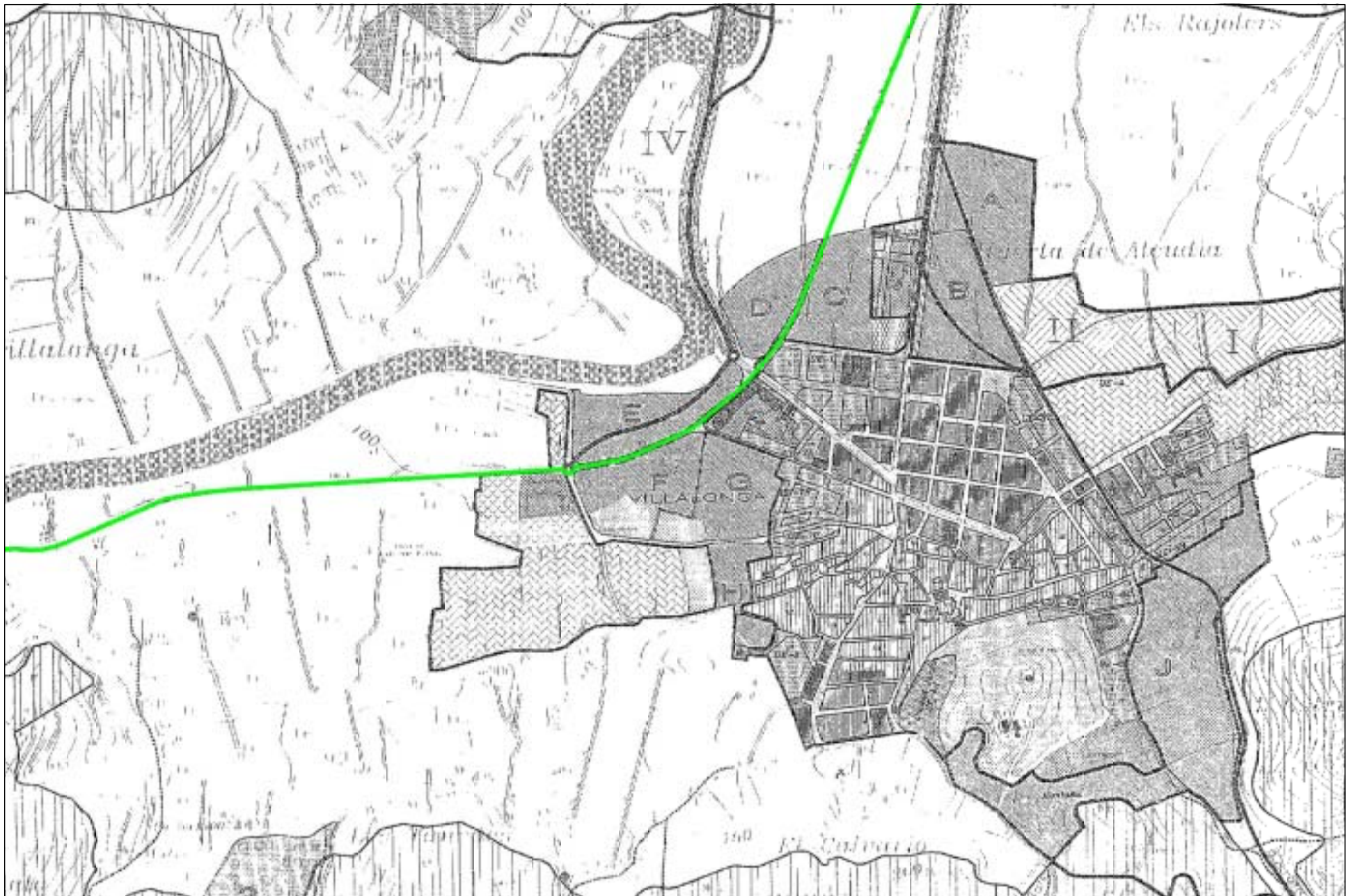
PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR
LOS CASCOS URBANOS.
(GAIANES)

Nº DE PLANO:

5.5

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarriés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÀ ARACIL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR
LOS CASCOS URBANOS.
(VILLALONGA)

Nº DE PLANO:

5.6

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005



Ajuntament de Beniarriés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ARAOL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

PLANTA DEL CARRIL BICI PARA ATRAVESAR
LOS CASCOS URBANOS.
(GANDIA)

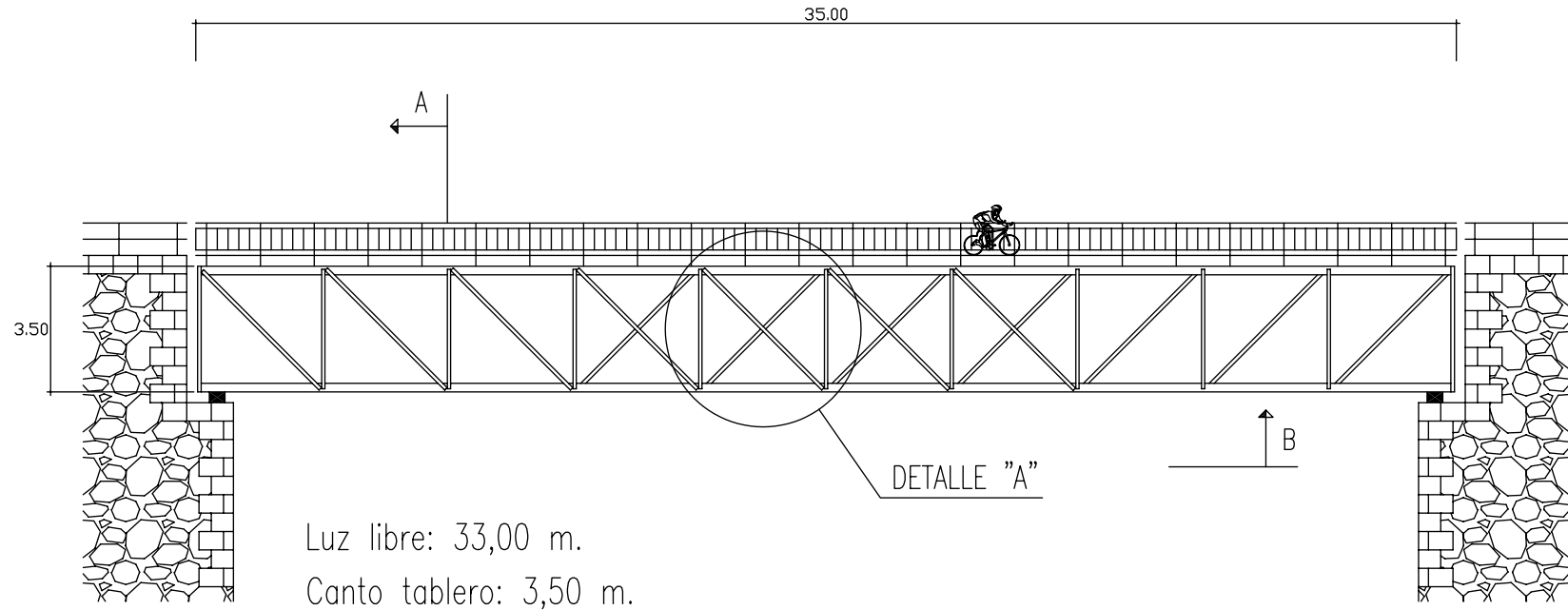
Nº DE PLANO:

5.7

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005

ALZADO PRINCIPAL



Luz libre: 33,00 m.
Canto tablero: 3,50 m.



Ajuntament de Beniarrés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:

ALFONSO JORDÁ ARACIL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO DE VIADUCTOS
CON TABLEROS METÁLICOS

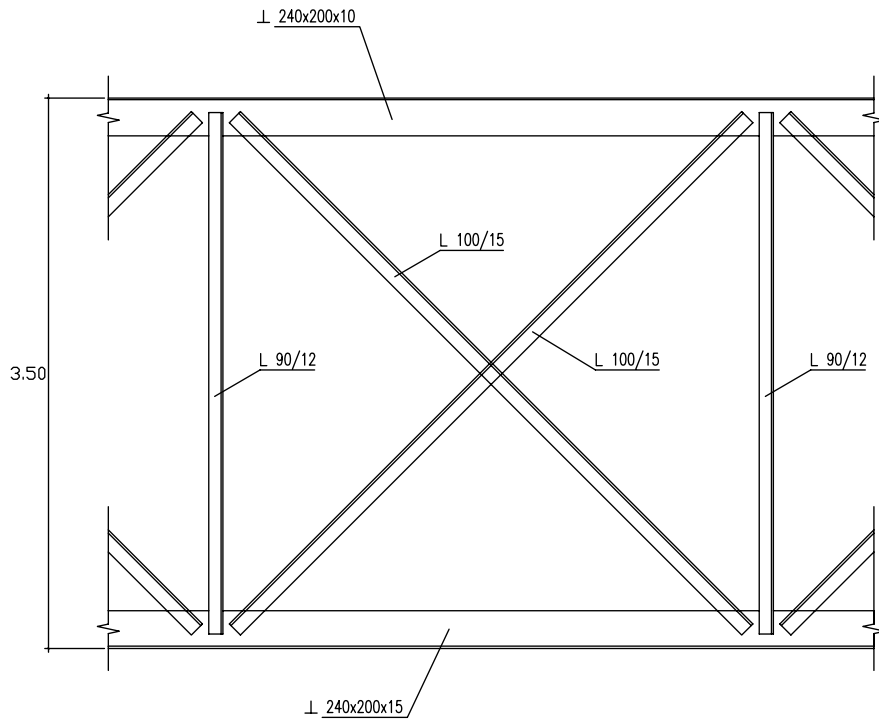
Nº DE PLANO:

6.1

FECHA:

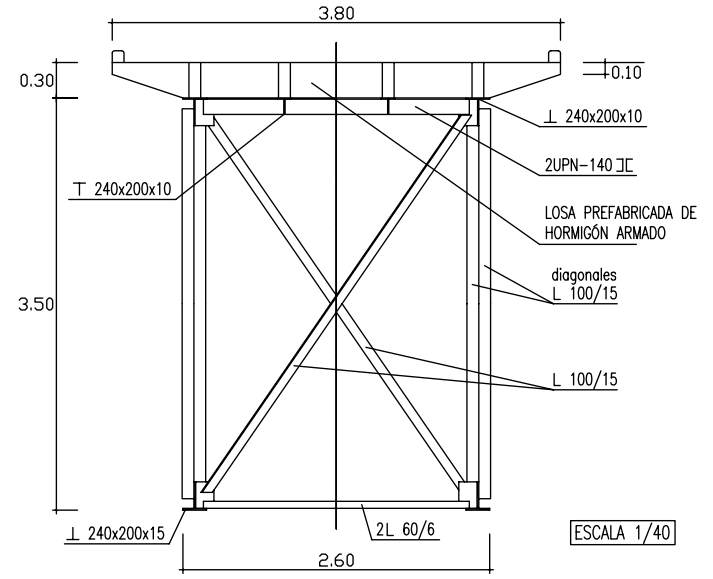
SEPTIEMBRE
2005

DETALLE "A": Celosía principal



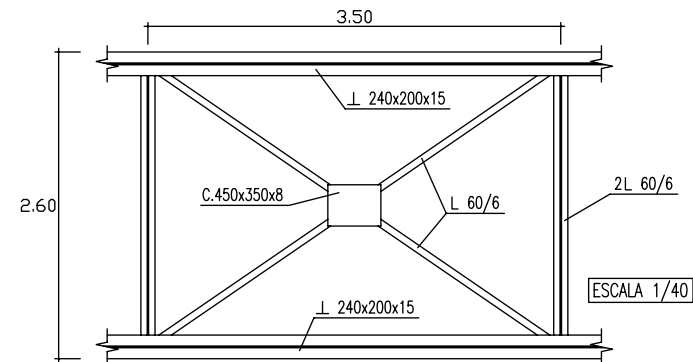
ESCALA 1/250

SECCIÓN TRANSVERSAL "A"



ESCALA 1/40

VISTA POR "B". (Cruz de San Andrés inferior)



ESCALA 1/40



Ajuntament de Beniarriés

REGIDORIA DE
MEDI AMBIENT

EL INGENIERO AUTOR DEL ANTEPROYECTO:
ALFONSO JORDÁ ARACIL

TÍTULO:

ANTEPROYECTO:
CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

ESCALA:

DENOMINACIÓN DEL PLANO:

SECCIONES TIPO DE VIADUCTOS
CON TABLEROS METÁLICOS

Nº DE PLANO:

6.2

FECHA:

SEPTIEMBRE
2005

**DOCUMENTO N ° 3.-
PRESUPUESTO**

INDICE:

3.1.) Mediciones auxiliares.

- 3.1.1. Cuadro de secciones tipo de explanaciones y distribución por municipios.
- 3.1.2. Mediciones del peso del tablero metálico tipo.

3.2.) Mediciones generales.

- 3.1.1. Mediciones de los presupuestos parciales de las secciones tipo de plataforma de vía verde.
- 3.1.2. Mediciones generales separadas por itinerarios.

3.3.) Cuadro de precios empleados.

3.4.) Presupuestos.

- 3.4.1. Presupuestos parciales de las secciones tipo de plataforma de vía verde.
- 3.4.2. Presupuesto general de las obras separado por itinerarios.
- 3.4.3. Resumen del presupuesto de las obras.
- 3.4.4. Presupuesto para conocimiento de las administraciones.

3.1.) MEDICIONES AUXILIARES

3.1.1. CUADRO DE SECCIONES TIPO DE EXPLANACIONES Y DISTRIBUCIÓN POR MUNICIPIOS

TABLA RESUMEN DE SECCIÓN TIPO DE LA VÍA VERDE POR ITINERARIOS Y TÉRMINOS MUNICIPALES.-														
I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI														
	SECCIÓN S-1 (ACERA)	SECCIÓN S-2 (APARC.)	SECCIÓN S-3 (CRUCES)	SECCIÓN S-4 (SUELOS)	SECCIÓN S-5 (TÚNEL)	SECCIÓN S-6 (AGLOMER.)	SECCIÓN S-7 (S.T. S/ D.T.S.)	SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER)	SECC S-8 BIS (DTS S/ ZA)	SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)	SECC S-9 BIS (HOR S/ ZA)	SECCIÓN S-10 (DTS S/ FISU)	SIN INTERVENCIÓN	TOTAL
Enlace con la Vía Verde existente de Alcoy-Alicante.-	1050	220	70	360	370								970	3040
SUBTOTAL I	1050	220	70	360	370	0	0	0	0	0	0	0	970	3040
II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRI														
	SECCIÓN S-1 (ACERA)	SECCIÓN S-2 (APARC.)	SECCIÓN S-3 (CRUCES)	SECCIÓN S-4 (SUELOS)	SECCIÓN S-5 (TÚNEL)	SECCIÓN S-6 (AGLOMER.)	SECCIÓN S-7 (S.T. S/ D.T.S.)	SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER)	SECC S-8 BIS (DTS S/ ZA)	SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)	SECC S-9 BIS (HOR S/ ZA)	SECCIÓN S-10 (DTS S/ FISU)	SIN INTERVENCIÓN	
Alcoy.-	60	960	120	660										1800
Cocentaina.-	0	2890	60	610	240	780	0	0	2930	0	0		0	7510
Muro.-	160	750	40	0	0	3600	0	0	920	480	0		140	6090
Gayanes.-	80	0	20	0	0	1320	0	1370	0	300	0		0	3090
Beniarrés.-	0	0	40	50	0	410	4020	0	0	790			260	5570
Lorcha.-	0	0	0	0	0	0	1120	0	0	920	0	1400		3440
Barranc de l'Infern	0	0	0	0	490	0	0	0	0	9490	0		120	10100
Villalonga.-	40	420	20	0	0	0	0	2540	0	1180	0			4200
Potries.-	0	1000	80	0	0	0	0	0	0	380	610			2070
SUBTOTAL II	340	6020	380	1320	730	6110	5140	3910	3850	13540	610	1400	520	43870
III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANI														
	SECCIÓN S-1 (ACERA)	SECCIÓN S-2 (APARC.)	SECCIÓN S-3 (CRUCES)	SECCIÓN S-4 (SUELOS)	SECCIÓN S-5 (TÚNEL)	SECCIÓN S-6 (AGLOMER.)	SECCIÓN S-7 (S.T. S/ D.T.S.)	SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER)	SECC S-8 BIS (DTS S/ ZA)	SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)	SECC S-9 BIS (HOR S/ ZA)	SECCIÓN S-10 (DTS S/ FISU)	SIN INTERVENCIÓN	
Benifla/Beniarjo.-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1880	0		50	1930
Almoines.-	0	540	0	0	0	260	0	0	0	390	330			1520
Gandia.-	0	3110	0	510	0	340	0	0	0	500	0		2600	7060
SUBTOTAL III	0	3650	0	510	0	600	0	0	0	2770	330	0	2650	10510
SUBTOTAL ITINERARIO PRINCIPAL:	340	9670	380	1830	730	6710	5140	3910	3850	16310	940	1400	3170	54380
IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-														
	SECCIÓN S-1 (ACERA)	SECCIÓN S-2 (APARC.)	SECCIÓN S-3 (CRUCES)	SECCIÓN S-4 (SUELOS)	SECCIÓN S-5 (TÚNEL)	SECCIÓN S-6 (AGLOMER.)	SECCIÓN S-7 (S.T. S/ D.T.S.)	SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER)	SECC S-8 BIS (DTS S/ ZA)	SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)	SECC S-9 BIS (HOR S/ ZA)	SECCIÓN S-10 (DTS S/ FISU)	SIN INTERVENCIÓN	
Muro.-	0	960	0	0	0	770	790	820	1750	0	0		40	5130
Agres.-	1890	0	0	0	0	0	0	660	1680	0			40	4270
SUBTOTAL IV	1890	960	0	0	0	770	790	1480	3430	0	0	0	80	9400
TOTALES	3280	10850	450	2190	1100	7480	5930	5390	7280	16310	940	1400	4220	66820



ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL SERPIS

I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI		Término municipal de Alcoy											
TRAMO	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	
Desde Puente de la Uxola hasta entrada en primer túnel de Batoy	830	1,96/2,80											
Ramal estación Renfe	220												
Calle Severiano Albarracín			220	0,0/0,23									
Varios cruces					70								
Desde la intersección prolongación del bulevar con la calle Severiano Albarracín hasta la entrada del túnel							120	0,23/0,36					
Desde la salida del túnel hasta el bulevar							240	0,73/0,98					
Túnel de calle Perú a barranco del Sinc									370	0,36/0,73			
Desde el puente de la Uxola al Pte. Bco. Sinc (se acondiciona en otros proyectos)											970	0,98/1,96	
TOTALES	1050		220		70		360		370		970		3040



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES							Término municipal de Alcoy		
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		TOTALES
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	
C/Caramanchel 60	60	0,00/0,06							
C/Escultor Ridaura Avda. Andalucía Fdo. el Católico Avda. Hispanidad			960	0,06/1,20					
Varios cruces y Pte. Parque zona norte					120				
Desde Plaza de Al-Azraq hasta c/Caramanchel							80	1,20/1,80	
Zona polígono Cotes Baixes hasta t.m. Cocentaina							580		
TOTALES	60		960		120		660		1800



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRII																								
Término municipal de Cocentaina (desde P.K. 1,800 a P.K. 9,310).-																								
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde el límite con el término municipal de Alcoy hasta el cruce con la carretera d'els Algars.											780	1,80/2,58												
Desde el cruce con la carretera d'els Algars hasta el final del polígono Na Lleona (cerca del cruce con el ramal de conexión con la Variante de Cocentaina).			1170	2,58/3,75																				
Desde el cruce con el ramal de conexión con la Variante de Cocentaina hasta la entrada en el casco urbano, a la altura del Institut Pare Arqués (salvo el túnel nº 1).									240	3,96/4,20							1530	3,75/5,52						
Desde la entrada en el casco urbano, a la altura del Institut Pare Arqués por la Avenida del Ferrocarril y la antigua travesía de la CN-340 hasta la rotonda con la subida a San Cristobal.			1460	5,52/7,04	60																			
Desde la rotonda de la CN-340 con la subida a San Cristobal hasta el inicio de la calle Denia.							230	7,04/7,27																
Desde el inicio de la calle Denia hasta el Camí de les Jovades.			260	7,27/7,53																				
Desde Camí de les Jovades hasta el cruce con el enlace de la variante de la CN-340 con la CV-703 (enlace incluido).							380	7,53/7,91																
Desde el enlace mencionado hasta el límite con el término municipal de Muro.																	1400	7,91/8,31						
TOTALES	0		2890		60		610		240		780		0		0		2930		0		0		7510	



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTR																						Término municipal de Muro.-			
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	
Desde el límite con el término municipal de Cocentaina hasta el cruce con el barranco d'Abarques a la entrada del casco urbano.																920	9,31/10,23								
Desde la entrada del casco urbano hasta el muelle de la antigua estación.			250	10,23/10,48																					
Zona del muelle de la estación (Avda. de Gandia).	160	10,48/10,64																							
Desde la rotonda de la fuente hasta el final de la Avenida de Gandia.			500	10,64/11,18	40																				
Desde el final de la Avenida de Gandia hasta el puente sobre el río Agres.																	230	11,18/11,41							
Puente sobre el río Agres.																						140	11,41/11,55		
Desde el puente sobre el río Agres hasta incorporación de pista con aglomerado.																		250	11,55/11,80						
Desde incorporación de pista con aglomerado hasta el límite con el término municipal de Gayanes.											3600	11,80/15,40													
TOTALES	160		750		40		0		0		3600	11,80/15,40	0		0		920		480		0		140		6090



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES																						Término municipal de Gayanes.-	
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		TOTALES
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	
Desde el limite con el término municipal de Muro hasta la entrada al casco urbano.											1320	15,40/16,72											
Desde la entrada al casco urbano el cruce con la Avda. de la Estación.	80	16,72/16,82			20																		
Desde el cruce con la Avda. de la Estación hasta la salida del casco urbano.																				300	16,82/17,12		
Desde la salida del casco urbano hasta el límite con el término municipal de Beniarres.															1370	17,12/18,49							
TOTALES	80		0		20		0		0		1320		0		1370		0		300		0		3090



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES																						Término municipal de Beniarres .-		TOTALES	
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SIN INTERVENCIÓN				
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.			
Desde el límite con el término municipal de Gayanes hasta la entrada en el casco urbano de Beniarres.																			790	18,49/19,28					
Desde la entrada en el casco urbano de Beniarres hasta la esquina de la calle Alcoy a la entrada del trinquete.					40					410	19,28/19,73														
Tramo de la parte de atrás del antiguo chalet del Doctor Orero donde el P.G.O.U. preve abrir una nueva calle.							50	19,73/19,78																	
Desde la salida del chalet mencionado hasta el cruce con la siguiente calle que desemboca en la CV-705												70	19,78/19,86												
Desde el cruce mencionado con anterioridad hasta la entrada del túnel nº 2.												180	19,85/20,03								260	20,03/20,29			
Túnel n º 2.																									
Desde túnel n º 2 hasta el límite con el término municipal de Lorcha.												3770	20,29/24,06												
TOTALES	0		0		40		50		0	410		4020		0		0		790		260		5570			



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIE																						Término municipal de Lorcha.-																									
SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SECC S-10 (DTS S/ FISU)		TOTALES																							
Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.																						
Desde el límite con el término municipal de Beniarres Gayanes hasta la zona del vertedero clausurado.																																															
Desde el vertedero mencionado, donde empieza la zona de las arcillas expansivas, hasta el final de las mismas en la curva a derechas previa al montículo sobre el que se asienta el castillo de Lorcha.																																															
Desde la curva antes mencionada hasta la antigua estación de Lorcha.																																															
Desde la antigua estación de Lorcha hasta la curva a izquierdas que marca la entrada en el Barranc del Infern.																																															
SUBTOTALES		0		0		0		0		0		0		1120		0		0		920		26.58/27.50		0		1400		3440																			
SUBTOTAL BARRANC DEL INFERN EN TÉRMINO DE LORCHA		0		0		0		110		0		0		0		0		0		4990		0		0		0		5100																			
TOTAL		0		0		0		110		0		1120		0		0		0		5910		0		0		1400		8540																			



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIE Barranc del Infern.-																										
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde la curva a izquierdas que marca la entrada en el Barranc del Infern hasta la entrada del túnel n º 4.-																				1620	27.50/29.12					
Túnel n º 4.-								110	29.12/29.23																	
Desde túnel n º 4 hasta el límite con el término municipal de Villalonga.																				3370	29.23/32.60					
SUBTOTAL TÉRMINO DE LORCHA	0		0		0		0		110		0		0		0		0		4990		0		0			5100
Desde el límite del término municipal hasta el viaducto n º 3.-																				320	32.60/32.92					
Viaducto n º 3.-																							60	32.92/32.98		
Desde el viaducto n º 3 hasta el túnel n º 7.-																				1110	32.98/34.09					
Túnel n º 7.-								120	34.09/34.21																	
Desde el túnel n º 7 hasta el túnel n º 8.-																				370	34.21/34.58					
Túnel n º 8.-								260	34.58/34.84																	
Desde el túnel n º 8 hasta el viaducto n º 4.-																				1200	34.84/36.04					
Viaducto n º 4.-																							30	36.04/36.07		
Desde el viaducto n º 4 hasta el viaducto n º 5.-																				1500	36.07/37.57					
Viaducto n º 5.-																							30	37.57/37.60		
SUBTOTAL TÉRMINO DE VILLALONGA	0		0		0		0		380		0		0		0		0		4500		0		120		5000	
TOTALES	0		0		0		0		490		0		0		0		0		9490		0		120		10100	



II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES																						Término municipal de Villalonga.-		
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde el viaducto n ° 5 hasta la entrada a industrias del casco urbano.-																			1180	37,60/38,78				
Desde la entrada a industrias del casco urbano hasta el lateral del Instituto Vall de la Safor.-			420	38,78/39,22	20																			
Desde el lateral del Instituto Vall de la Safor, cruzando la carretera CV-685 hasta la salida del casco urbano.-	40	39,24/39,28																						
Desde la salida del casco urbano hasta el límite con el término municipal de Potries.														2540	39,28/41,80									
TOTALES	40		420		20		0		0		0		0	2540		0		1180		0			4200	



III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE																						Término municipal de Potries.-		
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde el límite con el término municipal de Villalonga hasta el cruce con el acceso sur a Potries desde la carretera CV-680.																			380	41,80/42,18				
Desde el cruce con el acceso sur a Potries hasta la glorieta que cruza con las carreteras: de Font d'En Carros y con la nueva desdoblada procedente de la autovia CV-60 actualmente en construcción.			1000	42,18/43,26																				
Cruces de calles y de glorietas.					80																			
Desde la glorieta antes mencionada, donde también se encuentra el antiguo Moli Canyar (actualmente restaurante), hasta el límite con el término municipal de Benifla .																					610	43,26/43,87		
TOTALES	0		1000		80		0		0		0		0		0		0		380		610		2070	



III.- ITINERARIO PRINCIPAL. ALCOY-GANDIA; SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE Término municipal de Beniarjó.																													
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES				
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.			
Desde el límite con el término municipal de Beniffa hasta una curva a izquierdas de la carretera CV-680 en que ésta vuelve a invadir la plataforma de la antigua vía.																													
Desde el límite con el término municipal de Beniffa hasta el límite con el término municipal de Beniarjó.																													
Desde el límite con el término municipal de Beniarjó hasta el puente sobre la autopista A-7.																													
Puente sobre la autopista A-7.																													
Desde el puente sobre la autopista A-7 hasta el límite con el término municipal de Almoines.																													
TOTALES	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		1880		50		1930		



III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE Término municipal de Almoines.-																								
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde el límite con el término municipal de Beniarjó hasta el casco urbano de Almoines.																						330	45,80/46,13	
Desde el casco urbano de Almoines hasta el final del mismo por la calle paralela a la CV-680.			250	46,13/46,38																				
Desde el final de la calle mencionada hasta la entrada del camí de Les Barraques.																			130	46,38/46,51				
Tramo del camí de Les Barraques										260	46,51/46,77													
Desde dicho camino incluyendo el cruce por el acceso norte a Almoines y polígono industrial en construcción.			290	46,77/47,06																				
Desde el final de dicho polígono hasta el límite con el termino municipal de Gandia.																			260	47,06/47,32				
TOTALES	0		540		0		0		0		260		0		0		0		390		330			1520



III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE Término municipal de Gandia.-																										
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES	
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde el límite con el termino municipal de Almoines hasta el encuentro con la variante de Gandia de la CN-332.																										
Desde el encuentro con la variante de Gandia de la CN-332 siguiendo por el vial de servicio que pasa por debajo del puente sobre el río Serpis de la mencionada variante, hasta llegar al otro lado de la misma y encontrarse de nuevo con la plataforma de la antigua via.																										
Desde dicho cruce con la variante hasta el viaducto n �7.-																										
Viaducto n �7																										
Desde la salida del mencionado viaducto, que a la vez supone la entrada en el casco urbano de Gandia, atravesando el grueso de dicho casco hasta el final de la calle Ferrocarril de Alcoy.																										
Desde dicho el final de la calle Ferrocarril de Alcoy hasta la zona de la Avenida Blasco Ibañez donde ya existe un carril-bici integrado en una zona verde.-																										
Desde dicha zona verde hasta la entrada del Grao de Gandia donde ya existe carril-bici y por tanto no hay actuaciones (salvo alguna de carácter puntual).																										
Desde la entrada del Grao de Gandia hasta el cruce del barranco de San Nicolás para el cual se prevé una nueva pasarela.																										
Pasarela del Barranco de San Nicolás.																										
Desde dicha pasarela hasta el paseo de la playa de Gandia pasando junto a la Universidad.																										
TOTALES	0		3110		0		510		0		340		0		0		0		0		500		0		2600	7060



IV.- CONEXION MURO-ESTACION DE AGRES		Término municipal de Muro.-																										
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS/DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SECC S-9 BIS(HOR S/ZA)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES			
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.		
Desde la zona del muelle de la estación (Avda. de Gandia) pasando por el poligono industrial el PI hasta el límite del casco urbano.			960	C 0.0/C 0.96																								
Desde el límite del casco urbano hasta el cruce con la carretera CN-340.																230	C0.96/C1.23											
El cruce con la carretera CN-340.																										40	C1.19/C 1.23	
Desde el cruce con la carretera CN-340 hasta el cruce con el camino de Llorens.																590	C1.23/C 1.82											
Desde el cruce con camino de Llorens hasta otro cruce con el camino de Calendula.																	400	C1.82/C 2.22										
Desde el cruce con camino de Calendula hasta otro cruce con el camino de Crebanta.										450	C2.22/C 2.67																	
Desde el cruce con camino de Crebanta hasta otro cruce con el camino de Racó de Roca.													790	C2.67/C 3.46														
Desde el cruce con camino de Racó de Roca pasando por el cruce con el camino de Peña Grosa hasta chalet donde queda un camino pavimentado.										320	C3.46/C3.78																	
Desde dicho cruce hasta el límite con el término municipal de Agres.																1350	C3.78/C5.13											
TOTALES	0		960		0		0		0	770		790		820		1750		0		0			40			5130		



IV.- CONEXIÓN MURO-ESTACIÓN DE AGRES																						Término municipal de Agres.-	
	SECCIÓN S-1 (ACERA)		SECCIÓN S-2 (APARC.)		SECCIÓN S-3(CRUCES)		SECCIÓN S-4(SUELOS)		SECCIÓN S-5 (TÚNEL)		SECCIÓN S-6 (AGLOME)		SECCIÓN S-7(S.T.S/DTS)		SECCIÓN S-8(DTS S/ TIE)		SECC S-8 BIS(DTS S/ ZA)		SECCIÓN S-9(HOR S/TIE)		SIN INTERVENCIÓN		TOTALES
	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	Long.(m.)	De Pk. a Pk.	
Desde el límite con el término municipal de Agres hasta el viaducto n° 2 sobre el riuet de Agres.	1890	C5,13/C7,02																					
Viaducto n° 2.-																					40	C7,02/C7,06	
Desde el viaducto n° 2 sobre el riuet de Agres hasta una zona de desmonte predominantemente arcillosos en que la plataforma ya no se usa como camino rural.																	1100	C7,06/C8,16					
Zonas de desmontes arcillosos															660	C8,16/C8,82							
Desde el final de las zonas de desmonte predominantemente arcillosos antes mencionado hasta la antigua estación de Agres situada junto al apeadero de la línea férrea en servicio Alcoi-Xàtiva.																	580	C8,82/C9,4					
TOTALES	1890		0		0		0		0		0		0		660		1680		0		40		4270



3.1.2. MEDICIONES DEL PESO DEL TABLERO METÁLICO TIPO

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

ESTIMACIÓN DEL PESO DE LOS TABLEROS METÁLICOS.-
VANO TIPO DE 35 METROS DE LONGITUD.-


CODIGO DE PERFIL METÁLICO	TIPO DE PERFIL METÁLICO	Nº DE PERFILES EN TODO EL VANO	LONGITUD DE CADA PERFIL (m.)	SECCIÓN DEL PERFIL (cm2)	PESO EN KG./ML. DEL PERFIL	PESO TOTAL (KG.)
1.-	┌┐ 240*200*15 mm.	2	14,00	63,75	50,04	1.401,12
2.-	┌┐ 240*200*10 mm.	2	21,00	42,50	33,36	1.401,12
3.-	┌┐ 240*200*10 mm.	2	35,00	42,50	33,36	2.335,20
4.-	L100/15	28	4,50	27,90	21,90	2.759,40
5.-	L90/12	22	3,00	20,30	15,94	1.052,04
6.-	L80/8	22	3,65	12,30	9,66	775,70
7.-	L60/6	20	4,00	6,91	5,42	433,60
8.-	L60/6	22	2,35	6,91	5,42	280,21
9.-	T120*140*10	10	3,50	25,00	19,63	687,05
10.-	UPN-140	22	2,30	20,40	16,01	810,11
11.-	C-450*350*8	10	1,00	12,60	9,89	98,90
12.-	C-200*180*12	44	1,00	4,32	3,39	149,16
13.-	OTROS (15%)			12.183,61	1.827,54	1.827,54
					TOTAL	14.011,15




3.2.) MEDICIONES GENERALES

**3.2.1. MEDICIONES DE LOS
PRESUPUESTOS PARCIALES DE
LAS SECCIONES TIPO DE
PLATAFORMA DE VÍA VERDE**


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES AUXILIARES			HOJA Nº 1 DE 1	
				CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-1 (ACERA)				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
1	M2	demolición de acera tipo baldosa hidráulica incluso la capa de base de mortero y transporte de productos demolidos a vertedero.	1	1,00		2,50	2,50	
							TOTAL	2,50
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00			1,00	
							TOTAL	1,00
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena silicea previa limpieza de superficie.	1	1,00		2,50	2,50	
							TOTAL	2,50


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES		HOJA Nº 1 DE 1	
					CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-2 (APARC.)			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
2	Ml.	demolición de bordillo incluso la cimentación de hormigón y transporte de productos demolidos a vertedero.	1	1,00			1,00	
							TOTAL	1,00
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00		2,50	2,50	
							TOTAL	2,50
7	Ml.	reposición de bordillo de sección aproximada 12*25 cm., prefabricado de hormigón incluso cimiento, vados, y rejuntado totalmente terminado	1	1,00			1,00	
							TOTAL	1,00
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena sílicea previa limpieza de superficie.	1	1,00		2,50	2,50	
							TOTAL	2,50

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES AUXILIARES			HOJA Nº 1 DE 1	
				CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-3 (CRUCES).				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	1	0,50		2,50	1,25	
							TOTAL	1,25


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES			HOJA Nº 1 DE 1	
					CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-4 (SUELOS)				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		4,75	4,75		
							TOTAL	4,75	
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00		2,50	2,50		
							TOTAL	2,50	
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,40	4,35	1,74		
							TOTAL	1,74	
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,20	3,55	0,71		
							TOTAL	0,71	
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena sílicea previa limpieza de superficie.	1	1,00		2,50	2,50		
							TOTAL	2,50	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		3,85	3,85	
							TOTAL	3,85
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00		3,45	3,45	
							TOTAL	3,45
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,25	3,45	0,86	
							TOTAL	0,86
12	Ml.	prefabricado de hormigón poroso de diámetro 200 mm. y de 0,40*0,40 m. para drenaje, incluso excavación en zanja.	1	1,00			1,00	
							TOTAL	1,00

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES		HOJA Nº 1 DE 1	
					CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-6 (AGLOMER.).			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
13	M2	de slurry color térreo aplicado en dos capas con una dotación de 4 Kg./m2/capa totalmente acabado con parte proporcional de limpieza y rellenado de grietas.	1	1,00		3,75	3,75	
							TOTAL	3,75


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES		HOJA Nº 1 DE 1	
					CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-7 (S.T. SOBRE D.T.S.).			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
14	M2	de simple tratamiento superficial (S.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	1	1,00		3,75	3,75	
							TOTAL	3,75

 ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES		HOJA Nº 1 DE 1			
			CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-8 (DTS SOBRE TIERRA).					
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		5,30	5,30	
							TOTAL	5,30
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,40	4,90	1,96	
							TOTAL	1,96
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,20	2,90	0,58	
							TOTAL	0,58
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	1	1,00		3,50	3,50	
							TOTAL	3,50

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS					MEDICIONES AUXILIARES	HOJA Nº 1 DE 1	
							CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-8 BIS (D.T.S. SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL)		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		3,80	3,80		
							TOTAL	3,80	
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,10	3,65	0,37		
							TOTAL	0,37	
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	1	1,00		3,50	3,50		
							TOTAL	3,50	

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES AUXILIARES		HOJA Nº 1 DE 1	
					CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-9 (HORMIGÓN SOBRE TIERRAS)			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		5,75	5,75	
							TOTAL	5,75
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00		3,60	3,60	
							TOTAL	3,60
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,30	5,15	1,55	
							TOTAL	1,55
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,20	4,25	0,85	
							TOTAL	0,85

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	1	1,00		4,55	4,55	
							TOTAL	4,55
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	1	1,00		3,60	3,60	
							TOTAL	3,60
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	1	1,00	0,10	4,03	0,40	
							TOTAL	0,40

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES AUXILIARES			HOJA Nº 1 DE 1	
				CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES. SECCIÓN S-10 (D.T.S. SOBRE ZONA FISURADA)				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	1	1,00		3,50	3,50	
							TOTAL	3,50
16	M2	de membrana antifisuras formada por geotextil no tejido de fibras de polipropileno "entrelazado" e impregnado con betún modificado con elastómeros en cantidad de 0,80 a 1 Kg./m2 con parte proporcional de sellado de grietas.-	1	1,00		3,50	3,50	
							TOTAL	3,50

3.2.2. MEDICIONES GENERALES SEPARADAS POR ITINERARIOS


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
17	M3	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES							
		excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado. Saneo en fondo de desmontes: Según medición de sec.tipo-4	1	360,00	3,50	0,25	315,00		
							TOTAL	315,00	
24	Ud.	CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES							
		de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al Zona de Alcoy s/med.aux. SECCIÓN S-2 (APARC.) en tramo 1.-	1	220,00		0,05	11,00		
							TOTAL	11,00	
43	Ml.	CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS							
		CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS							
		de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada. Puente sobre el barranco del Sinc de la conexión urbana en Alcoy con la vía verde Alcoy-Ibi.-	2	3,50			7,00		
							TOTAL	7,00	
62	Ml.	restauración de barandilla en puente sobre el barranco del Sinc incluso colocación de malla tupida metálica y levantamiento de banqueta de ferrocarril.-							
		Puente sobre el barranco del Sinc de la conexión urbana en Alcoy con la vía verde Alcoy-Ibi.-	2	34,00			68,00		
							TOTAL	68,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
70	MI.	CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-	1	370,00			370,00		
		CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.- instalación de alumbrado en interior de túnel con puntos de luz con potencia de 70 w., instalados en la clave y con reja de protección antivandálica, cada 20 metros, centro de mando con dos circuitos, protección Túnel de la conexión urbana en Alcoy con la vía verde Alcoy-Ibi							
							TOTAL	370,00	
75	Ud.	CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-	5	2,00			10,00		
		árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.- En bordes de vía verde (estimación ponderada: 5 árboles/km.)							
							TOTAL	10,00	
76	Ud.	CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-	120	10,00			1.200,00		
		arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.- En bordes y taludes de vía verde (estimación ponderada: 120 arbustos/km.)							
							TOTAL	1.200,00	
80	M2.	CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-	1	8,00			24,00		
		baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.							
		En conexión con vía verde existente Alcoy-Ibi en Avda. Maestro José Ribera Montes junto a colonia de aviación.- Cruce junto a puente Rafael Terol.-							
							TOTAL	48,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005		
					I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-							
		En conexión con vía verde existente Alcoy-Ibi en Avda. Maestro José Ribera Montes junto a colonia de aviación.- Cruce junto a puente Rafael Terol.-	18	4,00	0,30	21,60			
			18	4,00	0,30	21,60			
							TOTAL	43,20	
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.							
		En cruces antes mencionados.-	1			1,00			
							TOTAL	1,00	
97	Ud.	CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-							
		de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	2,00	8,00		16,00			
		En cruces antes mencionados.-	10,00			10,00			
							TOTAL	26,00	
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.							
		Varios carril bici	8,00	2,42	m2/cruce	19,36			
							TOTAL	19,36	
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-							
		Varios en Alcoy	4	2,20	m2/cartel	8,80			
							TOTAL	8,80	
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.							
			3			3,00			
							TOTAL	3,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada. Varios en Alcoy	8				8,00		
							TOTAL	8,00	
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.- Casco urbano de Alcoy.	2				2,00		
							TOTAL	2,00	
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control. Casco urbano de Alcoy.	4	2,00			8,00		
							TOTAL	8,00	
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	1	3,00			3,00		
							TOTAL	3,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005		
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
17	M3	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES							
		excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.							
		Saneos en fondo de desmontes: Según medición de sec.tipo-8	0,6	3.910,00	4,50	0,25	2.639,00		
		Saneos en fondo de desmontes: Según medición de sec.tipo-9	0,6	13.540,00	4,50	0,25	9.140,00		
							TOTAL	11.779,00	
20	MI.	CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES							
		de dren en fondo de desmonte bajo cuneta de 0,50*0,50 m. con parte proporcional de gravilla, tubo de drenaje de PVC ranurado de 160 mm., envuelto todo ello por geotextil con densidad no menor de 150 gr/m2, incluso excavación y refino posterior con tierras.							
		De p.k. 17,3 a 18,9 (términos de Gayanes y Beniarres, mg. Izda. en desmonte)	0,4	1.600,00				640,00	
		Salida túnel n ° 2 en Beniarres P.K. 20,3	1	280,00				280,00	
		Desmontes de Lorcha en zona arcillosa Pk.24,80 a 26,20	0,24	1.400,00			336,00		
							TOTAL	1.256,00	
21	MI.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.							
		SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER)	7	3.910,00	m.l.	4,00	28,00		
		SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)	21	13.540,00	m.l.	4,00	84,00		
		Nota.- Se supone un cruce cada 200 m. en el 30% de longitud (desmonte).-					TOTAL	112,00	
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.							
		Según medición de precio n ° 21	7				7,00		
			21				21,00		
							TOTAL	28,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada. Según medición de precio n ° 21	7				7,00	
			21				21,00	
			TOTAL				28,00	
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo. SECCIÓN S-2 (APARC.)	1	6.020,00		0,04	241,00	
			TOTAL				241,00	
			TOTAL				241,00	
30	M3	CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos. Viaducto n ° 6 en Villalonga	1	18,00	4,00	0,80	57,60	
			TOTAL				57,60	
			TOTAL				57,60	
31	P.A.	transporte de equipo de micropilotes a la obra incluso parte proporcional de transportes intermedios a lo largo de la misma. Viaducto n ° 1 en Muro con desplazamiento intermedio al viaducto n ° 4.-	1				1,00	
			TOTAL				1,00	
			TOTAL				1,00	
32	MI.	micropilote en sondeo de pila o estribo de sillería de viaducto existente con diámetro de 75 mm., incluso armadura de acero tubular e inyección de lechada de cemento, totalmente terminado.- Viaducto n ° 1 en Muro. Estribo n° 2, lado Gayanes.- Viaducto n ° 3 en Beniarres (estribo n ° 1). Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern; estribo n ° 1 (lado Lorcha).-	2	12,00			24,00	
			2	12,00			24,00	
			2	12,00			24,00	
			TOTAL				72,00	
			TOTAL				72,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
33	Tn.	de inyección con lechada de cemento de perforación incluso eventuales huecos existentes.							
		Viaducto n ° 1 en Muro. Estribo n° 2, lado Gayanes (estimación).-	2				2,00		
		Viaducto n ° 3 en Beniarres. Estribo n ° 1. (estimación).	2				2,00		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern; estribo n ° 1, lado Lorcha (estimación).-	2				2,00		
TOTAL								6,00	
34	Ud.	de apoyo de neopreno zunchado para estructura metálica de celosía, incluso cajetín de mortero autonivelante de asiento.							
		Viaducto n ° 1 en Muro.	8				8,00		
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	4				4,00		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	8				8,00		
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	4				4,00		
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	4				4,00		
TOTAL								28,00	
35	Kg.	de acero tipo A-52-B en celosías metálicas soldadas de viaductos con pintura epoxi de imprimación antifuego y antioxidante, incluso mano de acabado.							
		Viaducto n ° 1 en Muro.	2	38,50	125,00	4,50	43.312,50		
			1	48,00	125,00	4,50	27.000,00		
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	1	22,00	125,00	2,00	5.500,00		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	3	21,00	125,00	2,18	17.167,50		
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	1	32,00	125,00	3,15	12.600,00		
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	1	35,00	125,00	3,35	14.656,25		
TOTAL								120.236,25	
36	M2.	de losa prefabricada de hormigón armado de 30 cm. de espesor con cuantía aproximada de 60 Kg./m3, y pasadores a estructura metálica incluso montaje y sellado de juntas.							
		Viaducto n ° 1 en Muro.	2	38,50		3,80	292,60		
			1	48,00		3,80	182,40		
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	1	22,00		3,80	83,60		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	3	21,00		3,80	239,40		
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	1	32,00		3,80	121,60		
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	1	35,00		3,80	133,00		
TOTAL								1.052,60	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.							
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	1	18,00	4,00	0,80	57,60		
							TOTAL	57,60	
38	M2.	de reposición de sillar de similares características a los existentes perfectamente unido a los estribos o pilas de los viaductos existentes							
		Viaducto n ° 1 en Muro (estribo n ° 1).	1	3,40		0,60	2,04		
		Viaducto n ° 1 en Muro (estribo n ° 2).	1	3,40		0,60	2,04		
		Viaducto n ° 3 en Beniarres (estribo n ° 1).	1	2,40		0,60	1,44		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern (estribo n ° 1).	1	3,40		0,60	2,04		
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern (estribo n ° 2).	1	2,40		0,60	1,44		
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern (estribo n ° 1).	1	1,40		0,80	1,12		
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern (estribo n ° 2).	1	0,70		0,40	0,28		
		Viaducto n ° 6 en Villalonga (estribo n ° 1).- Sillares para arco de paso inferior	2	18,00		0,40	14,40		
			2	3,14	2,00	0,60	7,54		
			4	2,00		0,60	4,80		
		Reposición de sillares en varios muros longitudinales.-	1	80,00		0,35	28,00		
							TOTAL	65,14	
39	M3.	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista similar a los estribos existentes.							
		Viaducto n ° 6 en Villalonga (estribo n ° 1).-	1	18,00	3,70	2,60	173,16		
		A deducir hueco para paso inferior tipo arco de 4 metros de ancho m.-	-1	4,00	3,70	2,00	-29,60		
			-3,14159	2,00	3,70		-23,25		
							TOTAL	120,31	
40	M3.	de cimbra en formación de arco.-							
		Viaducto n ° 6 en Villalonga (estribo n ° 1).-	1	4,00	3,70	2,00	29,60		
			3,14159	2,00	3,70		23,25		
							TOTAL	52,85	
41	M2.	de encofrado y desencofrado de arco para apertura de arco lateral en puente.							
		Viaducto n ° 6 en Villalonga (estribo n ° 1).-	2	3,14	2,00	3,75	47,12		
							TOTAL	47,12	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
42	MI.	de barandilla metálica galvanizada y pintada, de 110 cm. de altura, con barras verticales con separación de 12 cm. totalmente terminada y colocada sobre puente.						
		Viaducto n ° 1 en Muro.	4	38,50			154,00	
			2	48,00			96,00	
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	2	22,00			44,00	
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	6	21,00			126,00	
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	2	32,00			64,00	
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	2	35,00			70,00	
TOTAL							554,00	
43	MI.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada.						
		Viaducto n ° 1 en Muro.	4		3,80		15,20	
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	2		3,80		7,60	
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	4		3,80		15,20	
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	2		3,80		7,60	
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	2		3,80		7,60	
TOTAL							53,20	
44	P.A.	acondicionamiento de accesos y vallado a parcelas de naranjos situadas en el estribo n ° 1 del viaducto n ° 6 en Villalonga.-						
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	1				1,00	
TOTAL							1,00	
30	M3	CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS						
		de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.						
		1) Término Municipal de Cocentaina en el P.K. 3,85 (pasarela superior)	3	4,00	3,00	1,40	50,40	
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)	1	12,00	3,50	4,50	189,00	
		Protección de escollera.-	1	15,00	3,00	1,00	45,00	
TOTAL							239,40	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactación.						
		1) Término Municipal de Cocentaina en el P.K. 3,85 (pasarela superior). Estribos.-	2	10,00	4,00	3,90	312,00	
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)	1	12,00	3,50	4,50	189,00	
		Protección de escollera.-	1	15,00	9,00	4,00	540,00	
							TOTAL	1.041,00
48	M3	de protección de base de relleno mediante escollera colocada.						
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)	1	15,00	3,50	4,00	210,00	
		Protección de escollera.-	1	15,00	3,50	4,00	210,00	
							TOTAL	210,00
31	P.A.	transporte de equipo de micropilotes a la obra incluso parte proporcional de transportes intermedios a lo largo de la misma.						
			1				1,00	
							TOTAL	1,00
49	MI.	de micropilote de 150 mm. de diámetro con tubería de acero de 101,6*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento						
		1) Término Municipal de Cocentaina en el P.K. 3,85 (pasarela superior). Estribo n ° 1.-	4	12,00			48,00	
							TOTAL	48,00
51	M2	de paso superior sobre autovía o carretera existente a una altura comprendida entre 5 y 6 m. con vanos biapoyados y luces máximas de 25 m. parte proporcional de cimentaciones superficiales o encepados, alzados y losas superiores a base de vigas prefabricadas, barandillas y juntas de dilatación totalmente terminados.						
		1) Término Municipal de Cocentaina en el P.K. 3,85 (pasarela superior). Estribo n ° 1.-	1	24,00	3,80		91,20	
							TOTAL	91,20


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
52	MI.	de marco de hormigón armado prefabricado de sección interior 3*3 m. dispuesto como paso inferior por debajo de carretera o autovía existente, incluso base de nivelación, relleno filtrante en trasdós con tubo de drenaje y sellado de juntas intermedias, totalmente terminado.	1	12,00			12,00		
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)							
							TOTAL	12,00	
53	Ud.	de boquilla de hormión armado hecha sobre el terreno para marco de 3*3 m. incluso solera que abraza las dos aletas, rastrillo e imposta totalmente terminada.	2				2,00		
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)							
							TOTAL	2,00	
61	Ud.	desvío provisional de tráfico en carretera o calzada de autovía semaforizada, incluida toda la señalización s/normativa vigente para construcción de paso inferior por fases incluso mantenimiento, modificación y retirada de la misma y reposición de firmes.	1				1,00		
		2) Término Municipal de Beniarres en el P.K. 20,85 (marco de 3*3 m.)							
							TOTAL	1,00	
30	M3	de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	1	120,00	2,20	1,80	475,20		
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre el túnel nº 6 y puentes del meandro abandonado (P.k. 33,30 a 33,50).-							
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre puentes del meandro abandonado y el túnel nº 7 (P.k. 33,750 a 33,90).-							
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,40.-							
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,80 con reconstrucción de bajante de piedra y salida de aguas.-							
							TOTAL	1.163,04	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.							
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre el túnel nº 6 y puentes del meandro abandonado (P.k. 33,30 a 33,50).-	1	120,00	2,20	0,60	158,40		
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre puentes del meandro abandonado y el túnel nº 7 (P.k. 33,750 a 33,90).-	1	100,00	2,20	0,60	132,00		
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,40.-	1	12,00	3,40	1,20	48,96		
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,80 con reconstrucción de bajante de piedra y salida de aguas.-	1	8,00	4,00	1,20	38,40		
							TOTAL	377,76	
65	M3	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista en seco en reposición de muretes derruidos o como sostenimiento de desprendimientos localizados.-							
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre el túnel nº 6 y puentes del meandro abandonado (P.k. 33,30 a 33,50).-	1	120,00	1,40	1,80	302,40		
		Muros en seco en desmontes comprendidos entre puentes del meandro abandonado y el túnel nº 7 (P.k. 33,750 a 33,90).-	1	100,00	1,40	1,80	252,00		
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,40.-	1	12,00	3,40	4,30	175,44		
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,80 con reconstrucción de bajante de piedra y salida de aguas.-	1	8,00	4,00	3,80	121,60		
							TOTAL	851,44	
54	MI.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.							
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,80 con reconstrucción de bajante de piedra y salida de aguas.-	1	8,00			8,00		
							TOTAL	8,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
70	MI.	CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.- instalación de alumbrado en interior de túnel con puntos de luz con potencia de 70 w., instalados en la clave y con reja de protección antivandálica, cada 20 metros, centro de mando con dos circuitos, protección diferencial y automática, con conexionado, pulsadores manuales empotrados en el terreno cada 40 metros, célula fotoeléctrica de detección de movimiento cada 100 metros, con conductores de cobre y línea de tierra.-							
		El n ° 1 en el término municipal de Cocentaina.	1	240,00			240,00		
		El n ° 2 en el término municipal de Beniarrés.	1	260,00			260,00		
							TOTAL	500,00	
71	Ud.	de equipo de generación eléctrica para túnel formado por placas solares con capacidad de generación para 1 kw. y 7 horas/día de encendido, incluso parte proporcional de baterías, reguladores, instalación y vallado.-							
		Túneles n ° 1 y n ° 2.-	2				2,00		
							TOTAL	2,00	
72	MI.	de excavación en mina de galería de 1,20*1,20 m. sin revestimiento desde túnel existente para mayor iluminación del mismo.							
		El n ° 4 en el término municipal de Lorcha (longitud de unos 110 m.).	1	38,00			38,00		
		El n ° 7 en el término municipal de Villalonga (longitud de unos 125 m.).	2	12,00			24,00		
		El n ° 8 en el término municipal de Villalonga (longitud de unos 260 m.).	4	22,00			88,00		
							TOTAL	150,00	
75	Ud.	CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.- árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-							
		En áreas de descanso (5 áreas)	5	40,00			200,00		
		En bordes de vía verde (estimación ponderada: 10 árboles/km.)	10	44,00			440,00		
							TOTAL	640,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPEJOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.- En áreas de descanso (5 áreas) En bordes y taludes de vía verde (estimación ponderada: 120 arbustos/km.)	5	200,00			1.000,00		
			120	44,00			5.280,00		
TOTAL								6.280,00	
80	M2.	CAP.- 8.- INTERSECCIONES.- baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura. 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.- 3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	1	12,00		3,00	36,00		
			1	8,00		3,00	24,00		
TOTAL								60,00	
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.- 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.- 3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	18	4,00		0,30	21,60		
			9	4,00		0,30	10,80		
18	4,00		0,30	21,60					
TOTAL								54,00	
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos. 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.- 3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	1				1,00		
			1				1,00		
TOTAL								2,00	
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde. 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.-	1				1,00		
			TOTAL						


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
54	MI.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.-	1	40,00			40,00	
							TOTAL	40,00
57	Ud.	de pozo de registro de diámetro interior de 1,20 m. para desagüe con altura máxima de 3 metros construido a base de anillos y cono de hormigón armado con tapa circular de 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.-	2				2,00	
							TOTAL	2,00
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.- 2) P.k. 20,85 con la carretera CV-701 entre Beniarres y Lorcha.- 3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	2	9,00		4,00	72,00	
			1	8,00		4,00	32,00	
							TOTAL	104,00
85	Ud.	CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASITAS.- de juego de mesa y bancos corridos de madera rústica para 8 plazas, incluso cimentación en el terreno, totalmente colocado. Area en término de Muro P.k. aprox. 14,3 Area en término de Beniarres P.k. aprox. 22,30 Area en estación de Lorcha P.k. aprox. 26,50 Area en término de Villalonga P.k. aprox. 32,10 Area en término de Potries P.k. aprox. 42,10	8				8,00	
			8				8,00	
			8				8,00	
			8				8,00	
			8				8,00	
							TOTAL	40,00
86	Ud.	de papelera rústica.- Area en término de Muro P.k. aprox. 14,3 Area en término de Beniarres P.k. aprox. 22,30 Area en estación de Lorcha P.k. aprox. 26,50 Area en término de Villalonga P.k. aprox. 32,10 Area en término de Potries P.k. aprox. 42,10	3				3,00	
			3				3,00	
			3				3,00	
			3				3,00	
			3				3,00	
							TOTAL	15,00


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
87	Ud.	de contenedor para basuras.-							
		Area en término de Muro P.k. aprox. 14,3	2				2,00		
		Area en término de Beniarres P.k. aprox. 22,30	2				2,00		
		Area en estación de Lorcha P.k. aprox. 26,50	2				2,00		
		Area en término de Villalonga P.k. aprox. 32,10	2				2,00		
		Area en término de Potries P.k. aprox. 42,10	2				2,00		
							TOTAL	10,00	
88	Ud.	de estructura de tubos de acero galvanizado para aparcamiento de 6 bicicletas, incluso cimentación, totalmente colocada.-							
		Area en término de Muro P.k. aprox. 14,3	2				2,00		
		Area en término de Beniarres P.k. aprox. 22,30	2				2,00		
		Area en estación de Lorcha P.k. aprox. 26,50	2				2,00		
		Area en término de Villalonga P.k. aprox. 32,10	2				2,00		
		Area en término de Potries P.k. aprox. 42,10	2				2,00		
							TOTAL	10,00	
89	Ud.	de restauración de antigua caseta de mantenimiento de la vía férrea incluyendo restitución de cubierta de teja árabe con la misma tipología que las antiguas casetas, reposición de carpintería metálica con rejas, rehabilitación interior y formación de acera perimetral.-							
		Caseta en P.k. Aprox. 13,80 en término de Muro.-	1				1,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 17,12 en término de Gayanes.-	1				1,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 26,50 antigua estación de Lorcha (se mide el doble por su mayor superficie).-	2				2,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 27,50 en término de Lorcha en entrada al Barranc de l'Infern desde Lorcha.-	1				1,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 28,60 en término de Lorcha en el Barranc de l'Infern.-	1				1,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 30,15 y depósito cercano en Barranc de l'Infern dentro del término de Lorcha .-	1				1,00		
		Caseta en P.k. Aprox. 32,10 en Barranc de l'Infern dentro del término de Villalonga.-	2				2,00		
									TOTAL


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
94	Ud.	CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.- hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.- Límites entre términos municipales (4 hitos por límite) con los P.k. siguientes: 3+920, 9+320, 15+420, 18+480, 24+060, 31+620, 41+800, y 43+870. Otras secciones en las que se considera importante poner hitos son: En 4+400 sobre la O.F. sobre el barranco de Mosen Vicent, impidiendo el paso a vehículos a motor al túnel 2 por el lado sur. En 11+400 y en 11+530 impidiendo el paso de vehículos a motor por el viaducto n ° 1. En 32+040 impidiendo el paso de vehículos a motor por el lado sur del viaducto n ° 4. En 35+340 donde de hecho la via actual lleva muchos años cortada por desprendimientos. En 36+120 impidiendo el paso de vehículos a motor por el lado sur del viaducto n ° 5. En 37+600 impidiendo el paso de vehículos a motor por el lado sur del viaducto n ° 6. Nº total secciones con hitos octogonales:	4	8,00		32,00			
			3	1,00		3,00			
			3	2,00		6,00			
			3	1,00		3,00			
			3	1,00		3,00			
			3	1,00		3,00			
			3	1,00		3,00			
				15,00					
							TOTAL 53,00		
95	MI.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cimentación y en su caso perforación de la misma totalmente Obras de fábrica y terraplenes adjuntos: La n ° 1, en el t. m. de Cocentaina s/ Bco de Mosen Vicent. La n ° 2 y 3, en el t. m. de Lorcha s/ lateral del río Serpis en el Barranc de l'Infern. La n ° 4, en el Barranc de l'Infern y t. m. de Villalonga. La n ° 5, en el Barranc de l'Infern y en el t. m. de Villalonga. Las n ° 7 y 8 en Racó del Duc y t. m. de Villalonga. La n ° 9, en el t. m. de Villalonga s/ Barranco de Moratal.	2	28,00		56,00			
			2	52,00		104,00			
			2	24,00		48,00			
			2	30,00		60,00			
			4	68,00		272,00			
			2	110,00		220,00			


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
		Estribos de viaductos (5 viaductos):						
		Viaducto n ° 1 en Muro.	4	14,00			56,00	
		Viaducto n ° 3 en Beniarres.	4	14,00			56,00	
		Viaducto n ° 4 en el Barranc del Infern	2	24,00			48,00	
			2	14,00			28,00	
		Viaducto n ° 5 en el Barranc del Infern	4	14,00			56,00	
		Viaducto n ° 6 en Villalonga	2	28,00			56,00	
			2	12,00			24,00	
		Muros y terraplenes que claramente requieren protección:						
		Terraplén en Pk. 25+200 en t.m. de Lorcha	2	120,00			240,00	
		Muro y media ladera casi vertical de Pk. 27+540 a 27+940. Protección en margen izquierda.-	1	400,00			400,00	
		Terraplén en Pk. 28+130 en t.m. de Lorcha s/ Bco. del Fort, junto a casa de Martín.	2	24,00			48,00	
		Protecciones varias en mg. dcha. (lado río) entre Pk. 28+400 y entrada a túnel n °4.-	1	280,00			280,00	
		Protecciones varias en mg. dcha. (lado río) entre Pk. 31+000 y 32+000.-	1	320,00			320,00	
		Muro y pedraplén a media ladera en mg. dcha. (lado río) entre Pk. 31+400 y 31+760.-	1	280,00			280,00	
		Muro y pedraplén a media ladera en mg. lzda. (lado río) entre Pk. 32+500 y 32+700.-	1	130,00			130,00	
		Pedraplén a media ladera en mg. lzda. (lado río) en Pk. 33+000 antes del túnel n ° 6+D373.-	1	40,00			40,00	
		Pedraplén a media ladera en mg. lzda. (lado río) en Pk. 34+040 antes del túnel n ° 7.-	1	40,00			40,00	
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,40.-	1	20,00			20,00	
		Desprendimiento localizado en P.k. 35,80 con reconstrucción de bajante de piedra y salida de aguas.-	1	16,00			16,00	
		Otros con ubicación sin concretar.-	1	500,00			500,00	
							TOTAL	2.898,00
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica. s/med. Unidad 95	1	2.898,00		1,00	2.898,00	
							TOTAL	2.898,00
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.- Preavisos de zonas de hitos octogonales.- Cruces con caminos rurales existentes.- Cocentaina.- Muro.- Gayanes.- Beniarrés.- Lorcha.-	2 2 3 4 3 3	15,00 6,00 6,00 6,00 6,00 6,00			30,00 12,00 18,00 24,00 18,00 18,00	

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
		Barranc de l'Infern	3	6,00			18,00		
		Villalonga.-	8	6,00			48,00		
		Potries.-	2	6,00			12,00		
		Nº total de cruces de caminos en el itinerario	30,00				30,00		
		Intersecciones con carreteras existentes:							
		1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.-	1,00	12,00			12,00		
		2) P.k. 20,85 con la carretera CV-701 entre Beniarrés y Lorcha.-	1,00	4,00			4,00		
		3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	1,00	8,00			8,00		
		Señalización de preaviso de áreas de descanso:	5,00	2,00			10,00		
		Otros (stop, ceda el paso, etc.):	40,00				40,00		
							TOTAL	302,00	
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.							
		Nº total de cruces de caminos en el itinerario	30,00	2,42	m2/cruce		72,60		
							TOTAL	72,60	
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-							
		Tres cruces con carreteras existentes, salidas de Alcoy, Gandía, Potries y Muro (doble).	8	2,20	m2/cartel		17,60		
							TOTAL	17,60	
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.							
			44				44,00		
							TOTAL	44,00	
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada.							
		Intersecciones con carreteras existentes:							
		1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar.-	8				8,00		
		2) P.k. 20,85 con la carretera CV-701 entre Beniarrés y Lorcha.-	8				8,00		
		3) P.k. 40,20 con la carretera CV-680 entre Villalonga y Potries.-	8				8,00		
							TOTAL	24,00	

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.-							
		Casco urbano de Muro.	1				1,00		
		Casco urbano de Gandia.	2				2,00		
							TOTAL	3,00	
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control.							
		Casco urbano de Alcoy.	4	2,00			8,00		
		Casco urbano de Cocentaina.	3	2,00					
		Casco urbano de Muro.	2	2,00			4,00		
		Casco urbano de Gandia.	4	2,00			8,00		
							TOTAL	20,00	
105	Ud.-	desmontaje, acopio y recolocación incluso nueva cimentación y poste de señal de tráfico o de cartel informativo por unidad de poste.-							
		Estimación (en intersección n º 1) P.k. 7,80 con la carretera CV-703 entre Cocentaina y Alqueria de Aznar).-	1	8,00			8,00		
							TOTAL	8,00	
106	MI.	demolición y reposición de cerramiento existente de mampostería de 2,50 m. de alto.-							
		Beniarrés; zona de trinquete	1	44,00			44,00		
							TOTAL	44,00	
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-							
			1	44,00			44,00		
							TOTAL	44,00	

ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
		III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-						
17	M3	<p>CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES</p> <p>excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.</p> <p>Saneo en fondo de desmontes: Según medición de sec.tipo-8</p>	0,6	2.770,00	4,50	0,25	1.870,00	
							TOTAL	1.870,00
21	ML.	<p>CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES</p> <p>de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.</p> <p>SECCIÓN S-9 (HOR S/ TIER)</p> <p>Hip.- 1 cruce/ 200 m. en el 80% de la long.-</p>	12	2.770,00	m.l.	4,00	48,00	
							TOTAL	48,00
22	Ud.	<p>de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.</p> <p>Según medición de precio n ° 21</p>	12				12,00	
							TOTAL	12,00
23	Ud.	<p>de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.</p> <p>Según medición de precio n ° 21</p>	12				12,00	
							TOTAL	12,00
24	Ud.	<p>de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.</p> <p>SECCIÓN S-2 (APARC.)</p>	1	3.650,00		0,04	146,00	
							TOTAL	146,00

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCI3N DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
		CAP.-3.- VIADUCTOS MET3LICOS							
		CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE F3BRICA Y PASARELAS							
		de excavaci3n en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.							
30	M3	3) T3rmino Municipal de Beniarj6 en el P.K. 45,36 (pasarela)	3	4,00	2,00	0,80	19,20		
		4) T3rmino Municipal de Beniarj6 en el P.K. 44,44 (prolongaci3n la obra de f3brica existente en la CV 680)	1	4,00	5,50	1,00	22,00		
		5) T3rmino Municipal de Gandia en el P.K. 53,32 (pasarela sobre el bco de San Nicol3s)	2	5,00	3,00	2,30	69,00		
							TOTAL	110,20	
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasd3s de obras de f3brica, con material procedente de excavaci3n incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactaci3n.							
		3) T3rmino Municipal de Beniarj6 en el P.K. 45,36 (pasarela)	2	120,00	4,00	4,80	4.608,00		
							TOTAL	4.608,00	
49	MI.	de micropilote de 150 mm. de di3metro con tuber3a de acero de 101,6*9 mm. de clase TM-80 incluso inyecci3n de mortero de cemento							
		3) T3rmino Municipal de Beniarj6 en el P.K. 45,36 (pasarela)	20	12,00			240,00		
							TOTAL	240,00	
50	MI.	de micropilote de 200 mm. de di3metro con tuber3a de acero de 114,3*9 mm. de clase TM-80 incluso inyecci3n de mortero de cemento							
		5) T3rmino Municipal de Gandia en el P.K. 53,32 (pasarela sobre el bco de San Nicol3s)	12	12,00			144,00		
							TOTAL	144,00	
51	M2	de paso superior sobre autov3a o carretera existente a una altura comprendida entre 5 y 6 m. con vanos biapoyados y luces m3ximas de 25 m. parte proporcional de cimentaciones superficiales o encepados, alzados y losas superiores a base de vigas prefabricadas, barandillas y juntas de dilataci3n totalmente terminados.							
		3) T3rmino Municipal de Beniarj6 en el P.K. 45,36 (pasarela)	1	46,00		3,80	174,80		
							TOTAL	174,80	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
58	M2	de puente sobre el barranco de San Nicolás en Gandia, a una altura comprendida de unos 4 m. con un vano biapoyado y luces de unos 38 m. con parte proporcional de cimentaciones tipo encepado sobre micropilotes, alzados y losas superiores a base de vigas prefabricadas, totalmente terminado. 5) Término Municipal de Gandia en el P.K. 53,32 (pasarela sobre el bco de San Nicolás)	1	37,00		3,80	140,60		
							TOTAL	140,60	
60	Ud.	de obra de fábrica existente en la CV-680 en Beniarjó por encima del barranquet y paso inferior peatonal en longitud aproximada de 3,80 m. y en luz de unos 4,50 metros. 4) Término Municipal de Beniarjó en el P.K. 44,44 (prolongación la obra de fábrica existente en la CV 680)	1				1,00		
							TOTAL	1,00	
CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-									
39	M3.	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista similar a los estribos existentes.	1	120,00	1,50	1,65	297,00		
							TOTAL	297,00	
67	MI.	de acequia descubierta en reposición de la existente de hormigón armado con mallazo de dimensiones interiores de 0,50*0,50 m. con paredes de 0,20 m. de espesor incluso parte proporcional de compuertas de hormigón, conexiones demoliciones de las acequias que quedan fuera de servicio, totalmente terminada y en funcionamiento.- Términos municipales de Benifla y Beniarjó entre Potries y el cruce con la A-7.- Desde el cruce con la A-7 hasta el casco urbano de Almoines.- En Término de Almoines desde el P.k. 46,47 a 46,60.-	1	1.100,00			1.100,00		
								520,00	
								130,00	
							TOTAL	2.047,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
		CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-						
		CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-						
75	Ud.	árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.- En áreas de descanso (5 áreas) En bordes de vía verde (estimación ponderada: 5 árboles/km.)	5 5	40,00 10,00			200,00 50,00	
							TOTAL	250,00
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.- En áreas de descanso (5 áreas) En bordes y taludes de vía verde (estimación ponderada: 120 arbustos/km.) Terraplenes de acceso a cruce con autopista A-7 en t.m. de Beniarjô.	5 120 2	200,00 10,00 90,00			1.000,00 1.200,00 180,00	
							TOTAL	2.380,00
77	M2.	de desbroce de taludes y glorietas sembrados a base de adelfas y otros arbustos en carretera existente para dar cabida a la plataforma de la vía verde.- Terraplenes de acceso a cruce con autopista A-7 en t.m. de Beniarjô. Glorieta de P.K. 44,42.- Glorieta de P.K. 46,12.-	2 2 2	120,00 25,00 25,00	9,00 4,00 4,00		2.160,00 200,00 200,00	
							TOTAL	2.560,00
		CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-						
80	M2.	baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura. 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1	8,00		3,00	24,00	
							TOTAL	24,00


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.- 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	18	4,00		0,30	21,60	
							TOTAL	21,60
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos. 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1				1,00	
							TOTAL	1,00
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde. 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	4,00			4,00	
							TOTAL	4,00
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.- 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	4,00			4,00	
							TOTAL	4,00
		CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASSETAS.-						
		CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-						
94	Ud.	hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.- Pasarela de bco. San Nicolás	2	2,00			4,00	
							TOTAL	4,00


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
95	Ml.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cimentación y en su caso perforación de la misma totalmente							
		Terraplenes de acceso a cruce con autopista A-7 en t.m. de Beniarjó.	2	120,00			240,00		
							TOTAL	240,00	
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.							
		s/med. Unidad 95	1	240,00		1,00	240,00		
							TOTAL	240,00	
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-							
		Cruces con caminos rurales existentes.- Beniarjó.-	2	6,00			12,00		
		Intersecciones con carreteras existentes: 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1,00	8,00			8,00		
		Otros (stop, ceda el paso, etc.):	36,00				36,00		
							TOTAL	56,00	
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.							
		Nº total de cruces de caminos en el itinerario	2,00	2,42	m2/cruce		4,84		
							TOTAL	4,84	
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-							
		Dos cruces con carreteras existentes, salidas de Gandía (doble), Playa de Gandía (doble), Almoines.	5	2,20	m2/cartel		11,00		
							TOTAL	11,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	10				10,00		
							TOTAL	10,00	
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada. Intersecciones con carreteras existentes: 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	8				8,00		
							TOTAL	8,00	
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.- Casco urbano de Gandia.	2				2,00		
							TOTAL	2,00	
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control. Casco urbano de Gandia.	4	2,00			8,00		
							TOTAL	8,00	
103	MI.	suministro y colocación de banda de protección a base de listón de madera con bordes redondeados sujeta a postes de barrera metálica doble onda existente.- Terraplenes de acceso a cruce con autopista A-7 en t.m. de Beniarjó.	2	140,00			280,00		
							TOTAL	280,00	
104	Ud.-	de hito cilíndrico flexible con bandas reflectantes de separación entre carretera y via verde en las zonas donde ésta va adosada.- Desde Pk. 44+000 a 45+200 (separación entre hitos de 3 m.) Desde Pk. 45+480 a 46+160. Desde Pk. 45+370 a 46+500.	1 1 1	1.200,00 680,00 130,00	0,33 0,33 0,33		400,00 227,00 43,00		
							TOTAL	670,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
105	Ud.-	desmontaje, acopio y recolocación incluso nueva cimentación y poste de señal de tráfico o de cartel informativo por unidad de poste.- Estimación	1	28,00			28,00	
							TOTAL	28,00
107	Ml.	levantamiento y reposición de valla de cerramiento metálica existente de 2,00 m. de alta de malla de acero con parte proporcional de murete inferior de bloques. Beniarjó: vallados varios	1	160,00			160,00	
							TOTAL	160,00
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	1	10,00			10,00	
							TOTAL	10,00


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS				MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
						IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA			
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES		
17	M3	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado. Saneo en fondo de desmontes: Según medición de sec.tipo-8.-	1	1.480,00	3,50	0,25	1.295,00			
							TOTAL	1.295,00		
20	ML.	CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES de dren en fondo de desmonte bajo cuneta de 0,50*0,50 m. con parte proporcional de gravilla, tubo de drenaje de PVC ranurado de De p.k. C-8,16 a C-8,82 (término municipal de Agres, mg. dcha. en desmonte)	1	660,00			660,00			
							TOTAL	660,00		
21	ML.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada. SECCIÓN S-8 (DTS S/ TIER) Nota.- Se supone un cruce cada 200 m. en el 40% de longitud (desmonte).-	4	1.480,00	m.l.	4,00	16,00			
							TOTAL	16,00		
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada. Según medición de precio n ° 21	4				4,00			
							TOTAL	4,00		
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada. Según medición de precio n ° 21	4				4,00			
							TOTAL	4,00		


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS				MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
						IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo. SECCIÓN S-2 (APARC.)	1	960,00		0,04	38,00		
							TOTAL	38,00	
34	Ud.	CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS de apoyo de neopreno zunchado para estructura metálica de celosía, incluso cajetín de mortero autonivelante de asiento. Viaducto n º 2 en Agres	4				4,00		
							TOTAL	4,00	
35	Kg.	de acero tipo A-52-B en celosías metálicas soldadas de viaductos con pintura epoxi de imprimación antifuego y antioxidante, incluso mano de acabado. Viaducto n º 2 en Agres (cuantía de 125 kg./m2 de celosía)	1	43,60	125,00	4,60	25.070,00		
							TOTAL	25.070,00	
36	M2.	de losa prefabricada de hormigón armado de 30 cm. de espesor con cuantía aproximada de 60 Kg./m3, y pasadores a estructura metálica incluso montaje y sellado de juntas. Viaducto n º 2 en Agres.-	1	43,60		3,80	165,68		
							TOTAL	165,68	
42	ML.	de barandilla metálica galvanizada y pintada, de 110 cm. de altura, con barras verticales con separación de 12 cm. totalmente terminada y colocada sobre puente. Viaducto n º 2 en Agres.-	2	43,60			87,20		
							TOTAL	87,20	
43	ML.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada. Viaducto n º 2 en Agres.-	2			3,80	7,60		
							TOTAL	7,60	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS					MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
							IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA			
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES		
30	M3	CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS								
		de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.								
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)	1	48,00	3,50	4,50	756,00			
		Desagüe del paso inferior.-	1	220,00	1,80	2,60	1.029,60			
		7) Término municipal de Muro en el P.K. 1,72 (paso s/ bco de la Querola)	2	4,00	0,50	0,60	2,40			
							TOTAL	1.788,00		
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactación.								
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)	1	220,00	1,80	1,60	633,60			
		D85								
							TOTAL	633,60		
52	Ml.	de marco de hormigón armado prefabricado de sección interior 3*3 m. dispuesto como paso inferior por debajo de carretera o autovía existente, incluso base de nivelación, relleno filtrante en trasdós con tubo de drenaje y sellado de juntas intermedias, totalmente terminado.								
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)	1	22,00			22,00			
							TOTAL	22,00		
53	Ud.	de boquilla de hormión armado hecha sobre el terreno para marco de 3*3 m. incluso solera que abraza las dos aletas, rastrillo e imposta totalmente terminada.								
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)	2				2,00			
							TOTAL	2,00		
54	Ml.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena,								
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	220,00			220,00			
							TOTAL	220,00		


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENNA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
55	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje longitudinal de hormigón en masa con tubo de diámetro 800 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada. 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1				1,00		
							TOTAL	1,00	
56	ML.	de rejilla de fundición clase C-250 transversal para desagüe de aguas pluviales con parte proporcional de canaleta de hormigón, totalmente acabada y conectada al desagüe. 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	4,00			4,00		
							TOTAL	4,00	
57	Ud.	de pozo de registro de diámetro interior de 1,20 m. para desagüe con altura máxima de 3 metros construido a base de anillos y cono de hormigón armado con tapa circular de 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	5,00			5,00		
							TOTAL	5,00	
59	Ud.	formación de losa superior de 3,50 m. de ancho y unos 2,50 m. de luz sobre estribos existentes en barranco de Querola en Muro. 7) Término municipal de Muro en el P.K. 1,72 (paso s/ bco de la Querola)	1				1,00		
							TOTAL	1,00	
61	Ud.	desvío provisional de tráfico en carretera o calzada de autovía semaforizada, incluida toda la señalización s/normativa vigente para construcción de paso inferior por fases incluso mantenimiento, modificación y retirada de la misma y reposición de firmes. 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)	1				1,00		
							TOTAL	1,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005			
					IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-						
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA				
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES			
30	M3	CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.- de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos. Desprendimiento localizado en P.k. C-6,50.-	1	8,00	2,40	2,90	55,68				
							TOTAL	55,68			
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería. Desprendimiento localizado en P.k. C-6,50.-	1	8,00	2,40	0,60	11,52				
							TOTAL	11,52			
65	M3	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista en seco en reposición de muretes derruidos o como sostenimiento de desprendimientos localizados.- Desprendimiento localizado en P.k. C-6,50.-	1	8,00	2,40	3,20	61,44				
							TOTAL	61,44			
75	Ud.	CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.- CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.- árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-									
							En áreas de descanso (5 áreas)	5	40,00	200,00	
							En bordes de vía verde (estimación ponderada: 5 árboles/km.)	5	10,00	50,00	
TOTAL							250,00				
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-									
							En áreas de descanso (5 áreas)	5	200,00	1.000,00	
							En bordes y taludes de vía verde (estimación ponderada: 120 arbustos/km.)	120	10,00	1.200,00	
TOTAL							2.200,00				


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
80	M2.	CAP.- 8.- INTERSECCIONES.- baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura. 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1	8,00		3,00	24,00		
							TOTAL	24,00	
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.- 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	18	4,00		0,30	21,60		
							TOTAL	21,60	
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos. 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1				1,00		
							TOTAL	1,00	
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde. 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	4,00			4,00		
							TOTAL	4,00	
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.- 6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340). Desagüe del paso inferior.-	1	4,00			4,00		
							TOTAL	4,00	
85	Ud.	CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASETAS.- de juego de mesa y bancos corridos de madera rústica para 8 plazas, incluso cimentación en el terreno, totalmente colocado. Area en estación de Agres P.k. aprox. C-9,40	8				8,00		
							TOTAL	8,00	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005			
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-						
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA			
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES		
86	Ud.	de papelera rústica.-	3				3,00			
		Area en estación de Agres P.k. aprox. C-9,40							TOTAL	3,00
87	Ud.	de contenedor para basuras.-	2				2,00			
		Area en estación de Agres P.k. aprox. C-9,40							TOTAL	2,00
88	Ud.	de estructura de tubos de acero galvanizado para aparcamiento de 6 bicicletas, incluso cimentación, totalmente colocada.-	2				2,00			
		Area en estación de Agres P.k. aprox. C-9,40							TOTAL	2,00
89	Ud.	de restauración de antigua caseta de mantenimiento de la vía férrea incluyendo restitución de cubierta de teja árabe con la misma tipología que las antiguas casetas, reposición de carpintería metálica con rejas, rehabilitación interior y formación de acera perimetral.-	1				1,00			
		Caseta de mantenimiento de vía en P.k. aprox. C-3,80.-								
		Caseta en P.k. Aprox. C-9,40 antigua estación de Agres (se mide como cuatro unidades por su mayor superficie y las dos plantas de que consta).-					4			4,00
									TOTAL	5,00
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1				1,00			
		6) Término Municipal de Muro en el P.K. 1,24 (paso inferior de 3*3 m. bajo CN-340)							TOTAL	1,00


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES		SEPTIEMBRE 2005	
					IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA	
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES
94	Ud.	CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-						
		hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.-						
		Límite entre el término municipal de Muro: 5+120.	1	4,00			4,00	
		Viaducto n º 2.-	1	2,00			2,00	
							TOTAL	6,00
95	ML.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cimentación y en su caso perforación de la misma totalmente						
		Terraplenes de acceso al viaducto n º 2.	3	38,00			114,00	
								TOTAL
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.						
		s/med. Unidad 95	1	114,00		1,00	114,00	
								TOTAL
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-						
		Cruces con caminos rurales existentes.-						
		Muro	2	6,00			12,00	
		Agres	7	6,00				
		Intersecciones con carreteras existentes: 4) P.k. 46,12 con la carretera CV-680 en Almoines.-	1,00	8,00			8,00	
Otros (stop, ceda el paso, etc.):	16,00				16,00			
							TOTAL	36,00
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.						
		Nº total de cruces de caminos en el itinerario	36,00	2,42	m2/cruce		87,12	
								TOTAL


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS			MEDICIONES GENERALES			SEPTIEMBRE 2005	
					IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO- ESTACIÓN DE AGRES.-				
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	NUM. PARTES	DIMENSIONES			UNIDADES DE OBRA		
				LONGITUD	ESPESOR	ALTURA	PARCIALES	TOTALES	
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.- Muro de Alcoy, autovía CN-340, y estación de Agrés	6	2,20	m2/cartel		13,20		
							TOTAL	13,20	
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	10				10,00		
							TOTAL	10,00	
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	1	10,00			10,00		
							TOTAL	10,00	


3.3.) CUADRO DE PRECIOS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		SEPTIEMBRE 2005
				CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	
CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES				
1	M2	demolición de acera tipo baldosa hidráulica incluso la capa de base de mortero y transporte de productos demolidos a vertedero.	7,44	
2	ML.	demolición de bordillo incluso la cimentación de hormigón y transporte de productos demolidos a vertedero.	5,85	
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	
4	ML.	de despeje y desbroce de banda lateral de plataforma de la vía incluso transporte de productos de desecho a vertedero.	0,28	
5	ML.	formación de cuneta en fondo de desmonte con parte proporcional de transporte de productos sobrantes a vertedero y refino de taludes.	4,20	
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA-25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	
7	ML.	reposición de bordillo de sección aproximada 12*25 cm., prefabricado de hormigón incluso cimienta, vados, y rejuntado totalmente terminado	22,05	
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	6,60	
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena sílicea previa limpieza de superficie.	6,20	
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	5,80	
12	ML.	prefabricado de hormigón poroso de diámetro 200 mm. y de 0,40*0,40 m. para drenaje, incluso excavación en zanja.	20,30	
13	M2	de slurry color térreo aplicado en dos capas con una dotación de 4 Kg./m2/capa totalmente acabado con parte proporcional de limpieza y rellenado de grietas.	8,20	
14	M2	de simple tratamiento superficial (S.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	3,90	
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	6,80	
16	M2	de membrana antifisuras formada por geotextil no tejido de fibras de polipropileno "entrelazado" e impregnado con betún modificado con elastómeros en cantidad de 0,80 a 1 Kg./m2 con parte proporcional de sellado de grietas.-	2,32	
17	M3	excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.	5,60	


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		SEPTIEMBRE 2005
				CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	
		CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES		
20	MI.	de dren en fondo de desmonte bajo cuneta de 0,50*0,50 m. con parte proporcional de gravilla, tubo de drenaje de PVC ranurado de 160 mm., envuelto todo ello por geotextil con densidad no menor de 150 gr/m2, incluso excavación y refino posterior con tierras.	18,20	
21	MI.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	126,10	
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	158,50	
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.	142,40	

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		SEPTIEMBRE 2005
				CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	
CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS				
30	M3	de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	
31	P.A.	transporte de equipo de micropilotes a la obra incluso parte proporcional de transportes intermedios a lo largo de la misma.	7.200,00	
32	MI.	micropilote en sondeo de pila o estribo de sillería de viaducto existente con diámetro de 75 mm., incluso armadura de acero tubular e inyección de lechada de cemento, totalmente terminado.-	58,20	
33	Tn.	de inyección con lechada de cemento de perforación incluso eventuales huecos existentes.	205,00	
34	Ud.	de apoyo de neopreno zunchado para estructura metálica de celosía, incluso cajetín de mortero autonivelante de asiento.	84,30	
35	Kg.	de acero tipo A-52-B en celosías metálicas soldadas de viaductos con pintura epoxi de imprimación antifuego y antioxidante, incluso mano de acabado.	2,32	
36	M2.	de losa prefabricada de hormigón armado de 30 cm. de espesor con cuantía aproximada de 60 Kg./m3, y pasadores a estructura metálica incluso montaje y sellado de juntas.	85,64	
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.	58,20	
38	M2.	de reposición de sillar de similares características a los existentes perfectamente unido a los estribos o pilas de los viaductos existentes	112,60	
39	M3.	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista similar a los estribos existentes.	58,00	
40	M3.	de cimbra en formación de arco.-	21,60	
41	M2.	de encofrado y desencofrado de arco para apertura de arco lateral en puente.	40,80	
42	MI.	de barandilla metálica galvanizada y pintada, de 110 cm. de altura, con barras verticales con separación de 12 cm. totalmente terminada y colocada sobre puente.	78,00	
43	MI.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada.	130,00	
44	P.A.	acondicionamiento de accesos y vallado a parcelas de naranjos situadas en el estribo n ° 1 del viaducto n ° 6 en Villalonga.-	1.840,00	

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS	SEPTIEMBRE 2005
			CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)
		CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS	
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactación.	8,20
48	M3	de protección de base de relleno mediante escollera colocada.	31,40
49	ML.	de micropilote de 150 mm. de diámetro con tubería de acero de 101,6*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento	98,20
50	ML.	de micropilote de 200 mm. de diámetro con tubería de acero de 114,3*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento	114,20
51	M2	de paso superior sobre autovía o carretera existente a una altura comprendida entre 5 y 6 m. con vanos biapoyados y luces máximas de 25 m. parte proporcional de cimentaciones superficiales o encepados, alzados y losas superiores a base de vigas prefabricadas, barandillas y juntas de dilatación totalmente terminados.	780,00
52	ML.	de marco de hormigón armado prefabricado de sección interior 3*3 m. dispuesto como paso inferior por debajo de carretera o autovía existente, incluso base de nivelación, relleno filtrante en trasdós con tubo de drenaje y sellado de juntas intermedias, totalmente terminado.	1.261,00
53	Ud.	de boquilla de hormigón armado hecha sobre el terreno para marco de 3*3 m. incluso solera que abraza las dos aletas, rastrillo e imposta totalmente terminada.	4.724,60
54	ML.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50
55	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje longitudinal de hormigón en masa con tubo de diámetro 800 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	291,00
56	ML.	de rejilla de fundición clase C-250 transversal para desagüe de aguas pluviales con parte proporcional de canaleta de hormigón, totalmente acabada y conectada al desagüe.	104,00
57	Ud.	de pozo de registro de diámetro interior de 1,20 m. para desagüe con altura máxima de 3 metros construido a base de anillos y cono de hormigón armado con tapa circular de fundición y pates, totalmente terminado.	740,00
58	M2	de puente sobre el barranco de San Nicolás en Gandia, a una altura comprendida de unos 4 m. con un vano biapoyado y luces de unos 38 m. con parte proporcional de cimentaciones tipo encepado sobre micropilotes, alzados y losas superiores a base de vigas prefabricadas, totalmente terminado.	890,00
59	Ud.	formación de losa superior de 3,50 m. de ancho y unos 2,50 m. de luz sobre estribos existentes en barranco de Querola en Muro.	1.120,00
60	Ud.	de obra de fábrica existente en la CV-680 en Beniarjó por encima del barranquet y paso inferior peatonal en longitud aproximada de 3,80 m. y en luz de unos 4,50 metros.	10.800,00
61	Ud.	desvío provisional de tráfico en carretera o calzada de autovía semaforizada, incluida toda la señalización s/normativa vigente para construcción de paso inferior por fases incluso mantenimiento, modificación y retirada de la misma y reposición de firmes.	7.800,00
62	ML.	restauración de barandilla en puente sobre el barranco del Sinc incluso colocación de malla tupida metálica y levantamiento de banqueta de ferrocarril.-	51,80

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS	SEPTIEMBRE 2005
			CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)
		CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-	
65	M3	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista en seco en reposición de muretes derruidos o como sostenimiento de desprendimientos localizados.-	64,00
66	M3	de relleno localizado con material filtrante en trasdós de obras de fábrica.-	14,70
67	MI.	de acequia descubierta en reposición de la existente de hormigón armado con mallazo de dimensiones interiores de 0,50*0,50 m. con paredes de 0,20 m. de espesor incluso parte proporcional de compuertas de hormigón, conexiones demoliciones de las acequias que quedan fuera de servicio, totalmente terminada y en funcionamiento.-	94,20
		CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-	
70	MI.	instalación de alumbrado en interior de túnel con puntos de luz con potencia de 70 w., instalados en la clave y con reja de protección antivandálica, cada 20 metros, centro de mando con dos circuitos, protección diferencial y automática, conexionado, pulsadores manuales empotrados en el terreno cada 40 metros, célula fotoeléctrica de detección de movimiento cada 100 metros, con conductores de cobre y línea de tierra.-	44,21
71	Ud.	de equipo de generación eléctrica para túnel formado por placas solares con capacidad de generación para 1 kw. y 7 horas/día de encendido, incluso parte proporcional de baterías, reguladores, instalación y vallado.-	18.520,00
72	MI.	de excavación en mina de galería de 1,20*1,20 m. sin revestimiento desde túnel existente para mayor iluminación del mismo.	78,84
		CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-	
75	Ud.	árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	46,20
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	2,60
77	M2.	de desbroce de taludes y glorietas sembrados a base de adelfas y otros arbustos en carretera existente para dar cabida a la plataforma de la vía verde.-	0,46


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS		SEPTIEMBRE 2005
				CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	
		CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-		
80	M2.	baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.	30,60	
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-	24,20	
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde.	1.570,00	
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.-	53,48	
		CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASETAS		
85	Ud.	de juego de mesa y bancos corridos de madera rústica para 8 plazas, incluso cimentación en el terreno, totalmente colocado.	220,00	
86	Ud.	de papelera rústica.-	90,00	
87	Ud.	de contenedor para basuras.-	340,00	
88	Ud.	de estructura de tubos de acero galvanizado para aparcamiento de 6 bicicletas, incluso cimentación, totalmente colocada.-	148,00	
89	Ud.	de restauración de antigua caseta de mantenimiento de la vía férrea incluyendo restitución de cubierta de teja árabe con la misma tipología que las antiguas casetas, reposición de carpintería metálica con rejas, rehabilitación interior y formación de acera perimetral.-	18.400,00	

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS	SEPTIEMBRE 2005
			CUADRO DE PRECIOS
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)
94	Ud.	CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.- hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.-	108,70
95	ML.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cimentación y en su caso perforación de la misma totalmente colocada.	30,60
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.	4,10
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	43,20
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-	72,30
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	43,70
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada.	75,60
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.-	280,40
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control.	1.756,40
103	ML.	suministro y colocación de banda de protección a base de listón de madera con bordes redondeados sujeta a postes de barrera metálica doble onda existente.-	12,80
104	Ud.-	de hito cilíndrico flexible con bandas reflectantes de separación entre carretera y vía verde en las zonas donde ésta va adosada.-	32,40
105	Ud.-	desmontaje, acopio y recolocación incluso nueva cimentación y poste de señal de tráfico o de cartel informativo por unidad de poste.-	48,80
106	ML.	demolición y reposición de cerramiento existente de mampostería de 2,50 m. de alto.-	180,20
107	ML.	levantamiento y reposición de valla de cerramiento metálica existente de 2,00 m. de alta de malla de acero con parte proporcional de murete inferior de bloques.	57,80
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	2.400,00


3.4.) PRESUPUESTOS

**3.4.1. PRESUPUESTOS
PARCIALES DE LAS SECCIONES
TIPO DE PLATAFORMA DE VÍA
VERDE**


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº1.- SECCIÓN S-1 (ACERA).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
1	M2	demolición de acera tipo baldosa hidráulica incluso la capa de base de mortero y transporte de productos demolidos a vertedero.	7,44	2,5	18,60
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	1	14,05
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena sílicea previa limpieza de superficie.	6,2	2,5	15,50
				SUMA	48,15


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº2.- SECCIÓN S-2 (APARC.).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
2	MI.	demolición de bordillo incluso la cimentación de hormigón y transporte de productos demolidos a vertedero.	5,85	1,00	5,85
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	2,50	35,13
7	MI.	reposición de bordillo de sección aproximada 12*25 cm., prefabricado de hormigón incluso cimientto, vados, y rejuntado totalmente terminado	22,05	1,00	22,05
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi texturizada con arena sílicea previa limpieza de superficie.	6,20	2,50	15,50
				SUMA	78,53


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº3.- SECCIÓN S-3 (CRUCES).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	0,35	5,30	1,86
				SUMA	1,86


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº4.- SECCIÓN S-4 (SUELOS EN ZONAS URBANAS) .		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	4,75	1,66
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	2,50	35,13
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	6,60	1,74	11,48
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	0,71	14,04
10	M2	revestimiento mediante resina epoxi	6,20	2,50	15,50
				SUMA	77,81


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
				PRESUPUESTO PARCIAL Nº5.- SECCIÓN S-5 (TÚNEL).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES	
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	3,85	1,35	
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	3,45	48,47	
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	0,86	17,05	
12	ML	prefabricado de hormigón poroso de diámetro 200 mm. y de 0,40*0,40 m. para drenaje, incluso excavación en zanja.	20,30	1,00	20,30	
				SUMA	87,17	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº6.- SECCIÓN S-6 (S/ AGLOMERADO EXISTENTE).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
13	M2	de slurry color térreo aplicado en dos capas con una dotación de 4 Kg./m2/capa totalmente acabado con parte proporcional de limpieza y rellenado de grietas.	8,20	3,75	30,75
				SUMA	30,75


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº7.- SECCIÓN S-7 (S.T. SOBRE D.T.S.).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
14	M2	de simple tratamiento superficial (S.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	3,90	3,75	14,63
				SUMA	14,63


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº8.- SECCIÓN S-8 (DTS SOBRE TIERRA).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	5,30	1,86
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido,	6,60	1,96	12,94
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	0,58	11,47
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	6,80	3,50	23,80
				SUMA	50,07


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº8 BIS.- SECC S-8 BIS (DTS SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	3,80	1,33
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte,	19,77	0,37	7,22
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	6,80	3,50	23,80
				SUMA	32,35


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS

		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
				PRESUPUESTO PARCIAL Nº9.- SECCIÓN S-9 (HOR SOBR TIER).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES	
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	5,75	2,01	
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	3,60	50,58	
8	M3	de suelo seleccionado procedente de préstamo incluso excavación, transporte, extendido, refino, riego y compactado.	6,60	1,55	10,20	
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	0,85	16,80	
				SUMA	79,59	


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº9 BIS.- SECC S-9 BIS (HORMIGÓN SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
3	M2	de refino, escarificado y compactación de fondo de explanación.	0,35	4,55	1,59
6	M2	de pavimentado con capa de hormigón tipo HA 25 de 15 cm. de espesor con mallazo	14,05	3,60	50,58
9	M3	de formación de capa de base granular con zahorra artificial incluso transporte, extendido, refino, riego y compactado.	19,77	0,40	7,96
				SUMA	60,13


ANTEPROYECTO: CONSTRUCCION DE LA VIA VERDE DEL SERPIS


		ESTUDIO DE VIABILIDAD: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y		HOJA Nº 1 DE 1
			PRESUPUESTO PARCIAL Nº10.- SECCIÓN S-10 (DTS SOBRE FISURADA).		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
15	M2	de doble tratamiento superficial (D.T.S.) con árido 3-6 mm. y ligante sintético color térreo a razón de 6 Kg./m2, incluso sellado de grietas.	6,80	3,50	23,80
16	M2	de membrana antifisuras formada por geotextil no tejido de fibras de polipropileno	2,32	3,50	8,12
				SUMA	31,92


3.4.2.PRESUPUESTO GENERAL DE LAS OBRAS SEPARADOS POR ITINERARIOS


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005
				I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES	
		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES				
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº1.- SECCIÓN S-1 (ACERA).	48,15	1.050,00	50.557,50	
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº2.- SECCIÓN S-2 (APARC.).	78,53	220,00	17.276,60	
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº3.- SECCIÓN S-3 (CRUCES).	1,86	70,00	130,20	
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº4.- SECCIÓN S-4 (SUELOS EN ZONAS URBANAS) .	77,81	360,00	28.011,60	
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº5.- SECCIÓN S-5 (TÚNEL).	87,17	370,00	32.252,90	
17	M3	excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.	5,60	1.295,00	7.252,00	
					SUBTOTAL	135.480,80
		CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES				
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.	142,40	11,00	1.566,40	
					SUBTOTAL	1.566,40
		CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS				
		CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS				
43	MI.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada.	130,00	7,00	910,00	
62	MI.	restauración de barandilla en puente sobre el barranco del Sinc incluso colocación de malla tupida metálica y levantamiento de banqueta de ferrocarril.-	51,80	68,00	3.522,40	
					SUBTOTAL	4.432,40


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.- CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-			
70	MI.	instalación de alumbrado en interior de túnel con puntos de luz con potencia de 70 w., instalados en la clave y con reja de protección antivandálica, cada 20 metros, centro de mando con dos circuitos, protección diferencial y automática, conexionado, puls	44,21	370,00	16.357,70
				SUBTOTAL	16.357,70
		CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-			
75	Ud.	árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	46,20	10,00	462,00
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	2,60	1.200,00	3.120,00
				SUBTOTAL	3.582,00
		CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-			
80	M2.	baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.	30,60	48,00	1.468,80
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-	24,20	43,20	1.045,44
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	1,00	1.600,00
				SUBTOTAL	4.114,24


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-			
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	43,20	26,00	1.123,20
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	5,80	19,36	112,29
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-	72,30	8,80	636,24
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	43,70	3,00	131,10
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada.	75,60	8,00	604,80
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.-	280,40	2,00	560,80
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control.	1.756,40	8,00	14.051,20
				SUBTOTAL	17.219,63
		CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.-			
108	Km.-	seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	2.300,00	3,00	6.900,00
				SUBTOTAL	6.900,00
				TOTAL	189.653,17


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES			
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº1.- SECCIÓN S-1 (ACERA).	48,15	340,00	16.371,00
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº2.- SECCIÓN S-2 (APARC.).	78,53	6.020,00	472.750,60
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº3.- SECCIÓN S-3 (CRUCES).	1,86	380,00	706,80
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº4.- SECCIÓN S-4 (SUELOS EN ZONAS URBANAS) .	77,81	1.320,00	102.709,20
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº5.- SECCIÓN S-5 (TÚNEL).	87,17	730,00	63.634,10
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº6.- SECCIÓN S-6 (S/ AGLOMERADO EXISTENTE).	30,75	6.110,00	187.882,50
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº7.- SECCIÓN S-7 (S.T. SOBRE D.T.S.).	14,63	5.140,00	75.198,20
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº8.- SECCIÓN S-8 (DTS SOBRE TIERRA).	50,07	3.910,00	195.773,70
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº8 BIS.- SECC S-8 BIS (DTS SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .	32,35	3.850,00	124.547,50
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº9.- SECCIÓN S-9 (HOR SOBR TIER).	79,59	13.540,00	1.077.648,60
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº9 BIS.- SECC S-9 BIS (HORMIGÓN SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .	60,13	610,00	36.679,30
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL Nº10.- SECCIÓN S-10 (DTS SOBRE FISURADA).	31,92	1.400,00	44.688,00
17	M3	excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.	5,60	11.779,00	65.962,40
				SUBTOTAL	2.464.551,90


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES					
20	MI.	de dren en fondo de desmonte bajo cuneta de 0,50*0,50 m. con parte proporcional de gravilla, tubo de drenaje de PVC ranurado de 160 mm., envuelto todo ello por geotextil con densidad no menor de 150 gr/m2, incluso excavación y refino posterior con tierras	18,20	1.256,00	22.859,20
21	MI.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	112,00	9.016,00
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	126,10	28,00	3.530,80
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	158,50	28,00	4.438,00
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.	142,40	241,00	34.318,40
				SUBTOTAL	74.162,40


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTE
30	M3	CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	57,60	552,96
31	P.A.	transporte de equipo de micropilotes a la obra incluso parte proporcional de transportes intermedios a lo largo de la misma.	7.200,00	1,00	7.200,00
32	ML.	micropilote en sondeo de pila o estribo de sillería de viaducto existente con diámetro de 75 mm., incluso armadura de acero tubular e inyección de lechada de cemento, totalmente terminado.-	58,20	72,00	4.190,40
33	Tn.	de inyección con lechada de cemento de perforación incluso eventuales huecos existentes.	205,00	6,00	1.230,00
34	Ud.	de apoyo de neopreno zunchado para estructura metálica de celosía, incluso cajetín de mortero autonivelante de asiento.	84,30	28,00	2.360,40
35	Kg.	de acero tipo A-52-B en celosías metálicas soldadas de viaductos con pintura epoxi de imprimación antifuego y antioxidante, incluso mano de acabado.	2,32	120.236,25	278.948,10
36	M2.	de losa prefabricada de hormigón armado de 30 cm. de espesor con cuantía aproximada de 60 Kg./m3, y pasadores a estructura metálica incluso montaje y sellado de juntas.	85,64	1.052,60	90.144,66
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.	58,20	57,60	3.352,32
38	M2.	de reposición de sillar de similares características a los existentes perfectamente unido a los estribos o pilas de los viaductos existentes	112,60	65,14	7.334,74
39	M3.	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista similar a los estribos existentes.	58,00	120,31	6.978,11
40	M3.	de cimbra en formación de arco.-	21,60	52,85	1.141,51
41	M2.	de encofrado y desencofrado de arco para apertura de arco lateral en puente.	40,80	47,12	1.922,65
42	ML.	de barandilla metálica galvanizada y pintada, de 110 cm. de altura, con barras verticales con separación de 12 cm. totalmente terminada y colocada sobre puente.	78,00	554,00	43.212,00
43	ML.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada.	130,00	53,20	6.916,00
44	P.A.	acondicionamiento de accesos y vallado a parcelas de naranjos situadas en el estribo n ° 1 del viaducto n ° 6 en Villalonga.-	1.840,00	1,00	1.840,00
				SUBTOTAL	457.323,85


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS					
30	M3	de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	239,40	2.298,24
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio,	8,20	1.041,00	8.536,20
48	M3	de protección de base de relleno mediante escollera colocada.	31,40	210,00	6.594,00
31	P.A.	transporte de equipo de micropilotes a la obra incluso parte proporcional de transportes intermedios a lo largo de la misma.	7.200,00	1,00	7.200,00
49	ML.	de micropilote de 150 mm. de diámetro con tubería de acero de 101,6*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento	98,20	48,00	4.713,60
51	M2	de paso superior sobre autovía o carretera existente a una altura comprendida entre 5 y 6 m. con vanos biapoyados y luces máximas de 25 m. parte proporcional de cimentaciones superficiales o encepados, alzados y losas superiores a base de vigas prefabrica	780,00	91,20	71.136,00
52	ML.	de marco de hormigón armado prefabricado de sección interior 3*3 m. dispuesto como paso inferior por debajo de carretera o autovía existente, incluso base de nivelación, relleno filtrante en trasdós con tubo de drenaje y sellado de juntas intermedias, tot	1.261,00	12,00	15.132,00
53	Ud.	de boquilla de hormión armado hecha sobre el terreno para marco de 3*3 m. incluso solera que abraza las dos aletas, rastrillo e imposta totalmente terminada.	4.724,60	2,00	9.449,20
61	Ud.	desvío provisional de tráfico en carretera o calzada de autovía semaforizada, incluida toda la señalización s/normativa vigente para construcción de paso inferior por fases incluso mantenimiento, modificación y retirada de la misma y reposición de firmes.	7.800,00	1,00	7.800,00
				SUBTOTAL	132.859,24


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005
			II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-			
30	M3	de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	1.163,04	11.165,18
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.	58,20	377,76	21.985,63
65	M3	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista en seco en reposición de muretes derruidos o como sostenimiento de desprendimientos localizados.-	64,00	851,44	54.492,16
54	MI.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	8,00	644,00
				SUBTOTAL	88.286,97
		CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-			
70	MI.	instalación de alumbrado en interior de túnel con puntos de luz con potencia de 70 w., instalados en la clave y con reja de protección antivandálica, cada 20 metros, centro de mando con dos circuitos, protección diferencial y automática, conexionado, puls	44,21	500,00	22.105,00
71	Ud.	de equipo de generación eléctrica para túnel formado por placas solares con capacidad de generación para 1 kw. y 7 horas/día de encendido, incluso parte proporcional de baterías, reguladores, instalación y vallado.-	18.520,00	2,00	37.040,00
72	MI.	de excavación en mina de galería de 1,20*1,20 m. sin revestimiento desde túnel existente para mayor iluminación del mismo.	78,84	150,00	11.826,00
				SUBTOTAL	70.971,00
		CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-			
75	Ud.	árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	46,20	640,00	29.568,00
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	2,60	6.280,00	16.328,00
				SUBTOTAL	45.896,00


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
		II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-					
80	M2.	baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.	30,60	60,00	1.836,00
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-	24,20	54,00	1.306,80
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	2,00	3.200,00
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde.	1.570,00	1,00	1.570,00
54	ML.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	40,00	3.220,00
57	Ud.	de pozo de registro de diámetro interior de 1,20 m. para desagüe con altura máxima de 3 metros construido a base de anillos y cono de hormigón armado con tapa circular de fundición y pates, totalmente terminado.	740,00	2,00	1.480,00
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.-	53,48	104,00	5.561,92
				SUBTOTAL	18.174,72
CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASETAS.-					
85	Ud.	de juego de mesa y bancos corridos de madera rústica para 8 plazas, incluso cimentación en el terreno, totalmente colocado.	40,00	220,00	8.800,00
86	Ud.	de papelera rústica.-	15,00	90,00	1.350,00
87	Ud.	de contenedor para basuras.-	10,00	340,00	3.400,00
88	Ud.	de estructura de tubos de acero galvanizado para aparcamiento de 6 bicicletas, incluso cimentación, totalmente colocada.-	10,00	148,00	1.480,00
89	Ud.	de restauración de antigua caseta de mantenimiento de la vía férrea incluyendo restitución de cubierta de teja árabe con la misma tipología que las antiguas casetas, reposición de carpintería metálica con rejas, rehabilitación interior y formación de acer	9,00	18.400,00	165.600,00
				SUBTOTAL	180.630,00


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005
				II.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES	
		CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-				
94	Ud.	hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.-	108,70	53,00	5.761,10	
95	Ml.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cime	30,60	2.898,00	88.678,80	
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.	4,10	2.898,00	11.881,80	
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	43,20	302,00	13.046,40	
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	5,80	72,60	421,08	
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-	72,30	17,60	1.272,48	
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	43,70	44,00	1.922,80	
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada.	75,60	24,00	1.814,40	
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.-	280,40	3,00	841,20	
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control.	1.756,40	20,00	35.128,00	
105	Ud.-	desmontaje, acopio y recolocación incluso nueva cimentación y poste de señal de tráfico o de cartel informativo por unidad de poste.-	48,80	8,00	390,40	
				SUBTOTAL	161.158,46	
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	2.300,00	44,00	101.200,00	
				SUBTOTAL	101.200,00	
				TOTAL	3.795.214,54	


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY- GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTE
		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES			
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°2.- SECCIÓN S-2 (APARC.).	78,53	3.650,00	286.634,50
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°4.- SECCIÓN S-4 (SUELOS EN ZONAS URBANAS) .	77,81	510,00	39.683,10
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°6.- SECCIÓN S-6 (S/ AGLOMERADO EXISTENTE).	30,75	600,00	18.450,00
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°9.- SECCIÓN S-9 (HOR SOBR TIER).	79,59	2.770,00	220.464,30
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°9 BIS.- SECC S-9 BIS (HORMIGÓN SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .	60,13	330,00	19.842,90
17	M3	excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.	5,60	1.870,00	10.472,00
				SUBTOTAL	595.546,80
		CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES			
21	MI.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	48,00	3.864,00
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	126,10	12,00	1.513,20
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	158,50	12,00	1.902,00
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.	142,40	146,00	20.790,40
				SUBTOTAL	28.069,60


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005	
				III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY- GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.			
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES		
		CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS					
		CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS					
30	M3	de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	110,20	1.057,92		
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactación.	8,20	4.608,00	37.785,60		
49	MI.	de micropilote de 150 mm. de diámetro con tubería de acero de 101,6*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento	98,20	240,00	23.568,00		
50	MI.	de micropilote de 200 mm. de diámetro con tubería de acero de 114,3*9 mm. de clase TM-80 incluso inyección de mortero de cemento	114,20	144,00	16.444,80		
51	M2	de paso superior sobre autovía o carretera existente a una altura comprendida entre 5 y 6 m. con vanos biapoyados y luces máximas de 25 m. parte proporcional de cimentaciones superficiales o encepados, alzados y losas superiores a base de vigas prefabrica	780,00	174,80	136.344,00		
58	M2	de puente sobre el barranco de San Nicolás en Gandia, a una altura comprendida de unos 4 m. con un vano biapoyado y luces de unos 38 m. con parte proporcional de cimentaciones tipo encepado sobre micropilotes, alzados y losas superiores a base de vigas p	890,00	140,60	125.134,00		
60	Ud.	de obra de fábrica existente en la CV-680 en Beniarjé por encima del barranquet y paso inferior peatonal en longitud aproximada de 3,80 m. y en luz de unos 4,50 metros.	10.800,00	1,00	10.800,00		
					SUBTOTAL		351.134,32


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005
				III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY- GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES	
		CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-				
39	M3.	de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista similar a los estribos existentes.	58,00	297,00	17.226,00	
67	MI.	de acequia descubierta en reposición de la existente de hormigón armado con mallazo de dimensiones interiores de 0,50*0,50 m. con paredes de 0,20 m. de espesor incluso parte proporcional de compuertas de hormigón, conexiones demoliciones de las acequias	94,20	2.047,00	192.827,40	
				SUBTOTAL	210.053,40	
		CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-				
		CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-				
75	Ud.	árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	46,20	250,00	11.550,00	
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	2,60	2.380,00	6.188,00	
77	M2.	de desbroce de taludes y glorietas sembrados a base de adelfas y otros arbustos en carretera existente para dar cabida a la plataforma de la vía verde.-	0,46	2.560,00	1.177,60	
				SUBTOTAL	18.915,60	


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
80	M2.	CAP.- 8.- INTERSECCIONES.- baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.	30,60	24,00	734,40
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-	24,20	21,60	522,72
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	1,00	1.600,00
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde.	1.570,00	4,00	6.280,00
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.-	53,48	4,00	213,92
				SUBTOTAL	9.351,04
		CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASETAS.-			


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-	PRESUPUESTO.-		SEPTIEMBRE 2005
			III.- ITINERARIO PRINCIPAL ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.		
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
94	Ud.	CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.- hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.-	108,70	4,00	434,80
95	MI.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cime	30,60	240,00	7.344,00
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.	4,10	240,00	984,00
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	43,20	56,00	2.419,20
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	5,80	4,84	28,07
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-	72,30	11,00	795,30
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica rotulada, incluso cimentación totalmente colocado.	43,70	10,00	437,00
100	Ud.	de señal de circulación de acero galvanizado incluso poste circular o triangular en carreteras existentes en zona de cruces con vía verde, totalmente colocada.	75,60	8,00	604,80
101	Ud.	de semáforo para carril-bici acoplado a cruce semafórico ya existente y en funcionamiento, aprovechando también los báculos existentes.-	280,40	2,00	560,80
102	Ud.	de juego de semáforo de precaución en intermitente amarillo incluso báculo, arqueta y acometida desde canalización existente y armario de control.	1.756,40	8,00	14.051,20
103	MI.	suministro y colocación de banda de protección a base de listón de madera con bordes redondeados sujeta a postes de barrera metálica doble onda existente.-	12,80	280,00	3.584,00
104	Ud.-	de hito cilíndrico flexible con bandas reflectantes de separación entre carretera y vía verde en las zonas donde ésta va adosada.-	32,40	670,00	21.708,00
105	Ud.-	desmontaje, acopio y recolocación incluso nueva cimentación y poste de señal de tráfico o de cartel informativo por unidad de poste.-	48,80	28,00	1.366,40
107	MI.	levantamiento y reposición de valla de cerramiento metálica existente de 2,00 m. de alta de malla de acero con parte proporcional de murete inferior de bloques.	57,80	160,00	9.248,00
				SUBTOTAL	63.565,57
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	2.300,00	10,00	23.000,00
				SUBTOTAL	23.000,00
				TOTAL	1.299.636,33

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTE
		CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES			
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°1.- SECCIÓN S-1 (ACERA).	48,15	1.890,00	91.003,50
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°2.- SECCIÓN S-2 (APARC.).	78,53	960,00	75.388,80
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°6.- SECCIÓN S-6 (S/ AGLOMERADO EXISTENTE).	30,75	770,00	23.677,50
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°7.- SECCIÓN S-7 (S.T. SOBRE D.T.S.).	14,63	790,00	11.557,70
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°8.- SECCIÓN S-8 (DTS SOBRE TIERRA).	50,07	1.480,00	74.103,60
	MI.	PRESUPUESTO PARCIAL N°8 BIS.- SECC S-8 BIS (DTS SOBRE ZAHORRA ARTIFICIAL) .	32,35	3.430,00	110.960,50
17	M3	excavación en saneo sobre plataforma existente incluso refino y transporte a lugar de empleo o vertedero autorizado.	5,60	1.295,00	7.252,00
				SUBTOTAL	393.943,60
		CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES			
20	MI.	de dren en fondo de desmonte bajo cuneta de 0,50*0,50 m. con parte proporcional de gravilla, tubo de drenaje de PVC ranurado de 160 mm., envuelto todo ello por geotextil con densidad no menor de 150 gr/m2, incluso excavación y refino posterior con tierras	18,20	660,00	12.012,00
21	MI.	de conducción de drenaje transversal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 600 mm. clase "D" en , incluso excavación, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	16,00	1.288,00
22	Ud.	de arqueta de entrada para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm., incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	126,10	4,00	504,40
23	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje superficial transversal de hormigón en masa con tubo de diámetro 600 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	158,50	4,00	634,00
24	Ud.	de sellado de imbornal existente y reposición del mismo aprovechando la misma conducción a pozo de registro en zona urbana junto al nuevo bordillo.	142,40	38,00	5.411,20
				SUBTOTAL	19.849,60

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS					
34	Ud.	de apoyo de neopreno zunchado para estructura metálica de celosía, incluso cajetín de mortero autonivelante de asiento.	84,30	4,00	337,20
35	Kg.	de acero tipo A-52-B en celosías metálicas soldadas de viaductos con pintura epoxi de imprimación antifuego y antioxidante, incluso mano de acabado.	2,32	25.070,00	58.162,40
36	M2.	de losa prefabricada de hormigón armado de 30 cm. de espesor con cuantía aproximada de 60 Kg./m3, y pasadores a estructura metálica incluso montaje y sellado de juntas.	85,64	165,68	14.188,84
42	MI.	de barandilla metálica galvanizada y pintada, de 110 cm. de altura, con barras verticales con separación de 12 cm. totalmente terminada y colocada sobre puente.	78,00	87,20	6.801,60
43	MI.	de junta de dilatación en viaductos de celosía metálicos con guardacantos compuesto por un perfil de caucho estrusionado, totalmente terminada.	130,00	7,60	988,00
				SUBTOTAL	80.478,04


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
30	M3	CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	1.788,00	17.164,80
47	M3	de relleno localizado en zanjas o trasdós de obras de fábrica, con material procedente de excavación incluso carga de acopio, transporte, refino, extendido y compactación.	8,20	633,60	5.195,52
52	MI.	de marco de hormigón armado prefabricado de sección interior 3*3 m. dispuesto como paso inferior por debajo de carretera o autovía existente, incluso base de nivelación, relleno filtrante en trasdós con tubo de drenaje y sellado de juntas intermedias, tot	1.261,00	22,00	27.742,00
53	Ud.	de boquilla de hormión armado hecha sobre el terreno para marco de 3*3 m. incluso solera que abraza las dos aletas, rastrillo e imposta totalmente terminada.	4.724,60	2,00	9.449,20
54	MI.	de conducción de drenaje longitudinal formada por tubo de hormigón armado de diámetro 800 mm. clase "D" en , incluso, cama de hormigón y relleno de hastiales y clave con arena, totalmente terminada.	80,50	220,00	17.710,00
55	Ud.	de boquilla de salida para obra de drenaje longitudinal de hormigón en masa con tubo de diámetro 800 mm. incluso excavación y rellenos localizados totalmente terminada.	291,00	1,00	291,00
56	MI.	de rejilla de fundición clase C-250 transversal para desagüe de aguas pluviales con parte proporcional de canaleta de hormigón, totalmente acabada y conectada al desagüe.	104,00	4,00	416,00
57	Ud.	de pozo de registro de diámetro interior de 1,20 m. para desagüe con altura máxima de 3 metros construido a base de anillos y cono de hormigón armado con tapa circular de fundición y pates, totalmente terminado.	740,00	5,00	3.700,00
59	Ud.	formación de losa superior de 3,50 m. de ancho y unos 2,50 m. de luz sobre estribos existentes en barranco de Querola en Muro.	1.120,00	1,00	1.120,00
61	Ud.	desvío provisional de tráfico en carretera o calzada de autovía semaforizada, incluida toda la señalización s/normativa vigente para construcción de paso inferior por fases incluso mantenimiento, modificación y retirada de la misma y reposición de firmes.	7.800,00	1,00	7.800,00
				SUBTOTAL	90.588,52

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTE
30	M3	CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.- de excavación en zanjas y cimientos incluso eventuales agotamientos y sostenimientos.	9,60	55,68	534,53
37	M3.	de hormigón HM-20 puesto en obra en cimientos de muros o estribos de mampostería.	58,20	11,52	670,46
65	M3	Desprendimiento localizado en P.k. C-6,50.- de muro de gravedad de mampostería y hormigón con parte proporcional de cara vista en seco en reposición de muretes derruidos o como sostenimiento de desprendimientos localizados.-	64,00	61,44	3.932,16
				SUBTOTAL	5.137,15
75	Ud.	CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.- CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.- árbol de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	46,20	250,00	11.550,00
76	Ud.	arbusto de especie autóctona con altura al menos de 2 metros y calibre de 12-14 cm. incluso hoyo plantación y primer riego empleado en reforestación de márgenes de vía verde y áreas de descanso.-	2,60	2.200,00	5.720,00
				SUBTOTAL	17.270,00
80	M2.	CAP.- 8.- INTERSECCIONES.- baden formado en pavimento de aglomerado de carretera existente en zonas de cruce con vía verde en tramos interurbanos, incluso pintura.	30,60	24,00	734,40
81	M2.	de banda sonora de preaviso del baden en cruces con carreteras existentes.-	24,20	21,60	522,72
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	1,00	1.600,00
83	P.a.	demoliciones de bajantes, pocetas y otras obras de fábrica, incluso reposición adaptadas a la nueva vía verde.	1.570,00	4,00	6.280,00
84	M2.	pavimentación adicional en intersecciones al ancho estricto de la vía verde.-	53,48	4,00	213,92
				SUBTOTAL	9.351,04


		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASSETAS.-			
85	Ud.	de juego de mesa y bancos corridos de madera rústica para 8 plazas, incluso cimentación en el terreno, totalmente colocado.	220,00	8,00	1.760,00
86	Ud.	de papelera rústica.-	90,00	3,00	270,00
87	Ud.	de contenedor para basuras.-	340,00	2,00	680,00
88	Ud.	de estructura de tubos de acero galvanizado para aparcamiento de 6 bicicletas, incluso cimentación, totalmente colocada.-	148,00	2,00	296,00
89	Ud.	de restauración de antigua caseta de mantenimiento de la vía férrea incluyendo restitución de cubierta de teja árabe con la misma tipología que las antiguas casetas, reposición de carpintería metálica con rejas, rehabilitación interior y formación de acer	18.400,00	5,00	92.000,00
82	P.a.	de señalización horizontal en cruces con carreteras existentes incluso fresados y pintados y parte proporcional de desplazamiento de equipos.	1.600,00	1,00	1.600,00
				SUBTOTAL	96.606,00

		ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE ALCOY- PUERTO DE GANDIA.-		PRESUPUESTO.-	SEPTIEMBRE 2005
				IV.- CONEXIÓN CON LA VÍA VERDE DE MURO A VILLENNA, YECLA Y JUMILLA: TRAMO MURO-ESTACIÓN DE AGRES.-	
CODIGO U.P.	UD.	CONCEPTO	PRECIOS (€)	MEDICIONES	IMPORTES
		CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-			
94	Ud.	hito octogonal registrable de fundición con bandas reflectantes en delimitación de zonas no rebasables por vehículos a motor.-	108,70	6,00	652,20
95	MI.	barandilla rústica de 1,10 m. de alto con junta tejana formada por rollizos de pino del norte de europa tratados a nivel IV en autoclave distribuidos dos en horizontal de diámetro 80 mm. y postes verticales cada 2 metros con diámetro 100 mm., incluso cime	30,60	114,00	3.488,40
96	M2.	malla de acero galvanizado formada por alambres de 1,5 mm. de diámetro con cuadrícula de 20*20 mm. colocada sobre barandilla rústica.	4,10	114,00	467,40
97	Ud.	de señal de circulación a base de madera con imprimación de superficie pintada y rótulos reflectantes, con altura de poste de dos metros y panel de 0,50*0,50 m., incluso cimentación, totalmente colocada.-	43,20	36,00	1.555,20
11	M2	de cebreados y símbolos en marcas viales con pintura acrílica blanca.	5,80	87,12	505,30
98	M2.	señal informativa de acero galvanizado reflectante con parte proporcional de postes y cimentación.-	72,30	13,20	954,36
99	Ud.	de hito kilométrico de madera rústica con placa metálica	43,70	10,00	437,00
				SUBTOTAL	8.059,86
108	Km.-	CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.- seguridad y salud en acondicionamiento de vía verde.-	2.300,00	10,00	23.000,00
				SUBTOTAL	23.000,00
				TOTAL	744.283,81

3.4.3. RESUMEN DEL PRESUPUESTO DE LAS OBRAS

	ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS	PRESUPUESTO (€.-)			SEPTIEMBRE 2005	
		RESUMEN GENERAL				
CONCEPTO	I.- CONEXIÓN CON VIA VERDE ALCOY-IBI.-	II.- IT. PR. ALCOY-GANDIA: SUBTRAMO ALCOY-POTRIES.-	III.- IT. PR. A.-G.: SUBTRAMO POTRIES-PUERTO DE GANDIA.-	IV.- CONEX CON V. V. MURO-VILLENA: MURO-EST. DE AGRES.-	TOTAL VIA VERDE	
	IMPORTES	IMPORTES	IMPORTES	IMPORTES	IMPORTES	% S/ TOTAL
CAP.-1.- ACONDICIONAMIENTO DE LA EXPLANACIÓN Y FIRMES	135.480,80	2.464.551,90	595.546,80	393.943,60	3.589.523,10	59,54
CAP.-2.- DRENAJES LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES	1.566,40	74.162,40	28.069,60	19.849,60	123.648,00	2,05
CAP.-3.- VIADUCTOS METÁLICOS		457.323,85		80.478,04	537.801,89	8,92
CAP.- 4.- NUEVAS OBRAS DE FÁBRICA Y PASARELAS	4.432,40	132.859,24	351.134,32	90.588,52	579.014,48	9,6
CAP.- 5.- REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE MARGENES Y REPOSICIONES DE RIEGO.-		88.286,97	210.053,40	5.137,15	303.477,52	
CAP.- 6.- ILUMINACIÓN EN TÚNELES.-	16.357,70	70.971,00			87.328,70	5,03
CAP.- 7.- REFORESTACIÓN.-	3.582,00	45.896,00	18.915,60	17.270,00	85.663,60	1,45
CAP.- 8.- INTERSECCIONES.-	4.114,24	18.174,72	9.351,04	9.351,04	40.991,04	1,42
CAP.- 9.- AREAS DE DESCANSO Y REHABILITACIÓN DE CASETAS		180.630,00		96.606,00	277.236,00	0,68
CAP.- 10.- ELEMENTOS DE PROTECCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MOBILIARIO Y VARIOS.-	17.219,63	161.158,46	63.565,57	8.059,86	250.003,52	4,6
CAP.- 11.- SEGURIDAD Y SALUD.-	6.900,00	101.200,00	23.000,00	23.000,00	154.100,00	4,15
TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	189.653,17	3.795.214,54	1.299.636,33	744.283,81	6.028.787,85	2,56
16% DE GASTOS GENERALES	30.344,51	607.234,33	207.941,81	119.085,41	964.606,06	
7% DE BENEFICIO INDUSTRIAL	13.275,72	265.665,02	90.974,54	52.099,87	422.015,15	
TOTAL DE EJECUCIÓN POR CONTRATA	233.273,40	4.668.113,89	1.598.552,68	915.469,09	7.415.409,06	
16 % DE I.V.A.	37.323,74	746.898,22	255.768,43	146.475,05	1.186.465,45	
PRESUPUESTO LÍQUIDO TOTAL	270.597,14	5.415.012,11	1.854.321,11	1.061.944,14	8.601.874,51	
LONGITUD DE VIA VERDE	3.040,00	43.870,00	10.510,00	9.400,00	66.820,00	
PRESUPUESTO POR KM. DE ACONDICIONAMIENTO DE	89.012,22	123.433,15	176.433,98	112.972,78	128.732,03	

3.4.4.PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LAS ADMINISTRACIONES

	ANTEPROYECTO: CONSTRUCCIÓN DE LA VIA VERDE DEL SERPIS	SEPTIEMBRE 2005
		PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN.-
CONCEPTO		RESUMEN GENERAL
		IMPORTES (€)
PRESUPUESTO LÍQUIDO TOTAL DE LAS OBRAS.-		8.601.874,51
PRESUPUESTO DE LOS GASTOS DE EXPROPIACIÓN DE TERRENOS (VER ANEJO CORRESPONDIENTE DE LA MEMORIA).-		87.967,20
PRESUPUESTO DE LOS HONORARIOS DE REDACCIÓN DEL PROYECTO (3% DE LAS OBRAS).-		258.056,24
PRESUPUESTO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA CONTROL DE LAS OBRAS (3% DE LAS OBRAS).-		258.056,24
TOTAL		9.205.954,18

En Beniarrés, a septiembre de 2005

El Ingeniero autor del anteproyecto:



Fdo.: Alfonso Jordá Aracil

Colegiado nº 9170