

10/0344
RE 27/10/14

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento
Pleno en sesión celebrada el día 26/09/2014.
EL SECRETARIO



PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT



AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

REDACCIÓN DEL PROGRAMA SUBVENCIONADO POR:



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT,
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

REGISTRE ENTRADA

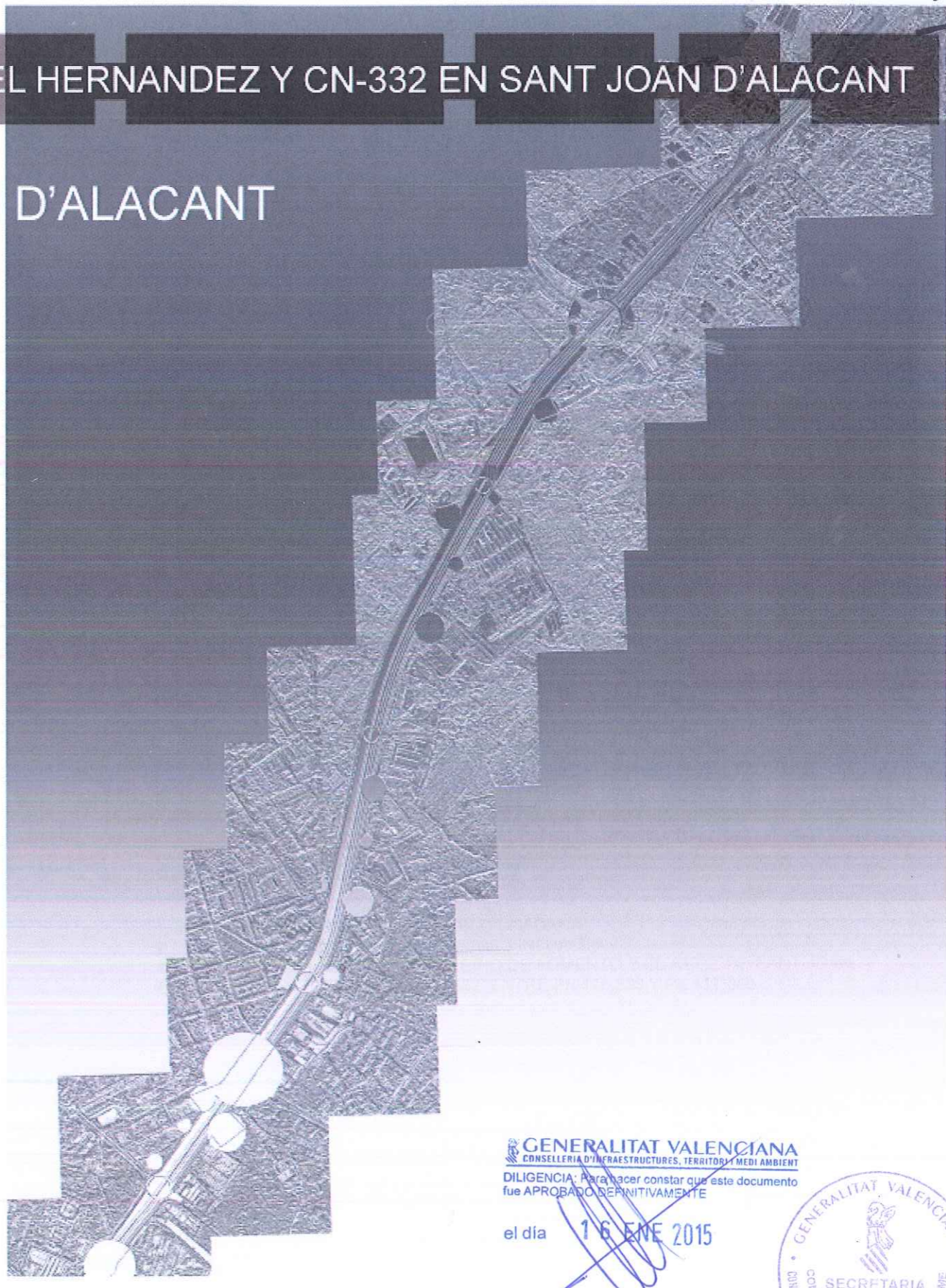
08 ABR. 2015

Nº 3550

PROYECTO REFUNDIDO
MARZO 2014

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR
INGENIERO DE CAMINOS

C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690
TELF: 965660525 FAX: 965675438



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento
fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

el día 16 ENE 2015

El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



JUAN BAUTISTA MAYOR PEREZ (1 de 1)
Fecha Firma: 17/10/2014
HASH: 586b81a22e4fac5b2c937332bb8464b



Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 53



INDICE DEL DOCUMENTO

- 0.- ANTECEDENTES
- 1.- OBJETO, METODOLOGÍA, ESTRUCTURA Y CONTENIDO
- 2.- NORMATIVA Y ADECUACIÓN AL PGOU
- 3.- AMBITO DE ACTUACION
- 4.- PROBLEMÁTICA ACTUAL
- 5.- MEMORIA DESCRIPTIVA
 - 5.1.- ALCANCE DE LA ACTUACIÓN
 - 5.2.- SOLUCIÓN ADOPTADA
 - 5.3.- PROPUESTA DE CALIDADES
 - 5.4.- ESTIMACIÓN DE COSTES y TIPO DE GESTION
- 6.- MEMORIA JUSTIFICATIVA
 - 6.1.- MOVILIDAD URBANA Y SOSTENIBILIDAD
 - 6.2.- PERMEABILIDAD TRANSVERSAL
 - 6.3.- ESPACIOS PÚBLICOS
 - 6.4.- ESTACIONAMIENTOS
 - 6.5.- INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
 - 6.6.- INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS PÚBLICOS
- 7.- RELACIÓN DE PROYECTOS Y ESTUDIOS QUE DESARROLLARÁN EL PROGRAMA
- 8.- PLAN Y CRONOLOGÍA DE LAS ACTUACIONES CON COSTE Y FUENTE DE FINANCIACIÓN.
- 9.- RELATIVO AL ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO
- 10.- RELATIVO AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y ESTUDIO DE PAISAJE.
- 11.- INFORMES DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.
- 12.- CONCLUSIONES.
 - I.- INFORME PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 - II.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA Y VISTAS VIRTUALES
 - III.- ACTA DE CESION ENTRE MINISTERIO DE FOMENTO Y EL AYTO. DE SANT JOAN D'ALACANT DEL TRAMO DE LA CN-332 ENTRE PK 116,539 Y PK 117,890.

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento
fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

el día 16 ENE 2015

Fdo.: El Secretario de la Sección Territorial de Urbanismo





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT



DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

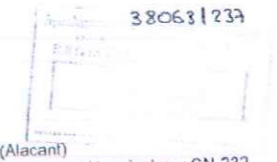
Con fecha 22 de octubre de 2010, el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant recibe informe de la Conselleria de Medi Ambient , Aigua , Urbanisme i Habitatge en el cual se hace constar la necesidad de ampliar el documento presentado con anterioridad, por este motivo se crea el documento de refundido de Agosto 2011.



CONSSELLERIA DE MEDI AMBIENT
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francisco Cubells
Francisco Cubells, 7
46011 VALÈNCIA
Telèfon 96 197 35 00

Expte: AG-2010/0344 CM/ps
Urbº Coordinación Territorial
Municipio: Sant Joan D'Alacant (Alacant)
Asunto: Programa de Paisaje Avda. Miguel Hernández y CN-332
SUBSANACION DE DEFICIENCIAS



Ayuntamiento de Sant Joan D'Alacant
Plaza de España, 1
03550 SAN JOAN D'ALACANT

En relación con el escrito que tuvo entrada en el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante el día 10 de agosto de 2010, del que se ha dado traslado a esta Dirección General de Urbanismo, por el que se insta la aprobación definitiva del Programa de Paisaje Avda. Miguel Hernández y CN-332 en Sant Joan D'Alacant, remitido por ese Ayuntamiento pongo en su conocimiento que para poder continuar con las actuaciones solicitadas y al objeto de acreditar el cumplimiento de lo dispuesto en el art. 73 y ss de la Ley 4/2004, de 30 de junio de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, por la remisión que al citado efectúa el art. 63 del Reglamento de Paisaje, deberá completarse la documentación remitida con la que se indica a continuación:

- 1. Deberá concretarse la relación de proyectos que desarrollarán el programa,
- 2. Se definirá un Cronograma global de las actuaciones relacionando su coste con las fuentes de financiación previstas para cada una de ellas.
- 3. Deberá elaborarse un Estudio económico-financiero que contenga los medios concretos que se comprometerán para la ejecución del programa de que se trata.
- 4. Se definirá el Tipo de gestión, directa o indirecta, prevista.
- 5. Estudio de Impacto Ambiental y Estudio de paisaje, o, en su caso, justificación de su innecesariedad.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos significando que en tanto no se remita la citada documentación, no podrá darse cumplimiento a lo solicitado por ese Ayuntamiento de aprobación definitiva del Programa de que se trata. Al tiempo le comunico que con esta fecha por esta Dirección General se ha solicitado informe de las siguientes Administraciones Públicas afectadas:

- 1. Ministerio de Fomento, Unidad de Carreteras
- 2. Conselleria de Infraestructuras y Transporte, Oficina del Plan de Carreteras
- 3. Ayuntamiento de El Campello y de Alicante
- 4. Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Territorio y Vivienda, Dirección General de Paisaje

Valencia a 18 de octubre de 2010
EL JEFE DEL AREA DE PLANEAMIENTO, NORMATIVA Y GESTION URBANISTICA

Emilio Argente Hernández
Fdo Emilio Argente Hernández

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR_INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438





 AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT



DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

Una vez aprobado definitivamente el nuevo Plan General de Ordenación Urbana por parte de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant recibe informe con fecha 22 de enero de 2014, de la Dirección Territorial de la propia Conselleria, en el cual se insta a modificar unos aspectos del programa de paisaje que han sido modificados en el Plan General, por este motivo se crea el documento de refundido de Marzo 2014.



DIRECCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE



Ntra. Ref.: EVPIR PL-10/0344
Asunto: Requerimiento

SR. ALCALDE - PRESIDENTE
Ayuntamiento
03550 SANT JOAN D'ALACANT



EXPTE AG-2010/0344. SANT JOAN D'ALACANT. Programa de Paisaje de Avenida Miguel Hernández y CN-332.

Estando en tramitación en el Servicio Territorial de Urbanismo el expediente de referencia, y una vez que ha sido aprobado definitivamente el Plan General y ha entrado en vigor, deberá adaptarse el presente Programa al contenido del mismo.

Así, deberán modificarse la cronología de las actuaciones y las referencias al sector 20.1 "Fabraquer Sur", ya que ambos aspectos han sido modificados por el Plan General que se ha aprobado.

El Programa así modificado deberá someterse a aprobación provisional por el Pleno de la Corporación, y remitirse al Servicio Territorial de Urbanismo por duplicado ejemplar, diligenciado por el Secretario del Ayuntamiento en relación con la citada aprobación. Deberá remitirse además un ejemplar en formato digital.

Rogamos renitan la documentación requerida a la mayor brevedad, significando que mientras no se complete el expediente, no habrá lugar al inicio del cómputo del tiempo que para la aplicación del silencio administrativo establece la legislación aplicable al presente expediente.

Alicante, 9 de enero de 2014
EL DIRECTOR TERRITORIAL DE LA CONSELLERIA
DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Fdo.: Francisco Javier Sogorb Guerra





0.- ANTECEDENTES

Según el artículo 11 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje *"los instrumentos de planificación urbanística que prevean un crecimiento urbano incorporarán un estudio sobre el paisaje que necesariamente deberá identificar los hitos geográficos y aquellas características del territorio que constituyan referentes de paisaje del ámbito de la planificación y ordenación"*

El paisaje constituye un patrimonio común de todos los ciudadanos y un elemento fundamental de su calidad de vida, que la reciente ley aborda desde la más actual concepción del mismo emanada del Convenio Europeo del Paisaje

Es por esto que en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Sant Joan d'Alacant se incluye un Estudio de Paisaje.

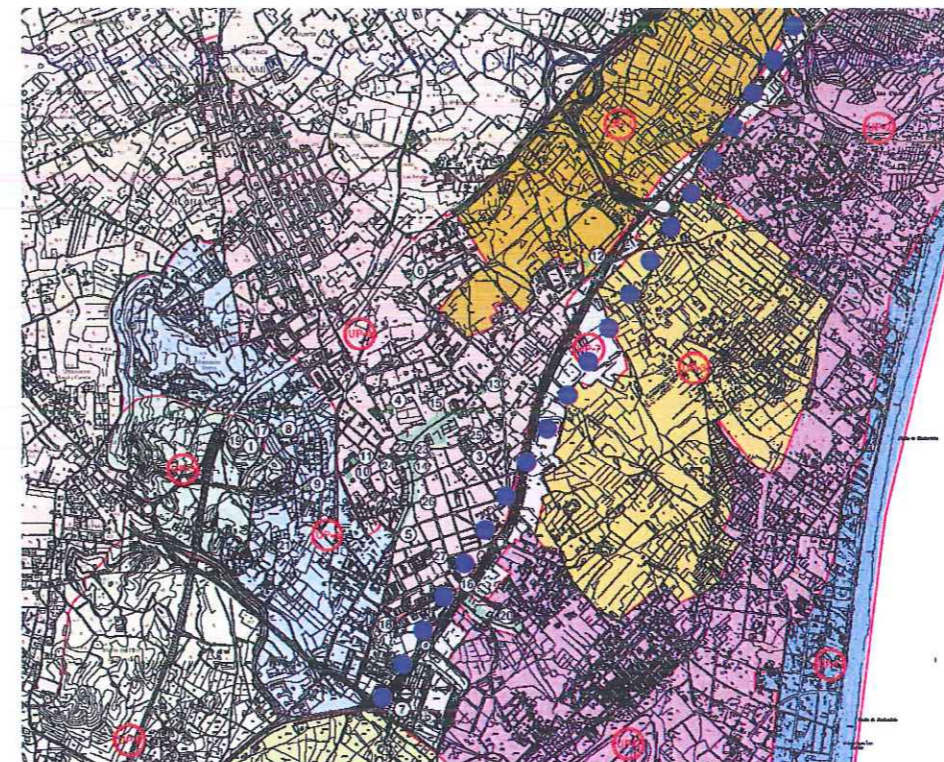
Los estudios de paisaje que se incluyen en los instrumentos de planeamiento territorial y general tienen entre sus objetivos el definir y delimitar las unidades paisajísticas que estructuran su ámbito a partir de las cuencas visuales más importantes para la percepción del territorio, determinadas por la diversidad morfológica y funcional, así como por los aspectos visuales y perceptivos.

En este estudio se identifican diferentes Unidades de Paisaje, siendo esta una herramienta muy útil para lograr una gestión sostenible del territorio.

La unidad paisajística se define como una porción del territorio cuyo paisaje posee una cierta homogeneidad en sus características perceptuales, así como un cierto grado de autonomía visual. Las unidades de paisaje (U.P.) son definidas por unos elementos definitorios como configuración topográfica, usos del suelo, texturas y colores predominantes, estrato vegetal predominante, presencia de masas de agua, líneas y formas, escala y dominancia espacial.

Debido a las características del término municipal de Sant Joan, se han definido varias unidades paisajísticas, que muestran las mismas condiciones en cuanto a las pautas de visibilidad, pero cierta

heterogeneidad en cuanto a los usos del suelo, y por lo tanto, en lo que se refiere a colores y texturas. Estas unidades no se han limitado a una escala municipal ya que las unidades homogéneas de paisaje no finalizan en el límite del término sino que tienen continuidad hacia otros municipios.



Extracto del plano EP-5 "Unidades de paisaje y Recursos paisajísticos" del Estudio de Paisaje de la Revisión del PGOU municipal, donde se marca la Unidad de Paisaje 7 carretera nacional 332.





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

• U.P.7.- Carretera Nacional (N-332).

Incluye una franja a lo largo de la Carretera Nacional N-332, constituida por suelo terciario donde se encuentran implantados diversos centros comerciales, concesionarios, restaurantes, el tanatorio de Sant Joan, etc.

Esta zona también incluye los terrenos del campus universitario donde están situados el Hospital Universitario y la Universidad Miguel Hernández. La carretera constituye una barrera física para los ciudadanos, si bien es atravesada por varios puentes y pasarelas elevadas que comunican el núcleo residencial con la zona terciaria, Benimagrell y las playas.

En esta vía de comunicación existen varios elementos que sirven como hitos populares de referencia en el paisaje: cartel de Porcelanosa, rotonda de las palmeras, Motel Abril, etc., muchos de ellos con escaso valor paisajístico.

Esta unidad está caracterizada por una gran presión de vehículos debido a la importancia de la carretera N-332, ya que miles de personas al día utilizan esta vía de comunicación para sus desplazamientos cotidianos, tanto en vehículos ligeros como pesados.

En esta zona hay un gran tránsito de población, que únicamente puede desplazarse de un lado a otro de la carretera nacional por medio de unas pasarelas elevadas que conectan ambos lados.

Las actividades que se desarrollan en esta unidad son de tipo terciario, contabilizándose una gran diversidad de establecimientos a ambos lados de la carretera: restaurantes, comercios, zona de ocio, talleres de reparación, etc.

7		UNIDAD DE PAISAJE: CARRETERA NACIONAL - 332			
LOCALIZACIÓN		FOTOGRAFÍA			
DESCRIPCIÓN		Incluye una franja a lo largo de la Nacional N-332, constituida por suelo de uso terciario donde se encuentran ubicados muchos centros comerciales, concesionarios de coches, restaurantes, tanatorios, etc. Esta zona también incluye los terrenos del campus universitario de la Universidad Miguel Hernández y el Hospital Universitario. La carretera constituye una barrera física para los ciudadanos, si bien es atravesada por varios puentes y pasarelas elevadas que comunican escasamente el núcleo residencial con la zona terciaria, Benimagrell y las playas.			
CRITERIOS DE VALORACIÓN		Dominan los elementos verticales de carácter artificial, líneas rectas con formas prismáticas y carteles de grandes dimensiones, lo que da lugar a una textura gruesa. También destaca el cromatismo de la escena, con la utilización de colores llamativos precisamente para captar la atención de los observadores. Pez a constituir una señal de identidad de Sant Joan, el dominio de elementos artificiales disminuye el valor paisajístico a Bajo.			
VALORACIÓN		Preferencia ciudadana	Calidad paisajística	Accesibilidad visual	VALOR PAISAJÍSTICO
		Media	Baja	Alta	Bajo
OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA		Mejora del carácter existente a partir de la introducción de nuevos elementos, posibilitando la creación de un nuevo paisaje urbano que transforme esta vía de comunicación en eje principal del Sistema de Espacios Abiertos del municipio.			
MEDIDAS PROPUESTAS		Promocionar el transporte público como alternativa al uso del vehículo privado. Potenciar el uso alternativo del ferrocarril como medio de transporte para mercancías y viajeros de cercanías (TRAM). Mejorar los accesos al hospital universitario de Sant Joan y al campus universitario. Aumentar las plazas de aparcamiento tanto del hospital como del campus.			

Para esta unidad de paisaje se propone la redacción de un Programa de paisaje para concretar las medidas, actuaciones y proyectos necesarios para cumplir los objetivos de calidad paisajística que se definen para el ámbito de estudio, estableciendo los compromisos temporales, económicos, financieros y administrativos para su consecución.

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR__INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF: 965660525 FAX: 965675438



Codi de validació: 6044XK2245P7F4N7V4X356Q2JFC...
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 53



1.- OBJETO, METODOLOGÍA, ESTRUCTURA Y CONTENIDO

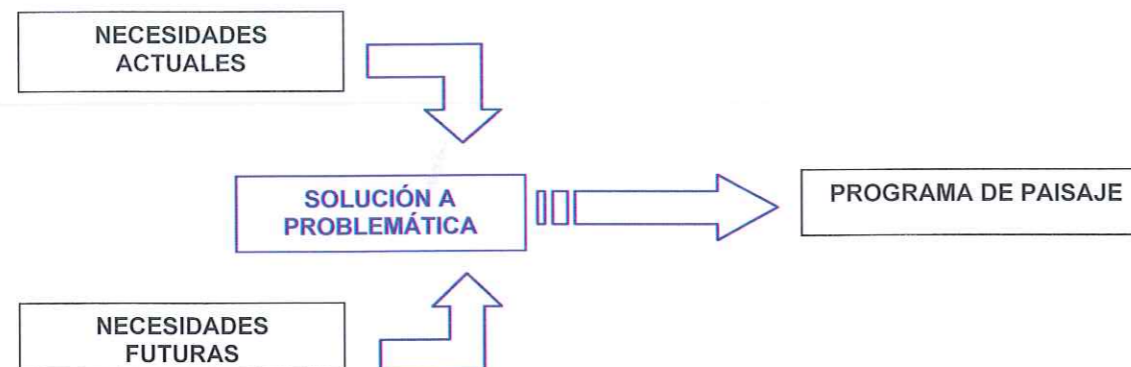
OBJETO

El objeto que se persigue con la redacción de este Programa de Paisaje es la transformación de la CN-332 en una avenida urbana ya que actualmente la CN-332 atraviesa el término municipal de Sant Joan constituyendo una barrera física para la movilidad entre las zonas que separa.

Este programa de paisaje pretende transformar esta vía rápida en una auténtica avenida urbana, posibilitando el tránsito de peatones al mismo nivel y reconvirtiendo esta vía comercial en una zona urbana de servicios.

METODOLOGÍA

La metodología seguida en este documento ha consistido en el análisis de la situación actual y el estudio de las necesidades presentes y futuras para llegar a una propuesta de soluciones viables y ejecutables en los plazos requeridos.



ESTRUCTURA Y CONTENIDO

Los Programas de Paisaje concretan las actuaciones para garantizar la preservación, mejora y puesta en valor los paisajes que por su valor natural, visual, cultural o urbano requieren intervenciones específicas e integradas.

Los programas de paisaje establecen los compromisos temporales, económicos, financieros y administrativos para:

- La preservación de los paisajes que, por su carácter natural, visual o cultural, requieren intervenciones específicas e integradas.
- La mejora paisajística de los núcleos urbanos, las periferias y de las vías de acceso a los núcleos urbanos, así como la eliminación, reducción y traslado de los elementos, usos y actividades que las degradan.
- La puesta en valor del paisaje singular de cada lugar como recurso turístico.
- El mantenimiento, mejora y restauración de los paisajes forestales, agropecuarios y rurales.
- La articulación armónica de los paisajes, con una atención particular hacia los espacios de contacto entre los ámbitos urbano y rural y entre los ámbitos terrestre y marino.
- La elaboración de proyectos de mejora paisajística de áreas degradadas, de actividades industriales y comerciales y de las infraestructuras, con una atención particular a las infraestructuras de transporte y tendidos aéreos.
- El fomento de las actuaciones de las administraciones locales y de las entidades privadas en la protección, ordenación y gestión del paisaje.
- La adquisición de suelo para incrementar el patrimonio público de suelo en las áreas que se consideren de interés para la gestión paisajística.
- La mejora paisajística de entornos históricos y arqueológicos

En nuestro caso el programa de paisaje que se propone incluye la mejora de la imagen urbana de uno de los elementos integrantes del sistema de espacios abiertos.





Los programas de imagen urbana son instrumentos de gestión del paisaje destinados a mejorar la calidad y el atractivo de los espacios de los núcleos urbanos y de su entorno inmediato en relación con su incidencia sobre el paisaje.

Los programas de imagen urbana contendrán aquellos proyectos y medidas que contribuyan a mejorar la calidad de los espacios urbanos y de su entorno y cuyo objeto, entre otros, será la mejora de:

- La secuencia visual de los Accesos al Núcleo Urbano.
- La silueta urbana a partir de las características de su línea envolvente, sus hitos sobresalientes, rasgos volumétricos y cromatismo de la edificación especialmente en núcleos de valor histórico o tradicional.
- La formalización de un borde claro entre la zona edificada del casco urbano y el campo abierto.
- La incorporación a la escena urbana y puesta en valor de los elementos naturales e históricos que identifican el núcleo urbano.
- La configuración y conexión de un sistema de espacios públicos abiertos que estructure y conecte viario, espacios libres y equipamientos con recorridos peatonales creando una imagen unitaria y ordenada del casco urbano.
- La seguridad peatonal y la comodidad para el uso de los espacios públicos del núcleo urbano mediante el tratamiento de pavimentos, mobiliario urbano, plantación de árboles y creación de paseos peatonales.





2.- NORMATIVA Y ADECUACIÓN AL PGOU

El planteamiento que se propone en este Programa de Paisaje cumple con la normativa municipal vigente y se adecua a la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Sant Joan.

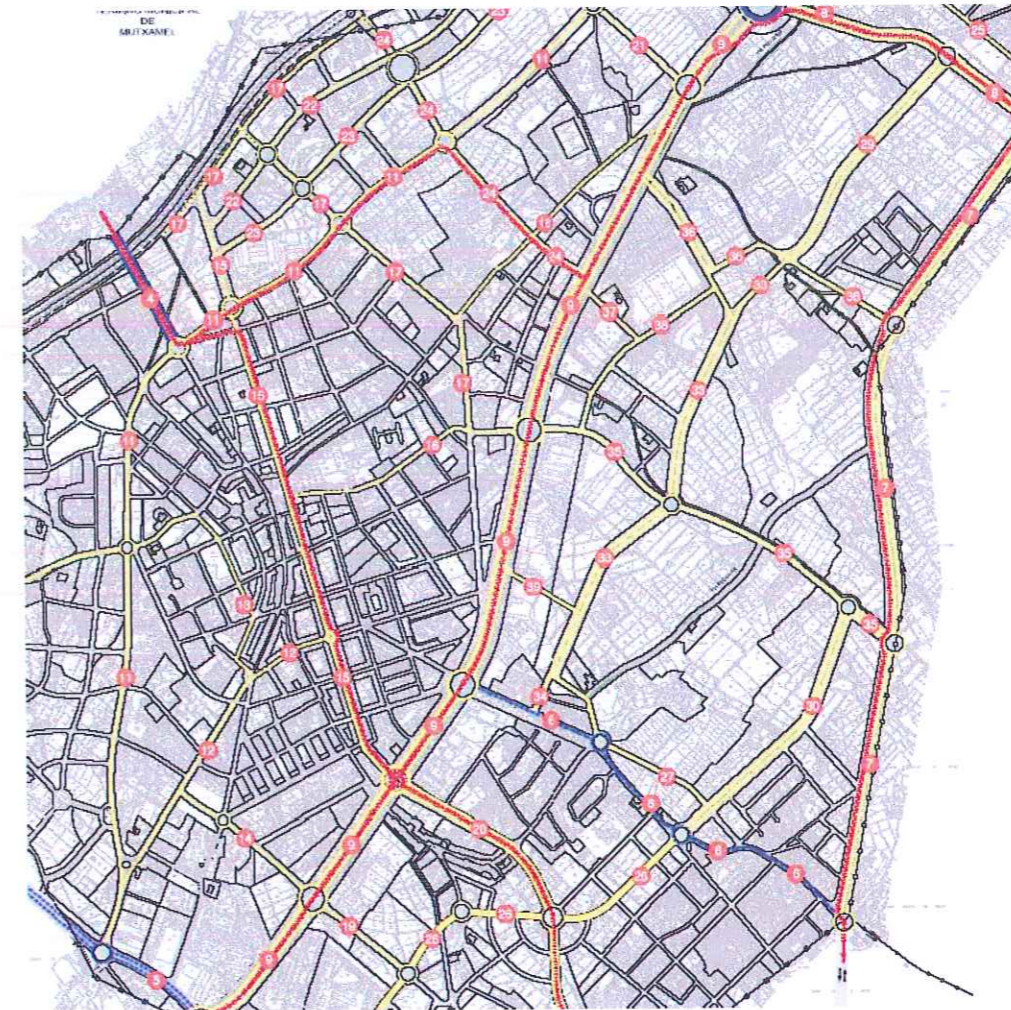
Según la Revisión del PGOU el ámbito de actuación está clasificado como Red Primaria con las siguientes características:

AVDA MIGUEL HERNÁNDEZ

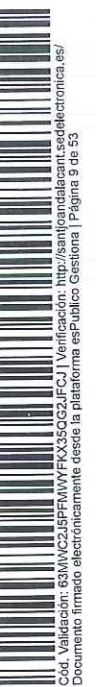
- o TRAMO: TM ALICANTE – ROTONDA ACCESO AP-7
- o SUPERFICIE: 200.519 M2
- o ANCHO: 70 M
- o CLASIFICACIÓN SEGÚN PGOU: NIVEL LOCAL 1

LEYENDA	
RED PRIMARIA O ESTRUCTURAL	
RED VIARIA	
VIARIOS DE TRANSITO	
	NIVEL ESTATAL
	NIVEL LOCAL 1
	NIVEL LOCAL 2
	TUNEL AUTOVÍA AP-7
	PLATAFORMA RESERVA TRANSPORTE PÚBLICO
	CAMINOS HISTÓRICOS
	VÍAS PECUARIAS
	NUDO DE ENLACE VIARIO

INTEGRADORA DEL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL TERRITORIO ORDENADO		
UBICACIÓN EN PLANO	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
7	GRAN BULEVAR "VIA PARQUE"	107.836,71 m ²
8	ENLACE GRAN BULEVAR - CN-332	30.201,41 m ²
9	AVENIDA DE MIGUEL HERNANDEZ	200.519,00 m ²
10	ANTIGUA CARRETERA TANGEL - S. JUAN (A-164)	24.848,00 m ²
11	RONDA NORTE (AVDA. CONDE DE FABRAQUER)	84.000,85 m ²
12	AVENIDA DE ALICANTE - C/ MOSEN PEDRO MENA	18.111,00 m ²
13	CLUMONT - MADRE EUSEA - EL RACÓ DE "GIBER"	9.525,00 m ²
14	AUSIÀS MARÇH	9.765,00 m ²
15	RAMBLA - AVDA. JAUME I	37.296,00 m ²
16	CARRER LA MAR	9.801,00 m ²
17	AVDA. BENDORN - AVDA. ANSALDO - TRAMO SUPERIOR TUNEL	28.454,00 m ²
18	C/ SAN ANTONIO	8.747,00 m ²
19	ENLACE (CN-332) (HOSPITAL) - RONDA SUR	5.752,00 m ²
20	TRAVESIA DE BENIMAGRELL - RONDA SUR	33.167,32 m ²
21	TRAVESIA "ABRIL"	5.650,03 m ²
22	ENLACE "RAMBLA" - CAMINO "LA PRINCESA"	37.910,00 m ²
23	VARIANTE ENLACE "RAMBLA" CAMINO "LA PRINCESA"	26.763,00 m ²
24	C/ LA ESTRELLA	14.693,78 m ²
25	ENLACE 2 GRAN BULEVAR - VIA PARQUE CON (CN-332)	14.050,00 m ²
26	RONDA SUR (TRAMO "NOU HAZARET")	37.913,85 m ²
TOTALES:		744.345,22 m ²



Extracto del plano OE-4 "Ordenación estructural. Red primaria. Viarios" de la Revisión del PGOU municipal, donde se marca la Red primaria o estructural.





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

CARRETERA NACIONAL 332

- o TRAMO: ROTONDA ACCESO AP-7 – TM CAMPELLO
- o SUPERFICIE: 57.735,07 M2
- o ANCHO: 50 M
- o CLASIFICACIÓN SEGÚN PGOU: NIVEL ESTATAL

La Revisión del PGOU marca dos tramos bien diferenciados: por un lado la avenida Miguel Hernández con una actuación "más urbana" y el otro, la Carretera Nacional 332, correspondiente a la zona que coincide con el futuro parque empresarial de Sant Joan.

A estos dos tramos se les da un diferente tratamiento según las necesidades específicas de cada zona.

LEYENDA	
RED PRIMARIA O ESTRUCTURAL	
RED VIARIA	
VIARIOS DE TRÁNSITO	
	NIVEL ESTATAL
	NIVEL METROPOLITANO
	NIVEL LOCAL 1
	NIVEL LOCAL 2
	TUNEL AUTOVÍA AP-7
	PLATAFORMA RESERVA TRANSPORTE PÚBLICO
	CAMINOS HISTÓRICOS
	VIAS PECUARIAS
	NUDO DE ENLACE VIARIO

RED PRIMARIA O ESTRUCTURAL					
RED VIARIA (pRV-Nº ubicación)					
CARACTER SUPRAMUNICIPAL					
UBICACIÓN EN PLANO	DENOMINACIÓN	NIVEL	TITULAR	SUPERFICIE	
1	AUTOVÍA AP 7	ESTATAL (R.L.G.E.)	MP DE FOMENTO	119.190,11 m2	
2	CARRETERA NACIONAL (N 332) (1)	ESTATAL (R.L.G.E.)	MP DE FOMENTO	57.735,07 m2	
3	CARRETERA NACIONAL (N 340) (1)	ESTATAL	AYUNTAMIENTO DE FOMENTO	11.591,29 m2	
4	ROTONDA SAN VICENTE-S. JOAN (CV 821)	METROPOLITANO	GENERALITAT VALENCIANA	21.505,03 m2	
5	AVENIDA DE ELDA (CV 772)	METROPOLITANO	DIPUTACION DE ALICANTE	22.816,34 m2	
(1) En proceso de tramitación al ayuntamiento				TOTALES:	326.268,61 m2



Extracto del plano OE-4 "Ordenación estructural. Red primaria. Viarios" de la Revisión del PGOU municipal, donde se marca la Red primaria o estructural.

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR, INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438

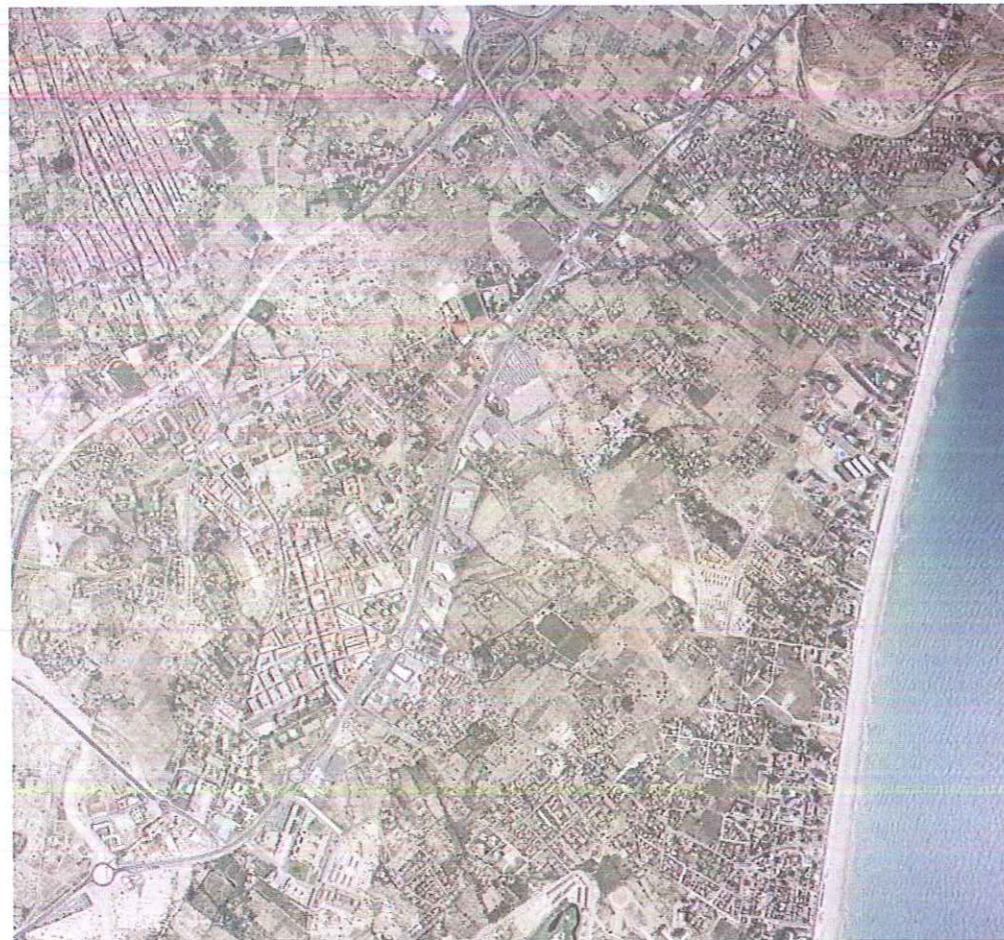


Cód. Validación: 63MAYC2J5PPMAYFKX35G2JFCJ | Verificación: http://santjoandalacant.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 53



3.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El programa de paisaje de la avenida Miguel Hernandez y carretera nacional CN-332 incluye el tramo de la citada carretera que discurre por todo el término municipal con una longitud de unos 4,5 km y un ancho medio de 70 m.



4- PROBLEMÁTICA ACTUAL

Según el análisis realizado del estado actual en el ámbito de actuación se desprenden una serie de problemas que se enumeran a continuación:

- Falta de permeabilidad transversal de la carretera
 - Formación de barreras físicas
 - Inexistencia de zonas de cruce a nivel para peatones.
- Zonas de estacionamiento.
 - Aparcamientos insuficientes
 - Aparcamientos fuera de ordenación
- Retenciones de tráfico.
- Degradación del entorno.
- Zonas verdes y parques urbanos





4.1.- FALTA DE PERMEABILIDAD TRANSVERSAL.

Como principal problema que hoy en día tiene la CN-332 a su paso por el municipio de Sant Joan, teniendo en cuenta la transformación urbana que se quiere realizar, es la falta de permeabilidad que genera esta infraestructura en su estado actual.

Esta falta de permeabilidad es debida a varios factores, entre los que destacan la existencia de barreras físicas y la inexistencia de cruces a nivel para peatones.

FORMACIÓN DE BARRERAS FÍSICAS.

Debido al carácter interurbano que esta vía ha tenido desde siempre, ya que se trata de una carretera dependiente del Ministerio de Fomento, no se han tenido en cuenta factores que favorezcan el tránsito de peatones, tanto longitudinal como transversalmente.

Con el crecimiento experimentado por el municipio de Sant Joan hacia esta vía y el gran desarrollo de multitud de zonas terciarias-comerciales que no sólo son visitadas por vecinos de esta localidad sino de toda la comarca se ha ido creando una importante barrera física entre el municipio y esta amplia banda.

Dentro de esta apartado se destacan diversas actuaciones que configuran importantes barreras físicas:

- PASO SUPERIOR SOBRE LA CN-332

Una de las barreras tanto físicas como visuales más importantes es la formada por el paso superior sobre la actual carretera nacional 332, denominada calle cronista Sanchez Buades.

Este paso se inicia en la avenida Ramón Pérez Mateo y divide a una zona residencial en el margen de la carretera más cercano al casco urbano. Se crean plataformas a distinto nivel con los inconvenientes que ello genera, tales como la movilidad y permeabilidad entre las manzanas.

Además la disposición del cruce con la avenida de Benidorm (paralela a la carretera) es problemático ya que tiene poca visibilidad.





En el otro margen la implantación de este paso supone una barrera que dificulta la comunicación con la zona de Benimagrell y el resto del casco urbano, teniendo los residentes que circular por la parte trasera de esta barriada (la más alejada de la carretera) para poder acceder a este paso.



Hoy en día, gracias a las glorietas y nuevas vías de reciente construcción, el tráfico de vehículos se desvía por otros itinerarios siendo la circulación por el paso superior meramente residual.

- DESNIVELES ENTRE LA RASANTE DE LA CARRETERA Y TERRENOS ADYACENTES

Otro aspecto a destacar en este apartado es la existencia de desniveles entre la rasante de la carretera y los terrenos adyacentes a ésta que forman pequeños terraplenes en algunos tramos en que la carretera está por encima de dichos terrenos.

Entre estos tramos está la zona del Hospital donde se localiza un talud al lado del vial de servicio que también es utilizado como aparcamiento.

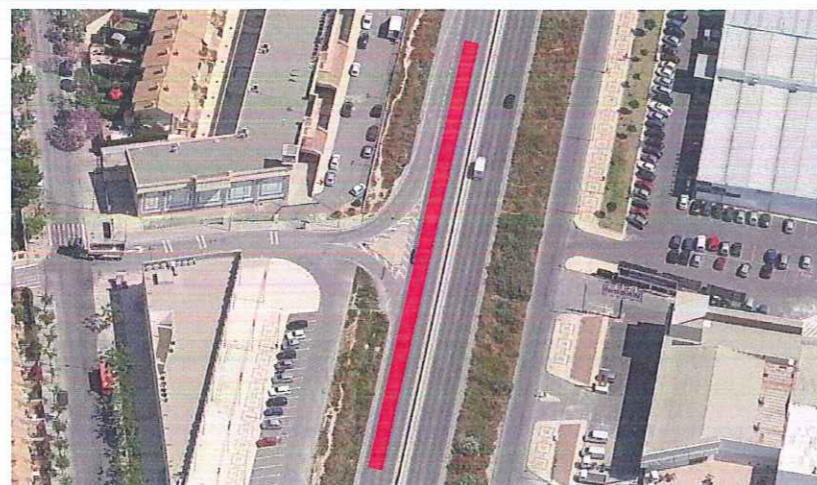




- MEDIANA CENTRAL

Dado el carácter de "carretera" que tiene en la actualidad este vial las dos calzadas de circulación están separadas por una mediana constituida por barreras prefabricadas de hormigón del tipo "New Jersey".

Esta mediana impide en caso de accidente que un vehículo invada la calzada contraria, aunque desde el punto de vista de la accesibilidad impide totalmente el paso al peatón de un lado al otro de la carretera.



INEXISTENCIA DE ZONAS DE CRUCE A NIVEL PARA PEATONES.

Según se ha comentado con anterioridad y dado que el vial en cuestión es de tipología interurbana, se ha prescindido de habilitar zonas a cota de rasante de la carretera para cruce de peatones.

Esta medida "no urbana" grava notoriamente la permeabilidad transversal de la CN-332, disuadiendo al peatón de cruzar al otro margen de la carretera para acceder a la zona terciaria-comercial. A esto habría que añadir que hay que tener en cuenta que al tratarse de una carretera de grado nacional el cruzar al otro lado supone un riesgo para los transeúntes ya que no existe ningún dispositivo reductor de velocidad ni regulador de tráfico (semáforos).

Para solventar este hecho se colocaron varias pasarelas peatonales situadas en los lugares por donde el tránsito de peatones es mayor para facilitarles el paso. Esta medida aunque en principio efectiva, también disuade a muchos peatones de cruzar ya que les supone un recorrido mucho más largo que si el paso fuera a cota de rasante.

Además, las pasarelas constituyen un impacto visual moderado, aunque si se trata desde el punto de vista de la intención de interconexión los diferentes espacios y recorridos peatonales es totalmente incompatible con el planteamiento de este programa de paisaje.



Cod. Validación: 63MWC2J5PFWYFK35G2JFCJ | Verificación: <http://santjoandalacant.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 14 de 53



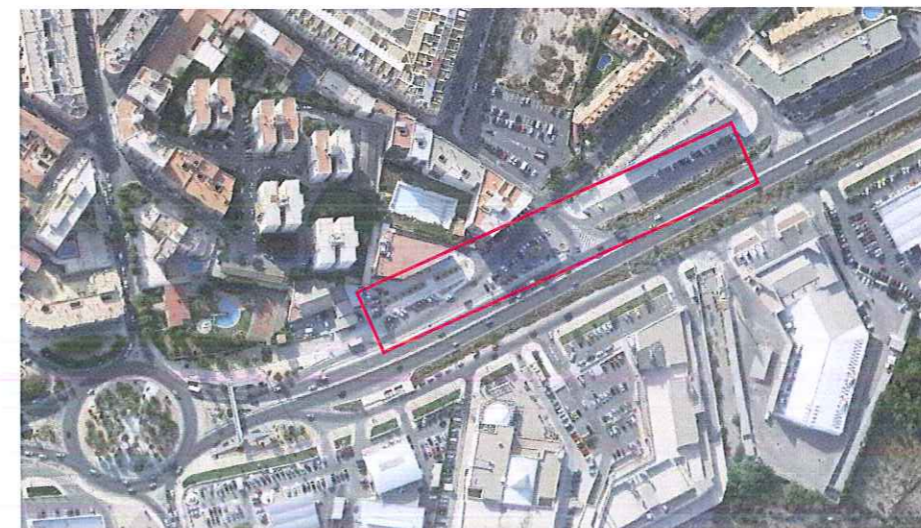
4.2.- ZONAS DE ESTACIONAMIENTO

Otro problema detectado a lo largo de todo el trazado de la CN-332 a su paso por Sant Joan, y más concretamente en el tramo en que el casco urbano llega a la citada carretera es el de las zonas de aparcamiento. En este aspecto se puede hablar de 2 problemas principales que son el déficit de plazas y la ordenación de éstas.

APARCAMIENTOS INSUFICIENTES.

Según el trabajo de campo realizado se observa una falta de zonas de estacionamiento en superficie en el ámbito de actuación. Tan sólo se localizan bandas de aparcamiento en los tramos más próximo al casco urbano:

- Pasaje Soro
- Calle 6 de diciembre
- Avenida Benidorm



Estas zonas coinciden con las zonas más densamente pobladas y las fachadas que disponen de comercios de tamaño medio.

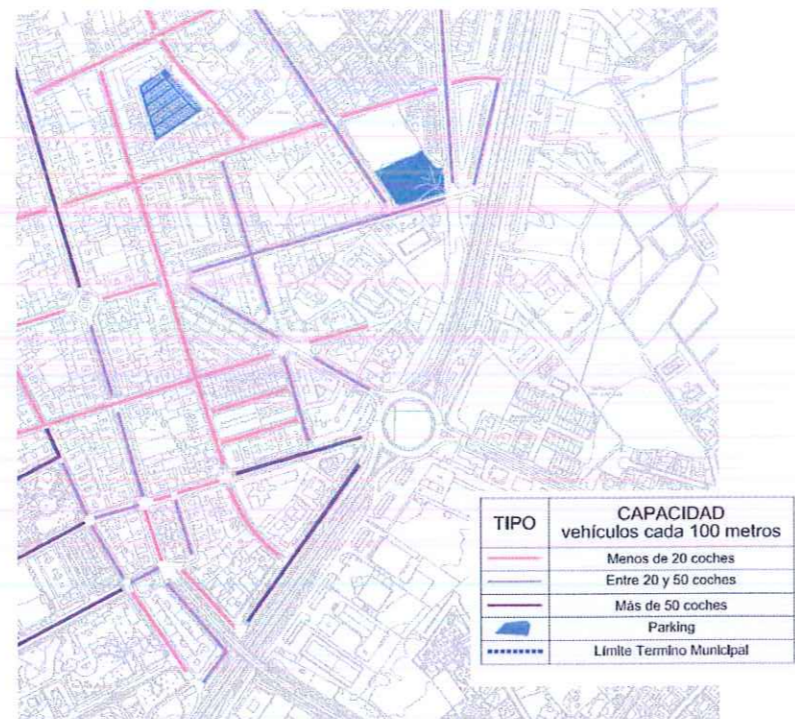
Muchas de estas edificaciones disponen de aparcamiento subterráneo privado, aunque bien es verdad que dado el ritmo de vida actual y las nuevas costumbres la media de vehículos particulares por vivienda ha aumentado considerablemente en los últimos años gracias, en buena medida, al desarrollo económico.

En conjunto se puede hablar de que existe un déficit de aparcamientos acuciante en la zona, cuya solución se plantea en este documento más adelante.





Precisamente estas zonas comprobadas in situ coinciden con las recogidas en el estudio de tráfico de la revisión del PGOU según se comprueba a continuación.



Extracto del plano ET I-6 "Capacidad de aparcamiento" del Estudio de Tráfico y Movilidad Urbana de la Revisión del PGOU municipal.

APARCAMIENTOS FUERA DE ORDENACIÓN.

Debido a la falta de zonas para estacionar vehículos reflejada en el apartado anterior, resulta muy difícil encontrar aparcamiento cuando los ciudadanos se desplazan al Hospital de Sant Joan o a las zonas comerciales, a pesar que todas estas zonas cuentan con aparcamientos propios.

En el caso del hospital se crea una gran zona de aparcamiento descontrolado, ocupándose los taludes de la carretera y los márgenes del vial de servicio existente resultando un caos circulatorio en este tramo.



En el caso de las zonas comerciales, quizá este hecho no sea tan relevante, ya que los centros comerciales cuentan con amplias zonas de aparcamiento para clientes, aunque esta situación se agrava en horarios comerciales y sobre todo en fin de semana.



Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 53



4.3.- RETENCIONES DE TRÁFICO

En cuanto al tráfico que circula por la vía en estudio habría que destacar que existe un determinado problema de circulación, concretamente en la rotonda de las palmeras como consecuencia de la saturación de la entrada del vial de servicio que da acceso a la zona comercial.

Debido a que este vial auxiliar tan sólo tiene una única entrada en este tramo todos los vehículos que quieren acceder a los centros comerciales deben utilizar este acceso lo que provoca que en determinados días y horas punta se produzcan retenciones en el acceso al vial repercutiendo directamente en el funcionamiento de la rotonda.



4.4.- DEGRADACIÓN DEL ENTORNO

Muchos hechos de los plasmados en este apartado de "problemática actual" dan como resultados, además de los problemas directos indicados, una degradación visual y medioambiental del ámbito de actuación.

Los desniveles existentes en las zonas del hospital entre la rasante de la carretera y las cunetas y la vía de servicio provocan una sensación de hundimiento de la vista con cierta degradación visual del entorno.

En el caso del paso superior que cruza la carretera se produce un fuerte impacto visual dado el carácter "duro" del viaducto. Este tipo de estructura es más propia de vías interurbanas y no de zonas urbanas como es nuestro caso ya que el casco urbano llega hasta este tramo.



Otro punto a destacar en el apartado de la degradación que sufre esta vía es desde el punto de vista medioambiental ya que esta carretera tiene un notorio impacto acústico minorándose la calidad acústica de las zonas limítrofes a la CN-332.





4.5.- ZONAS VERDES Y PARQUES URBANOS. ESPACIOS ABIERTOS

Existe un déficit elevado de zonas de esparcimiento y parques urbanos en las inmediaciones de la carretera CN-332.

Esta situación se deriva del hecho de que la carretera "vive a espaldas de la ciudad" desde su construcción y no se ha realizado ninguna actuación encaminada a solventar esta situación.

Principalmente esto es así por las restricciones que normalmente suelen imponer los entes estatales en este tipo de vías ante las propuestas de ejecutar mejoras en los márgenes y zonas de afección de las carreteras. Esta situación se da normalmente en los tramos de las carreteras que no están cedidos a los ayuntamientos.

En la actualidad las zonas verdes limítrofes a la carretera se limitan al ajardinamiento de las zonas de aparcamientos y en algún parque aislado de reciente construcción, además de las glorietas propias de la carretera.





5.- MEMORIA DESCRIPTIVA

5.1.- ALCANCE DE LA ACTUACIÓN.

El alcance de esta actuación incluye la transformación del ámbito (descrito en el punto 3 de este documento), proponiéndose una transformación integral de la CN-332 y la avenida Miguel Hernández con la mejora de la imagen urbana.

Básicamente este Programa de Paisaje está encaminado a solventar los diferentes problemas existentes y analizados en el punto anterior como son la falta de permeabilidad y accesibilidad transversal de la carretera, los problemas de estacionamiento y de tráfico, la degradación visual y medioambiental del entorno y el déficit de zonas verdes.

- La falta de permeabilidad del vial actual se solventa con la transformación de la carretera en un vial urbano, con zonas de cruce de peatones al mismo nivel que el viario y la creación de intersecciones semaforizadas e intersecciones giratorias.
- Los problemas de falta de estacionamiento se solucionan generando bandas de aparcamiento en el margen comercial y zonas restringidas de aparcamiento para residentes.
- Las retenciones de tráfico se evitan canalizando mejor a los vehículos según su destino final, además de disuadir del uso del transporte privado y favoreciendo el uso del transporte público con la creación de nuevas infraestructuras de transporte (reserva de espacios para transporte público, tranvía, bus guiado,...) y la generación de trazados de carriles bici.
- La degradación del entorno se minora creando y ordenando grandes espacios peatonales, de ocio y esparcimiento, además de medidas concretas tales como la eliminación de pasos superiores e inferiores.
- Por último el déficit de zonas verdes y parques urbanos se elimina creando nuevas zonas, dada la amplitud de la que se dispone, y facilitando la interconexión de los sistemas de espacios abiertos municipales.

En los siguientes puntos de este documento se exponen las soluciones adoptadas y su justificación.

5.2.- SOLUCIÓN ADOPTADA.

La solución propuesta en este documento, como se ha comentado anteriormente, supone la transformación completa de la CN-332 a su paso por el término municipal de Sant Joan, adaptándose al ancho libre total que marca la Revisión del PGOU que es de 70 metros en la práctica totalidad de su longitud.

Se plantea una solución asimétrica, es decir, ampliar las zonas peatonales, de paseo y esparcimiento en el margen residencial y en la fachada terciaria-comercial dejar un vial de servicio para facilitar el acceso a estas parcelas, además de aceras generosas.

En la acera del margen residencial se crean zonas de paseo y estanciales, zonas verdes con parterres e incluso cabría la posibilidad de reservar zonas para actividades lúdicas como terrazas, kioscos, puntos de información,...

También en tramos puntuales de estas aceras se plantea la creación de aparcamientos en agrupaciones pequeñas (10-12 plazas) con acceso restringido y tratamiento de zona verde.

Con esta solución se desplaza de lugar el tradicional bulevar central a la fachada residencial creando amplias zonas peatonales dejando una mediana estricta para la separación de calzadas, ya que el ampliar el ancho de estas medianas centrales, como se demuestra en la práctica, supone una pérdida de espacio al no ser utilizadas por los peatones por encontrarse "aisladas" del resto de la trama peatonal.

Además se plantea la creación de carriles bici lo suficientemente amplios como para ser utilizados en ambos sentidos de circulación.

Junto con lo expresado en los párrafos anteriores y la propuesta de implantación de modernas infraestructuras de transporte público se mejora la movilidad urbana y la sostenibilidad en el transporte.





AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

DOCUMENTO REFUNDIDO MARZO 2014

A continuación se realiza una descripción de la sección tipo propuesta para la CN-332 a lo largo de todo el término municipal, a excepción de los tramos iniciales (zona hospital y área de salud) en las cuales el ancho total disminuye sensiblemente y el último tramo (parque empresarial) que dado el carácter industrial y empresarial de esta zona se concibe en otros términos.

La distribución del ancho total de 70 m se realiza de la manera siguiente, empezando desde el margen residencial para acabar en la fachada terciaria-comercial:

PROGRAMA DE PAISAJE DE LA AVENIDA MIGUEL HERNANDEZ Y CN-332 EN SANT JOAN D'ALACANT.

JOSE RAMÓN GARCÍA PASTOR_ INGENIERO DE CAMINOS C/ VELAZQUEZ 15, 1º SAN VICENTE (ALICANTE) 03690 TELF. 965660525 FAX: 965675438

Página 19 de 89



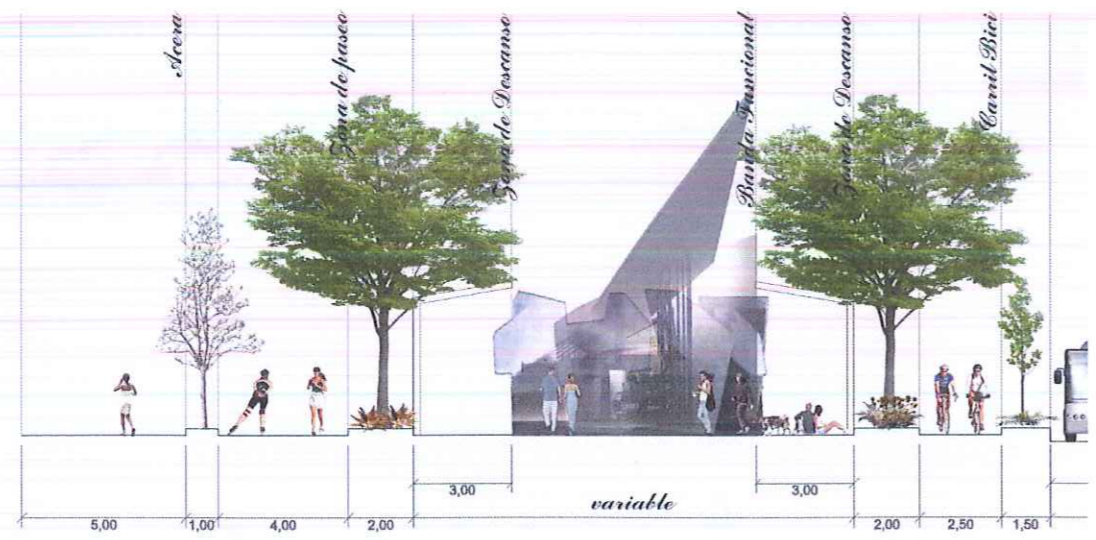
Cod. Validación: 63WVC2J5PFMWFK33C3JFCJ | Verificación: <http://santjoandalacant.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 20 de 53



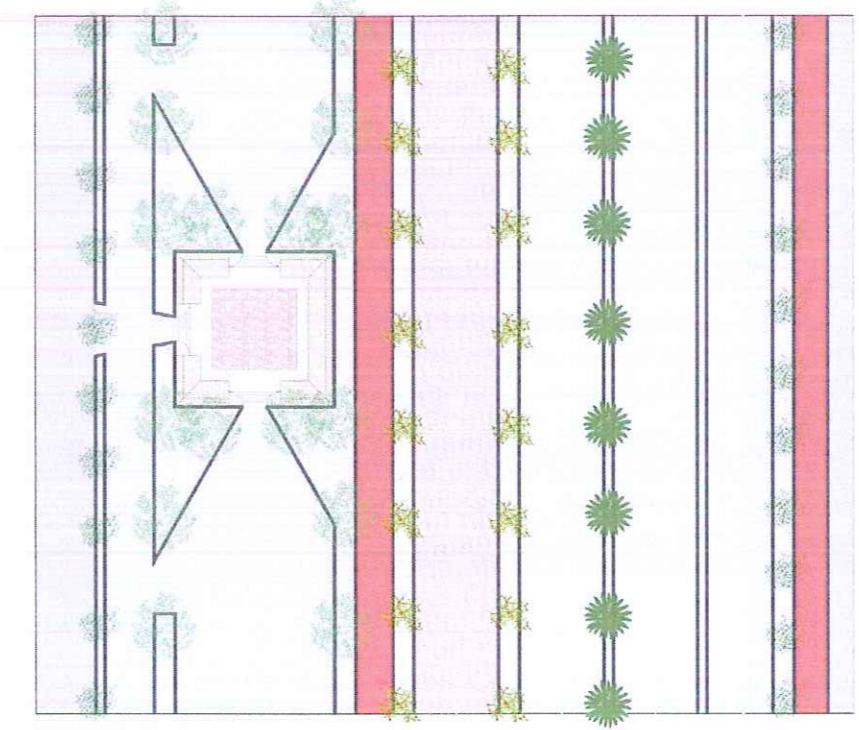
Describiendo pormenorizadamente la solución reflejada se tiene:

ACERA FACHADA RESIDENCIAL

Dentro de este espacio se distinguiría la banda más próxima a las viviendas que permitiría tener amplias zonas de paseo separadas por parterres lineales.



Se crearían unas islas de formas rectangulares y cuadradas para alojar zonas verdes, jardines, zonas de juegos y parques urbanos de proximidad de tamaño pequeño para el ocio y esparcimiento de los residentes de la zona (parques de bolsillo). Estas zonas abiertas estarían acabadas con diferentes tipos de pavimentos, tanto duros como blandos.



Detalle de las zonas de juegos propuestas.



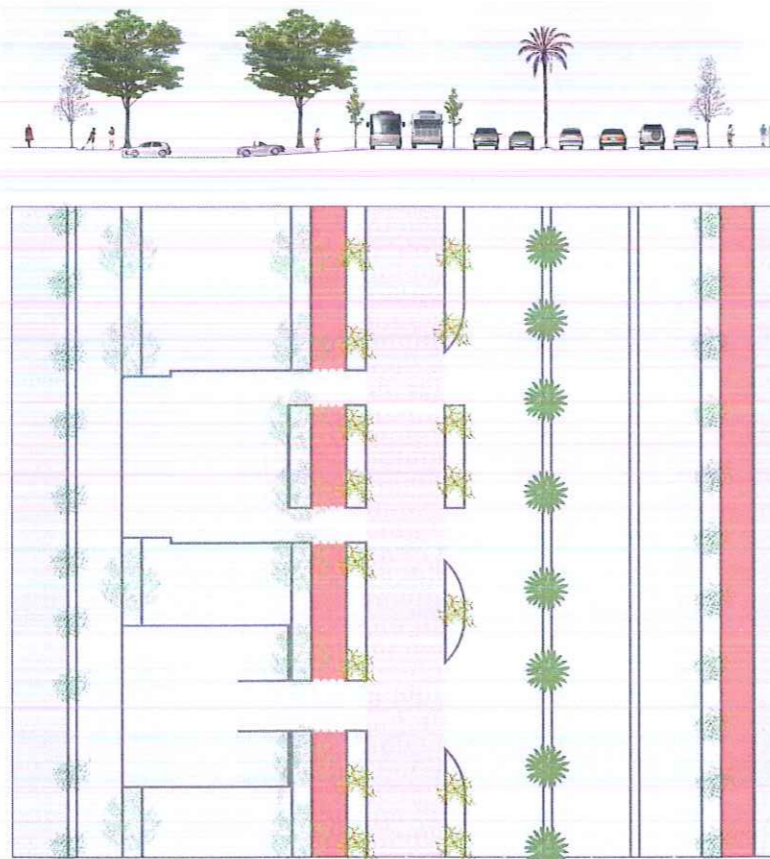
CDI Valenciano: 658462348PFEI/MVF/EXS/022.PFC.1 Verificació: http://santjoan.alacant.es/portal/verificacio/ Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 21 de 53



Es en estas zonas donde se propone la creación de pequeñas zonas de estacionamiento para turismos (10-12 plazas máximo) intercaladas con alcorques para arbolado.

Tanto estas zonas de aparcamiento como las de juegos infantiles se han diseñado de tal manera que se sitúan a un nivel inferior al de la rasante por donde transitan los viandantes, facilitando su integración en la actuación.

Estos recintos, pese a estar a distinto nivel, cumplen las normas de accesibilidad urbana vigentes, tanto la Autonómica como la municipal, permitiendo a personas con cualquier tipo de discapacidad acceder a estos lugares.



Vista de las zonas de estacionamiento tipo.



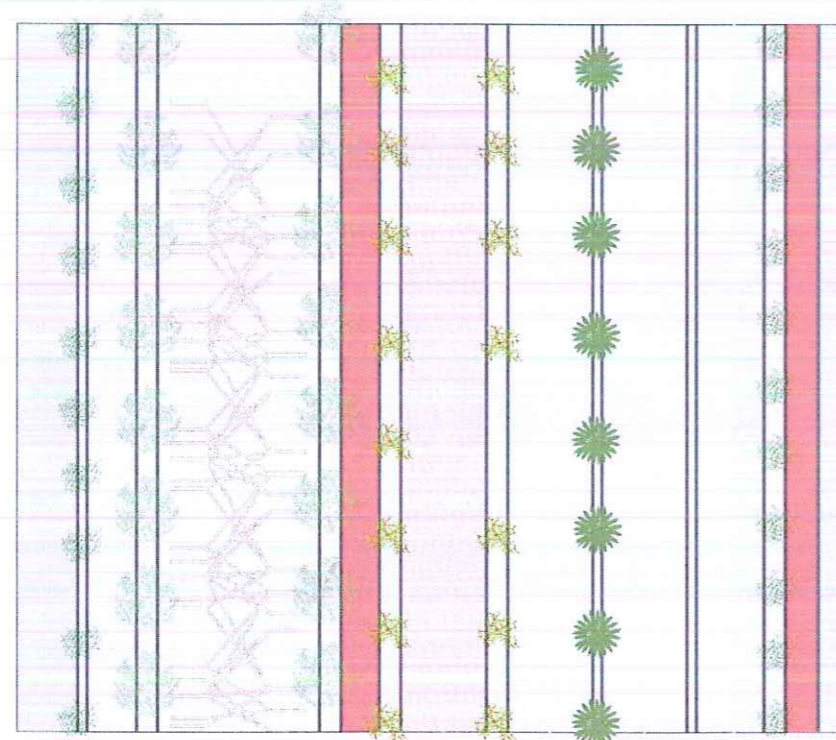
Antes de llegar al límite de la acera todavía tendríamos otra amplia banda peatonal para canalizar un amplio número de viandantes complementado con un carril bici de 2,50 m de anchura a lo largo de todo el recorrido de la CN-332.

Toda esta amplia acera se complementará con multitud de alcorques y parterres para crear numerosas zonas para disfrute de los vecinos.





Dentro de estos espacios para el esparcimiento de los ciudadanos se encuentran la formación de zonas de umbría que complementan a los "parques de bolsillo" y a los recorridos de paseo.

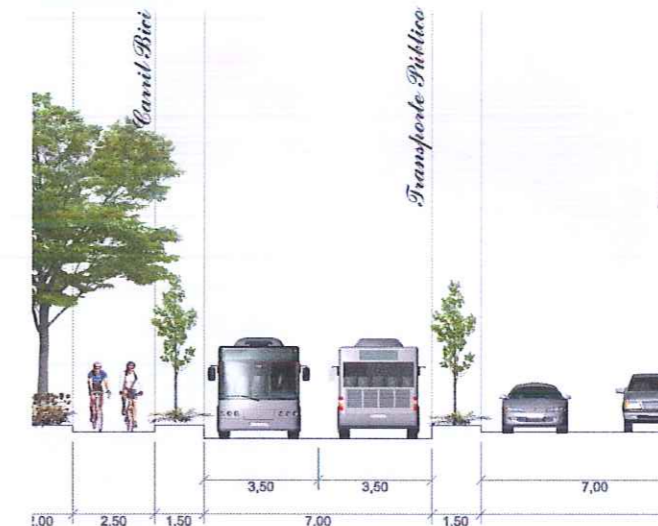


Detalle de los tramos de sombra

RESERVA INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

A continuación de esta sección, se propone una reserva de espacio de suficiente anchura para futuras infraestructuras de transporte público.

Esta plataforma, separada por una banda ajardinada de la calzada, serviría para el trazado de nuevas líneas de tranvía o de bus guiado y su amplia sección permite la ejecución de una vía doble y de apeaderos para las paradas previstas.



Reserva de espacio para infraestructuras de transporte público de unos 10m de ancho total

Dada la versatilidad de esta propuesta se plantea que esta reserva de espacio se puede situar en cualquiera de los dos márgenes de la carretera bien en la fachada residencial o bien en el margen terciario alejado de las viviendas, según se prevea en la solución final. En las propuestas gráficas que se adjunta al final de este documento se realizan los montajes 3D con las reservas para infraestructuras de transporte tanto en el margen residencial como en el comercial.

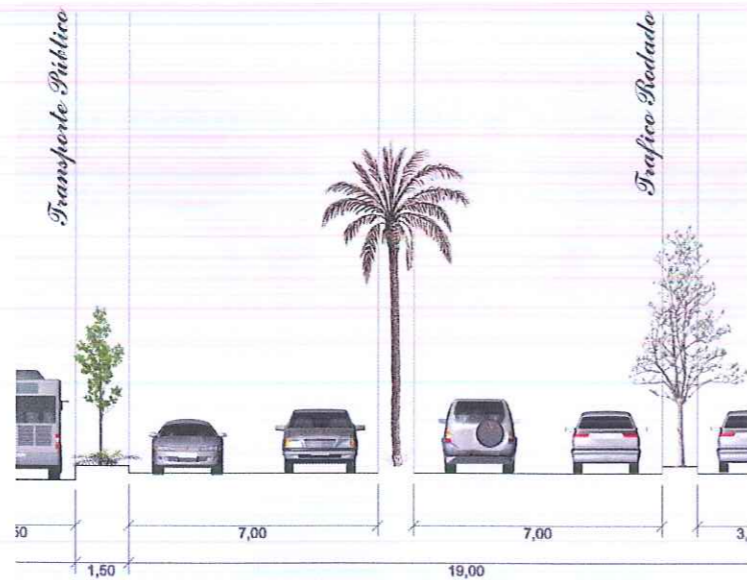




CALZADA: 15 m

Esta formada por 4 carriles (2 por sentido) de 3,50m de ancho cada uno, separados por una mediana central ajardinada de 1 m de ancho.

Esta calzada estará atravesada por numerosos pasos de peatones a nivel, regulados mediante semáforos, para facilitar la permabilidad transversal que a día de hoy es totalmente nula.



Detalle de la calzada con doble sentido de circulación.

VIAL DE SERVICIO: 6,50m.

Este vial daría servicio a todo el margen terciario, permitiendo que los vehículos se incorporaran en diferentes tramos a lo largo del vial según el lugar a donde se dirijan.

El ancho de 3,00 m permite una circulación fluida de los vehículos en esta zona la cual se complementa con una banda de aparcamiento en cordón de 2,50 m ajardinada que servirá de complemento a los aparcamientos propios que cada comercio dispone dentro de sus parcelas. El vial de servicio estaría separado de la calzada con una banda ajardinada de 1m de ancho.



Sección tipo del vial de servicio propuesto.

