

PLAN ESPECIAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE



DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN PROVISIONAL MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

ALTA VELOCIDAD ALICANTE. NODO DE TRANSPORTE S.A.
DICIEMBRE 2014

REDACTORES

Borja de Madaria Escudero. Arquitecto
Esmeralda Martínez Salvador. Arquitecta

COLABORADORES

Pérez Segura & Asociados. Gabinete Jurídico
Cota a Cota. Ingeniería.
José Manuel Giménez Ferrer. Doctor en Geografía.
Santiago Pastor García. Arquitecto

INDICE DEL PLAN ESPECIAL

I.- MEMORIA INFORMATIVA

1.- CONTEXTO INSTITUCIONAL DE LA ACTUACIÓN Y BREVES CONSIDERACIONES SOBRE SU OBJETO Y PROMOTOR.

- 1.1.- Génesis de la actuación: el acceso ferroviario en Alta Velocidad a la ciudad de Alicante y el soterramiento de las vías.
- 1.2.- Contexto administrativo-urbanístico reciente de la actuación.
- 1.3.- La relación del Plan Especial con las obras de ejecución de las infraestructuras de alta velocidad a la ciudad de Alicante.

2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL LUGAR.

3.- MEDIO FÍSICO, USOS ACTUALES Y PRINCIPALES INCIDENCIAS AMBIENTALES.

- 3.1.- Medio físico.
- 3.2.- Hábitats y especies.
- 3.3.- Inundabilidad.
- 3.4.- Vías Pecuarias.
- 3.5.- Régimen de recursos hídricos.
- 3.6.- Paisaje e Infraestructura Verde.
- 3.7.- Consumo de suelo e impacto poblacional.
- 3.8.- Contaminación atmosférica.

4.- CONDICIONES INSTITUCIONALES Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.

- 4.1.- Régimen urbanístico del suelo incluido en el Plan Especial.
- 4.2.- El planeamiento territorial: la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- 4.3.- Afecciones sectoriales.
- 4.4.- La Versión Preliminar y proceso de participación pública e institucional.
- 4.5.- Segunda fase de participación pública del Plan Especial.
- 4.6.- Acuerdo municipal de resolución de alegaciones y fijación de criterios a introducir en el Plan Especial de la Operación Integrada nº 2 para su aprobación provisional.

5.- ÁREAS DE INFLUENCIA DEL SECTOR EN SU ENTORNO URBANO INMEDIATO.

- 5.1.- Identificación de las áreas.
- 5.2.- Perfil de cada área.

6.- CONDICIONANTES DE LA ORDENACIÓN DEL SECTOR.

- 6.1.- El Sistema General Ferroviario en su conjunto como referente necesario.
- 6.2.- Otros elementos preexistentes.
- 6.3.- La conexión con los barrios colindantes en términos de coherencia urbana y equidad dotacional.
- 6.4.- Modelo urbano de referencia: ciudad compleja, densa y sostenible.
- 6.5.- Sostenibilidad económica.

II.- MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.- DESCRIPCIÓN GLOBAL Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN ADOPTADO.

- 1.1.- Modelo global de ordenación.
- 1.2.- Adecuación a los condicionantes y criterios predefinidos.
- 1.3.- Alternativas de la ordenación en función del proceso de participación pública.

2.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

- 2.1.- Clasificación de suelo.
- 2.2.- Delimitación del Sector.
- 2.3.- Función territorial y objetivos del Sector.
- 2.4.- Zonas de ordenación.
- 2.5.- Tratamiento de los bienes de dominio público no municipal.
- 2.6.- Centros Cívicos y actividades susceptibles de generar tránsito intenso.
- 2.7.- Área de Reparto.
- 2.8.- Aprovechamiento tipo provisional.
- 2.9.- Red Primaria de Dotaciones Públicas.
- 2.10.- Previsión de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.
- 2.11.- Catálogo.
- 2.12.- Vía Pecuaria

3.- ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

- 3.1.- Ámbitos de gestión: Unidades de Ejecución.
- 3.2.- Sistema dotacional público de red secundaria.
 - A.- Red viaria. Función y detalle.
 - B.- Sistema de espacios libres públicos.
 - C.- Sistema de equipamientos públicos.
- 3.3.- Usos lucrativos y sus condiciones de parcelación y edificación.
- 3.4.- Justificación del cumplimiento de estándares dotacionales.
- 3.5.- Áreas sometidas a Estudio de Detalle.
- 3.6.- Sistema de movilidad sostenible y tráfico motorizado.
- 3.7.- Programa específico para el diseño y urbanización del Parque Público Urbano.
- 3.8.- Medidas para el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística.
- 3.9.- Criterios de sostenibilidad urbanística.

4.- CRITERIOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO.

- 4.1.- Justificación de la suficiencia de recursos hídricos para el abastecimiento de agua potable.
- 4.2.- Conexión con el sistema de infraestructuras y servicios urbanos.
- 4.3.- medidas de protección ante el riesgo de inundación
- 4.4.- Recomendaciones y criterios de intervención en relación con las áreas de influencia.

5.- FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN.

6.- RÉGIMEN DE GESTIÓN URBANÍSTICA.

- 6.1.- Fases del proyecto de accesos ferroviarios y su relación con la ejecución de las obras de urbanización: aproximación a un plan de etapas.
- 6.2.- Gestión directa y condiciones de programación.

7.- RESUMEN DE SUPERFICIES Y MAGNITUDES.

8.- RELACION DE TITULARES CATASTRALES

III.- NORMAS URBANÍSTICAS

IV.- CATÁLOGO.

V.- PLANOS.

A.- INFORMACIÓN:

I1	SITUACIÓN.	E. 1/15.000
I2.1	ESTADO ACTUAL TOPOGRAFÍA.	E. 1/3.000
I2.2	ESTADO ACTUAL. USOS DEL SUELO	E. 1/3.000
I3.1	PLAN GENERAL VIGENTE.	E. 1/5.000
I3.2	REVISIÓN DEL PLAN GENERAL	E. 1/5.000
I4	CATASTRAL	E. 1/3.000
I5	AFECCIONES	E. 1/3.000
I6.1	AFECCIONES TERRITORIALES. ECOSISTEMAS, MONTES CATALOGADOS Y TERRENO Y ESPACIO FORESTAL	S/E
I6.2	AFECCIONES TERRITORIALES. RIESGO DE INUNDACIÓN Y LITOLOGÍA	S/E
I6.3	AFECCIONES TERRITORIALES. RIEGOS DE EROSION. VULNERABILIDAD Y CONTAMINACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS	S/E
I7.1	ÁREAS DE INFLUENCIA. DOTACIONES PÚBLICAS	S/E
I7.2	ÁREAS DE INFLUENCIA. PERFIL SOCIOECONOMICO	S/E
I7.3	ÁREAS DE INFLUENCIA. TRANSPORTES	S/E

B.- ORDENACIÓN:

O1	ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. DELIMITACIÓN DEL SECTOR.	E 1/3.000
O2	ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. RED PRIMARIA DE DOTACIONES.	E 1/2.000
O3.1a	ORDENACION PORMENORIZADA. CALIFICACIÓN. FASE A. PLANTA SOBRE RASANTE	E 1/2.000
O3.1b	ORDENACION PORMENORIZADA. CALIFICACIÓN. FASE A. PLANTA BAJO RASANTE	E 1/2.000
O3.2a	ORDENACION PORMENORIZADA. CALIFICACIÓN. FASE B. PLANTA SOBRE RASANTE	E 1/2.000
O3.2b	ORDENACION PORMENORIZADA. CALIFICACIÓN. FASE B. PLANTA SOBRE RASANTE	E 1/2.000
O4.1	ORDENACION PORMENORIZADA. SUELOS DOTACIONALES. FASE A	E 1/2.000
O4.2	ORDENACION PORMENORIZADA. SUELOS DOTACIONALES. FASE B	E 1/2.000
O5.1	ALINEACIONES Y RASANTE. FASE A	E 1/2.000
O5.2	ALINEACIONES Y RASANTE. FASE B	E 1/2.000
O6	ÁREA DE REPARTO Y ÁMBITOS DE GESTIÓN	E 1/2.000
O7.1	RELACIÓN CON LA INFRAESTRUCTURA VERDE INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL	S/E
O7.2	RELACIÓN CON LA INFRAESTRUCTURA VERDE INFRAESTRUCTURA VERDE LOCAL	S/E
O8.1	IMÁGENES VIRTUALES DE LA ORDENACIÓN	S/E
O8.2	IMÁGENES VIRTUALES DE LA ORDENACIÓN	S/E

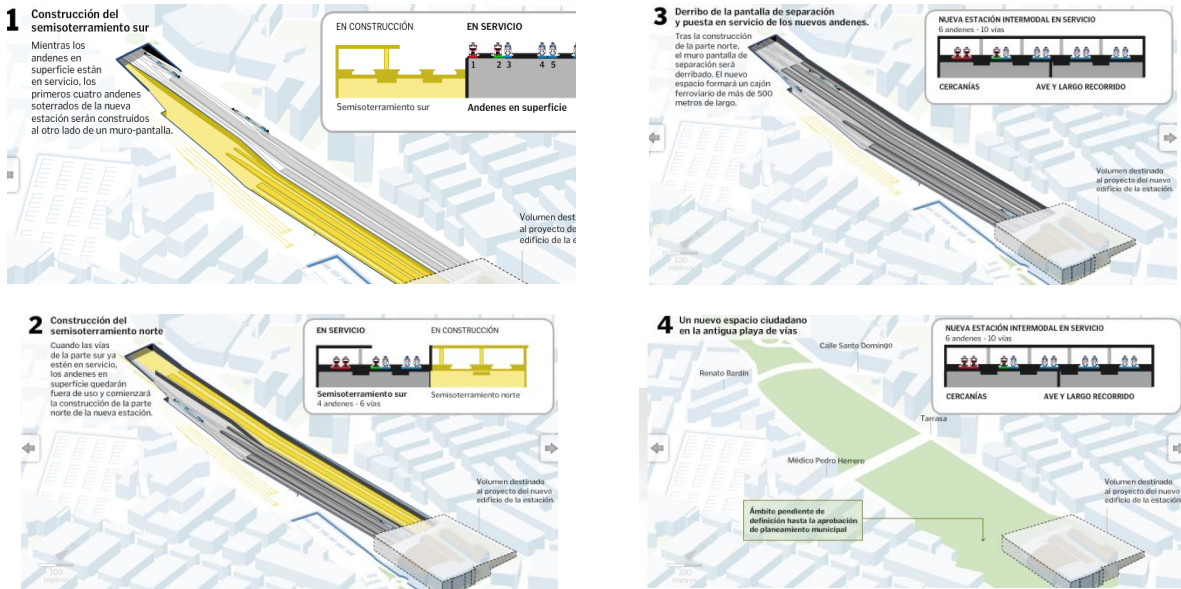
ANEXOS

- A. Memoria de Sostenibilidad Económica
- B. Estudio de Integración Paisajística.
- C. Estudio de Inundabilidad.
- D. Estudio de Tráfico y Movilidad Sostenible.
- E. Estudio Acústico.
- F. Informe de alegaciones y sugerencias.
- G. Acuerdo municipal de resolución de alegaciones

MEMORIA INFORMATIVA

1.- CONTEXTO INSTITUCIONAL DE LA ACTUACIÓN. CONSIDERACIONES SOBRE SU OBJETO Y PROMOTOR.

1.1.- Génesis de la actuación: el acceso ferroviario en Alta Velocidad a la ciudad de Alicante y el soterramiento de las vías.



El 7 de mayo de 2003 se suscribió entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) un convenio sobre la definición del marco de cooperación necesario para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante. El Convenio fue publicado en el BOE de 17 de julio de 2003 por Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras de fecha 10 de junio de 2003.

Este Convenio tiene los siguientes objetivos ferroviarios:

- *Reconversión de los accesos ferroviarios a la nueva Estación Intermodal, mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la alta velocidad de forma que sea compatible con la red existente.*
- *Sustitución de la actual Estación RENFE de Alicante por una Estación Intermodal de Transporte capaz de atender en condiciones adecuadas el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios y permitir en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con los restantes modos de transporte del área.*
- *Potenciación del servicio de cercanías, del tramo Alicante/Elche de la línea Alicante-Murcia, mediante la construcción de una variante de trazado en vía doble electrificada que elimine la inversión de marcha de San Gabriel.*
- *Adaptación de los trazados de mercancías de acceso al puerto y las instalaciones existentes en éste a la nueva situación.*
- *Acondicionamiento para cercanías del tramo entre la futura vía Parque y San Vicente del Raspeig incluyendo la construcción de dos apeaderos que den servicio a la universidad y a esta localidad.*

Como objetivos complementarios se establecen los siguientes:

- Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el entorno de la futura Vía Parque con el fin de posibilitar la permeabilización del actual trazado y liberar el suelo necesario para la realización de la operación urbanística. Esto implica a su vez afección al vestíbulo, vías y andenes en la propia Estación.
- Solución a los problemas de integración del ferrocarril en la zona costera situada al sur del apeadero de San Gabriel, suprimiendo las vías ferroviarias.
- Potenciación de la intermodalidad de la actual Estación RENFE de Alicante mediante la incorporación de una estación de autobuses.
- Realización de las actuaciones de diseño, planeamiento urbanístico y evaluación económico-financiera de la actuación urbanística de forma que se conjuguen los objetivos de mejora del espacio urbano y de eficaz aprovechamiento de las plusvalías para financiar el conjunto de las actuaciones.

Este conjunto de acciones se reparten, en cuanto a promoción y financiación, de la siguiente manera:

Sexto.— La inversión del grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la estación existente a la llegada de la Alta Velocidad a Alicante prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 y las actuaciones de cercanías y mercancías definidas en los apartados 2, 4 y 5 del punto tercero de los acordados siendo la inversión estimada de 69,5 millones de euros, y se efectuará por el GIF y RENFE (VIALIA) conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

Séptimo.— La Generalitat Valenciana contribuirá a la financiación del conjunto de las actuaciones con 48,42 millones de euros, de acuerdo con las fórmulas y la distribución de anualidades que en desarrollo de este documento se concrete.

Octavo.— La financiación del edificio de nueva estación Intermodal correrá a cargo de RENFE a través de VIALIA, excepto en lo que se refiere a acondicionamiento del nuevo vestíbulo, zona de andenes y vías a la afección causada por el soterramiento.

Noveno.— El Ayuntamiento de Alicante asumirá a través de la gestión urbanística la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminada la construcción del nuevo canal acceso soterrado.

Décimo.— El Ayuntamiento de Alicante y la Generalitat Valenciana promoverán e instarán la aprobación de forma inmediata de las modificaciones o revisiones del Planeamiento Urbanístico y las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.

Con cargo a las plusvalías (descontados los costes de urbanización y adquisición de terrenos) se financiarán las actuaciones previstas en el Anexo por un importe de 70 Millones de euros a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, incluido su entorno urbano inmediato, una edificabilidad de aproximadamente 140.000 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que aproximadamente un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario.

En los suelos calificados como sistema general ferroviario, en el ámbito de la Estación, se establecerá un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible, a desarrollar en el conjunto formado por la estación actual y su ampliación.

En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio y contribuyen a la consecución de los objetivos establecidos por la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Alicante cederá a la Sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico que le pudiera corresponder conforme a la legislación vigente, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio."

El Plan Especial de ordenación del ámbito OI/2 constituye por lo tanto una de las actuaciones necesarias para cumplir con las previsiones del Convenio de 2003, y tendrá dos esenciales funciones, entre otras:

- a) Ordenar integralmente el espacio propiamente ferroviario y los bordes con los entornos urbanos, aprovechando la nueva plataforma física creada tras el soterramiento de las vías.
- b) Generar plusvalías urbanísticas íntegramente públicas, derivadas de la desafectación de los terrenos ferroviarios y la adquisición del resto de suelo por expropiación, con las que financiar parte de las actuaciones previstas en el Convenio, especialmente las imputadas a AVANT.

Teniendo en cuenta que parte de las actuaciones se están ejecutando en la actualidad, y que para ello se han tenido que utilizar medios de financiación ajenos a AVANT y sus socios públicos, es necesario adelantar los trámites de planeamiento y gestión urbanística, con el fin de avanzar los procesos que permitan la desafectación de suelos y la atribución a AVANT, o quien se designe, de los correspondientes aprovechamientos urbanísticos que permitan la obtención de recursos económicos suficientes para atender la amortización de la financiación comprometida.

De acuerdo con el Convenio, se constituyó la Sociedad de gestión AVANT, encargada de desarrollar los estudios y proyectos urbanísticos y ferroviarios, sin perjuicio de la potestad y competencia que en materia urbanística y territorial detentan la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante.

El Convenio de 2003 apostó por crear un ente instrumental compuesto por los socios públicos, que asumiera el papel de dinamizador institucional de las actuaciones urbanísticas y de infraestructuras relacionadas con la ejecución del acceso ferroviario y la remodelación del espacio urbano resultante. El Convenio respecto a la sociedad de gestión dice lo siguiente:

“Primero.— Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una Sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante «la Sociedad»).

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 600.000,00 euros con la siguiente distribución:

- *Grupo Fomento: 50 %.*
- *Comunidad Valenciana: 25 %.*
- *Ayuntamiento de Alicante: 25 %.*

Por Grupo de Fomento se entiende, a los efectos de este Convenio, al propio Ministerio de Fomento y a las entidades públicas empresariales RENFE y GIF, adscritas al Ministerio. Serán estas entidades públicas empresariales las que suscriban la parte de capital correspondiente al Grupo Fomento, la mitad cada una.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la Sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Alicante y el Consejero de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana respectivamente o en la persona en quién designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la Sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Grupo Fomento.

Segundo.—La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la Actuación y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Convenio se refiere.

- 1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Alicante.*
- 2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.*
- 3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.”*

El objeto de AVANT, pues, esencialmente gestor y dinamizador, se desglosa más adelante en el Convenio:

“Undécimo.— La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo

corresponden al Ayuntamiento de Alicante y a la Generalitat Valenciana, y en materia ferroviaria, al Ministerio de Fomento.

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, o por aquellos de las administraciones firmantes a las que se le encomiende, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, tras los procesos de cambios de uso de los mismos a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realicen la Sociedad, el grupo Fomento y el Ayuntamiento de Alicante, tal y como se determina en este Convenio.

En los términos que permita la legislación aplicable, la Sociedad podrá recurrir a los canales de financiación que se estimen oportunos de cara a poder iniciar la ejecución de las obras en el plazo más breve posible con independencia del momento en el que se materialicen los aprovechamientos urbanísticos correspondientes.

Duodécimo.— La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

Los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de actuación se aplicarán a la ejecución, en orden de prioridad, de las actuaciones siguientes:

- A la reconversión de los accesos ferroviarios a la nueva Estación Intermodal, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a dicha Estación desde el entorno de la futura Vía Parque y las obras ferroviarias necesarias para la adaptación de los trazados de mercancías de acceso al puerto a la nueva situación.*
- A la sustitución de la actual Estación RENFE de Alicante por una Estación Intermodal de Transporte, teniendo en cuenta la afección del soterramiento del pasillo de acceso al vestíbulo, vías y andenes de la propia Estación.*
- A sufragar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.*
- A realizar las expropiaciones y obras de urbanización y reposición de servicios del ámbito definido por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, delimitada por la Avenida de Salamanca y la nueva Glorieta Elíptica prevista en el encuentro con la Gran Vía y que se concreta en el plano que se adjunta como Anexo 2.*
- A la construcción de una variante de trazado de la actual línea Alicante/Elche/Murcia, en vía doble electrificada.*
- A realizar las expropiaciones y obras urbanización y reposición de servicios del ámbito definido por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, correspondiente al viario situado al Norte de los barrios de Florida y Ciudad de Asís y a la adecuación del espacio entre este viario y el sector PAU 1 y que se concreta en el plano que se adjunta como Anexo 2.*
- Al acondicionamiento para cercanías del tramo entre la futura vía Parque y San Vicente del Raspeig incluyendo la construcción de dos apeaderos.*

Caso de existir recursos excedentarios, después de llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Anexo, las partes podrán acordar su reinversión en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Alicante. Las aportaciones máximas para todas estas actuaciones serán las inversiones que financian las partes de este Convenio, los recursos que la Sociedad genere y los fondos europeos que, en su caso, se obtengan.”

Desde su constitución, AVANT ha mantenido una relación fluida y constante con las instituciones que tienen relación con su objeto, principalmente con ADIF, impulsora directa de las obras del acceso ferroviario y responsable de proyectar estas infraestructuras y de su ejecución. Teniendo en cuenta la especial complejidad y sensibilidad que la operación de remodelación urbana implica para la ciudad de Alicante, la relación con el Ayuntamiento de Alicante ha sido estrecha y constante.

En ese contexto de diálogo y cooperación, se han mantenido dinámicas de trabajo conjunto para determinar aspectos específicos del acceso ferroviario, pero sobre todo en relación a la ordenación del ámbito, dado que este cometido fue asumido por AVANT en virtud del Convenio de mayo de 2003, aunque el Ayuntamiento ya había iniciado la elaboración de estudios y avances de ordenación con anterioridad a este Convenio.

El presente Plan, elaborado por AVANT en cumplimiento de sus compromisos societarios e institucionales, trata de integrar las sensibilidades expuestas por el Ayuntamiento de Alicante, además de ADIF, RENFE, Ministerio de Fomento y Generalitat Valenciana, junto a otros aspectos sectoriales.

1.2.- Contexto administrativo-urbanístico reciente de la actuación.

Como es sabido, no estamos ante el primer documento de planeamiento de este ámbito. Ha habido varios intentos de ordenación del mismo. Por razones varias, entre las que destacan la variación de los objetivos relacionados con la función de la infraestructura ferroviaria, las anteriores propuestas no han tenido grandes avances administrativos, sirviendo la suscripción del referido Convenio de 2003 de punto de inflexión y de elemento integrador de las diferentes componentes administrativas que convergen respecto a este ámbito y su entorno.

El Plan Especial nace casi a la vez que la redacción del documento de Revisión del Plan General de Alicante, que propone un nuevo ámbito de la vigente OI/2, estableciendo una ficha de planeamiento y gestión que, sensiblemente, recoge las previsiones sobre usos e intensidades edificatorias acordadas y consensuadas entre las Administraciones firmantes. No obstante lo anterior, era y es necesario acompañar el proceso de planeamiento general con la ordenación estructural y detallada del ámbito, a través de la figura de un Plan Especial de Ordenación, que sirva de base para la posterior programación y ejecución de las determinaciones finalmente recogidas.

En este sentido, y dada la complejidad del proceso de Revisión del Plan General, actualmente en fase de aprobación provisional y aún pendiente de su aprobación definitiva, parece aconsejable promover el citado Plan Especial con la mayor celeridad, sobre todo considerando lo avanzado de las obras del acceso ferroviario en Alta Velocidad.

El ámbito de la actuación es la denominada OI/2 del PGMOU de Alicante, si bien su delimitación espacial ha sufrido variaciones durante el proceso de “repensar” la función de este territorio, que por su centralidad y relación con el entorno requiere que su ordenación supere la tradicional fronterera, meramente administrativa, entre suelos clasificados o calificados de una manera u otra.

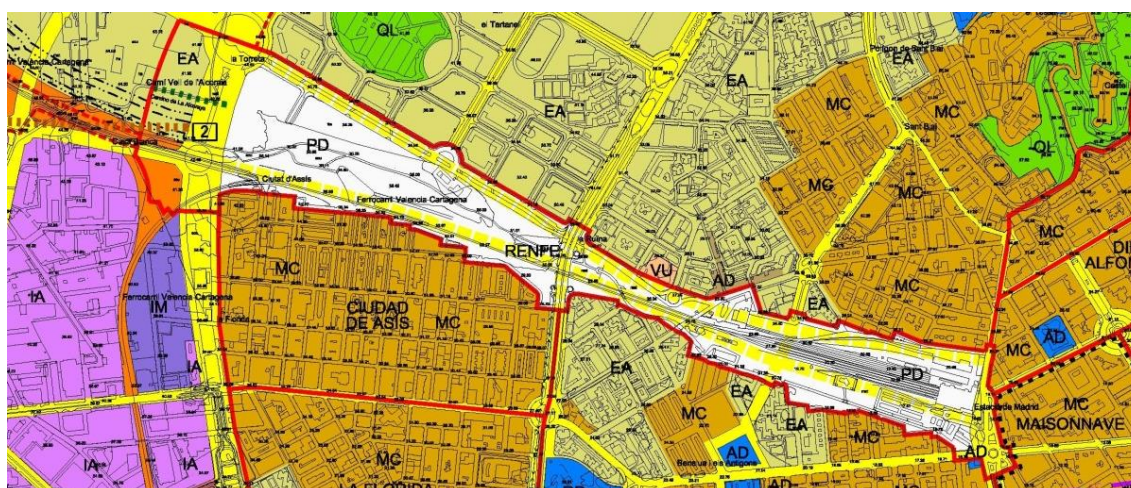
Así, el PGMOU vigente, de 1.987, establece un ámbito determinado para la operación integrada, figura especialmente prevista para la identificación de ámbitos cuya ordenación y gestión son complejas administrativa, económica y jurídicamente, y constituyen ámbitos estratégicos de la ciudad en el plano funcional.

Este ámbito inicial ha sido modificado con posterioridad, merced a ajustes relacionados con planeamiento posteriormente aprobado –el Proyecto de Homologación Sectorial y Plan Parcial del Sector Las Lagunas de Rabasa¹ afectó ligeramente al ámbito en su parte norte-, y las propias obras del acceso ferroviario, distintas a las que se contemplaban potencialmente en 1.987, conforman un nuevo escenario que hacen necesaria una revisión del ámbito.

¹ Recientemente dicho instrumento de planeamiento ha sido objeto de declaración de nulidad por el TSJCV, si bien se ha recurrido ante el Tribunal Supremo, que a esta fecha no se ha pronunciado.



Delimitación OI/2 en Plan General vigente



Delimitación UBO 5 en la revisión del Plan General en tramitación

De hecho, el documento de Revisión del Plan General de Alicante, en tramitación, propone un nuevo ámbito de esta operación integrada, a la que ahora se denomina UBO 5, incorporando en su ficha las determinaciones de gestión y ordenación inicialmente consensuadas en 2.003, que, no obstante, habrán de ser concretadas y, en algunos casos como el de la propia delimitación, revisadas, por este Plan Especial de Ordenación.

Este documento de planeamiento adoptará como referencia el planeamiento vigente, el PGMOU de 1.987 y los planeamientos de desarrollo de los entornos colindantes, y definirá una nueva delimitación y los objetivos que, en coherencia con el consenso institucional acordado, deben presidir la ordenación y gestión de estos suelos.

Puede observarse que el ámbito de ordenación de este Plan Especial parte del original de la OI/2 del PGMOU de 1.987, al que se le suman parte de los sectores PAU/1, APA/6 y APD/26, que actualmente tienen la condición de suelo urbano consolidado, afectando de modo predominante a suelo de dominio público municipal.

1.3.- La relación del Plan Especial con las obras de ejecución de las infraestructuras de alta velocidad a la ciudad de Alicante.



Vista parcial de las obras de soterramiento. Final del cajón actual, y sobre el mismo, rotonda Gutiérrez Mellado.



Vista de la estación provisional.

El Plan Especial de este ámbito tiene una vinculación funcional más que relevante con la ejecución de las obras del acceso ferroviario, que ya se están materializando. En este sentido, es evidente que la ordenación de este espacio tendrá una fuerte dependencia del trazado, sección y alzado de las nuevas vías y de la futura Estación Intermodal.

El Plan Especial debe proporcionar fórmulas de ordenación, zonificación y gestión que hagan compatible el desarrollo urbano de este entorno con la infraestructura ferroviaria ejecutada y

proyectada y con la integración de las tramas urbanas consolidadas, especialmente en su parte oeste (barrios de La Florida, Ciudad de Asís y San Blas). Es necesario tener en cuenta los condicionantes que presenta la obra ferroviaria y sus servidumbres y limitaciones funcionales, ya que estas infraestructuras se encuentran programadas y en ejecución actualmente en una gran proporción, quedando solo por realizarse la última fase de soterramiento y la futura Estación intermodal.

El ámbito que ordena este Plan Especial tiene la clara vocación de constituirse en área nueva centralidad y de convertirse en una zona de oportunidad para la ciudad de Alicante.

2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL LUGAR

La ciudad que vio llegar a los primeros ferrocarriles era una ciudad muy diferente de la que hoy conocemos. Se trataba de una plaza fuerte protegida por los dos montes coronados por sendos castillos, el de Santa Bárbara en la cima del Benacantil y el, entonces recientemente construido, de San Fernando sobre el monte homónimo. La ciudad estaba rodeada de muralla en todo su perímetro y con pequeños arrabales extramuros que se habían ido extendiendo siguiendo el trazado de los principales caminos que confluían en la villa. En el camino de Silla que se dirigía hacia la huerta de San Juan se desarrolló el "Raval Roig", en el camino hacia San Vicente y Villafranqueza el Raval de San Antón y en el camino hacia Murcia y Madrid, la carretera de Ocaña, se desarrolló una alameda para el paseo y esparcimiento del vecindario.

La primera circunstancia que ha condicionado el trazado de la ciudad en el entorno de la estación es su propia orografía. El llano del espartal que discurría paralelo al barranco de San Blas, antiguamente llamado *el riuet*, ofrecía las condiciones óptimas para el tendido de las vías del nuevo medio de transporte que suponía el ferrocarril.

El emplazamiento de la estación fue objeto de cierta discusión porque se pensaba que el lugar idóneo era junto al puerto, recientemente declarado de interés general en 1855. En la propia memoria del proyecto se justificaba su emplazamiento "*inmediata y paralelamente en el sentido de la vía, a la carretera general de Alicante a Almansa*" puesto que el emplazamiento en el puerto no era posible porque "*tendría que hacerse atravesando y enterrando casas y calles, puesto que la altura de dicho punto sobre el nivel del mar es de 48,83 pies (13,64m)*".

Además de las razones técnicas reflejadas en la memoria, hubo razones de orden militar, ya que el comandante de ingenieros de la plaza condicionó su ubicación a una distancia de cien varas por lo menos del torreón de San Nicolás, en la Montañeta.

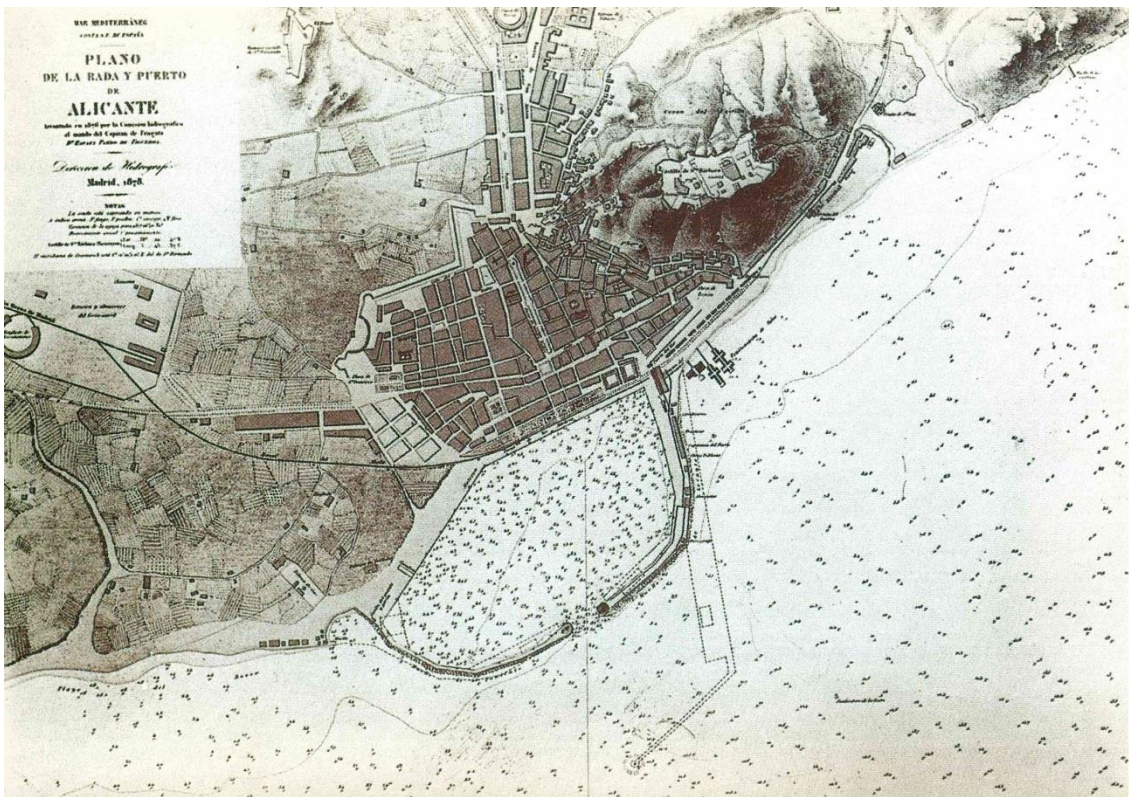
El ferrocarril dio sus primeros pasos en Alicante en 1856, al circular la primera locomotora en el tramo de la línea Almansa-Alicante que unía esta ciudad con la vecina población de San Vicente del Raspeig. La inauguración de la línea completa y de la estación aún se demoró un par de años más, hasta el 25 de mayo de 1858, con la presencia de la reina Isabel II.

La autorización para el derribo de las murallas llegó, junto con el ferrocarril, el mismo año 1858, pero aún permanecieron algunos años más en servicio, ya que aun habiendo iniciado su demolición, tras el ataque marítimo de 1873 de los cantonalistas de Cartagena en los inestables tiempos del sexenio democrático, se redactó un último proyecto de fortificación para la ciudad de Alicante en el supuesto de Guerra Civil por el ingeniero militar Vicente Climent y Martínez. Este proyecto nunca se llevó a cabo y en 1897 se derribó el último vestigio de muralla que condicionaba la ampliación de la ciudad.

De este modo quedó ubicada la estación y, aunque ya en 1857 se consiguió la autorización real para realizar los estudios de prolongación del trazado ferroviario hasta conectar con el puerto y se iniciaron las obras en 1860, ya nunca se movió del lugar que hoy ocupa. El primer ramal de conexión con el puerto discurría por el trazado natural del barranco de San Blas.



Plano de la Ciudad, Castillo y Puerto de Alicante. 1722



Plano con la ubicación de la estación y el primer ramal del puerto. 1886

Fue la ciudad, por tanto la que tuvo que trascender sus murallas y ocupar el terreno que quedaba libre entre ella y la estación. Apenas 15 años después de la inauguración de la estación se presentó un Anteproyecto de Ensanche, redactado por el arquitecto Guardiola Picó en 1873. Sin embargo no será hasta 1887 cuando el Ayuntamiento convoque un concurso para la Redacción del Proyecto de Ensanche de Alicante. Al concurso se presentaron dos proyectos redactados por José Guardiola Picó y José Gonzalez Altés, que finalmente fue el elegido y aprobado en 1897.

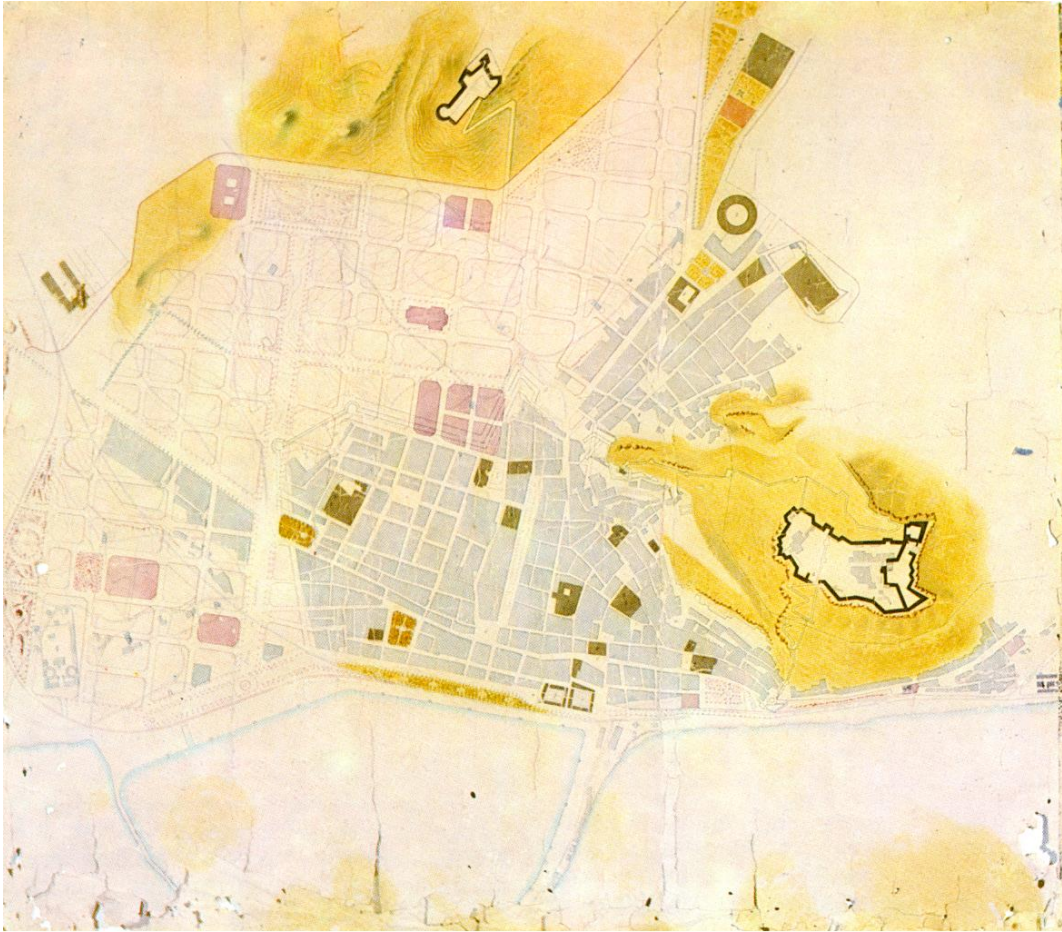
El Anteproyecto de Guardiola estructuraba todo el trazado de forma ortogonal a dos ejes tangentes al casco antiguo. Uno de ellos unía el puerto con un parque a los pies del monte de San Fernando, y el otro unía el inicio del arrabal de San Antón, a los pies del Benacantil, con la estación del ferrocarril que quedaba en una posición tangente al trazado urbano proyectado. Una de las principales modificaciones que incorporaba la propuesta de González Altés era el giro de ese eje para situar a la estación en el fondo de perspectiva, de forma un tanto forzada y distorsionando el rigor ortogonal de la propuesta de Guardiola. Otra modificación importante fue la incorporación del barrio de Benalúa proyectado unos años antes en unos terrenos situados junto a la carretera de Ocaña.

El trazado de la línea de conexión con el puerto nunca satisfizo al ayuntamiento, que veía en él una barrera a la expansión urbanística de la ciudad y ya en 1874 solicitó la modificación del trazado. La modificación del trazado, aprobada en 1876, volvió a apoyarse en el barranco de San Blas, en cuya desembocadura se construyó la estación de Benalúa. Tras sucesivas disputas y aplazamientos se abrió al tráfico el trazado del segundo ramal del puerto en 1886. El crecimiento de Alicante se produjo principalmente en el barrio de Benalúa y, fuera del ámbito del ensanche, en torno a los tradicionales caminos de acceso. El centro del Ensanche dibujado, cuya articulación con la ciudad existente era difícil por la presencia de orografía, quedó vacante durante algunos años y fue ocupado por almacenes y establecimientos fabriles que aprovecharon su cercanía al ferrocarril. Comenzó la historia de un desacuerdo que se ha prolongado más de un siglo. La ciudad, que no parecía interesada en incorporar al ferrocarril y la estación en su estructura urbana, se iba desarrollando en torno a otros ejes y con otros intereses.

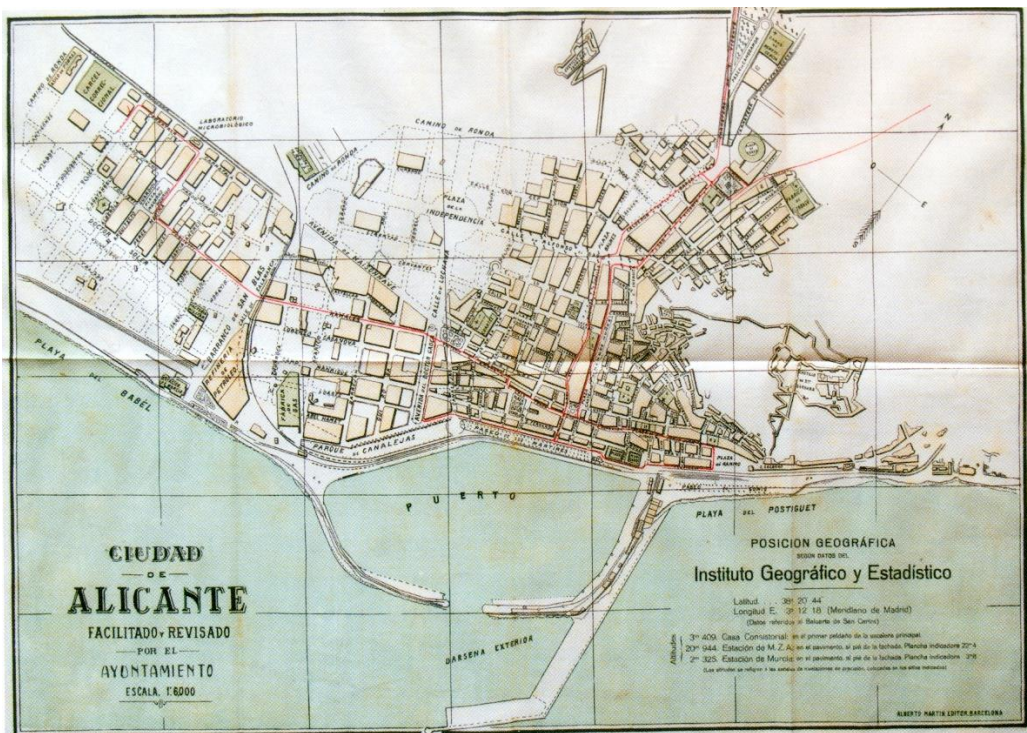
Los últimos años del Siglo XIX y la primera década del XX fueron años de crisis que pausaron la expansión urbana, hasta que aprovechando la neutralidad española en la primera guerra mundial, se recuperó el comercio y la actividad manufacturera. Los años 20 del pasado siglo constituyeron una época de auge constructivo y reformista con intervenciones en el tejido urbano que han configurado el aspecto actual de la ciudad. Se acometieron numerosas obras de reforma interior, que cambiaron la fisonomía del entorno de la estación, se construyó el edificio de la diputación provincial y se consolidaron el barrio de San Blas y el de Benalúa. El primero se fue desarrollando en la ladera del Monte Tossal entre el cementerio de San Blas, clausurado en 1918, y el llamado barrio de Tato, que había surgido junto a las fábricas que se habían situado contiguas a la estación, en el camino de Santo Domingo que conectaba con la carretera de Orihuela y Madrid.

El arquitecto municipal Francisco Fajardo proyectó en 1925 el barrio de La Florida junto a la carretera de Ocaña introduciendo un orden ortogonal que estructuró esta zona de la ciudad y el vecino barrio de Ciudad de Asís.

Tras la proclamación de la II República, la corporación municipal del alcalde Lorenzo Carbonell Santacruz acometió una serie de reformas urbanas de gran trascendencia para el futuro de la ciudad. La principal de estas reformas fue el desmonte y urbanización de la zona de la montaña para articular el casco antiguo con el ensanche y la Avenida de Salamanca que completó la ronda del ensanche. Las obras de desmonte se iniciaron en 1931 según el proyecto del ingeniero municipal Sebastián Canales, pero hasta después de la guerra no se pudo completar la urbanización.



Plano de Anteproyecto de Ensanche de Alicante. José Guardiola Picó. 1873.



Plano de Alicante. Principios del S. XX

Durante la guerra civil Alicante, que permaneció fiel a la república, sufrió varios bombardeos pese su situación alejada de los frentes de la contienda. Los principales objetivos de los bombardeos fueron el puerto y la estación.

Tras los años de la autarquía llegó un fuerte crecimiento urbano propiciado por el crecimiento demográfico causado por la inmigración masiva de los años del desarrollismo. Alicante se convirtió en un área metropolitana englobando los núcleos urbanos de los municipios colindantes. En este proceso de desarrollo caracterizado por la búsqueda del beneficio inmediato y por la consideración del territorio como fuente de plusvalías, la ciudad fue perdiendo paulatinamente su valor de uso, perdiendo compacidad y funcionalidad, y adquiriendo casi exclusivamente un valor de cambio.

No obstante la expansión urbana trató de regularse mediante los Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados por el ayuntamiento en 1956 y 1970 que pretendieron establecer una estrategia de ocupación del territorio planificada en torno a un crecimiento paralelo a la costa. En la práctica, estos planes de poco sirvieron ante la falta de reacción municipal para dirigir y canalizar los intereses inmobiliarios que incrementaron el problema del crecimiento radiocéntrico con el rápido desarrollo de barrios enteros en la periferia de la ciudad. Desde 1979 los ayuntamientos democráticos se dedicaron a la revisión de los planes de ordenación urbana y Alicante no se quedó atrás iniciando en 1980 la revisión del Planeamiento vigente en ese momento cuyas previsiones estaban superadas por la realidad. Las tendencias urbanísticas del momento aconsejaban dedicar mayor atención a la ciudad consolidada, tanto por una creciente voluntad cultural como para evitar el despilfarro de recursos que suponía la ciudad dispersa y desordenada. También supuso una novedad la voluntad de incorporar la visión de los ciudadanos mediante el establecimiento de incipientes procesos de participación y debate. El avance del PGOU de 1985 calificaba la ciudad de “desequilibrada, troceada, incompleta, dura, despilfarradora e improvisada”. Las buenas intenciones quedaron plasmadas en el Plan General Municipal de Ordenación de 1987 que intentó resolver las carencias de infraestructuras y dotaciones de muchos barrios y equilibrar la ciudad. Durante la década de los 90 se produjo un crecimiento sostenido dentro de las previsiones del planeamiento que en el ámbito se tradujeron en la culminación de los Planes Parciales iniciados anteriormente y en el sector del PAU 1.



Vuelo de Alicante realizado por el Ejercito Americano. 1956



Vuelo de Alicante realizado por el Iryda. 1977

3.- MEDIO FÍSICO, USOS ACTUALES Y PRINCIPALES INCIDENCIAS AMBIENTALES.

3.1.- Medio físico y usos existentes.

El ámbito de actuación es un entorno fuertemente antropizado, caracterizado por la presencia de infraestructuras e instalaciones relacionadas con el trazado ferroviario, la estación de viajeros y mercancías y sus edificaciones auxiliares (aparcamiento, oficinas, talleres de reparación, etc...), junto a otras infraestructuras urbanas de carácter viario (calle Ausó y Monzó, y paso elevado conocido como Puente Rojo en la Gran Vía).

Asimismo, se dan en el sector otros usos artificiales, como:

- La red de drenaje antirriadas para encauzamiento del Barranco de San Blas.
- Instalaciones de distribución de energía eléctrica, agua potable, saneamiento y alcantarillado, telefonía, etc...

El suelo no ocupado por instalaciones, edificios e infraestructuras tiene la condición de erial, y no presenta condiciones naturales dignas de ser destacadas.



Vistas del puente Rojo



Fotografía aérea del ámbito

3.2.- Hábitats y especies.

Dada la tremenda antropización del lugar y su especialización funcional, no se da en el ámbito la presencia de hábitats y especies que potencialmente sean susceptibles de ser afectadas.

El ámbito no se encuentra tampoco en la Red Natura 2000, es decir, no forma parte de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) ni Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA).

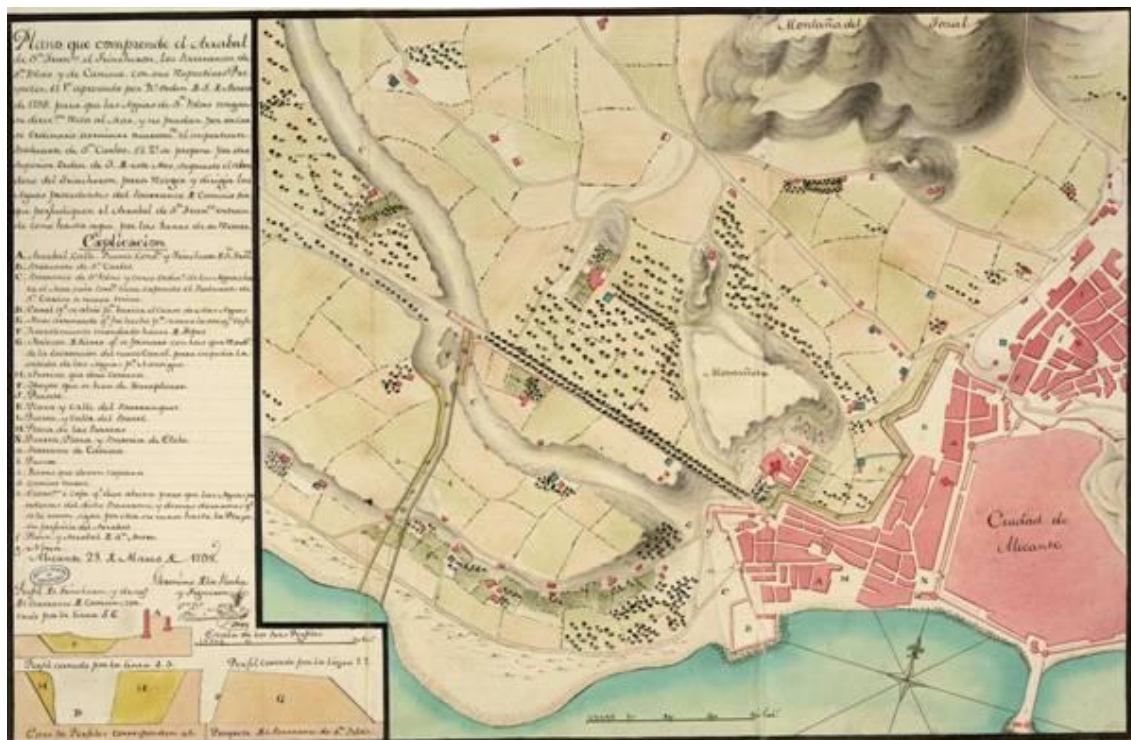
3.3.- Inundabilidad.

La zona que conforma el sector del Plan Especial es geográficamente una cuenca geomorfológica que recibe aguas de escorrentía de los terrenos ubicados al norte, conformando un área potencialmente inundable, como históricamente es conocido. Los proyectos para controlar el cauce del barranco de San Blas son muy antiguos, hasta el punto que el primero conocido data de 1772, cuando se desvía para evitar los daños que su desbordamiento causaba en las murallas de la ciudad.

En el ámbito ya discurren infraestructuras que forman parte del Plan Antirriadas de la ciudad de Alicante. El Barranco de San Blas discurre en superficie y soterrado, según el tramo.

El riesgo de inundabilidad de la zona hace necesario su estudio específico por lo que el Plan Especial cuenta con un estudio de inundabilidad del ámbito que determina estos riesgos y propone las medidas necesarias para evitarlos.

Todas las obras necesarias para el nuevo encauzamiento o las de adecuación de las infraestructuras existentes se realizarán con cargo a la actuación.



Proyecto de desvío del cauce del barranco de San Blas. 1772.

3.4.- Vías Pecuarias.

La Vereda del Desierto y Barranco del Infierno discurre por el borde noroeste del sector. Esta vía pecuaria tiene un ancho de 20,89 m. La ordenación procurará su integración en el ámbito, respetando su integridad superficial y, en el caso en que se precise la redefinición de su trazado, las condiciones impuestas por la legislación en materia de vías pecuarias. Es condición para ello respetar los puntos de entrada y salida de la vía en el sector.

3.5.- Régimen de recursos hídricos.

De conformidad con lo previsto en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y el Texto Refundido de la Ley de Aguas, el planeamiento urbanístico justificará la suficiencia y disponibilidad de recursos hídricos en proporción suficiente para atender las futuras demandas, sin comprometer la capacidad de suministro y abastecimiento a la población actual. En relación al presente Plan Especial, hay que considerar que el ámbito de actuación se encuentra comprendido en el documento de Revisión del Plan General de Alicante, con una intensidad edificatoria residencial de 150.000 m²t, a los que asigna una previsión poblacional de 3.150 habitantes (150.000 / 100 x 2,1), si bien finalmente el Plan Especial contempla una edificabilidad residencial de 171.955 m², lo que equivale a 3.611 habitantes. Eso representa un consumo también potencial de 0,223 m³ al año, que serán atendidos por la empresa mixta Aguas Municipalizadas de Alicante, con soporte en la concesión que actualmente tiene la ciudad de Alicante por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar y su participación en la Mancomunidad de Canales del Taibilla, además de los recursos generados por ACUAMED a través de las nuevas desaladoras del área metropolitana de Alicante. Estas circunstancias han sido informadas favorablemente por la Confederación Hidrográfica del Júcar, por lo que puede estimarse justificada la suficiencia y disponibilidad de los recursos hídricos en relación al presente Plan Especial.

demanda recursos hídricos sector OI/2	
conceptos	magnitudes
número viviendas potenciales	1.719,55
ratio habitante/vivienda (108 ROGTU)	2,10
población potencial	3.611,06
consumo unitario litros día/habitante (según estudio AMAEN)	169,52
consumo total litros día	612.159,80
consumo en m ³ día	612,16
consumo en m ³ año	223.438,33
consum en hm ³ año	0,223

3.6.- Paisaje e Infraestructura Verde.

El paisaje ha pasado a ser considerado como un recurso ambiental básico, siendo incluido en los análisis de los instrumentos de planificación que acompañan a los estudios de planificación física y ordenación territorial. Es por ello que el Plan Especial, en coherencia con lo dispuesto en el artículo 48 del Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana (RPCV) y el artículo 11 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, debe ser analizado respecto a su incidencia sobre el paisaje del territorio. Consecuentemente tiene que acompañarse de un Estudio de Integración Paisajística que tenga por objeto, predecir y valorar la magnitud y la importancia de los efectos que la ejecución del Plan pueda llegar a producir en el carácter del paisaje y en su percepción, y determinar estrategias para evitar los impactos o mitigar los posibles efectos negativos.

Tal y como recoge el Estudio de Integración Paisajística que se acompaña a este Plan Especial, hay que destacar que el ámbito del Sector OI/2 se encuentra en una especie de encrucijada interior de la ciudad de Alicante, estando en una cota muy similar a la de su entorno inmediato. Eso reduce tanto su visibilidad interior como exterior, es decir, el ámbito sólo es visible desde puntos de observación elevados, como el Castillo de Santa Bárbara, Monte Benacantil, la Serra Grossa, o los edificios colindantes.

A continuación se han delimitado las diferentes Unidades de Paisaje en el territorio respecto a la actuación, sobre el que se han marcado los umbrales de nitidez a 500, 1.500 y 3.500 m de distancia desde la misma.

Los principales recursos paisajísticos a tener en consideración durante el proceso de ordenación y transformación de este ámbito son:

a) Recursos paisajísticos de interés ambiental:

- Lagunas de Rabassa.
- Serra Grossa.
- Sierras de Fontcalet y Serreta.
- Zona litoral de la ciudad (playas, mar. Etc.).

b) Recursos paisajísticos de interés cultural

- Castillo de Santa Bárbara.
- Castillo de San Fernando.
- El palmeral.
- Edificios de barrios aledaños a los terrenos ferroviarios, destacando por su dimensión y representatividad, el conocido edificio de La Colmena, el apartotel Riscal y el Hotel Gran Sol.



Localización de parte de los principales recursos paisajísticos en la zona sureste del Sector, con vistas al noreste

Vistas zona norte, desde edificios de la Avenida de Salamanca



Vistas zona norte, desde el PAU 1



c) Recursos paisajísticos de interés visual. Algunos de los recursos de interés cultural pueden ser también considerados por su interés visual.

- Castillo de Santa Bárbara.
- Castillo de San Fernando
- Serra Grossa.
- Estructuras viarias diversas, como el conocido Puente Rojo.
- La Estación.
- Fachada urbana (Edificios de barrios aledaños a los terrenos ferroviarios)



Vista desde calle Princesa Mercedes



Vista desde calle Médico Pedro Herrero



Vista desde viario paralelo al trazado ferroviario, zona de entrada a Alicante, barrio Ciudad de Asís, Cementerio

Cabe destacar que en la actualidad, desde el punto de vista paisajístico, la zona de actuación se encuentra degradada dada la heterogeneidad y desorden existente en dicho ámbito, y su escasa integración con los barrios adyacentes.

La desaparición de las vías a nivel superficial supone una clara mejora paisajística y ambiental. La creación de una nueva superficie a cota permitirá desarrollar un parque lineal que supondrá un incremento importante de la calidad paisajística de esta zona, y, por tanto, una alteración paisajística positiva, que deberá ir acompañada de un adecuado tratamiento urbanístico de los elementos edificados, públicos y privados, tanto en lo relativo a los remates urbanos de los barrios inacabados, como a los nuevos usos que se localicen en el sector.

Se propondrán medidas de Integración en el paisaje, no sólo para mitigar los impactos paisajísticos y visuales que se identifiquen, sino también para conservar y/o mejorar la calidad visual del entorno. Para ello se prestará atención a aspectos como los usos preexistentes del suelo, la topografía original, la visibilidad del emplazamiento o la volumetría general del conjunto de la actuación.

En cuanto a su relación con la **Infraestructura Verde**, que según el artículo 19 bis de la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, es *la estructura territorial básica formada por las áreas y elementos territoriales de alto valor ambiental, cultural y visual; las áreas críticas del territorio que deban quedar libres de urbanización; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores*, hay que tener en cuenta que el municipio de Alicante no la tiene definida a nivel de planeamiento general.

Esta Infraestructura Verde está conformada por los siguientes elementos:

- a. *La red de espacios que integran Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad.*
- b. *La red que conforman los espacios naturales protegidos declarados como tales de conformidad con la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, incluyendo en su caso sus áreas de amortiguación de impactos.*
- c. *Las áreas protegidas por instrumentos internacionales, señaladas en el artículo 49 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.*
- d. *Las Zonas Húmedas Catalogadas y las cavidades subterráneas incluidas en el correspondiente catálogo, tal y como se prevé en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.*
- e. *Los montes de Dominio Público y de Utilidad Pública o Protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente Catálogo, así como los terrenos que sean clasificados como Áreas de Suelo Forestal de Protección en el Plan de Ordenación Forestal de la Comunitat Valenciana formulado en desarrollo de la Ley 3/1993, Forestal de la Comunitat Valenciana.*
- f. *Los espacios litorales de interés que no se encuentren incluidos en ninguno de los supuestos anteriores.*
- g. *Los espacios de interés cultural a los que se refiere el artículo 21.3 de la presente Ley.*
- h. *Las zonas que se encuentren sometidas a riesgo de inundación, de acuerdo con lo establecido al respecto en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (Acuerdo de 28 de enero de 2003) y sus posteriores revisiones.*
- i. *Las zonas que presenten un riesgo significativo de erosión o contaminación de acuíferos, y que como tales sean definidas y delimitadas por la normativa de desarrollo de la presente Ley o, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado a tal efecto.*
- j. *Las áreas que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la presente Ley y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas para su incorporación a la mencionada Infraestructura Verde, por su interés para la conservación de el paisaje, para la protección de terrenos que presenten especiales valores agrarios cuya preservación sea conveniente para el medio rural, o para la protección de espacios naturales que, sin haber sido declarados expresamente como protegidos, reúnan valores naturales merecedores de protección o se hallen profundamente transformados, en los que sea necesario establecer medidas de rehabilitación destinadas a disminuir los impactos paisajísticos existentes.*
- k. *Las áreas, espacios y elementos que garanticen la adecuada conectividad territorial y funcional entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a las áreas fluviales y los conectores ecológicos.*

Asimismo, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, establece en su directriz 79 la relación que el crecimiento urbano debe tener con la Infraestructura Verde:

Directriz 79. *Infraestructura verde y crecimiento de suelo para uso residencial.*

- 1. *El primer condicionante de los nuevos desarrollos residenciales es la **capacidad de acogida del territorio**, determinada en función de la conservación de los valores ambientales, paisajísticos, económicos y culturales, y la integridad de los procesos asociados a los mismos, materializados en la infraestructura verde.*

2. La planificación territorial y urbanística deberá definir la infraestructura verde con carácter previo al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos residenciales.

Este Plan Especial deberá definir, gráfica y funcionalmente, la Infraestructura Verde que le servirá de soporte para su ordenación, estableciendo los conectores ecológicos y funcionales necesarios para integrarse en la citada malla con normalidad, contribuyendo a la optimización del disfrute y calidad de los espacios integrados por la Infraestructura Verde municipal.

A este respecto, pese a que el Plan General de Alicante no contempla expresamente la Infraestructura Verde, y tampoco lo hace el documento de Revisión en tramitación (aunque se intuye en su propuesta de Sistema de Espacios Abiertos), el Plan Especial de este sector deberá promover su integración ecológica y paisajística con los principales elementos que potencialmente forman parte de la Infraestructura Verde, que serían, entre otros, los siguientes:

- El Parque de las Lagunas de Rabasa.
- El Castillo de Santa Bárbara y su ladera.
- El Castillo de San Fernando y su ladera.
- La fachada litoral.
- La Sierra de Fontcalent y la Serreta.
- La Vía Pecuaria Vereda del Infierno.
- El edificio protegido de la Estación, y otros de menor escala que resulten de interés por su carácter patrimonial cultural.

3.7.- Consumo de suelo e impacto poblacional.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del RDL 2/2008, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, así como conforme a lo previsto en la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los desarrollos urbanos deben caracterizarse por su sostenibilidad, que, entre otras circunstancias, toma cuerpo en el criterio de que el crecimiento debe ser asumible en términos de capacidad de acogida poblacional.

A tal efecto, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en su objetivo 23, establece una serie de criterios para los crecimientos residenciales, y establece una fórmula para evaluar la capacidad de acogida poblacional de un municipio, y su relación con el consumo de suelo, estableciendo un estándar variable de suelo requerido para la población potencial estimada.

En el caso que nos ocupa, la población potencial estimada es de 3.611 habitantes. Esta población será objeto de progresiva implantación en el ámbito una vez ejecutadas las obras de urbanización e iniciadas las de edificación. Es decir, la ocupación del sector por nuevos habitantes será gradual, valorándose como inicio de la misma el período del año 2016.

Se estima prudente considerar que la instalación de nuevos ocupantes en las futuras viviendas del sector será a razón del 10% anual, teniendo en cuenta la heterogeneidad del tamaño de la unidad familiar y que estas unidades irán creciendo también paulatinamente de forma natural en el sector (si se mantiene una tasa de natalidad mayor que la de mortalidad).

La ciudad de Alicante tiene asignada una tasa de crecimiento de población del 1,15% anual, según la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, por lo que a continuación se comparará la dinámica de crecimiento natural de la población de Alicante con la instalación de nuevos habitantes en el Sector (aunque realmente no se produce siempre un incremento de población, ya que muchos de los nuevos habitantes del sector proceden de la misma ciudad), buscando obtener el dato del porcentaje que estos nuevos habitantes representan anualmente en el contexto de crecimiento previsible de la ciudad de Alicante.

Alicante (Capital) media de crecimiento anual (ETCV)	previsión población ciudad de alicante			previsión población sector Renfe			
	período	población de partida	tasa crecimiento	población potencial	población prev.	secuencia	% sobre incremento población anual Alicante
1,15%		336.128			3.611,06	10% anual	
	2.013		1,15%	339.993			
	2.014		1,15%	343.903			
	2.015		1,15%	347.858			
	2.016		1,15%	351.859			
	2.017		1,15%	355.905			
	2.018		1,15%	359.998		361	8,82%
	2.019		1,15%	364.138		361	8,72%
	2.020		1,15%	368.326		361	8,62%
	2.021		1,15%	372.561		361	8,53%
	2.022		1,15%	376.846		361	8,43%
	2.023		1,15%	381.179		361	8,33%
	2.024		1,15%	385.563		361	8,24%
	2.025		1,15%	389.997		361	8,14%
	2.026		1,15%	394.482		361	8,05%
	2.027		1,15%	399.018		361	7,96%
	2.028		1,15%	403.607			

La población del sector oscilará entre el 8 y 9% del incremento estimado para cada año a partir de 2018, lo que es claramente coherente y compatible con esta dinámica de crecimiento, por lo que podemos concluir que desde la perspectiva de capacidad de acogida poblacional el desarrollo del Sector, con la densidad que se propone, es plenamente compatible y sostenible.

Más adelante se justificará además la adecuación de la ordenación y desarrollo de este Sector con los criterios de crecimiento explicitados en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana para el área metropolitana de Alicante y Elx (objetivos 3 y 23, y directrices concordantes).

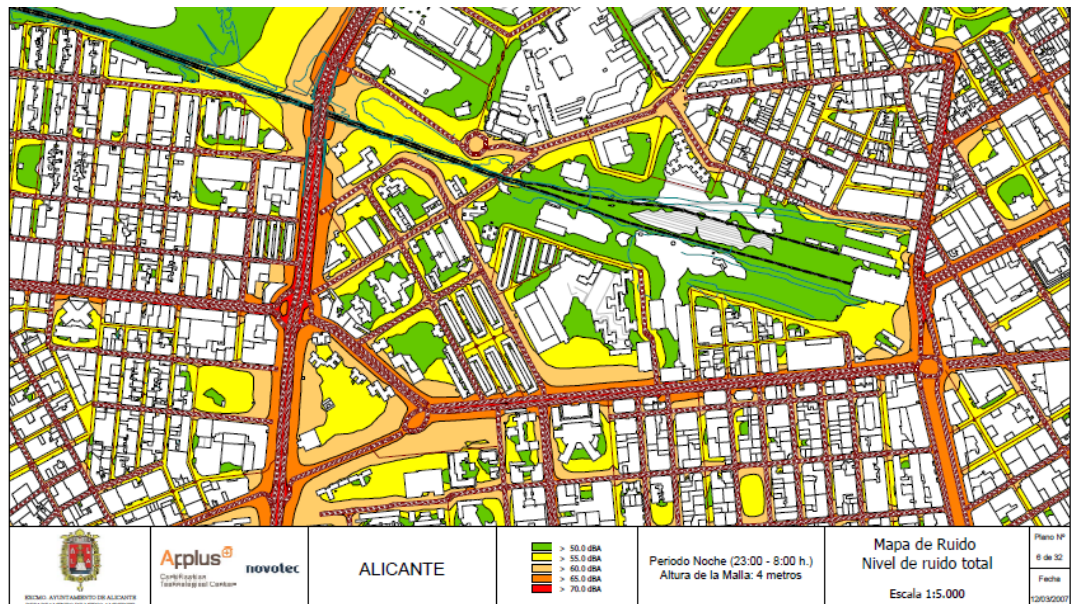
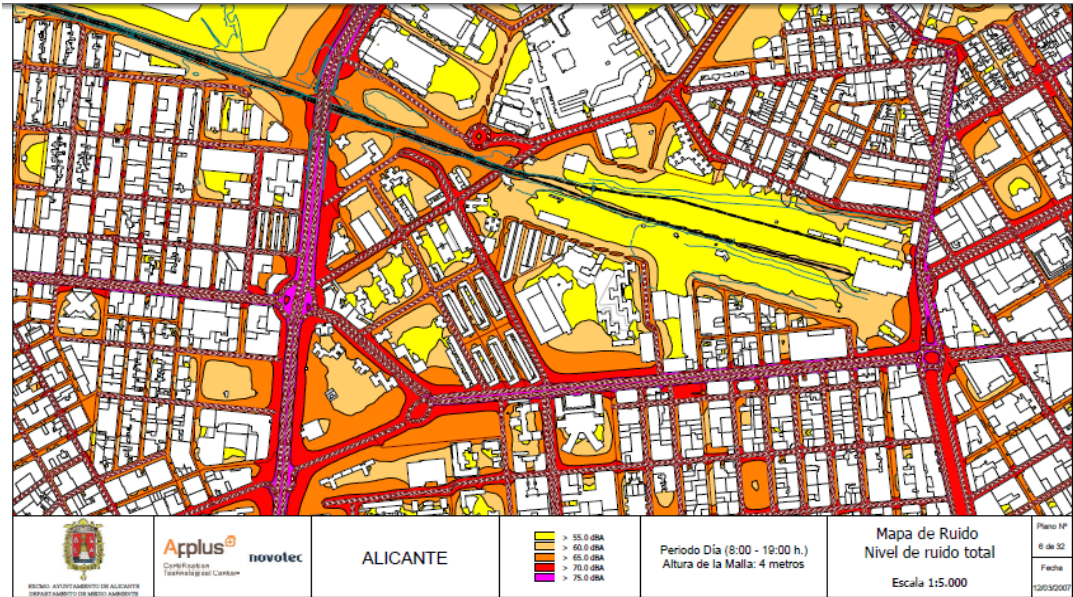
3.8.- Contaminación atmosférica.

Se abordan en este apartado dos consideraciones. Una primera relativa a las condiciones acústicas que presenta el ámbito actualmente, a tener en cuenta para la ordenación y localización de usos, sin perjuicio del cumplimiento de la normas objetivas que en esta materia establecen la legislación sobre ruido y contaminación acústica y el Código Técnico de Edificación. Otra, segunda, en relación con el impacto que en materia de emisiones de contaminantes a la atmósfera supondrá la nueva ordenación, especialmente en materia de CO₂.

En cuanto a la cuestión de la contaminación acústica, el Plan Especial se acompaña del oportuno Estudio Acústico, que orientará la ordenación del sector para reducir el impacto del ruido en la futura población del sector, tanto el que se genera hoy día como el potencial una vez el sector se encuentre en fase de explotación.

No obstante, se reproducen seguidamente las previsiones sobre contaminación acústica previstas en el Estudio Acústico del documento de Revisión del Plan General, como consideración previa del estado preoperacional del Sector.

El soterramiento de las vías del ferrocarril supondrá la desaparición de una fuente de ruido, que mejorará por tanto la calidad de vida de los barrios de San Blas, Florida, Ciudad de Asís y Benalúa. Quedarán como principales fuentes de ruido las generadas por el tráfico de vehículos a su paso por el Sector, destacando a estos efectos el de las principales vías de comunicación (Gran Vía), si bien la desaparición del Puente Rojo contribuirá a reducir el nivel de emisión.



Mapa de ruido. Revisión del Plan General de Alicante

Las emisiones de CO₂ suele ser un dato que normalmente no se considera en los instrumentos de planeamiento urbanístico, aunque la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana establece una directriz específica en relación a la lucha contra el cambio climático, concretamente en su directriz 67:

Directriz 67. Riesgos derivados del cambio climático.

1. En relación con la gestión de los riesgos derivados del cambio climático, los planes generales y los planes de acción territorial adoptarán las siguientes medidas:

- a. **Evitarán**, salvo justificación suficiente y la adopción de las adecuadas medidas correctoras, **nuevos desarrollos urbanísticos por debajo de la cota de 1 metro sobre el nivel medio del mar en suelos no urbanizables. En el caso de ser suelos urbanizables, sin el correspondiente programa aprobado, los terrenos situados por debajo de esta cota podrán formar parte de la red primaria de espacios abiertos y zonas verdes.** Estas prescripciones se aplicarán a los nuevos campamentos de turismo o instalaciones similares o equiparables.
- b. Reflejarán, en la documentación correspondiente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, el estado actual y previsible de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito de cada plan, proponiendo escenarios de bajas emisiones de este tipo de gases, fomentando modelos compactos y ahorradores de suelo, agua y energía, aplicando la movilidad sostenible, primando la economía de proximidad, potenciando la arquitectura sostenible, los sistemas energéticos descentralizados y otros análogos.
- c. Se deberá tender al **incremento cero de las emisiones de dióxido de carbono en los nuevos desarrollos urbanísticos y territoriales.** En cualquier caso, el incremento de estas emisiones de dióxido de carbono tendrán como límite máximo las establecidas en la legislación sectorial, siendo recomendable el correspondiente a la tasa de crecimiento de población prevista. Las emisiones se justificarán en la documentación del plan.

2. La ordenación urbanística del territorio establecerá también medidas sobre la ciudad y el patrimonio edificado adecuadas a sus características, entre las cuales se considerarán:

- a. La protección de las zonas verdes urbanas. En el desarrollo de nuevas zonas verdes y en el acondicionamiento de las existentes, se promoverá el uso de vegetación autóctona primando la capacidad de ésta para el procesamiento de dióxido de carbono y el bajo consumo de agua.
- b. La elaboración de una norma técnica sobre eficiencia y ahorro energético en el alumbrado público.
- c. La definición en planes y ordenanzas de determinaciones que fomenten la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables de forma adecuada a las condiciones climáticas de la Comunitat Valenciana y al uso de los edificios.
- d. El fomento de actuaciones de aumento de la eficiencia energética en edificios antiguos e históricos o en otras edificaciones de baja eficiencia energética, mediante subvenciones o incentivos, y en las infraestructuras urbanas.

Actualmente no se conocen datos municipales en materia de emisiones de CO₂ por habitante en la ciudad de Alicante, por lo que, a modo de referencia, se adoptan los indicadores de emisiones de CO₂ por habitante ofrecidos por la Agencia Valenciana de Energía (AVENT, que establece los mismos en 5,02 tCO₂/hab.año. Trasladando estos datos a la población potencial de este sector y su desarrollo secuencial, obtendríamos la siguiente previsión de emisiones:

emisiones CO2 por habitante (TCO2/persona/año)		5
población sector RENFE		3.611,06
emisiones CO2 por habitante (TCO2/persona/año) sector RENFE		18.055,28
secuencia de emisiones		
	2018	1.805,53
	2019	3.611,06
	2020	5.416,58
	2021	7.222,11
	2022	9.027,64
	2023	10.833,17
	2024	12.638,69
	2025	14.444,22
	2026	16.249,75
	2027	18.055,28

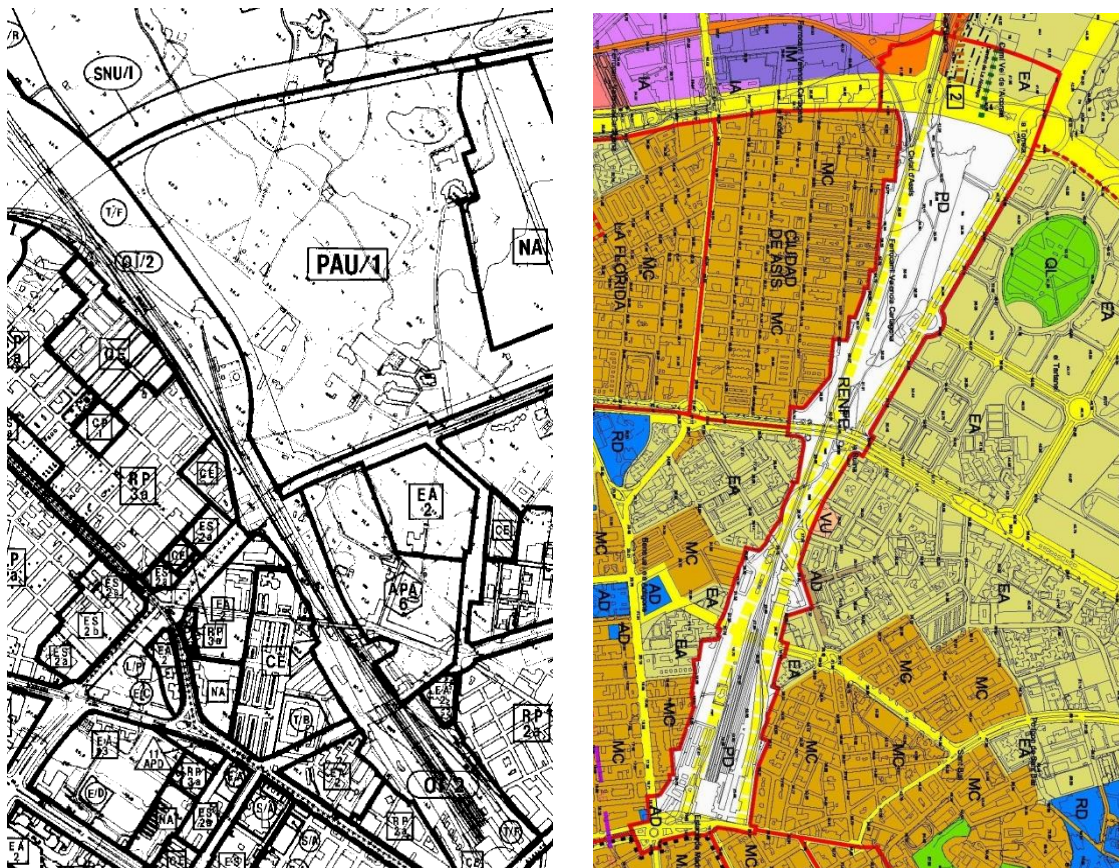
Estas emisiones serán las que se tomarán como referencia para establecer los criterios de ordenación y urbanización del Sector, con el objetivo de adoptar medidas y acciones para tratar, en la medida de lo posible, de neutralizarlas (disposición de arbolado capaz de

secuestrar CO₂, implantación o conexión con sistemas de transporte público sostenible, adopción de medidas de ahorro energético en las futuras viviendas y equipamientos, utilización de materiales energéticamente eficientes, gestión sostenible de los residuos generados, etc...).

Estas medidas serán relativamente sencillas de implantar en un Sector como el que nos ocupa, dada su posición de centralidad en la ciudad (cercanía a los principales equipamientos privados y públicos de la ciudad), y su relación con sistemas de transporte público sostenible (ferrocarril, tranvía, autobús, tránsitos peatonales, etc...).

4.- CONDICIONES INSTITUCIONALES Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.

4.1.- Régimen urbanístico del suelo incluido en el Plan Especial.



Planos de clasificación según PGMOU vigente y documento de Revisión en tramitación.

El ámbito de actuación, formado por la OI/2 del plan general y parte de los sectores PAU/1, APA/6 y APD/26, está clasificado como suelo urbano. A los efectos urbanísticos, los suelos incluidos en el OI/2 del Plan General serían no consolidados por la urbanización, y los externos (PAU/1, APA/6 y APD/26), consolidados por la misma. La naturaleza pública de gran parte de los suelos se tendrá en consideración, en el proceso de reparcelación a efectos de aprovechamiento tipo conforme a los criterios del Artículo 83 de la LOTUP (o artículo que lo sustituya).

De acuerdo con los criterios consensuados entre los distintos equipos técnicos, y en coherencia también con la anterior iniciativa de planeamiento de 2005 (PRI sometido a exposición pública por parte del Ayuntamiento), se planteó la conveniencia de incorporar al ámbito de la OI/2 la parte de suelo dotacional situada al oeste de PAU/1, y unas pequeñas porciones de suelo urbano consolidado en el entorno de los antiguos sectores APA/6 y APD/26.

Esta redelimitación resulta coherente si tenemos en cuenta lo caprichoso del límite entre ambos sectores (PAU/1 y OI/2), que tenía como única razón de ser la separación con el dominio público ferroviario (hoy potencialmente a desafectar una vez ejecutado el soterramiento en dicha zona), y la conveniencia de adoptar como nuevo límite el viario situado al oeste del PAU/1, que servirá de elemento de conexión con la Vía Parque, gran colector de tráfico perimetral de la ciudad.

Los ámbitos seleccionados de los sectores APA/6 y APD/26 son pequeños espacios cuya disposición es necesaria para dotar de coherencia a la ordenación del sector, facilitando así su integración con estos barrios.

4.2.- El planeamiento territorial: la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

4.2.1.- Estrategias para el Área Metropolitana de Alicante-Elx.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en su objetivo 3, establece una serie de criterios específicos para el área metropolitana de Alicante y Elche.

Si bien la actuación del Sector OI/2 no aparece identificada expresamente como ámbito estratégico (área de oportunidad, área de centralidad, área de regeneración), lo cierto es que esta actuación sí está expresamente recogida en el texto expuesto. Nos encontramos ante una operación de reciclaje urbano de un suelo sellado por usos artificiales especializados en el transporte ferroviario que, gracias al consenso y esfuerzo inversor de las instituciones públicas, se convertirá en un nuevo espacio urbano que contribuirá a elevar el estándar de calidad urbana de los barrios adyacentes. Soterrar los accesos y crear una nueva estación intermodal permitirá crear nuevos espacios y equipamientos públicos junto a usos lucrativos que refuerzan el modelo de ciudad compacta, densa, diversa y compleja, todo ello en un marco donde las plusvalías urbanísticas son públicas y tienen como destino amortizar la inversión realizada y generar nuevos recursos económicos para atender otras demandas sociales.

4.2.2.- Criterios de crecimiento de suelo residencial.

En el capítulo 23 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, se proponen unos criterios cualitativos y cuantitativos destinados a orientar el modo en que se van a enfocar los crecimientos urbanos.

Criterios como los relacionados con la ciudad compacta y compleja, la apuesta por el reciclaje urbano y la regeneración y rehabilitación, así como la movilidad sostenible y una gestión racional de los recursos hídricos y el consumo energético, recogidos en la legislación valenciana y estatal y en normas europeas por todos conocidas (VI Programa de Acción Comunitario en materia de Medio Ambiente, Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano, etc...), se reconocen como esenciales en materia de planificación urbanística. Así, ésta tendrá que justificar los modelos de ordenación sobre estos criterios, sin perjuicio de las excepciones que la propia norma recoge.

Es necesario apostar por un modelo eficiente de ocupación del suelo

Es indudable que estas pautas de crecimiento han producido, en algunos casos, disfunciones en el territorio en forma de una excesiva dispersión y desarticulación urbana, de excesos de crecimientos de baja densidad y elevado consumo de suelo, de concentración de los nuevos tejidos urbanos en zonas alejadas de los corredores de transporte público, entre otros. Son pautas de crecimiento que conviene encauzar desde una óptica estratégica y de largo plazo, favoreciendo aquellos modelos territoriales más eficientes en cuanto a consumo de suelo, agua y energía, que fomenten el transporte público, que sean menos gravosos de mantener, que mitiguen la fragmentación del territorio, que primen la renovación de las ciudades frente a los nuevos desarrollos, que permitan una Infraestructura Verde viable y continua en el territorio y sean más justos desde el punto de vista social.

Hacia modelos compactos, diversificados y polinucleares

En definitiva lo que se está buscando son modelos urbanísticos que, al igual que los ecosistemas, sean sostenibles en el tiempo. Para conseguir esta sostenibilidad se debe optar, en primer lugar, por la diversificación urbana, entendida como mezcla de usos, de rentas, de comunidades diversas, de proximidad residencia-trabajo, etc., bajo formas de urbanismo compacto. En segundo lugar, hay que potenciar las masas críticas, el tamaño como garantía de rentabilización de infraestructuras urbanas y transporte público. En tercer lugar, la centralidad. El territorio no es homogéneo, cada nodo tiene un valor por sí mismo y por su posición relativa en el territorio. Hay que potenciar las polaridades del territorio, tanto las actuales como las futuras, las cuales permiten una mejor distribución de bienes y servicios para el conjunto de la población y optimizan la implantación de equipamientos e infraestructuras. Esta opción es aún más necesaria si cabe por la riqueza y diversidad del sistema de ciudades valenciano y la necesidad de alcanzar una mayor eficiencia en el territorio en el contexto de crisis económica actual.

El incremento de población es el primer factor a considerar

- Otro enfoque diferente de la cuestión es cuánto y cómo se debe crecer. Bajo esta perspectiva, el crecimiento tiene que ser moderado y acompasado con el incremento poblacional, modificando las tendencias de los últimos años donde el suelo artificial ha crecido a un ritmo muy superior al de la población, no sólo en la Comunitat Valenciana sino en el conjunto nacional.
- La otra cuestión es qué modelos de crecimiento son los más deseables. Es esta una cuestión ampliamente debatida, y sobre la que hay una práctica unanimidad entre técnicos y expertos. El modelo compacto, tal y como lo reconoce la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, es deudor de la ciudad mediterránea tradicional que se caracteriza básicamente por su diversidad de usos, tipologías, poblaciones y unas densidades racionales. Es lo que se denomina modelo urbano compacto entendiendo que compacidad no es exactamente equivalente a densidad. De hecho, existen tejidos urbanos densos que no son diversos en el sentido de la compacidad descrita.

Son muchos los argumentos a favor de la ciudad compacta

- Estos valores urbanos no sólo son específicos del mundo mediterráneo. Fue, con algunas excepciones en especial en países anglosajones, el modelo predominante en el mundo desarrollado hasta el primer tercio del siglo XX, pasando a perder su preponderancia a favor de modelos más dispersos ligados a la cultura del automóvil y a las nuevas preferencias de la población relacionadas con los incrementos de renta y bienestar de las sociedades avanzadas.
- Argumentos para apostar por la preponderancia de este modelo hay muchos. Según los mismos expertos, cuando se duplica la densidad urbana el uso del automóvil disminuye hasta cuatro veces, el coste de mantenimiento de la ciudad es un 25% superior en la ciudad dispersa, la recaudación fiscal por unidad de urbanización es hasta 4 veces superior en la ciudad compacta, y las emisiones de gases de efecto invernadero son hasta 6 veces mayores en los modelos dispersos. Pero, además, la ciudad compacta favorece la cohesión social y las actividades creativas generadoras de procesos de innovación en el territorio.

Extractos sobre criterios de modelo urbano en la ETCV

Estos criterios se incorporan al plano normativo de la Estrategia Territorial, y así, la Directriz 78 los enumera de forma concreta:

Directriz 78. Principios directores de la ocupación racional y sostenible de suelo para uso residencial.

1. Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de ocupación de suelo para uso residencial a los siguientes principios directores:

- a. Compatibilizar el crecimiento urbanístico con el mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura verde del territorio.
- b. Integrar el crecimiento de los usos residenciales en el paisaje considerando su localización en el territorio, ordenación pormenorizada y calidad arquitectónica de forma que se preserve la identidad y los valores del paisaje donde se ubiquen.
- c. Apoyar los crecimientos urbanos en el sistema de ciudades, reforzando las polaridades de los nodos que produzcan una vertebración territorial más eficiente.
- d. Reforzar el carácter polinuclear de la Comunitat Valenciana y su diversidad urbana.

- e. *Alcanzar masas críticas en los tejidos urbanos que permitan rentabilizar los sistemas de transporte público y los equipamientos de cohesión social.*
- f. *Procurar la creación de cinturones verdes alrededor de los núcleos urbanos, que pueden estar formados por los paisajes agrícolas habituales de cada zona, favoreciendo su singularidad física y visual.*
- g. *Favorecer la diversidad urbana mediante la mezcla de usos, de tipologías, de rentas, de comunidades y de un modelo urbanístico que preserve y extienda la ciudad mediterránea tradicional.*
- h. *Evitar los continuos urbanos y conurbaciones no deseadas favoreciendo modelos compactos discontinuos apoyados en la estructura urbana existente.*
- i. *Considerar la oferta de viviendas sin ocupar y el suelo urbano vacante a la hora de planificar nuevos desarrollos.*
- j. *Excepcionar las nuevas piezas urbanas en el territorio priorizando la consolidación y extensión de los tejidos urbanos existentes*
- k. *Armonizar el crecimiento de los nuevos desarrollos urbanísticos con el crecimiento de la población en el territorio.*
- l. *Garantizar la correcta integración en el paisaje de los desarrollos de los municipios rurales preservando su silueta tradicional y características, y el paisaje del entorno.*
- m. *Potenciar el desarrollo del territorio en red, de forma que las ciudades sean nodos de una densa malla de relaciones generadora de un mayor valor añadido al conjunto del territorio.*
- n. *Extender la infraestructura verde del territorio a los tejidos urbanos, conectando e integrando paisajísticamente los espacios verdes urbanos con los elementos de esta infraestructura en el exterior de dichos tejidos.*
- o. *Desarrollar itinerarios peatonales y carriles bici para comunicar los núcleos urbanos entre sí y de estos con otras implantaciones en el territorio.*
- p. *Preservar las vistas principales hacia los elementos y paisajes más significativos evitando su ocultación por nuevas edificaciones, y en especial en los accesos a los municipios.*
- q. *Fomentar la reconversión de espacios urbanos degradados u obsoletos, adaptándolos a nuevos usos de mayor cualificación.*

2. Estos principios directores deben ser tenidos en cuenta en la formulación y aprobación del planeamiento urbanístico y territorial, sin perjuicio de disposiciones normativas más específicas.”

Las directrices establecen la subordinación de la ordenación a la capacidad de acogida del territorio, expresada en su relación con la Infraestructura Verde y las previsiones de crecimiento de la población del municipio.

Directriz 79. Infraestructura verde y crecimiento de suelo para uso residencial.

1. El primer condicionante de los nuevos desarrollos residenciales es la capacidad de acogida del territorio, determinada en función de la conservación de los valores ambientales, paisajísticos, económicos y culturales, y la integridad de los procesos asociados a los mismos, materializados en la infraestructura verde.

2. La planificación territorial y urbanística deberá definir la infraestructura verde con carácter previo al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos residenciales.”

4.2.3.- Otros criterios a considerar en la ordenación urbanística.

Finalmente, la Estrategia Territorial impone a los procesos de planificación urbanística la obligación de atender otros principios y criterios en diversas materias, como la conectividad ecológica, el paisaje, la Infraestructura Verde, la gestión de los recursos hídricos, la minimización de riesgos territoriales, cambio climático, implantación racional de infraestructuras, etc...

Seguidamente se reproducen las directrices de referencia en estas materias, pues el Plan Especial, en mayor o menor medida, según el grado de relación que plantee, tendrá que considerar y atender su cumplimiento.

Directriz 43. Conectores biológicos y territoriales de escala regional.

1. La estrategia territorial define un conjunto de corredores biológicos y territoriales, de escala regional. Estos y los que puedan definir los instrumentos de desarrollo de la estrategia territorial, así como los derivados de la legislación ambiental, tienen como función garantizar la permeabilidad del territorio en su conjunto, conectando espacios naturales protegidos y otros ámbitos de gran valor ambiental y paisajístico.

2. Estos corredores tendrán una anchura variable en función de los ecosistemas que conectan, y de los flujos de materia, energía e información que canalicen, siendo 500 metros el ancho mínimo recomendado, salvo excepciones debidamente justificadas en la realidad territorial.

3. El planeamiento urbanístico y territorial establecerá una adecuada ordenación y regulación de los usos del suelo y actividades para garantizar la permeabilidad y la conectividad de los corredores biológicos y territoriales, a tales efectos:

- a. Concretará los trazados de los corredores biológicos y territoriales, ajustándolos a límites reconocibles del territorio e identificando los puntos conflictivos que precisen acciones para su permeabilización.
- b. Definirá otros corredores biológicos y territoriales de menor escala territorial que completen la red de ámbito regional propuesta por la estrategia territorial, sus instrumentos de desarrollo y la legislación ambiental.
- c. Identificará los instrumentos de gestión que deben desarrollarse para el necesario mantenimiento de esta función de conexión, especialmente en las zonas críticas de interacción del corredor biológico y territorial con el tejido urbano.
- d. Establecerá una clasificación y calificación de los terrenos teniendo en cuenta la función concreta que desarrollen dentro de la finalidad conectora atribuida al corredor, y los usos y características de los mismos.

Directriz 44. Criterios de implantación de usos en los conectores biológicos y territoriales.

1. En espacios identificados como conectores biológicos y territoriales, se dará prioridad al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, paisajísticos y agrícolas y a los usos del suelo compatibles con la conservación de las funciones ecológicas y territoriales de los conectores.

2. Los desarrollos urbanísticos en estos espacios serán excepcionales, y convenientemente justificados en ser la mejor alternativa, en la realidad territorial existente y en no generar un impacto significativo en las funciones de conectividad que realizan estos espacios. En tales casos se deberán observar los siguientes criterios de ordenación:

- a. Las zonas verdes y espacios abiertos se situarán preferentemente en los conectores biológicos y territoriales, limitándose las edificaciones y los crecimientos del suelo impermeabilizado.
- b. Las infraestructuras lineales que se instalen en los corredores territoriales minimizarán el efecto barrera, procurando la continuidad de la red de caminos y sendas, ejecutando medidas correctoras de permeabilidad con diseño adecuado a su finalidad, adoptando criterios de mantenimiento de la conectividad ecológica y territorial en todas las fases de planificación, construcción y gestión de dichas infraestructuras.

3. Los tramos de los corredores fluviales urbanos deberán de ser tratados con el mayor grado de naturalización posible, en este sentido se planteará:

- a. Actuaciones de revegetación con especies de ribera fluvial similares a las existentes aguas arriba y abajo del núcleo urbano, y reduciendo al mínimo posible la presencia de mobiliario urbano.
- b. La no construcción de edificaciones a menos de 20 metros de la ribera del cauce. Cuando estos conectores transcurran por suelos urbanizables y no urbanizables dicha franja se podrá elevar hasta 50 metros.

4. Se admitirán campos de golf en el ámbito de los corredores biológicos y territoriales siempre que no se altere sustancialmente su funcionalidad conectora, debiendo utilizarse en ellos especies vegetales similares a las de la zona, emplazándolas de forma que se asegure la máxima continuidad posible respecto a las masas vegetales del entorno del campo.

Directriz 52. Criterios paisajísticos para la implantación de nuevas actuaciones en el territorio.

La planificación urbanística y territorial preservará y potenciará la calidad de los distintos paisajes que configuran el territorio de la Comunitat Valenciana. Para ello, las nuevas actuaciones tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Respetar la topografía y la vegetación del lugar. Se considerará la topografía integrando sus elementos más significativos, naturales y artificiales, y respetando en cualquier caso sus funciones, como referencias visuales del territorio y espacios de disfrute escenográfico. Asimismo, se deberá integrar la vegetación y el arbolado existentes que sean determinantes del carácter y la singularidad de los paisajes.
2. Definir adecuadamente los bordes urbanos y espacios de transición entre usos. Para lograr la integración de los núcleos de población en el paisaje de su entorno se deberá propiciar una estructura urbana adecuada, definiendo los espacios de transición, los bordes urbanos y su silueta, atendiendo a las particularidades de cada uno de ellos.

3. *Tratar adecuadamente los accesos a municipios y su secuencia visual. Se protegerán y ordenarán las vistas hacia los recursos paisajísticos, desde los accesos y vías de comunicación, preservando para ello franjas de afección que se definirán en función de la cuenca visual de las citadas infraestructuras, y de las principales vistas hacia los recursos que se obtienen desde ellas.*
4. *Integrar paisajística y visualmente las nuevas implantaciones en el territorio en cuanto a volumetrías, materiales y colores. Cualquier excepción a este criterio se deberá justificar adecuadamente en el marco de la estrategia territorial.*
5. *Preservar las vistas hacia los paisajes de mayor valor. Se considerarán las vistas hacia los recursos paisajísticos desde los principales puntos de observación. Se garantizará que la planificación, los crecimientos y las infraestructuras, mantengan las condiciones de visibilidad propias de los paisajes de mayor valor, procurando su localización en áreas de menor exposición visual o previamente alteradas por otros motivos, eligiendo las alternativas que presenten un mayor potencial de integración paisajística.*
6. *Ubicar las áreas para actividades económicas, de forma preferente, en zonas de sombra visual. Se priorizará la ubicación de estas áreas en las zonas de menor exposición visual y, en especial, fuera de los principales accesos a los núcleos urbanos respetando franjas de afección visual de al menos 100 metros en estas áreas, y dotándolas de un adecuado tratamiento paisajístico.*
7. *Potenciar el paisaje del municipio zonificando de manera adecuada el suelo no urbanizable. Se limitarán las actividades que puedan alterar la percepción del paisaje, y se propondrán medidas que incentiven el mantenimiento del mismo. Se valorarán, para su inclusión en la infraestructura verde, las áreas que se deban preservar para proteger el patrón ecológico, mejorar el paisaje visual del núcleo o preservar zonas de transición física y visual entre distintos usos y actividades.*
8. *Favorecer el acceso y disfrute a los paisajes de mayor valor en un marco de movilidad sostenible. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la consecución de la movilidad sostenible, tratándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo al consumo de recursos próximos, a la reducción del modelo disperso, de la huella ecológica y de las emisiones de dióxido de carbono, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe llevar aparejada la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor, compatibilizando cualquier propuesta con la infraestructura verde del territorio.*

Directriz 59. Principios directores del uso público de la infraestructura verde.

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de uso público de la infraestructura verde a los siguientes principios directores:

- a. *Definir y desarrollar un conjunto de redes de itinerarios principales como elementos estructurantes del uso público de la infraestructura verde, que conecten los paisajes y elementos de mayor valor ambiental, cultural y visual del territorio.*
- b. *Fomentar el conocimiento y respeto de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio de la Comunitat Valenciana.*
- c. *Implantar los equipamientos necesarios para permitir un uso público racional en toda la red de espacios que constituye la infraestructura verde.*
- d. *Incorporar a la gestión del uso público sostenible de la infraestructura verde la población rural de la Comunitat Valenciana.*

Directriz 60. Criterios territoriales y paisajísticos para el uso público de la infraestructura verde.

1. *Los usos terciarios y recreativos que estén vinculados a los espacios naturales y que puedan afectar a los valores objeto de la protección, deberán integrarse paisajísticamente, emplazarse preferentemente en la zona de amortiguación de impactos o zonificación equivalente y ser compatible, en su caso, con el plan de uso público del espacio natural protegido permitiendo el disfrute de la naturaleza por el público en general sin amenazar las características del sistema.*
2. *Son elementos estructurantes del uso público de la infraestructura verde, entre otros, la ruta cultural y paisajística de Jaume I, la Vía Litoral, la Vía Augusta, la Ruta dels Monestirs, las vías pecuarias principales y los caminos del agua.*
3. *Se crearán conexiones blandas que permitan integrar los espacios verdes urbanos con los paisajes de valor en el entorno de las ciudades, facilitando su recorrido por sistemas de transporte no motorizado.*

4. Las edificaciones, instalaciones e infraestructuras que se autoricen en la infraestructura verde del territorio deberán ser cualificadoras del medio natural, cultural o económico donde se ubiquen o de conformidad con lo establecido en la estrategia territorial y la legislación vigente.

5. Se establecerán miradores e itinerarios y se identificarán los tramos desde donde la percepción del paisaje sea más sugerente.

6. Se procurará que los itinerarios conecten edificios de interés, miradores, centros de interpretación, parques periurbanos y áreas recreativas, organizándose en forma de red.

7. En los miradores e itinerarios se fomentarán las actuaciones necesarias de acondicionamiento, señalización, mantenimiento y difusión a fin de facilitar la percepción de los valores del paisaje, y se evitará una artificialización excesiva.

8. Para la mejora de la percepción del paisaje se procurará evitar la presencia de elementos situados en primera línea que irrumpen negativamente en el campo visual de los miradores e itinerarios.

9. Con el fin de mejorar la percepción de los recursos paisajísticos se adoptarán estrategias de armonización, mimesis, ocultación o, incluso, supresión de los elementos de mayor impacto.

10. Se fomentará la restauración de los caminos e itinerarios paisajísticos con técnicas de revegetación, utilizando especies representativas de los ecosistemas donde se ubiquen.

Directriz 65. Principios directores de la planificación y gestión de los riesgos naturales e inducidos.

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de riesgos naturales e inducidos a los siguientes principios directores:

- a. Orientar los futuros desarrollos urbanísticos y territoriales hacia las zonas exentas de riesgo o, en caso de adecuada justificación, hacia las zonas de menor riesgo, siempre que: se permitan los asentamientos de acuerdo con el conjunto de directrices, principios directores, objetivos y metas de la estrategia territorial; se trate de **crecimientos eficientes** teniendo en cuenta la afectación de los terrenos por riesgos naturales e inducidos y la necesidad de adoptar medidas correctoras del riesgo; y, en el caso en particular de usos del suelo para actividades económicas, que responda a criterios de concentración supramunicipal.
- b. Evitar la generación de otros riesgos inducidos en el mismo lugar, o en otras áreas, derivadas de las actuaciones sobre el territorio.
- c. Incluir los efectos derivados del cambio climático en la planificación territorial de los riesgos naturales e inducidos.
- d. Aplicar estrictamente el principio de precaución en los territorios con elevados riesgos naturales e inducidos.
- e. Delimitar de manera preferente las **zonas de sacrificio por riesgo** frente a otras actuaciones con fuerte impacto económico, ambiental y social.
- f. Gestionar la infraestructura verde para desarrollar al máximo su capacidad de protección de la población frente a riesgos naturales e inducidos.
- g. Adecuar las actuaciones en materia de riesgos para favorecer los procesos naturales siempre que sean viables desde el punto de vista económico, ambiental y social.

Directriz 67. Riesgos derivados del cambio climático.

1. En relación con la gestión de los riesgos derivados del cambio climático, los planes generales y los planes de acción territorial adoptarán las siguientes medidas:

- d. Evitarán, salvo justificación suficiente y la adopción de las adecuadas medidas correctoras, nuevos desarrollos urbanísticos por debajo de la cota de 1 metro sobre el nivel medio del mar en suelos no urbanizables. En el caso de ser suelos urbanizables, sin el correspondiente programa aprobado, los terrenos situados por debajo de esta cota podrán formar parte de la red primaria de espacios abiertos y zonas verdes. Estas prescripciones se aplicarán a los nuevos campamentos de turismo o instalaciones similares o equiparables.
- e. Reflejarán, en la documentación correspondiente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, el estado actual y previsible de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito de cada plan, proponiendo escenarios de bajas emisiones de este tipo de gases, fomentando modelos compactos y ahorradores de suelo, agua y energía, aplicando la movilidad sostenible, primando la economía de proximidad, potenciando la arquitectura sostenible, los sistemas energéticos descentralizados y otros análogos.
- f. Se deberá tender al incremento cero de las emisiones de dióxido de carbono en los nuevos desarrollos urbanísticos y territoriales. En cualquier caso, el incremento de estas emisiones de dióxido de carbono tendrán como límite máximo las establecidas en la legislación sectorial, siendo recomendable el correspondiente a la tasa de crecimiento de población prevista. Las emisiones se justificarán en la documentación del plan.

2. La ordenación urbanística del territorio establecerá también medidas sobre la ciudad y el patrimonio edificado adecuadas a sus características, entre las cuales se considerarán:

- e. La protección de las zonas verdes urbanas. En el desarrollo de nuevas zonas verdes y en el acondicionamiento de las existentes, se promoverá el uso de vegetación autóctona primando la capacidad de ésta para el procesamiento de dióxido de carbono y el bajo consumo de agua.
- f. La elaboración de una norma técnica sobre eficiencia y ahorro energético en el alumbrado público.
- g. La definición en planes y ordenanzas de determinaciones que fomenten la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables de forma adecuada a las condiciones climáticas de la Comunitat Valenciana y al uso de los edificios.
- h. El fomento de actuaciones de aumento de la eficiencia energética en edificios antiguos e históricos o en otras edificaciones de baja eficiencia energética, mediante subvenciones o incentivos, y en las infraestructuras urbanas.

Directriz 129. Principios directores de la implantación de infraestructuras en el territorio.

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de implantación de infraestructuras en el territorio a los siguientes principios directores:

- a. Fijar desde la planificación urbanística y territorial las reservas de suelo por las que discurrirán las infraestructuras básicas y de movilidad desde el máximo respeto a la protección de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio y a la mitigación de los riesgos naturales e inducidos.
- b. Integrar las infraestructuras básicas y de movilidad en el paisaje, respetando en lo posible la topografía y la vegetación preexistentes, la organización visual del paisaje y evitando una excesiva fragmentación del territorio.
- c. Priorizar los pasillos o reservas ya delimitados para la implantación de nuevas infraestructuras, pero si es necesaria una nueva reserva o un nuevo corredor de infraestructuras se atenderá al posible uso de los mismos para todo tipo de infraestructuras.
- d. Aplicar las medidas correctoras necesarias sobre los impactos negativos sobre el territorio a los proyectos de implantación de nuevas infraestructuras o de ampliación de las existentes, en particular sobre:
 - Las áreas urbanas y sus extensiones.
 - Los espacios con valor ambiental, cultural o agrícola.
 - Los elementos y estructuras relacionadas con la actividad agrícola reconocidos como elementos configuradores del paisaje tales como la geometría del parcelario o los márgenes de piedra seca, entre otros.
 - La fragmentación del territorio.
 - La topografía del terreno.
 - Las vías integradas en el territorio.
 - Redes de caminos u otros elementos históricos de interés.
 - El efecto barrera procurando la continuidad de los viales y manteniendo la funcionalidad de la conectividad ecológica y territorial.
 - El ciclo hidrológico.
 - La erosión del suelo.
 - La intrusión visual.
- e. Considerar en la integración paisajística de las infraestructuras los impactos desde las vías de comunicación y la visión panorámica lejana, la cuenca visual afectada por la intervención y su grado de visibilidad desde las visuales más frecuentes o relevantes.
- f. Poner especial énfasis en la disposición sobre el territorio de las nuevas infraestructuras atendiendo a criterios de orden y composición de volúmenes, materiales y tratamiento cromático, entre otros, que serán coherentes con el paisaje preexistente.
- g. Integrar las infraestructuras obsoletas en la imagen paisajística del territorio, aprovechando las oportunidades que ofrecen estos espacios restaurados para mejorar la calidad y el uso y disfrute del territorio y del paisaje.

Directriz 135. Principios directores de la planificación y gestión del litoral.

1. Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de planificación y gestión del litoral a los siguientes principios directores:

- a. Integrar los espacios naturales protegidos del litoral y los de mayor valor ambiental, paisajístico y territorial en la infraestructura verde del territorio.
- b. Garantizar la preservación de esta infraestructura verde en el litoral, el mantenimiento de sus procesos, la conexión entre ecosistemas marinos y terrestres y de éstos con el resto del territorio.
- c. Considerar como estratégicos los suelos no urbanizables de la franja litoral y su puesta en valor, cuando sea procedente, a través de proyectos cualificadores del territorio.
- d. Mantener la biodiversidad y los recursos pesqueros de las aguas litorales de la Comunitat Valenciana.
- e. Reducir los riesgos naturales e inducidos con atención especial a las inundaciones, la erosión, la estabilización de la costa y los derivados del cambio climático.

- f. *Proteger y propiciar un uso sostenible de las playas en función de su capacidad de acogida.*
 - g. *Mantener la identidad del paisaje, la tipología y las pautas compositivas del frente litoral formada por asentamientos históricos.*
 - h. *Favorecer los consumos moderados de suelo en la franja litoral y establecer el marco adecuado para su regeneración y acondicionamiento como zona de elevado valor ambiental, paisajístico y económico.*
 - i. *Fomentar el uso y disfrute del litoral para la mejora de la calidad de vida, tanto de los residentes en la Comunitat Valenciana como de sus visitantes y turistas.*
 - j. *Propiciar una estructura económica diversificada del litoral, desincentivando actividades poco compatibles con los activos ambientales y paisajísticos del territorio.*
 - k. *Priorizar las ampliaciones de las infraestructuras náuticas y portuarias frente a la construcción de nuevas instalaciones.*
 - l. *Gestionar de forma integrada el territorio de la franja litoral, coordinando el conjunto de actuaciones y fomentando la participación de los agentes territoriales que operan en el litoral.*
 - m. *Adaptar las propuestas de actuación sobre el litoral a las características específicas de cada ámbito diferencial del mismo.*
2. *Sin perjuicio de la aplicabilidad directa de los principios citados, para su aplicación pormenorizada y adaptada a las características concretas de la franja litoral se formulará y aprobará un Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunitat Valenciana.*
3. *Las administraciones públicas realizarán campañas de información y concienciación de los problemas y oportunidades del litoral de la Comunitat Valenciana.*

4.3.- Afecciones sectoriales: las infraestructuras ferroviarias y de transporte público.

4.3.1.- Afecciones de la Red Ferroviaria de Interés General.

En este apartado nos referiremos a las afecciones derivadas de la legislación básica en materia ferroviaria, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE 18 noviembre 2003) y en su reglamento de desarrollo, Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (BOE 31 diciembre 2004).

Ambas normas regulan la incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico, y establecen la obligatoriedad de que Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita, en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto.

Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LA LEY 847/1985).

Por otra parte esta legislación establece una serie de limitaciones a la propiedad, de tal forma que se establecen una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

a.- Zona de Dominio Público.

La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, siendo la arista exterior de ésta la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos sobre ellos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la obra, el planeamiento urbanístico podrá diferenciar la calificación urbanística del suelo y el subsuelo, otorgando, en su caso, a los terrenos que se encuentren en la superficie calificaciones que los hagan susceptibles de aprovechamiento urbanístico.

En las zonas urbanas, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

b.- Zona de protección.

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

En cualquier caso, el Ministerio de Fomento, en función de las características técnicas específicas de la línea ferroviaria de que se trate y de la tipología del suelo por el que discurra dicha línea, podrá determinar, caso por caso, distancias inferiores a las establecidas para delimitar la zona de dominio público y la de protección.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

c.- Límite de edificación.

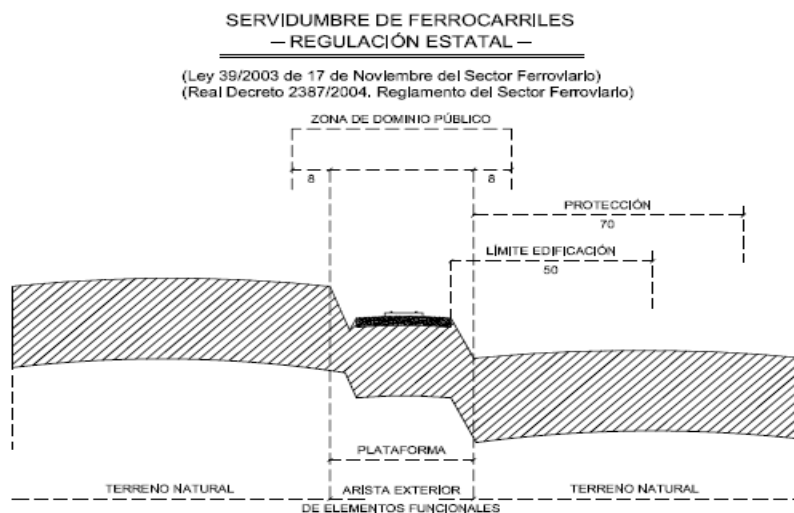
A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a

la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c).

La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

El Ministro de Fomento podrá determinar una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate, como la velocidad y la tipología de la línea o el tipo de suelo sobre la que ésta discorra.

Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.



4.3.2.- Afecciones de la Red de Tranvía.

Por su parte, la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana (DOCV 5 Abril 2011; BOE 25 Abril 2019), reitera con carácter general para todas las infraestructuras que no sean de competencia estatal similares límites, procedimientos y excepciones que la citada ley del sector Ferroviario y su reglamento. Seguidamente se reproducen sus determinaciones, dado que en el ámbito del sector se contempla la ejecución de la continuación del trazado de la línea 1 del TRAM de Alicante:

Artículo 74 Zonas de compatibilización de usos en torno a las infraestructuras de transporte

1. En orden a asegurar una adecuada funcionalidad y compatibilidad de las infraestructuras y su entorno, se definen las zonas de dominio público y de protección, así como la línea de la edificación colindante con dichas infraestructuras.

2. Los usos del suelo y las actividades que se desarrollen en dichas zonas, ya sea de iniciativa pública o privada, deberán respetar lo previsto en esta ley, estando sujetos, en todo caso, al trámite de autorización previa otorgada por el administrador de la infraestructura.

3. El planeamiento urbanístico recogerá las zonas anteriormente señaladas, así como la concreción a las limitaciones de usos que en ellas procedan por aplicación de esta ley, y las restantes determinaciones necesarias para asegurar la adecuada compatibilidad de las infraestructuras con su entorno.

Artículo 75 Zona de dominio público

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las infraestructuras de transporte y una franja de terreno a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La anchura de esta franja será:

a) De ocho metros en las infraestructuras a que se refieren los apartados a, b y c del artículo 60.1 de esta ley, salvo que en el caso de las infraestructuras a que se refiere el apartado 60.1.c constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

b) De tres metros en las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso de peatones y ciclistas, salvo que por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carreteras, así como en los elementos adicionales a que se refiere el artículo 61 de esta ley.

No será de aplicación la previsión de esta franja de dominio público en las infraestructuras logísticas a que se refiere el artículo 60.1.e de la ley, en las que el dominio público será el que se delimite para cada una de ellas en el instrumento de planeamiento correspondiente.

2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural.

3. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras y obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

4. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

Artículo 76 Zona de protección

1. La zona de protección de las infraestructuras de transporte ferroviario consiste en una franja de terreno a cada lado de la misma delimitada interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. Podrá definirse una zona de protección en torno al resto de infraestructuras reguladas por esta ley en aquellos tramos en que resulte conveniente en orden a asegurar una adecuada integración con los usos del entorno, con la anchura que resulte en cada caso conveniente sin superar la señalada en el punto anterior. Tal definición figurará en el estudio informativo previo a la ejecución de las nuevas infraestructuras, o en el que específicamente se redacte con tal finalidad en los restantes casos.

Artículo 77 Limitaciones de uso

1. La ejecución en las zonas de dominio público y de protección de las infraestructuras de transporte de cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, de cambios en el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas, así como plantar o talar árboles, requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras, sin perjuicio de las competencias que al respecto ostenten otras administraciones públicas.

La aprobación del planeamiento urbanístico, así como de los proyectos de urbanización y de los demás proyectos que faculden a las distintas administraciones públicas a ejecutar obras en las zonas de dominio público y protección, deberá contar igualmente con la correspondiente autorización previamente a su aprobación definitiva en el primer caso, o a su ejecución en los restantes supuestos.

2. En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras o instalaciones cuando razones de interés general así lo requieran. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado. En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento de la administración pública o del administrador de la infraestructura. Si no se atiende el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria la citada Administración pública o el

administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcirle de los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

3. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del transporte en la línea o instalación considerada, y con la adecuada compatibilización de tales usos con los efectos ambientales de la infraestructura.

Tampoco podrán realizarse obras ni alterarse el uso cuando ello dificulte actuaciones futuras de ampliación o mejora de funcionalidad de la infraestructura programadas en los diez años siguientes a la mencionada autorización.

4. El administrador de la infraestructura podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general.

Serán indemnizables la ocupación de las zonas de dominio público y protección, y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

5. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

6. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea de que se trate, y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

7. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por la conselleria competente en materia de transportes, siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación o al libre tránsito de la infraestructura de transporte, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

8. Las actuaciones que, de acuerdo con la autorización señalada en el punto 1 del presente artículo, deban realizarse en orden a lograr un nivel adecuado de seguridad, a la integración paisajística, o a la atenuación de los niveles de ruido y emisiones que afecten a los usos colindantes, deberán ser costeadas por el solicitante de la autorización.

Artículo 78 Limitaciones específicas a la edificación

1. Queda prohibido cualquier tipo de obras de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones de cualquier tipo a una distancia inferior a cincuenta metros del borde exterior de la plataforma de las infraestructuras ferroviarias. No obstante, podrán ejecutarse las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Reglamentariamente se establecerán los supuestos en los que resulte aplicable una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para el límite de edificación en virtud de las características de la línea y de su entorno. En tales casos, la concreción de las mencionadas distancias se realizará mediante resolución aprobada por el conseller competente en la materia.

2. En las edificaciones existentes fuera de la zona señalada en el punto 1, pero dentro de la zona de protección, podrán realizarse, igualmente obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a los efectos expropiatorios.

3. En todo caso, el planeamiento urbanístico adoptará las determinaciones necesarias para que las edificaciones en los entornos de las líneas de transporte no se vean afectadas por niveles de ruido, emisiones atmosféricas u otras circunstancias que puedan afectar tanto a los usos residenciales como a los restantes que a tales efectos se consideren especialmente sensibles.

4. En relación con el resto de infraestructuras previstas en esta ley, podrán establecerse las limitaciones a la edificación previstas en los puntos anteriores. El estudio informativo en el que se defina la nueva infraestructura, o el que en su caso específicamente se elabore con tal finalidad, indicará los tramos objeto de limitación y la distancia límite, que no podrá superar la indicada en el punto 1 de este artículo.

Artículo 79 Integración de las infraestructuras de transporte en su entorno

1. Las administraciones coordinarán sus actuaciones en relación tanto con el desarrollo de las actuaciones que les competan, como en lo referente a las tareas de mantenimiento y al control de las actividades de los particulares, de manera que se produzca el mayor nivel de integración entre la infraestructura de transporte y su entorno, asegurando la integración de la primera en el medio rural o urbano en que se inscriba, tanto desde el punto de vista paisajístico, como en lo referente a la atenuación de los diferentes efectos ambientales sobre

el entorno. Asegurarán, por otra parte, aquellas medidas dirigidas a lograr una adecuada permeabilidad trasversal de las infraestructuras lineales, tratando de canalizar los puntos de cruce bien mediante obras de paso a distinto nivel trasversal, bien mediante cruces dotados de todas las medidas de seguridad.

2. Las medidas antes señaladas se extenderán a la totalidad de los ámbitos necesarios para asegurar la citada compatibilización y, en todo caso, a las zonas de dominio público y protección. En aquellos casos en los que se considere conveniente la actuación del administrador de la infraestructura en la zona de dominio público, ya sea para asegurar el objetivo señalado, ya sea en relación con la funcionalidad de la línea o sus futuras ampliaciones, podrá procederse a su expropiación de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable.

3. Cuando se produzcan acciones urbanizadoras o de variación de usos del suelo, corresponderá a los promotores de tales actuaciones desarrollar las medidas necesarias para asegurar la citada compatibilidad.

4. Cuando se trate de abordar la integración de la infraestructura de transporte en un entorno ya consolidado, las actuaciones necesarias se establecerán y programarán conjuntamente por la conselleria competente en la materia y el correspondiente ayuntamiento, quedando recogidas en el estudio de planeamiento que al respecto se formalice. La ejecución de tales actuaciones se cofinanciará bajo el principio de la participación paritaria de ambas partes.

5. Salvo que por acuerdo entre las partes se señale lo contrario, corresponde al administrador de la infraestructura el correcto mantenimiento del debido ornato público de la plataforma ferroviaria y del resto de los terrenos de su titularidad. Corresponden a la administración municipal tales funciones en los terrenos de su titularidad, y en aquellos de propiedad privada situados en las zonas de dominio público y protección, mediante la aplicación de la legislación aplicable.

4.4.- La Versión Preliminar y el proceso de participación pública e institucional.

Con anterioridad al presente Plan Especial, se elaboró una Versión Preliminar, que fue objeto de participación pública y concertación institucional.

Dicho documento reflejaba, tras un análisis territorial y urbanístico de conjunto, los siguientes condicionantes que presenta el ámbito a ordenar, para su evaluación en el contexto de participación pública:



- a) El trazado ferroviario y sus requisitos de trazado, en planta y alzado, junto a sus servidumbres y zona de dominio público.
- b) La necesidad de crear un equipamiento destinado a la Estación Intermodal, respetando el conjunto de la actual estación término de la ciudad de Alicante, con las condiciones que se establezcan en el Plan Especial, difiriendo su diseño a un Estudio de Detalle.
- c) La previsión de un parque público lineal que se configure como elemento estructurador de la infraestructura verde local y territorial y como articulador entre barrios, generando un nuevo espacio público que complementará los déficits existentes, sobre todo en la zona suroeste (Barrios de Benalúa, la Florida y Ciudad de Asís).
- d) La articulación del nuevo espacio urbano con la ciudad, en cuanto a tipologías de espacios urbanos y volúmenes edificables.
- e) La minimización de riesgos territoriales, respetando y, en su caso, mejorando, las infraestructuras de este tipo, especialmente las relativas a riesgo de inundación existentes en el ámbito de actuación.
- f) Los compromisos asumidos por convenio, especialmente los relativos a la orientación de la actuación a la generación de recursos económicos que permitan aplicar las plusvalías urbanísticas públicas a la amortización de parte de la inversión a desarrollar.

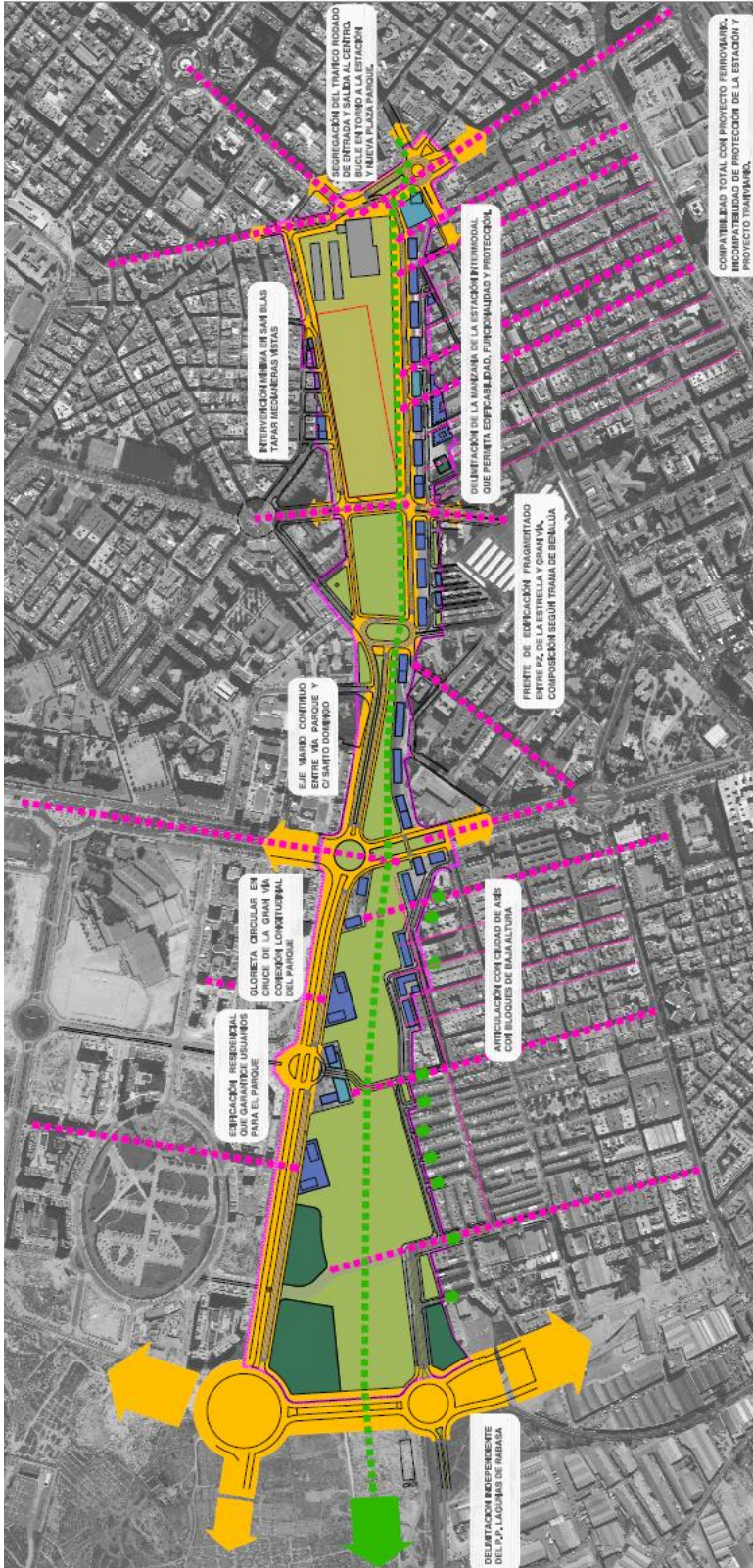
Sobre esta base, y después de analizar diferentes alternativas, se formuló una propuesta de ordenación acompañada de una serie de cuestiones que debían ser objeto de debate.

Estas cuestiones descansaban sobre dos supuestos:

- a) La definición del ámbito o delimitación del sector.
- b) La ordenación de espacios dotacionales (parques, zonas verdes y equipamientos), sistema viario y volúmenes edificables (suelo lucrativo residencial y terciario). Las diferentes soluciones posibles partían todas ellas de elementos comunes como:
- El respeto a las condiciones funcionales del trazado ferroviario y la Estación Intermodal, reservando para ésta un ámbito con magnitudes específicas, cuyo diseño y desarrollo se realizarán mediante Estudio de Detalle.
 - La necesidad de un parque lineal que vertebre la ordenación del sector y su integración en el entorno.
 - La permeabilidad viaria y peatonal, destacando, en cuanto al acceso rodado, la generación de nuevos elementos de accesibilidad y comunicación metropolitana.
 - La integración de los espacios públicos y lucrativos con la morfología urbana de la ciudad existente, y la creación de un nuevo paisaje urbano.
 - La asignación de una edificabilidad residencial y terciaria próxima a los 220.000 m², junto a la edificabilidad complementaria del conjunto de la Estación Intermodal, como elemento cualitativo y cuantitativo necesario para obtener el equilibrio económico financiero de la actuación de transformación urbanística.

Seguidamente se reproduce la ficha de planeamiento del documento de Revisión del Plan General, como marco de referencia para las magnitudes urbanísticas (intensidades edificatorias especialmente) del Sector, y la alternativa que, tras distintas opciones estudiadas, fue propuesta en la Versión Preliminar del Plan Especial.

FICHA DE SECTOR URBANO	
SECTOR: RENFE	
DELIMITACIÓN Y ÁMBITO	UBO - 5
DELIMITACIÓN Y ÁMBITO: Planimetría y esquema	
Descripción del área	<p>Zona correspondientes al sector delimitador por la actual estación de ferrocarril (Estación de Madrid), entre la Avda. de Salamanca y el barrio Ciudad de Asís (eje Este-Oeste) y entre dos tramos urbanos consolidados; ó en consolidación (eje Norte-Sur).</p> <p>Características del área</p> <p>El ámbito corresponde a la actuación estación ferroviaria y de mantenimiento y un sistema de vías de conexión de Alicante por ferrocarril. Se trata pues de un espacio ferroviario que penetra en el centro de la ciudad.</p>
Superficie y cuantificaciones	<p>Superficie: m²: 557.492</p> <p>ieb: m²: 220.000</p> <p>ier: m²: 150.000</p> <p>iet oficinas: m²: 45.000 en edificaciones independientes</p> <p>iet comercial: m²: 25.000 en edificaciones independientes</p> <p>Altura edificación: 10 plantas. Se permiten 2 edificios referenciales de no más de 50 plantas.</p>
PROPUESTAS DE ORDENACION	
Planeamiento de desarrollo	Plan de Reforma Interior ó Plan Especial.
Usos	Global residencial al menos el 60 %
Compatibles:	Terciano
Dotaciones	<p>Zona verde \geq 12 has.</p> <p>Equipamientos: \geq 30.000 m², al menos 25.000 m², se destinarán a equipamiento educativo.</p> <p>Equipamiento ferroviario: Estación 68.000 m², se admiten usos terciarios en el interior del equipamiento.</p> <p>Red viaria: El sector debe servir de nuevo acceso a la ciudad, descargando la actual Avda. de Orhuela-Avda. Aguilera con una mayor conexión viaria.</p> <p>Se gestionarán los terrenos necesarios para la construcción de la Via Parque.</p> <p>Propuestas de ordenación - Objetivos</p> <p>El sector debe servir de remodelación del actual sistema ferroviario de Alicante, y para impulsar una nueva accesibilidad a la ciudad, la nueva puerta de entrada hasta su centro.</p> <p>Asumir debe dotar a su entorno de mayores zonas libres y espacios verdes a los barrios contiguos sobre los que deberá permitir una perfecta conexión peatonal que surva de relación para los equipamientos y espacios libres.</p> <p>Como elemento fundamental debe ser objetivo prioritario servir de intercambiador modal de comunicaciones supramunicipal.</p>
	



ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN
 SUPERFICIE: 466.051 m²
 ESPECIFICACIÓN: 220.000 m²

- RESIDENCIAL
- TERCIARIO
- EQUIPAMIENTO
- EQUIPAMIENTO FERROVIARIO SOBRE RASANTE.
- EDIFICACIONES FERROVIARIAS PROTEGIDAS.
- QL. J.L. PARQUES Y JARDINES
- RED VIARIA PRIMARIA
- CONECTIVIDAD VIARIA PRIMARIA
- PERMEABILIDAD VERDE
- EJE DE CONEXIÓN PEATONAL VERDE
- EJE DE ARTICULACIÓN VISUAL
- EJE DE COMPOSICIÓN VISUAL

Ordenación del ámbito propuesta en la versión preliminar del Plan Especial.

Durante el trámite de participación pública, se formularon un buen número de sugerencias, lo que refleja el interés y sensibilidad que colectivos y ciudadanos tienen respecto a la ordenación de este singular ámbito. Estas sugerencias fueron, del mismo modo, heterogéneas y contradictorias, valorándose cuestiones de diferente calado y alcance. Seguidamente se hace un resumen de las mismas:

ENTIDAD/INSTITUCION	SINTESIS DE LA SUGERENCIA/INFORME
GRUPO MUNICIPAL UPD UNION PROGRESO Y DEMOCRACIA 30/01/2012	PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. 1. Alinear testeros de edificaciones en Bulevar de la estación con las alineaciones del barrio de Benalúa. 2. Disminuir sección de C/ General Gutiérrez Mellado. 3. Eliminar edificios en Princesa Mercedes y trasladar la edificabilidad al frente de C/ Medico Ricardo Ferré. 4. Eliminar o replantar la rotonda frente C/ Santo Domingo. 5. Disminuir sección de C/ Medico Ricardo Ferré. 6. Distribuir los equipamientos libremente por el parque. 7. Sustituir aparcamiento en cordón en C/ Deportista Cesar Porcel por bolsas dispersas en el parque.
GRUPO MUNICIPAL EUPV ESQUERRA UNIDA 23/03/2013	PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN. 1. Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar medianeras existentes. 2. Replantar la sección de C/ General Gutiérrez Mellado. 3. Conservar el Puente Rojo. 4. Ubicar la estación junto a la Vía Parque es mejor alternativa. 5. No superar las alturas de los edificios existentes. 6. Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. 7. Proteger estación y tinglados existentes. 8. Reformular el convenio Avant. 9. Convocar un concurso para definir la ordenación. 10. Reutilizar el Cajón Ferroviario Subterráneo como instalaciones para el TRAM. 11. Destinar la edificabilidad lucrativa a vivienda pública de alquiler.
GRUPO MUNICIPAL PSPV 23/03/2013	PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. 1. Incluir justificación económico-financiera y planificación temporal. 2. 40% de techo residencial dedicado a viviendas de protección oficial. 3. Incrementar la superficie de suelo dedicado a parque. 4. Disminuir la superficie de la manzana de estación intermodal. 5. Replantar las secciones viarias de C/ Medico Ricardo Ferré y C/ General Gutiérrez Mellado. 6. Incluir un gran aparcamiento disuasorio. 7. Eliminar el Puente Rojo. 8. Definir la ordenación específica del parque, incorporando equipamientos.
ASOCIACIÓN CULTURAL ALICANTE VIVO 22/03/2013	PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN 1. Reubicar los equipamientos en un emplazamiento más cercano al centro de Alicante. 2. Plantear los edificios de uso residencial como edificios de uso mixto, con bajos comerciales y oficinas. 3. Catalogar como BIC el complejo ferroviario y rehabilitar la estación. 4. Potenciar ejes visuales. 5. Disponer el uso comercial en los bajos comerciales. 6. Realizar un estudio de tráfico: público y privado. 7. Conservar el Puente Rojo. 8. Parque central de, al menos, una superficie igual al 50% del sector. 9. Minimizar los equipamientos en el parque. 10. Reubicar los equipamientos escolares fuera del parque y, a ser posible, fuera del sector. 11. Introducir un catálogo de especies vegetales y criterios de urbanización. 12. Estudiar con detalle la articulación de la Glorieta de la Estrella. 13. Redactar de forma bilingüe los documentos del PE. 14. Convocar un concurso para definir la ordenación.
PLATAFORMA COMARCAL	PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN.

<p>POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. PCM.</p> <p>23/03/2013</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar medianeras existentes. 2. Replantear la sección de C/ General Gutiérrez Mellado. 3. Conservar el Puente Rojo. 4. Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. 5. Proteger estación y tinglados existentes. 6. Reducir la sección de los ejes viarios de penetración. 7. Ubicar la estación intermodal junto a la Vía Parque. 8. Reformular el convenio Avant. 9. Convocar un concurso para definir la ordenación.
<p>COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE. CTA.</p> <p>27/02/2013</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Convocar un concurso para definir la ordenación. 2. Plantear una ordenación más visionaria que refleje un nuevo modelo de ciudad. 3. Certificación de sostenibilidad del proyecto. 4. Aportar más documentación gráfica. 5. Potenciar ejes visuales. 6. Replantear las secciones viarias de las grandes vías de tráfico. Incrementar la peatonalización. Reducir el tráfico rodado. 7. Proteger y rehabilitar el edificio de la estación. Poner en valor y respetar el tinglado existente. 8. Repensar el derribo del Puente Rojo. 9. Estudiar y documentar el desarrollo por fases. 10. Integrar distintos usos en las edificaciones. 11. Definir directrices de urbanización. 12. Apostar por edificación sostenible y de alta eficiencia energética. 13. Integrar las edificaciones ubicadas en el parque evitando parcelas cerradas. 14. Expandir las zonas verdes por el viario colindante. 15. Coordinar los concursos del parque y la nueva estación. 16. Maximizar las conexiones peatonales. 17. Permitir el ajardinamiento sobre el cajón ferroviario.
<p>PLATAFORMA RENFE. AA.VV. CIUDAD DE ASÍS, LA FLORIDA, ALIPARK, PRINCESA MERCEDES, SAN BLÁS Y JUAN PABLO II-PAU 1</p> <p>25/12/2012</p>	<p>PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eliminar todas las vías en superficie. 2. Recuperar la conexión entre San Blas y Princesa Mercedes. 3. Tratamiento de integración paisajística de la boca del túnel. 4. Mantenimiento y limpieza de los terrenos afectados. 5. Eliminar el Puente Rojo. 6. Minimizar el impacto para el tránsito peatonal del cruce subterráneo de la Gran Vía. 7. Replantear la rotonda de la Gran Vía de modo que permita la continuidad de las zonas verdes y la intercomunicación de los barrios colindantes. 8. Expandir la ubicación de los edificios situados en el parque junto a la C/ Medico Ricardo Ferré a lo largo de toda la alineación, limitando su altura a 10 plantas. 9. Reubicar las dotaciones escolares en un ámbito externo al del Plan Especial. 10. Contemplar la conexión del parque con el cinturón verde del Plan Rabassa. 11. Replantear y disminuir las secciones viarias de C/ Medico Ricardo Ferré y C/ General Gutiérrez Mellado. 12. Disminuir la superficie de la manzana de estación intermodal y definir su ordenación. 13. Mantener el edificio histórico de la estación. 14. Abrir el parque a la Av. De Salamanca. 15. Completar el soterramiento de las vías. 16. Disponer la estación de Autobuses totalmente soterrada. 17. Incluir un aparcamiento intermodal. 18. Ubicar la nueva estación sobre el soterramiento. 19. Incorporar Villa Teresa como dotación al PE, manteniendo el jardín. <p>APORTA ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DEL DERRIBO DEL PUENTE ROJO.</p>
<p>WEB DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Parque Urbano continuo y sin interrupciones. 2. Completar el soterramiento de las vías. 3. Eliminar el puente rojo. 4. Disponer carriles bici. 5. Presentar más documentación de detalle de la ordenación. 6. Evitar vías de penetración rodada. 7. Evitar efecto barrera. Eliminar autopistas urbanas.

	<p>8. Conservar el puente rojo. 9. Redactar de forma bilingüe la documentación de la intervención. 10. Estudiar la propuesta de la PCM.</p> <p>SOLUCIONES ALTERNATIVAS. AGRADECIMIENTO POR LA POSIBILIDAD DE PARTICIPAR.</p>
<p>MINISTERIO DE FOMENTO. 01/03/2013</p>	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <p>1. Reflejar en el planeamiento la situación actual y las fases transitorias previstas. 2. Garantizar las protecciones ferroviarias establecidas por la Ley del Sector Ferroviario.</p>
<p>ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. ADIF. 22/03/2013</p>	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <p>1. Incrementar la superficie de equipamientos. 2. Reducir la superficie de zona verde. 3. Incorporar ficha específica de ordenación de la manzana de la estación intermodal, calificándola como Sistema General Ferroviario. 4. Incorporar calificaciones superpuestas sobre rasante y bajo rasante. 5. Permitir siempre la compatibilidad del uso ferroviario. 7. Evitar las parcelas privadas superpuestas al dominio público ferroviario. 8. Incorporar ordenanzas específicas de estudio de ruido y vibraciones para las edificaciones del ámbito. 9. Incluir los muros y losas del cajón ferroviario como obras de urbanización. 10. Establecer criterios de urbanización que minimicen el impacto sobre la infraestructura ferroviaria. (Sobrecargas, filtraciones, interferencias con elementos de evacuación, etc.) 11. Definir unidades de ejecución para el desarrollo del PE. 12. Presentación de un Programa de Actuación Integrada. 13. No proteger la estación y permitir su traslado. 14. Completar y actualizar los planos de Estado Actual.</p>

Todas estas sugerencias pueden sintetizarse en varios grupos, según su alcance, sin perjuicio de que hayan sido realizadas a su vez por un mismo colectivo:

A.- Grupo 1: sugerencias que aconsejan reiniciar el proceso de ordenación, introduciendo una serie de reflexiones previas en un marco participativo más amplio, proponiendo cuestiones como la necesidad de un concurso de ideas o proyectos, que bien pudiera tener un carácter internacional.

B.- Grupo 2: sugerencias que ponen el acento en cuestiones trascendentes en relación con la ordenación del sector, de modo que su valoración en un sentido u otro tiene una influencia determinante en el diseño de dicha ordenación. En este grupo, destacan cuestiones como:

- a) Las distintas, y a veces, contrapuestas, funciones de este hoy vacío urbano una vez resuelta su futura integración en la ciudad: nuevo barrio (con viviendas nuevas), nuevo espacio dotacional (con más o menos zonas verdes, o más o menos equipamientos),...
- b) Si la estación futura de ferrocarril (e intermodal) debe estar retranqueada o no, y si lo es, dónde.
- c) Si la ordenación debe contemplar la solución final que se alcanzará una vez ejecutado íntegramente el proceso de accesos ferroviarios en Alta Velocidad a la ciudad de Alicante, o debe contemplar las distintas fases de su ejecución.
- d) Si el viario estructural del sector debe o no tener la dimensión sugerida en la versión preliminar.
- e) Si la estación de ferrocarril existente debe ser protegida total o parcialmente, o de ninguna manera.
- f) Si la ordenación debe contemplar edificación lucrativa o no, y si es así, cuánta intensidad y qué tipologías.

C.- Grupo 3: este grupo de sugerencias, no menos importante, entra en cuestiones más específicas, como:

- a) Tipología y funcionalidad del parque urbano, abarcando cuestiones acerca de su diseño global (forma, ámbito, delimitación, relación con el entorno próximo) y específico (parque equipado o no, tipología, etc...).
- b) Propuestas concretas para mejorar el carácter lineal y función del parque urbano.
- c) Si el Puente Rojo debe ser conservado y, si fuera así, qué funciones puede tener, o por el contrario no debe serlo, exponiendo razones para ello.
- d) Propuestas concretas de entronques y alineaciones con el entorno urbano del sector, tanto a nivel inmediato como mediato.
- e) Diseño y pormenorización de la zona del sistema general ferroviario en la que se localizará la estación intermodal (si finalmente se localiza en este entorno), y los equipamientos terciarios complementarios, analizándose cuestiones como si debe detallarse en esta fase de ordenación o por el contrario si puede o debe remitirse a una fase posterior, y cómo influye en la ordenación actual.
- f) Integración del sector con las infraestructuras existentes, como por ejemplo, la importante red de pluviales presente en su ámbito.
- g) Integración de elementos ambientales, como vías pecuarias.
- h) Cumplimiento de estándares urbanísticos.

En el plano institucional, se emitieron los siguientes **informes sectoriales**:

<p>SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE.</p> <p>CONSELLERÍA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT.</p> <p>25/02/2013</p>	<p>INFORME SOBRE VÍAS PECUARIAS.</p> <p>1. El sector está afectado por la vereda del desierto y barranco del infierno con una anchura de 20,89m.</p> <p>2. Las actuaciones que la afecten deben adecuarse a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias. • Instrucción 13/01/2012 de la Dirección general de Medio Ambiente sobre vías pecuarias.
<p>DIRECCIÓN GENERAL D'AVALUACIÓ AMBIENTAL I TERRITORIAL.</p> <p>CONSELLERÍA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT.</p> <p>25/02/2013</p>	<p>INFORME SOBRE EVALUACIÓN AMBIENTAL PREVIA.</p> <p>1. El Plan Especial no requiere de evaluación ambiental estratégica por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente.</p> <p>2. Se debe obtener informe de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dirección Cultural de Patrimonio Cultural Valenciano sobre el valor patrimonial del conjunto ferroviario. • Dirección de infraestructura Verde de la Subdirección de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas sobre la integración paisajística de la ordenación. • Unidad de Vías Pecuarias del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Alicante sobre la afección a la vereda del desierto y barranco del infierno. • Servicio de infraestructura Verde y Paisaje sobre riesgo geomorfológico de inundación. <p>3. Condicionantes a la ordenación o urbanización:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definir el tratamiento de la vía pecuaria, estudiando la posibilidad de incorporar el punto de partida de un sendero como parte de la Infraestructura Verde. • Incluir medidas correctoras para garantizar la recogida y drenaje de aguas pluviales. • Incluir medidas correctoras para el aprovechamiento para riego de las aguas pluviales o aguas residuales depuradas.

	<ul style="list-style-type: none"> • Planificar el ajardinamiento del parque con especies autóctonas de bajo consumo de agua. • Utilizar materiales de relleno y tierras vegetales legalmente autorizadas.
INSPECCIÓN TÉCNICA DE PATRIMONIO ARTÍSTICO. CONSELLERÍA D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORT. 21/03/2013	INFORME SOBRE PATRIMONIO. 1. Deben especificarse las condiciones del catálogo y cuáles son los elementos incluidos en él. ANÁLISIS DEL PLAN: Hace saber que son 5 los ficus del conjunto de la estación. Sugiere no desdeñar la posibilidad de conservar el puente rojo. No se menciona en el PE la conservación del transformador eléctrico.

Tras la fase de participación pública y concertación institucional, el Ayuntamiento evaluó las diferentes sugerencias y consideraciones y procedió, en consecuencia, a adoptar una relación de criterios de ordenación que debían considerarse con ocasión de la elaboración del Plan Especial del ámbito que nos ocupa. Así, el acuerdo de 3 de junio de 2013, de la Junta Local de Gobierno, establece:

Primero. Aprobar los siguientes Criterios de ordenación que servirán para la redacción del Plan especial de la Operación Integrada nº 2:

1º. La delimitación del sector será la contenida en la versión preliminar del planeamiento que ha servido como base al proceso de participación pública.

2º Hay que respetar los compromisos adquiridos con la Administración ferroviaria, así como tener en cuenta que la actuación tiene como origen una modificación de las infraestructuras ferroviarias, que permanecerán, soterradas, en el ámbito de la actuación. Consiguientemente, la edificabilidad lucrativa será, como máximo, de 220.000 m2/t., de la que un 30% será destinada a vivienda de protección pública. Además ha de preverse una edificabilidad terciaria, a ubicar en la zona de Sistema General Ferroviario, de como máximo 68.000 m2/t. El plan incorporará una Ficha de Planeamiento para esa zona, con los siguientes criterios:

- Se respetará como elemento catalogado el edificio de la Estación, para permitir la recuperación de sus fachadas originales, así como los restantes elementos de cubrición de la misma.
- Dentro de la zona tramada como Sistema General Ferroviario (donde se incluirá tanto la actual Estación, como la nueva Estación Intermodal como el aprovechamiento terciario convenido) se preverá el viario necesario para asegurar el correcto funcionamiento de los edificios y usos a emplazar en la misma.
- Parte de esa zona se integrará en el Parque Lineal, previendo los espacios libres necesarios para garantizar la continuidad peatonal desde el Parque Central a la Avda. Oscar Esplá y el uso estancial de los usuarios de los edificios.
- La edificación del aprovechamiento terciario irá ligada al soterramiento completo de las vías férreas.
- La ordenación de esta pieza se diferirá a un Estudio de Detalle.

3º. Habrá que aprovechar la nueva edificabilidad residencial que resulta de la ordenación para configurar dos nuevas fachadas urbanas de calidad a ambos márgenes de la actuación, que rematen las tramas de los barrios de San Blas, Benalúa y Alipark.

4º. Las edificaciones que se construyan en el Parque Central evitarán las alturas excesivas, respetando, en lo posible, las alturas existentes en la zona.

5º. Dentro de los espacios libres resultantes de la ordenación, hay que distinguir entre Parque Central y Parque Lineal. El Parque Central comprende el espacio liberado entre la Vía Parque y la Gran Vía. Tendrá como características:

- Permeabilidad peatonal máxima entre los barrios colindantes
- La plantación de especies arbóreas de porte se restringirá al espacio no ocupado por el cajón ferroviario.
- Conectará con el Parque de las Lagunas de Rabassa para configurar un equipamiento de rango metropolitano.

A partir de la Gran Vía y hasta la Avda. de Salamanca se ubicará el Parque Lineal, que formará un conjunto continuo de espacios libres, prolongando los espacios peatonales hasta conectar con la Avda. Oscar Esplá.

6º. Se evitará que el tráfico de acceso se dirija directamente al centro de la Ciudad, debiendo realizarse un estudio de tráfico como documento anejo al Plan Especial, que habrá de recoger las determinaciones del Plan Municipal de Movilidad Sostenible.

7º. Deben conservarse los anchos de viario establecidos en la versión preliminar del plan, sin que ello signifique que los mismos hayan de destinarse a tráfico rodado sino que permitan diseños diferenciados capaces para transporte público, carril-bici, paseos, etc.

8º. Habrá que diseñar con especial cuidado el área Plaza de la Estrella- Avda. de Salamanca-Avda. de la Estación, no sólo como espacio de confluencia de gran intensidad de tráfico sino desde el punto de vista de su significación urbana, completando la configuración de la plaza.

9º. Se eliminará el Puente Rojo, al desaparecer la necesidad de paso a distinto nivel sobre las vías férreas.

10º. La ordenación tendrá en cuenta la existencia de importantes infraestructuras hidráulicas implantadas en el ámbito de la actuación, previendo las medidas necesarias para su conservación o, en su caso, reposición, de conformidad con lo establecido en el informe técnico municipal.

11º. Al persistir importantes infraestructuras ferroviarias bajo rasante, el planeamiento tendrá que regular detalladamente los usos permitidos en los distintos niveles.

12º. Se contemplarán las previsiones necesarias para que la ordenación pueda desarrollarse por fases.

13º. Hasta que se complete el soterramiento total, tendrán que preverse actuaciones que fomenten la comunicación transversal entre los barrios y permitan el funcionamiento del tráfico en superficie, tales como la reurbanización de las calles Benasau y Santo Domingo, la reincorporación de la glorieta frente a Villa Teresa, la creación de glorietas distribuidoras para permitir el tráfico en la Gran Vía y la prolongación del trazado existente de la Vía parque entre el PAU/1 y Florida-Ciudad de Asís.

14º. Una vez culminado totalmente el soterramiento de las vías, la ordenación contemplará la urbanización y edificación de la zona del Sistema General Ferroviario, completando la trama del barrio de San Blas y previendo el viario necesario para el correcto funcionamiento de los usos y edificaciones a implantar en esta zona, además de la ejecución total de las restantes previsiones del planeamiento.

15º. El planeamiento establecerá unos criterios de gestión versátiles, que permitan aplicar todas las técnicas legalmente establecidas, adaptándose a las diversas situaciones urbanísticas que puedan plantearse. Se preferirán las técnicas reparcelatorias sobre las expropiatorias. Si en alguna de las unidades de ejecución que pudieran delimitarse se incluyesen terrenos de titularidad privada, las cargas repercutibles en los mismos serán exclusivamente las de urbanización distinta de la infraestructura ferroviaria.

4.5.- Segunda fase de participación pública del Plan Especial.

El documento de Plan Especial ha sido sometido a participación pública en abril de 2014, durante un plazo de 45 días hábiles, en el cual se han mantenido encuentros con diferentes colectivos interesados (vecinos, profesionales, asociaciones, instituciones), que se han traducido en el plano formal en la presentación de diversos escritos de alegaciones y sugerencias.

En el siguiente cuadro se resumen estas alegaciones:

ENTIDAD/INSTITUCION	SINTESIS DE LA SUGERENCIA/INFORME
GRUPO MUNICIPAL EUPV ESQUERRA UNIDA 20 DE JUNIO DE 2014	PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN. 1. Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar medianeras existentes. 2. Conservar el Puente Rojo. 4. Ubicar la estación junto a la Vía Parque es mejor alternativa. 5. No superar las alturas de los edificios existentes. 6. Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. 7. Proteger estación, solicitando reconstrucción del pórtico neoclásico, y tinglados existentes. 8. Reformular el convenio Avant. 9. Convocar un concurso para definir la ordenación. 10. Reutilizar el Cajón Ferroviario Subterráneo como instalaciones para el TRAM. 11. Destinar la edificabilidad lucrativa a vivienda pública de alquiler.
BLOC-INICIATIVA-VERDS: COMPROMIS PER ALACANT. 18 DE JUNIO DE 2014	PROPUESTA DE RETIRADA DE PLAN. Falta de vigencia del convenio que da cobertura al Plan Especial, conveniencia de esperar al Plan General y existencia de riesgos que condicionan la ordenación. PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. 1.- Integración vía pecuaria. 2.- Criterios de sostenibilidad relacionada con las zonas verdes y el impacto acústico. 3.- Protección del Puente Rojo y tinglados ferroviarios. 4.- Reducción de alturas en todo el sector. 5.- Diferentes usos dotacionales en zona del Parque Público.
ASOCIACIÓN DE VECINOS DE BENALUA "EL TEMPLETE" 26 DE JUNIO DE 2014	PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN 1.- Supresión de edificios en zona de Benalúa y Plaza de la Estrella. 2.- Incremento de espacios libres públicos.
ALACANT EN BICI	PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN. 1.- Excesivo número de viviendas, necesidad de proteger el puente rojo, no soterramiento de la Gran Vía y viario de excesiva densidad. 2.- Fomento de itinerarios peatonales y ciclistas.
PLATAFORMA RENFE. AA.VV. CIUDAD DE ASÍS, LA FLORIDA, ALIPARK, PRINCESA MERCEDES, SAN BLÁS Y JUAN PABLO II- PAU 1 11 DE JUNIO DE 2014	PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. 1.- Eliminación Puente Rojo. 2.- Mejora de conexiones viarias. 3.- Mejora de la distribución de volúmenes y alturas en zona PAU/1 y Florida. 4.- Máxima prioridad para la ejecución del Parque Público. 5.- Incorporación de zona verde en la prolongación de la Calle Tarrasa a la fase de ejecución A 6.- Sugerencias de ordenación de la manzana donde irá la Estación Intermodal.
JOSE VICENTE GARCIA ABELLAN	PROPUESTAS DE MODIFICAR LA ORDENACIÓN. 1.- Eliminar manzanas de uso residencial en Benalúa y Alipark.

18 DE JUNIO DE 2014	<p>2.- Incrementar suelo dotacional en Benalúa. 3.- Restringir viario rodado. 4.- Disponer línea de tranvía en superficie. 5.- Dar al Parque Urbano carácter de bosque urbano. 6.- Reducir edificabilidad del sector para reducir costes de transformación.</p>
<p>INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS DE ALICANTE (INECA) Y ASOCIACION DE PROMOTORES DE VIVIENDAS DE ALICANTE (PROVIA)</p> <p>18 DE JUNIO DE 2014</p>	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <p>1.- Conveniencia de reconsiderar dimensión y diseño del viario. 2.- Valorar el itinerario peatonal entre la Estación y el centro de Alicante, ofreciendo soluciones paisajísticas y de calidad urbana y ambiental para garantizar la mejor percepción de la ciudad a los visitantes.</p>
<p>ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. ADIF.</p>	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <p>1. Incrementar la superficie de equipamientos. 2. Reducir la superficie de zona verde. 3. Incorporar ficha específica de ordenación de la manzana de la estación intermodal, calificándola como Sistema General Ferroviario. 4. Incorporar calificaciones superpuestas sobre rasante y bajo rasante. 5. Permitir siempre la compatibilidad del uso ferroviario. 7. Evitar las parcelas privadas superpuestas al dominio público ferroviario. 8. Incorporar ordenanzas específicas de estudio de ruido y vibraciones para las edificaciones del ámbito. 9. Incluir los muros y losas del cajón ferroviario como obras de urbanización. 10. Establecer criterios de urbanización que minimicen el impacto sobre la infraestructura ferroviaria. (Sobrecargas, filtraciones, interferencias con elementos de evacuación, etc.) 11. Definir unidades de ejecución para el desarrollo del PE. 12. Presentación de un Programa de Actuación Integrada. 13. No proteger la estación y permitir su traslado. 14. Completar y actualizar los planos de Estado Actual.</p>

Y Se han emitido los siguientes informes:

SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE.	<p>INFORME SOBRE VÍAS PECUARIAS. Necesidad de integrar mejor la vía pecuaria</p>
MINISTERIO DE FOMENTO DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES	FAVORABLE
SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE DE LA DIRECCION GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL	<p>1.- Mejora de la disposición de volúmenes en zona PAU/1 para garantizar corredores visuales hacia el Parque. 2.- Mejora alineaciones en zona Benalúa para mantener trama barrio Benalúa. 3.- Justificar detalladamente zona Manzana 4 en Glorieta de la Estrella. 4.- Completar Estudio de Integración Paisajística en relación al Puente Rojo. 5.- Completar la normativa de la manzana PSF. 6.- Mejorar ordenación gráfica de la Infraestructura Verde.</p>
DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA	FAVORABLE
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR	FAVORABLE
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	<p>1.- Necesidad de incorporar a la normativa urbanística de diferentes apartados relativos a las afecciones sectoriales en materia ferroviaria y de coordinación con las obras relativas al acceso ferroviario de Alicante. 2.- Sugerencias sobre usos urbanísticos, tipologías y edificabilidades. 3.- Sugerencias sobre la catalogación de la Estación. 4.- Modificar cuestiones relativas a la gestión mediante Actuaciones Aisladas. 5.- Costes excesivamente bajos. 6.- Cuestiona funcionalidad o necesidad del paso inferior de la Gran Vía. 7.- Posibilidad de incorporar más usos y edificabilidad a la Fase A de la manzana PSF. 8.- Trazado del TRAM puede ser incompatible con Estación.</p>

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA, NRE E2014062956, DE FECHA 26 DE NO-VIEMBRE DE 2014.	FAVORABLE
---	-----------

4.6.- Acuerdo municipal de resolución de alegaciones y fijación de criterios a introducir en el Plan Especial de la Operación Integrada nº 2 para su aprobación provisional.

Fruto de este proceso, se ha reevaluado la solución de ordenación, admitiéndose, a propuesta del *Informe de contestación de alegaciones* emitido por AVANT, refrendado por acuerdo plenario de la Corporación municipal de *Resolución de alegaciones y fijación de criterios a introducir en el documento del Plan Especial* que se acompañan como Anexos a este Plan Especial, una serie de modificaciones en la ordenación que sin duda la mejoran, a saber:

a) Incremento del suelo dotacional público en la zona de Benalúa y Alipark, revisando la calificación del equipamiento administrativo (SAD) previsto originalmente, calificándolo como Dotacional Múltiple (DM) y generando una nueva zona de área de juegos (SAL).



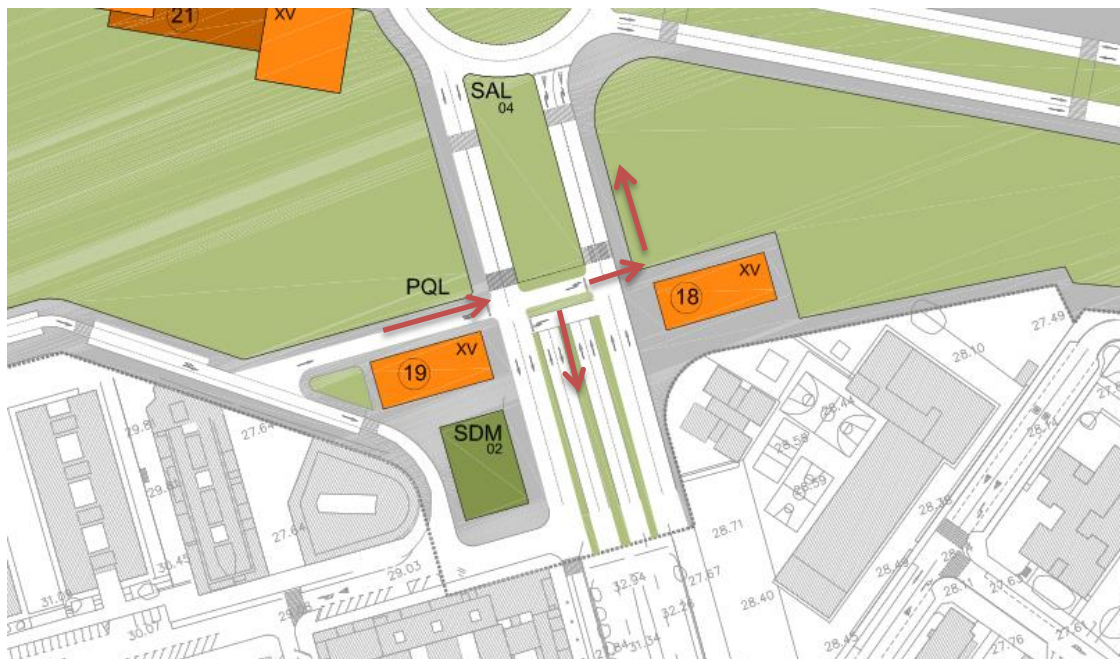
Modificaciones introducidas en la ordenación Fase A incrementando el suelo dotacional



Modificaciones introducidas en la ordenación Fase B incrementando el suelo dotacional

b) Incorporación en la normativa urbanística del Plan (art. 55.8 de las NNUU del PE) de criterios para redacción del Proyecto de Urbanización, atendiendo a las cuestiones de ordenación de tráfico peatonal y rodado que han sido objeto de alegación y aceptación municipal.

Especialmente el Plan Especial ha recogido en la ordenación gráfica del Plan la propuesta de mejora de la conexión de la calle Espinosa Echevarría con la Gran Vía.

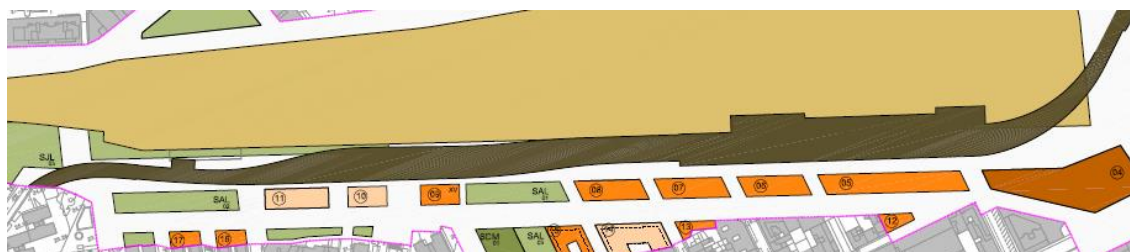


Propuesta de revisión de la ordenación Dic 2014 Prolongación Calle Espinosa Echevarría- Gran Vía

c) En relación con la posibilidad de integrar el trazado de la línea 1 del Tranvía en superficie y siendo esta materia competencia de la Generalitat Valenciana, el PE partió de respetar el Proyecto de extensión de la Línea 1 del Tranvía que fue aprobado en su momento por la Conselleria competente en materia de transportes, si bien en esta fase se ha estudiado la viabilidad de su trazado en superficie de manera que la ordenación del Plan Especial admite, si fuera el caso, la posibilidad de integrar este trazado tranviario, al menos en parte de su ámbito, en superficie.



Compatibilidad del trazado del tranvía con el Plan Especial Fase A



Compatibilidad del trazado del tranvía con el Plan Especial Fase B

d) Se incorpora en la Normativa Urbanística del Plan (art. 51 de la NNUU) que el desarrollo de la Parcela dotacional PSF se realizará previo Estudio de detalle, y/o proyecto de construcción y su ordenación garantizará la conexión peatonal y funcional, entre la manzana calificada como

JL, situada al oeste de la manzana y la Avenida de Salamanca, y entre la calle Bono Guarner y la nueva avenida situada al sur de la manzana, reforzando los criterios de permeabilidad de la manzana.

e) Con el objetivo de que el Proyecto de Urbanización incorpore las mejores soluciones técnicas que garanticen el cumplimiento de los objetivos en materia de movilidad sostenible, se ha definido en la Normativa del Plan Especial (*art. 55.9 m*, de la NNUU) que el Proyecto de Urbanización diseñe la sección final del viario público disponiendo las soluciones técnicas adecuadas para integrar fórmulas de movilidad sostenible (itinerarios peatonales, carril bici y transporte público), en coherencia con los criterios y principios del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante. Así mismo se establece que los viarios de mayor capacidad para tráfico rodado tengan una fisonomía tipo bulevar con el objeto de minimizar su impacto paisajístico y ambiental.

f) Modificación del trazado de la vía pecuaria compatibilizando el trazado propuesto por el Plan Especial con el originario, respetando los puntos de entrada y salida de la vía en el sector. A su vez se han incorporado a la parte normativa del Plan (*art. 52,4* de la NNUU) que el tratamiento superficial que se defina en el Proyecto de Urbanización sea el propio de una vía peatonal, pudiendo incorporar arbolado y mobiliario urbano.

Por otro lado, además de la modificación del trazado de la vía pecuaria, se han incorporado en la parte normativa del Plan, condiciones de edificación, a las parcelas dotacionales situadas al Norte de la vía pecuaria, con el fin de garantizar un conjunto integrado y continuo de espacios libres de edificación, de los recursos paisajísticos identificados en el estudio de Integración Paisajista.



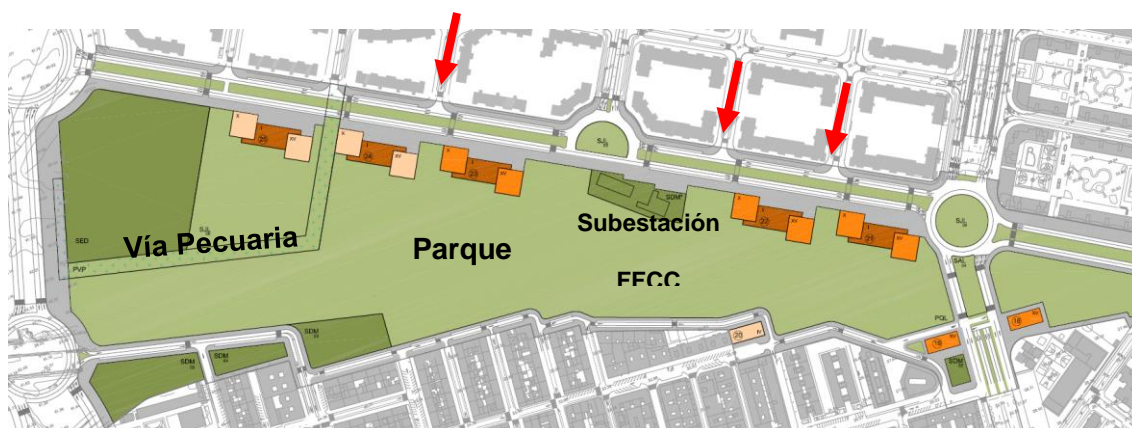
g) Incorporación a las Normas, como criterios a tener en cuenta en la redacción del Proyecto de Urbanización, la plantación de vegetación de bajo consumo de agua (art. 55.4 de las Normas Urbanísticas) y la creación de espacios de participación ciudadana como son los huertos urbanos (art. 55.9 e de las Normas Urbanísticas).

h) Se incorporan en la Normas Urbanísticas, (art. 55.9 c y art. 55.9 m) como criterios a tener en cuenta en la redacción de Proyecto de Urbanización, las sugerencias de itinerarios peatonales y ciclistas propuestos en distintas alegaciones en la medida de que sean compatibles y conformes con las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

i) Se incorpora a la parte normativa del Plan (art. 55,8 de la Normas Urbanísticas) que el proyecto de urbanización que se redacte para el parque urbano y el resto de zonas verdes será objeto de un concurso público abierto y orientado a obtener su mejor diseño funcional tomando en consideración criterios de sostenibilidad, eficiencia y funcionalidad. Dicho proyecto se realizará, además, en el contexto de un proceso específico de participación pública, que permita identificar las demandas sociales y otros condicionantes, y enriquecer así el diseño final de este equipamiento público

j) Modificación de la posición de las parcelas edificables con frente al PAU/1 para mantener las visuales desde el parque público y calles perpendiculares.





Propuesta de ordenación revisada zona PAU/1

k) Prolongación de las alineaciones de la trama consolidada del Barrio de Benalúa a la nueva zona edificable que propone el Plan con frente al mismo, generando nuevos espacios dotacionales y espacios libres para garantizar una mejor conectividad con el Parque Público.



Propuesta de revisión de alineaciones para mantener estructura de la trama urbana del Barrio de Benalúa

l) Mejorar la definición gráfica de la manzana de uso terciario proyectada en la Plaza de la Estrella mediante la incorporación de una ficha específica en las Normas Urbanísticas (Art. 31).

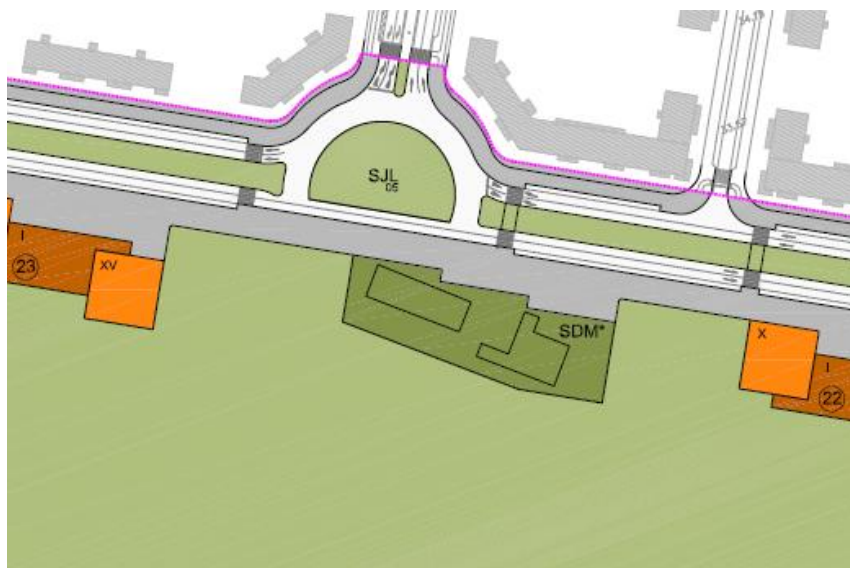
m) Se incorporan un nuevo plano (O7.2) recogiendo los elementos de la Infraestructura Verde relacionada con la ordenación del sector.

n) Modificación de la normativa del Plan Especial para atender las sugerencias de integración paisajística y visual de aspectos relacionados con la Infraestructura Verde, especialmente en lo relativo al Parque Público y a los recursos de interés paisajístico e incorporación de los criterios de diseño y urbanización del Parque público, en cuanto que constituyen medidas de integración paisajística de la actuación dentro de la documentación normativa del Plan. (Entre otros el art. 48 y el Capítulo 10 de las Normas Urbanísticas)

o) Se ha incluido en la documentación del Plan un plano con el parcelario catastral actualizado.

p) Nueva redacción de los artículos 5 y 6 de las Normas Urbanísticas, clarificando los criterios de ejecución del Plan, delimitando dos Unidades de Ejecución.

q) Modificación de la ordenación con el objeto de Minimizar las afecciones a instalaciones técnicas de ADIF preexistentes.



Parcela dotacional DM vinculada a instalaciones ferroviarias



Instalaciones de comunicaciones al servicio de la Red ferroviaria

r) Inclusión en la normativa (*arts. 6.4.c y 58.2*) el carácter de obra de urbanización extraordinaria de los muros y losas del soterramiento.

s) Se añade un capítulo específico (*Capítulo 11* de la Normas Urbanísticas) que regula las condiciones derivadas de la legislación sectorial en materia de ferrocarriles tales como el régimen derivado de las servidumbres impuestas por la legislación ferroviaria y control del impacto acústico, sostenibilidad ambiental, criterios del futuro Parque Público y coordinación con la normativa ferroviaria, etc.

t) Flexibilización de la normativa de la manzana PSF en lo referente a las posibilidades edificatorias en la Fase A, admitiendo la implantación de usos inicialmente previstos para la Fase B.



5.- ÁREAS DE INFLUENCIA DEL SECTOR EN SU ENTORNO URBANO INMEDIATO.

5.1.- Identificación de las áreas.

Para analizar mejor el proceso de integración de la ordenación del sector OI/2 con el entorno urbano colindante, más allá de la mera conectividad viaria y peatonal, se han delimitado lo que denominamos Áreas de Influencia, zonas en las que la intervención que se pretende llevar a cabo tendrá una repercusión directa.

El criterio de delimitación ha sido deliberadamente simplificado, utilizando como elementos de referencia y división, de un lado, el eje de la Gran Vía y la Avenida de Salamanca, y de otro, el propio sector OI/2. Estos elementos permiten identificar áreas que podemos entender homogéneas desde un punto de vista geográfico y funcional, si tenemos en cuenta que lo que se pretende es analizar cuál puede ser la influencia de la ordenación del sector en su entorno, y viceversa, esto es, cuál puede ser la influencia del entorno urbano en la ordenación del sector.

De este modo, se definen 5 áreas, dos al norte de las vías, separadas por la Gran Vía (Área 1 PAU/1 y Área 2 San Blas-Santo Domingo); dos al sur de las vías, también separadas por la Gran Vía (Área 5 Ciudad de Asís-Florida y Área 4 San Fernando-Alipark-Benalúa, hasta el límite de ambas con la Avenida de Aguilera); y una última, denominada Área 3 Centro, al este del sector, desde la Avenida de Salamanca hasta General Marvá.

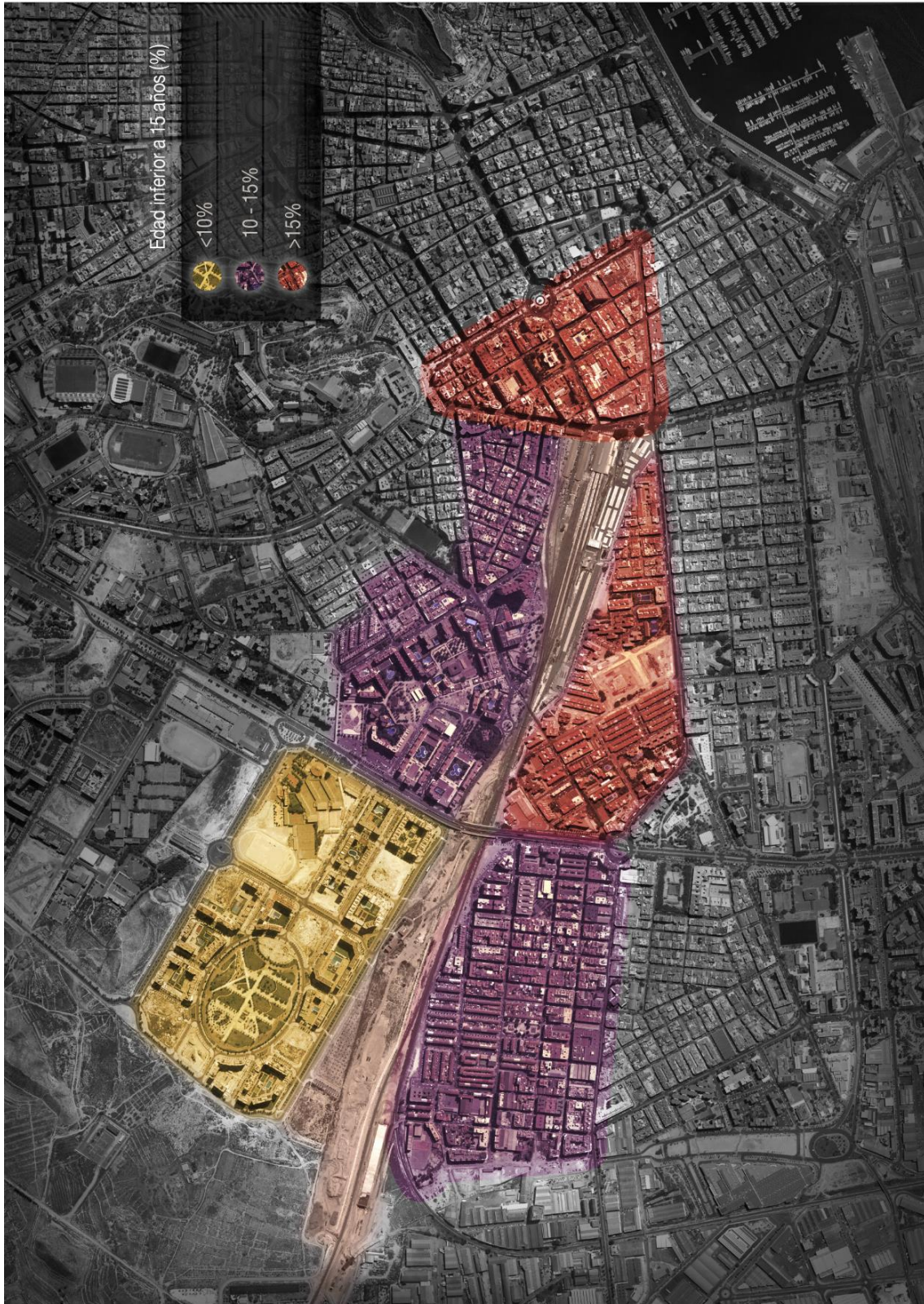
Una vez delimitadas las áreas de influencia, se ha obtenido la información estadística necesaria para sacar conclusiones sobre el estado actual de cada una de ellas y su relación con indicadores de funcionalidad y calidad urbana. Así, se ha obtenido información sobre población, estándares dotacionales de equipamientos y espacios libres, movilidad, usos, etc...

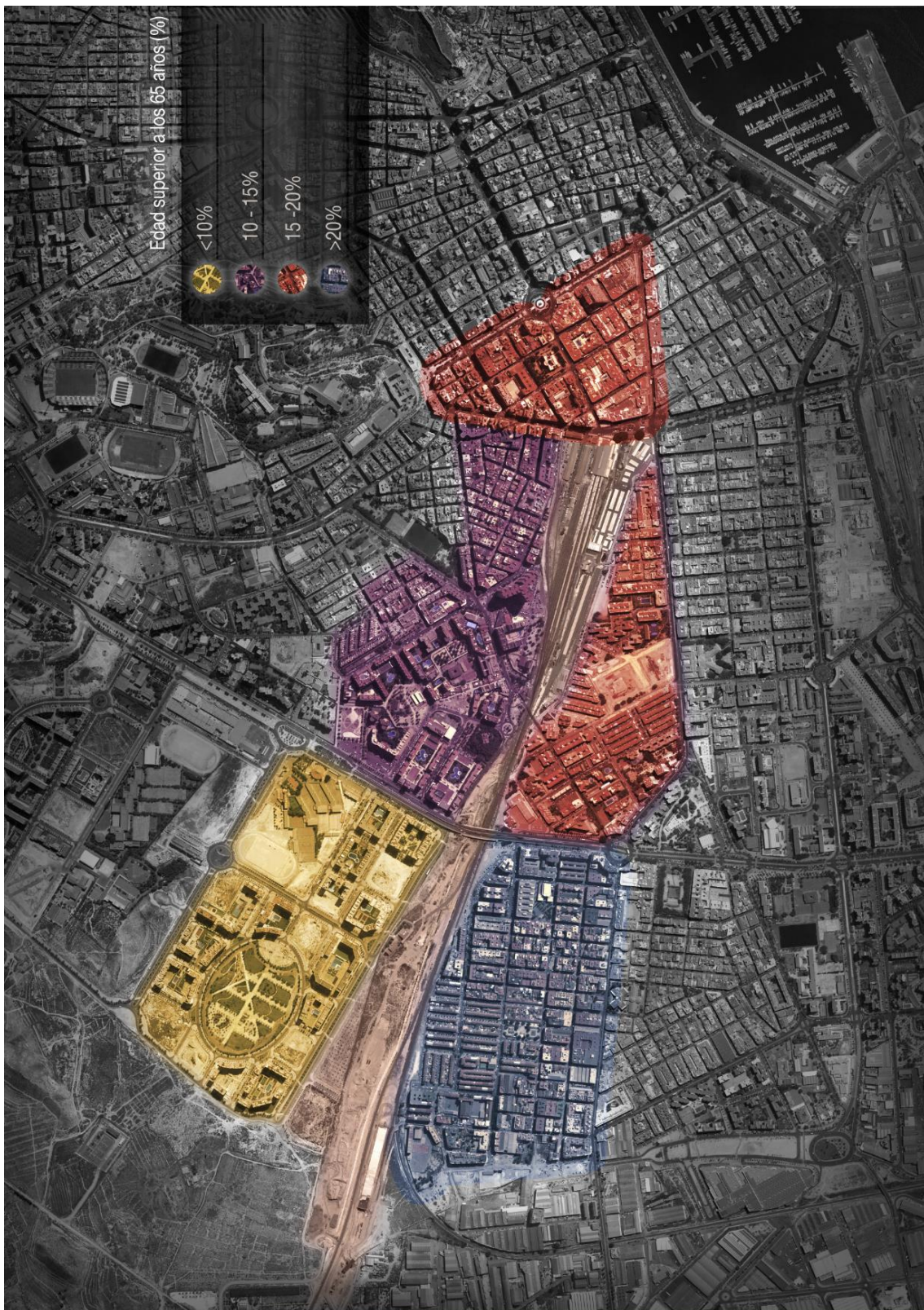
La información así obtenida² permite realizar un perfil básico de cada área de influencia en el cual se determinan sus principales valores y déficits. Esta información permite orientar los criterios de ordenación del Sector OI-2, o lo que es lo mismo, permite utilizar el diseño del Sector OI-2 para resolver al menos algunas de las incoherencias y problemas detectados en cada área.

Seguidamente se reproducen los mapas analíticos que evalúan las distintas consideraciones de cada zona.

² La información se ha obtenido de archivos y registros públicos, de datos del Sistema de Información Territorial de la Comunitat Valenciana y de datos estadísticos y de movilidad del Plan de Movilidad de la ciudad de Alicante, actualmente en tramitación. En algunos casos no hay información estadística específica y accesible, por lo que se han extrapolado datos a partir de marcos de referencia territorial más amplios, como los barrios.

























4.2.- Perfil de cada área.

Gracias a la información recabada y analizada, se puede deducir un perfil de cada área, lo que servirá para definir un programa que tenga en consideración los principales déficits detectados y que, en la medida de lo posible, proponga soluciones.

Área 1: PAU/1

- Tiene una densidad de habitantes relativamente baja, de 93 hab/m², con una población actual de 4.402 habitantes.
- Es un área con población relativamente joven, pues la población menor de 15 años representa el 24% y la superior a 64 años apenas alcanza el 4%.
- La nacionalidad de los residentes es mayoritariamente española, representando la población extranjera el 5,3%.
- Actualmente tiene una ratio de zonas verdes públicas de 14,79 m² por habitante.
- En cuanto a equipamientos públicos, tiene una importante reserva de suelo dotacional, si bien actualmente no se encuentra ninguno ejecutado y en uso. Sí dispone en su entorno de un colegio privado, el San Juan Bosco, cuya superficie representa un estándar de casi 18 m² por habitante del área. En materia sanitaria, gran parte del ámbito no cumple con el indicador de proximidad a centros sanitarios básicos, algo que no debe ser un problema a medio plazo dada la disponibilidad de suelo dotacional que podría afectarse a dicho uso sanitario.
- En materia de movilidad, presenta un índice de motorización (vehículos por habitante) relativamente alto, superando el 1,56, lo que es coherente con un también elevado porcentaje de desplazamientos en vehículo privado (casi 51%). La relación con el sistema de transporte público es aceptable desde el punto de vista de trazado, si bien hay parte del barrio que no queda atendido por el actual trazado de autobús urbano, lo que unido al elevado grado de motorización presenta un uso del transporte público bajo (4,82%). El autobús interurbano es accesible a través de la Gran Vía.
- En relación con la complejidad urbana, se advierte una carencia de usos terciarios en relación al uso residencial, especialmente en cuanto al terciario “de barrio” en la zona oeste del sector y su fachada al ámbito de la OI/2.

Hay que considerar que quedan por edificarse aún varias manzanas del sector PAU/1. Esta circunstancia relativiza los indicadores expuestos, aunque puede afirmarse que se mantendrán las tendencias en materia de movilidad, y aunque baje la ratio de zonas verdes y equipamiento por habitante, aún serán altas en relación con las otras áreas.

Podemos sintetizar que este ámbito presenta los siguientes déficits:

- Escasez de complejidad urbana especialmente a nivel de configuración de barrio.
- Problemas de accesibilidad y conectividad con el centro urbano a través de medios de movilidad sostenible.

Área 2: San Blas-Santo Domingo.

- Tiene una densidad de habitantes relativamente alta, de 290 hab/m², con una población actual de 11.505 habitantes.

- La población menor de 15 años representa el 13,5% y la superior a 64 años apenas alcanza el 14,5%.
- La nacionalidad de los residentes es mayoritariamente española, representando la población extranjera el 9,7%.
- Actualmente tiene una ratio de zonas verdes públicas de 1,75 m² por habitante.
- En cuanto a equipamientos públicos, dispone en su entorno de un colegio privado y otro público, cuyas superficies representan un estándar de casi 0,96 m² por habitante del área. En materia sanitaria, el ámbito cumple con el indicador de proximidad a centros sanitarios básicos, dada la proximidad del Centro de Salud de San Blas.
- En materia de movilidad, presenta un índice de motorización (vehículos por habitante) relativamente alto, superando el 1,53, lo que es coherente con un también elevado porcentaje de desplazamientos en vehículo privado (39,73%). La relación con el sistema de transporte público es aceptable desde el punto de vista de trazado, si bien hay parte del barrio que no queda atendido por el actual trazado de autobús urbano, lo que unido al elevado grado de motorización presenta un uso del transporte público bajo (6,63%). El autobús interurbano es accesible a través de la Gran Vía en la parte oeste del área.

Podemos sintetizar que este ámbito presente los siguientes déficits:

- Escasez de zonas verdes públicas para esparcimiento y uso recreativo de los ciudadanos.
- Escasez de complejidad urbana, sobre todo en la zona recayente a la Gran Vía.
- Problemas de accesibilidad y conectividad con el centro urbano a través de medios de movilidad sostenible.

Área 3: Centro.

- Presenta una densidad de habitantes relativamente alta, de 302 hab/m², con una población actual de 5.579 habitantes.
- La población menor de 15 años representa el 9% y la superior a 64 años apenas alcanza el 28%.
- La nacionalidad de los residentes es mayoritariamente española, representando la población extranjera el 9,8%.
- Actualmente tiene una ratio de zonas verdes públicas de 1,84 m² por habitante.
- En cuanto a equipamientos públicos docentes, no hay en el entorno del área delimitada, si bien en su proximidad se encuentra el instituto público Miguel Hernández. En materia sanitaria, el ámbito cumple con el indicador de proximidad a centros sanitarios básicos, dada la proximidad del Centro de Salud de la Calle Gerona, si bien la zona norte del área se encuentra fuera de la aplicación del indicador.
- En materia de movilidad, presenta un índice de motorización (vehículos por habitante) relativamente alto, superando el 1,49, y un porcentaje de desplazamientos en vehículo privado del 36,65%. La relación con el sistema de transporte público es bastante aceptable desde el punto de vista de trazado, aunque presenta un uso del transporte

público bajo (6,63%). El autobús interurbano es accesible a través de la Avenida de la Estación y la de Maissonnave.

Podemos sintetizar que este ámbito presente los siguientes déficits:

- Escasez de zonas verdes públicas para esparcimiento y uso recreativo de los ciudadanos.

Área 4: Benalúa-Alipark.

- Presenta una densidad de habitantes relativamente alta, de 254 hab/m²s, con una población actual de 6.834 habitantes.
- La población menor de 15 años representa el 10% y la superior a 64 años apenas alcanza el 23%.
- La nacionalidad de los residentes es mayoritariamente española, si bien la población extranjera alcanza un significativo 15,8%.
- Actualmente tiene una ratio de zonas verdes públicas de 1,62 m² por habitante, si bien la zona verde prevista por el planeamiento urbanístico, en el ámbito del Plan de Reforma Interior de la Ciudad de la Justicia, no está ejecutada, por lo que en la actualidad esta área no dispone de zonas de esparcimiento.
- En cuanto a equipamientos públicos, dispone en su entorno de dos colegios públicos, cuyas superficies representan un estándar de casi 1,941 m² por habitante del área. En materia sanitaria, el ámbito no cumple con el indicador de proximidad a centros sanitarios básicos. No dispone de otros equipamientos públicos de carácter social.
- En materia de movilidad, presenta un índice de motorización (vehículos por habitante) inferior al de otras áreas, 1,26, y un porcentaje de desplazamientos en vehículo privado del 37,62%. La relación con el sistema de transporte público es aceptable desde el punto de vista de trazado, aunque presenta un uso del transporte público bajo (8,95%), aunque mayor que en otras áreas. El autobús interurbano es accesible a través de la Avenida de Maissonnave en la parte este del área, y en el entorno del Palacio de Justicia en su parte oeste.

Podemos sintetizar que este ámbito presente los siguientes déficits:

- Escasez de zonas verdes públicas para esparcimiento y uso recreativo de los ciudadanos.

Área 5: Ciudad de Asís-La Florida.

- Presenta una densidad de habitantes relativamente alta, de 311 hab/m², con una población actual de 12.800 habitantes. La población menor de 15 años representa el 13,6% y la superior a 64 años apenas alcanza el 18,9%.
- La nacionalidad de los residentes es mayoritariamente española, representando la población extranjera el 10,7%.
- Actualmente tiene una ratio de zonas verdes públicas de 0,62 m² por habitante.
- En cuanto a equipamientos públicos, dispone en su entorno de tres colegios privados, cuyas superficies representan un estándar de casi 2,038 m² por habitante del área. En

materia sanitaria, el ámbito cumple escasamente con el indicador de proximidad a centros sanitarios básicos, dada la relación del Centro de Salud de Babel. No dispone de otros equipamientos públicos de carácter social.

- En materia de movilidad, presenta un índice de motorización (vehículos por habitante) del 1,33, el más bajo de las cinco áreas analizadas, lo que es coherente con un también menor porcentaje de desplazamientos en vehículo privado (30,27%). La relación con el sistema de transporte público es aceptable desde el punto de vista de trazado, presentando un uso del transporte público alto en relación a las otras áreas (10,38%). El autobús interurbano es accesible a través de la Gran Vía en la parte este del área.

Podemos sintetizar que este ámbito presente los siguientes déficits:

- Escasez de zonas verdes públicas para esparcimiento y uso recreativo de los ciudadanos, así como de equipamientos públicos de carácter social y cultural.
- Problemas de accesibilidad y conectividad con el centro urbano a través de medios de movilidad sostenible.

6.- CONDICIONANTES DE LA ORDENACIÓN DEL SECTOR.

6.1.- El Sistema General Ferroviario en su conjunto como referente necesario.

Si algo se deduce de lo descrito en los apartados anteriores es que el proceso de ordenación del ámbito que nos ocupa tiene gran complejidad, dado el elevado número de circunstancias que concurren en dicho espacio.

Nos encontramos ante un espacio constituido en su mayor parte por dominio público estatal, vinculado a servicios ferroviarios. Este espacio ha disfrutado durante los últimos años de una gran inversión de recursos económicos para hacer llegar a la ciudad de Alicante la Alta Velocidad Española, complementando dicha acción con una actuación de enorme trascendencia y relevancia urbana, consistente en el soterramiento de las vías.

El soterramiento de las vías, permite que parte de los suelos antiguamente ocupados por infraestructuras ferroviarias pueda dejar de ser dominio público, y ya con carácter patrimonial, destinarse a otros usos.

Evidentemente, la actuación se ha desarrollado en un contexto de consenso institucional, integrando a las principales administraciones afectadas, creándose un marco *ad hoc* para coordinar y gestionar las distintas acciones. Además, ello ha requerido una relevante inversión económica pública, habiéndose previsto su amortización, en una pequeña parte, con los recursos urbanísticos generados a partir de la ordenación de los espacios liberados de dominio público.

Dado este primer gran paso, condición necesaria para acometer la actuación, nos encontramos ante un espacio que sigue estando presidido por la infraestructura ferroviaria, también, pero en el que la misma discurre en gran parte soterrada en la actualidad, esperándose para un futuro que se complete el soterramiento en todo el trazado hasta la estación. Esto obliga a considerar en la ordenación tanto la parte soterrada (lo que condiciona el tipo de uso que se pueda localizar en su superficie y sus condiciones), como la que discurre en superficie, hasta la estación, dando lugar a lo que se calificará como Sistema General Ferroviario, que tendrá un soporte gráfico y normativo.

6.2.- Otros elementos preexistentes.

El resto de espacio que no se considere como Sistema General Ferroviario, aún con afecciones derivadas del mismo, se destinará a usos de interés general y lucrativos.

En este contexto nos encontramos también con elementos que generan complejidad. En unos casos, de carácter técnico, como por ejemplo, la necesidad de integrar en la ordenación del sector el colector de pluviales que lo atraviesa (Barranco de San Blas), en otros casos de orden jurídico-ambiental, como la integración del trazado de vía pecuaria denominada Vereda del Infierno y, en otros, de orden funcional y social, como por ejemplo el tratamiento del conocido Puente Rojo (para unos, infraestructura carente de funcionalidad en el nuevo contexto urbano, para otros, elemento a proteger por su carácter patrimonial cultural o paisajístico).

El colector de pluviales es una infraestructura fundamental, considerando su importancia en el sistema contra los riesgos de inundación de la ciudad. La ordenación establece las soluciones técnicas necesarias para su mantenimiento, considerando, en su caso, la influencia que la nueva urbanización pueda generar en su funcionamiento.

En el ámbito a ordenar también se localizan elementos con interés histórico, arquitectónico o paisajístico que aconsejan su integración en la ordenación e, incluso, su catalogación.

Como elemento más importante y de especial valor destaca la estación de ferrocarril. También existe un centro de transformación, con cierto interés, que será mantenido. El conjunto de ficus situados en la avenida de Salamanca tiene un interés histórico y paisajístico indiscutible, por lo que la ordenación lo integra en el espacio público.

Por el contrario, no se consideran especiales circunstancias funcionales, paisajísticas ni culturales para preservar el Puente Rojo.



Imagen original y actual de la fachada de la Estación



Imagen del Centro de Transformación

6.3.- La conexión con los barrios colindante en términos de coherencia urbana y equidad dotacional.

Los condicionantes institucionales y físicos expuestos, que han de considerarse en la futura ordenación del espacio, determinan el lienzo sobre el que diseñar la nueva ordenación y una parte de su programa (infraestructuras, usos lucrativos, etc...). Ahora bien, la ubicación de este

marco en su contexto urbano, a una mayor escala, proporciona circunstancias que sin duda pueden enriquecer funcionalmente el nuevo sector.

Como se ha explicado en esta memoria, no nos encontramos ante un sector de ensanche urbano, sino ante una verdadera actuación de reciclaje urbano que permite destinar terrenos antes usados para infraestructuras a atender demandas de interés general.

La relación del ámbito con su contexto urbano permite establecer cinco áreas de influencia. Estas áreas guardan una relación funcional destacada con el nuevo sector. Mientras que antes el ámbito ferroviario era una frontera, un límite, ahora es un espacio de oportunidad, de integración, de servicios.

El hecho de caracterizar las áreas de influencia y obtener un perfil concreto se ha realizado con la finalidad de obtener información acerca de sus déficits y de sus componentes de valor. La información resultante tiene un gran valor, pues se incorpora como un activo en el proceso de ordenación del sector OI/2, en el sentido de que la misma, además de pretender la racionalidad de su propio diseño interior y el cumplimiento cuantitativo de los estándares dotacionales y de densidad edificatoria, tratará de dar solución a los problemas funcionales que cada una de las áreas de influencia soporta en la actualidad.

Por ejemplo, si las área de influencia situadas al sur de las vías tienen una escasa relación de suelo dotacional por habitante, la ordenación del sector debe procurar remediar este problema, generando suelo dotacional (equipamientos y zonas verdes) para atender las necesidades de este sector de población, facilitando su accesibilidad. Si el área de influencia 1 (norte de las vías, PAU/1), tiene problemas de escasa complejidad urbana y mala conectividad con el centro urbano, la ordenación del sector OI/2 debe ofrecer medidas para paliar estos déficits, aportando complejidad (usos terciarios) y corredores de comunicación sostenibles con el centro urbano.



6.4.- Modelo urbano de referencia: ciudad compleja, densa y sostenible.

El modelo urbano de referencia para la ordenación del sector es el de ciudad compacta, conforme a los criterios de sostenibilidad del Texto Refundido de la Ley de Suelo, la Ley Urbanística Valenciana, la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y la propia Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, atendiendo a las condiciones y limitaciones físicas e institucionales expuestas anteriormente.

La ordenación propuesta se apoya en el Modelo Urbano propuesto por el Instituto Valenciano de la Edificación, que este organismo ha elaborado en el marco del convenio suscrito con él, completado con una guía de recomendaciones bioclimáticas que se tienen en cuenta tanto en el diseño urbano como en las normas urbanísticas de este Plan Especial.

En este sentido, se procurará que las áreas destinadas a edificación, que superficialmente son escasas dadas las condiciones impuestas (respeto a las infraestructuras ferroviarias y necesidad de grandes reservas de suelo dotacional), dispongan de una densidad e intensidad edificatoria razonables que permitan rentabilizar los servicios urbanísticos de nueva implantación y su conservación, y generar intercambios y relaciones socioeconómicas que sólo son posibles con densidades de población alta y usos complejos.

Por ello, también se incentivará la compatibilidad de usos residenciales y terciarios blandos, orientados a favorecer relaciones complejas en un marco de calidad ambiental urbana razonable, con dotaciones y espacios libres suficientes y accesibles.

Finalmente, el Plan justifica las decisiones de ordenación sobre criterios de sostenibilidad ambiental y ecológica, adoptando referencias de arquitectura y urbanismo bioclimático que hoy son estándar de calidad de vida y sostenibilidad en diferentes marcos regionales. Al mismo tiempo, se establecen unas condiciones de sostenibilidad que deberán asumir los usos proyectados en el sector.

6.5.- Sostenibilidad económica.

Además de lo expuesto, el Plan debe justificar la viabilidad económica de la actuación proyectada, así como la sostenibilidad de su impacto sobre las Haciendas Públicas.

El artículo 15, apartado 4, del Texto Refundido de la Ley de Suelo, establece que:

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de nueva urbanización, de reforma o renovación de la urbanización y de las actuaciones de dotación deberá incluir un **informe o memoria de sostenibilidad económica**, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

En este sentido, el Plan se acompaña de una Memoria de Sostenibilidad Económica, que evalúa sus principales costes y cargas y su viabilidad económica y financiera, atendiendo a un escenario conservador. Además, se realiza una estimación de los ingresos públicos (tasas, tributos) que pueden derivarse para la Administración con la presente actuación, y se comparan con una previsión de los gastos públicos estimables una vez entre el sector en fase de explotación.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.- DESCRIPCIÓN GLOBAL Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN ADOPTADO.

1.1.- Justificación de la adecuación a los condicionantes y criterios predefinidos.

1.1.1.- Consideración previa.

Tal como se ha expuesto en la Memoria Informativa, los criterios que deben orientar la definición de la ordenación del sector son, esencialmente, los siguientes:

- a) Respetar las condiciones de ejecución del proyecto de acceso ferroviario y los compromisos institucionales vinculados al mismo, teniendo en consideración la fase en que se encuentra actualmente y su estado definitivo según el proyecto aprobado. Esto supone limitaciones tanto en superficie como bajo rasante, así como la necesidad de observar afecciones y servidumbres.
- b) Ofrecer soluciones a déficits funcionales (accesibilidad, dotaciones, etc...) existentes en los barrios colindantes con la actuación.
- c) Integrar la ordenación con las preexistencias relevantes, tanto las relacionadas con las infraestructuras (colector de pluviales), como las edificaciones susceptibles de ser preservadas y protegidas por razones culturales.
- d) Incorporar al proceso de transformación urbanística criterios de sostenibilidad ambiental, tanto en lo relativo a la urbanización como a la edificación.

Seguidamente se expone sintéticamente cómo la ordenación propuesta, fruto del estudio de alternativas que se realizó en el documento de Versión Preliminar y fue objeto de participación pública, trata de adaptarse a las determinaciones expuestas.

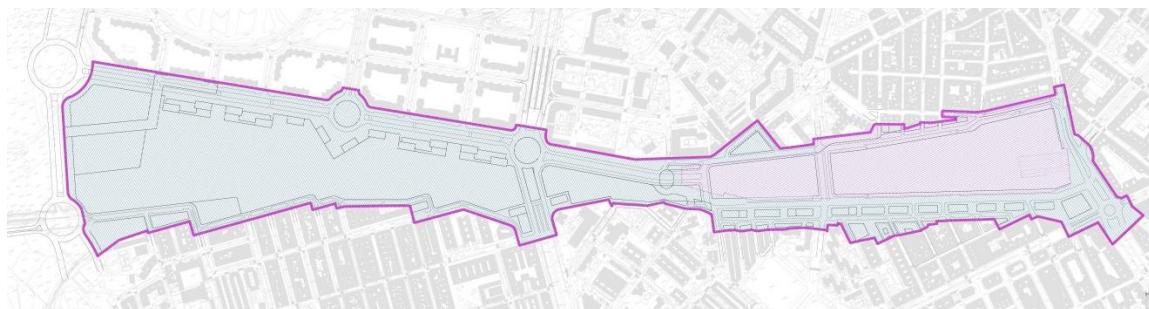
1.1.2.- La ordenación y el sistema ferroviario sobre y bajo rasante.

La ordenación del sector se adapta con fidelidad a las determinaciones del proyecto de accesos ferroviarios aprobado por el Ministerio de Fomento, actualmente aún en ejecución (se encuentra pendiente de ejecutar la última fase de soterramiento y la nueva estación intermodal).

Considerando que las obras se encuentran en ejecución y no terminadas, y que la fase actual puede prolongarse algunos años, se ha optado por asumir una doble ordenación del Sector que garantice su viabilidad y no suponga, una vez más, un dibujo sobre el papel inejecutable en la realidad. De este modo, se propone:

- (a) La ordenación del sector teniendo en cuenta el estado actual de ejecución de las infraestructuras ferroviarias, incluyendo el soterramiento de la red de cercanías. Se denomina Ordenación de la Fase A.
- (b) La ordenación del sector teniendo en cuenta la terminación completa del proyecto de accesos ferroviarios, que permitirá liberar nuevos terrenos del dominio público ferroviario, y con ello, ampliar la red de espacios libres del sector. Se denomina Fase B.

El presente Plan Especial ha optado por establecer el estándar de dotaciones públicas del sector en función de la primera de las ordenaciones, de modo que no quede diferido su cumplimiento a actuaciones futuras.



Ámbitos Fases A y B

1.1.3.- La ordenación propuesta y su influencia en los barrios colindantes.

En cuanto a la integración en su entorno, el Plan Especial aprovecha la liberación de los terrenos ferroviarios y la concentración de la edificación, para generar una importante superficie de suelo dotacional. Como se verá más adelante, el suelo dotacional público de este sector supera, en mucho, los estándares mínimos exigibles por la legislación vigente, y esto es así porque la nueva superficie dotacional pretende corregir los desequilibrios existentes en los barrios colindantes.

Como se ha expuesto en la Memoria Informativa, el estudio de lo que hemos denominado áreas de influencia del Plan Especial ha arrojado datos que demuestran el déficit dotacional, sobre todo en las áreas tradicionales, como Ciudad de Asís, Florida, Benalúa y Centro, especialmente en materia de espacios libres y recreativos públicos. El Plan trata de paliar, en la medida de lo posible, esta cuestión, y los nuevos equipamientos y zonas verdes se ponen al servicio de los barrios colindantes, con el fin de elevar sus bajos indicadores dotacionales por habitante, no sólo cuantitativamente, sino de forma cualitativa, ya que estos espacios dotacionales serán accesibles por estos vecinos de un modo relativamente sencillo y directo, sin que tengan que soportar coste económico alguno.

Además de los espacios dotacionales, el Plan Especial hace la función de corredor de movilidad sostenible (peatonal, bicicleta, autobús), de modo que los vecinos de las zonas aledañas podrán usarlo como distribuidor para sus desplazamientos a la ciudad en cualquier sentido.

El Plan Especial tiene como función complementaria, y no por ello menos relevante, la de convertirse en instrumento de mejora de la calidad de vida de los vecinos de esta zona de la ciudad de Alicante.

1.2.- Modelo global de ordenación.

La ordenación propuesta en el presente Plan Especial responde a un modelo básico de actuación de regeneración y reciclaje urbano, con la particularidad de que la infraestructura ferroviaria, que hoy ocupa casi la totalidad del sector, no desaparece, sino que se transforma, pero permite liberar espacios de dominio público que serán susceptibles de otros usos públicos y lucrativos urbanísticos y no estrictamente ferroviarios.

La ordenación respeta los condicionantes institucionales asumidos como parte del proceso de transformación de las infraestructuras ferroviarias, que básicamente consisten en respetar las condiciones técnicas del nuevo conjunto ferroviario, y en incorporar una serie de usos lucrativos compatibles con la morfología urbana del entorno del ámbito que se ordena.

Además, la ordenación adopta un criterio de funcionalidad especial, en el sentido de que, más allá de verificar el cumplimiento de estándares dotacionales y de edificabilidad en su ámbito, trata de adoptar soluciones de integración con los barrios colindantes para mejorar la calidad de vida de sus vecinos. Todo ello gira en torno a la creación de grandes espacios públicos

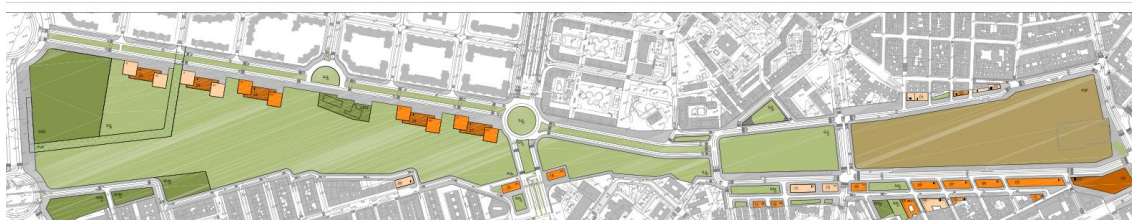
dotacionales, presididos por un **gran parque urbano** que se incorpora como elemento vertebrador del sistema de espacios libres de la ciudad, facilitando su disfrute público a vecinos que hoy soportan déficits históricos en materia de lugares de esparcimiento y usos recreativos deportivos.

Los espacios que se destinan a usos lucrativos, de escasa entidad superficial (5%) en relación con el ámbito ordenado, responden a un diseño de ciudad compacta, planteando pequeños barrios integrados en su entorno, con una edificabilidad y densidad alta, lo que contribuye a viabilizar los servicios públicos que se presten a los futuros vecinos y usuarios. La decisión sobre las tipologías usadas para la edificación responde a criterios elementales, según la zona de edificación:

- (a) En la *zona noroeste*, lindante con el PAU/1, los usos lucrativos son residenciales, con elementos alineados a vial pero muy alejados entre sí, y disponiendo un zócalo terciario-comercial en planta baja algo más continuo, de forma que se cree el efecto de fachada comercial, mejorando así la presencia de este tipo de servicios privados en el barrio. Las alturas de la edificación oscilan entre 10 y 15 plantas, con la finalidad de reducir la huella de la ocupación de la edificación en planta.
- (b) En la zona centro, lindante con la Florida Baja y Gran Vía, se disponen dos parcelas edificables para generar sendos edificios representativos de hasta 15 plantas.
- (c) En la *zona noreste*, en la parte lindante con San Blas y Santo Domingo, los edificios previstos tienen como función cerrar la trama urbana como transición con la ordenación del sector y comparten la tipología de manzana cerrada ya consolidada.
- (d) En la *zona sureste*, lindante con Benalúa, la edificación tiene en parte la función de cerrar la trama urbana en aquellos espacios donde se requiere, y en parte la de crear un nuevo conjunto de edificaciones alineadas a vial, con una volumetría específica asignada en el plan, con alturas variables que oscilan entre las 8 y 15 plantas, rematando el conjunto con un edificio de usos terciarios en la zona recayente a la Plaza de la Estrella, de hasta 30 plantas que funcione como elemento referencial tanto de la ordenación como del final de la avenida Maisonnave.



Ordenación Fase A



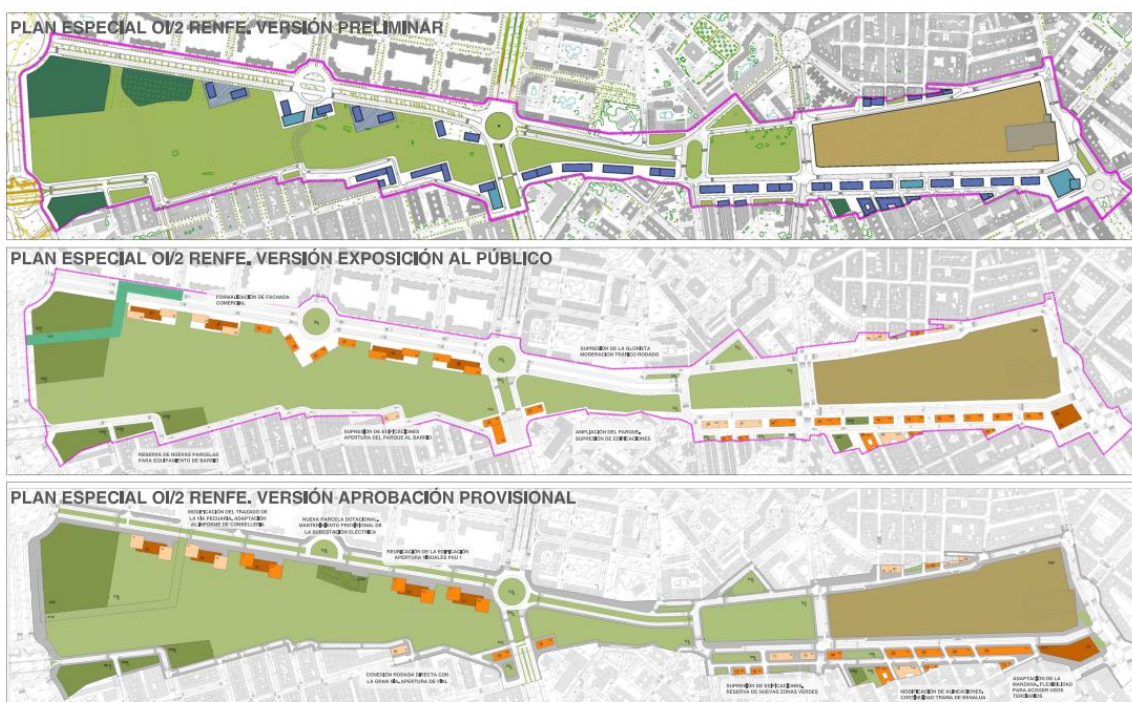
Ordenación Fase B

1.3.- Alternativas de la ordenación en función del proceso de participación pública.

Fruto del proceso de participación pública, la ordenación del sector ha ido variando, al incorporar las conclusiones que del mismo se han derivado.

La imagen siguiente resume este proceso. Los cambios más significativos en la ordenación pueden resumirse del siguiente modo:

- Redistribución de las zonas edificables para conseguir mayor dimensión del parque en las zonas más estrechas, especialmente frente al barrio de Princesa Mercedes.
- Reordenación de los nudos de tráfico rodado para disminuir su impacto en la ordenación
- Aumento de las parcelas dotacionales para satisfacer necesidades de barrio y conservar la subestación eléctrica frente al PAU1
- Reordenación de la edificación en el barrio de Benalua para abrir el barrio al parque y respetar las alineaciones de la trama histórica
- Reordenación de las edificaciones frente al PAU 1 para respetar las visuales de las calles de este barrio
- Nuevo trazado de la vía pecuaria para cumplir las condiciones impuestas por al Conselleria de Medio Ambiente



2.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

2.1.- Clasificación de suelo.

La totalidad del suelo afectado por la ordenación del presente Plan Especial tiene la consideración de suelo urbano.

2.2.- Delimitación del Sector.

El sector se delimita específicamente a través de este Plan Especial, ajustándose la delimitación original del Plan General a las condiciones de desarrollo urbanístico actuales.

Se ha tomado como límite de ordenación estructural el trazado de la Vía Parque, por el oeste, y los suelos urbanos consolidados en las zonas norte, sur y este. Como se ha justificado, se incorporan en este sector terrenos dotacionales pertenecientes al sector PAU/1, con el objeto de tomar como lindero la avenida que cierra dicho barrio, reordenando los citados espacios dotacionales en coherencia con las previsiones de este Plan Especial. La superficie del sector es de 468.406 m².

2.3.- Función territorial y objetivos del Sector.

Los objetivos de la ordenación del sector pueden sintetizarse del siguiente modo:

- a) Aprovechar los terrenos liberados para la creación de espacios dotacionales y nuevas funciones urbanas, como mejora de los barrios colindantes con el sector, especialmente en materia de espacios libres y equipamientos públicos, así como en materia de conectividad y movilidad sostenible.
- b) Ordenar y viabilizar urbanísticamente el proyecto total de accesos ferroviarios a la ciudad de Alicante, contemplando el soterramiento y la ejecución de la nueva Estación Intermodal, así como la extensión de las líneas del TRAM.
- c) Promover la creación de un gran Parque Público Urbano, como un elemento de referencia del sistema general de espacios libres de la ciudad, y gran factor dinamizador de la Infraestructura Verde Urbana.
- d) Generar un conjunto de usos lucrativos, residenciales y terciarios, con criterios de concentración e intensidad alta, contribuyendo a dar solución urbanística a la conexión entre barrios.
- e) Adoptar medidas de eficiencia ambiental y energética tanto en el diseño del espacio urbano como en los edificios públicos y privados que se implantarán en desarrollo de la actuación.

2.4.- Zonas de ordenación.

En términos estrictamente urbanísticos, como zona de ordenación y tipología predominante se ha optado por la edificación con alineación a vial en cuanto a los usos lucrativos, admitiéndose la edificación abierta para los equipamientos públicos.

Espacialmente, se contemplan tres áreas de edificación lucrativa, que tienen la misma zona o tipología edificatoria, si bien su función urbana es distinta en cada caso, tal como seguidamente se justifica:

- a) Zona frente PAU/1 – Edificación residencial sobre zócalo terciario alineado a vía pública.

La edificación se dispone alineada a la Avenida Médico Ricardo Ferre contribuyendo a una lectura más ordenada del espacio público de este vial, que actualmente presenta problemas de escala y de funcionalidad. Los edificios se agrupan por parejas de torres residenciales de 10 y 15 plantas, compartiendo un zócalo de usos terciarios de una única planta. De este modo se combina la estricta alineación de la avenida con la apertura visual hacia el parque..



- b) Zona Ampliación Benalúa, Alipark y Princesa Mercedes. – Edificación alineada a vial para crear un nuevo conjunto de residencial-terciario que hace de transición entre el Barrio de Benalúa y el equipamiento ferroviario.

La edificación se dispone alineada al nuevo Bulevar de la Estación completando la trama del barrio de Benalúa y proporciona un frente homogéneo al nuevo espacio público del parque y el equipamiento ferroviario. La altura y dimensión de los edificios se adaptan a su entorno. Entre la Glorieta de la Estrella y la Calle de Pedro Herrero, frente al barrio de Benalúa, la planta de los edificios se adapta a las dimensiones de las manzanas del barrio con 9 alturas. Los puntos singulares de la ordenación, en ambos extremos y en el cruce con el eje de la Calle Pedro Herrero, se significan con un incremento de alturas (hasta 15 plantas). El edificio de la Glorieta de la Estrella asume su condición de referencia de la intervención con una altura máxima de 30 plantas..

- c) Otros edificios se disponen para completar las tramas urbanas existentes o articular la red viaria. En los barrios de Benalúa y Ciudad de Asís se completan las manzanas incompletas que no han sido desarrolladas previamente, con la misma tipología existente de manzana compacta. El cruce de la Gran Vía se significa mediante edificios de 15 plantas de altura.

En el momento en que la ordenación del sector pueda desarrollarse completamente, tras la culminación del proyecto de accesos ferroviarios, se completarán las manzanas inacabadas completando la trama urbana del barrio de San Blas.

2.5.- Tratamiento de los bienes de dominio público no municipal.

La actuación está presidida por el dominio público ferroviario. En desarrollo de ésta, este dominio irá variando de carácter jurídico, pasando de ser dominio público a ser bienes patrimoniales del ADIF, susceptibles de ser destinados a otros usos, públicos y privados, a través de la reparcelación.

La ordenación recoge, atendiendo a la legislación del sector ferroviario, las limitaciones aplicables en materia de servidumbres y zonas de afección, proponiendo medidas específicas que deberán ser aprobadas expresamente por el órgano competente en la materia ferroviaria, dada la singularidad de la actuación y su contexto eminentemente urbano.



2.6.- Centros Cívicos y actividades susceptibles de generar tránsito intenso.

Se define como Centro Cívico el Sistema General Ferroviario, en la versión de ordenación definitiva que resulte tras la ejecución completa del proyecto de soterramiento. A partir de ese momento, construida la Estación Intermodal y su zona terciaria complementaria, se darán las condiciones para su calificación como Centro Cívico.

2.7.- Área de Reparto.

El sector constituye, en su integridad, el área de reparto. A efectos de cómputo de superficies, no se estima conveniente, en este momento, definir la superficie de dominio público afecta a su destino, pues como se ha señalado anteriormente, esta superficie será objeto de alteración más adelante, conforme se desarrollen las actuaciones ferroviarias. Así, el dominio público que resulte desafectado, en su condición de bien patrimonial, podrá formar parte del área de reparto.

2.8.- Aprovechamiento tipo provisional.

El aprovechamiento tipo del Sector se delimita de forma provisional, sin necesidad de establecer coeficientes concretos de ponderación de uso y tipología, dada la situación especial que actualmente vive el mercado inmobiliario en general. En este sentido, no se han encontrado diferencias apreciables en valores de vivienda libre y protegida, lo que hace innecesaria, a priori, la aplicación de coeficientes correctores. Lo mismo sucede en relación a los usos terciarios, lo que aconseja diferir a la reparcelación su concreción final, si se dan circunstancias para ello.

El aprovechamiento objetivo, en cada una de las fases, es el que a continuación resulta:

FASE A

usos pormenorizados	coef. pond. prov.	edificabilidad	aprovechamiento
uso residencial libre	1	108.987,00	108.987,00
uso residencial vivienda protegida	1	62.968,00	62.968,00
uso terciario comercial	1	48.045,00	48.045,00
totales		220.000,00	220.000,00

FASE B

usos pormenorizados	coef. pond. prov.	edificabilidad	aprovechamiento
uso residencial libre	1	109.564,00	109.564,00
uso residencial vivienda protegida	1	56.607,00	56.607,00
uso terciario comercial	1	46.804,00	46.804,00
totales		212.975,00	212.975,00

Para calcular el aprovechamiento tipo, se tomará como referencia el aprovechamiento objetivo de la Fase B de Ordenación. Teniendo el aprovechamiento objetivo, el aprovechamiento tipo provisional será fruto de su división por la superficie del área de reparto, deducida la superficie de dominio público. A priori, consideraremos como tal la vía pecuaria que discurre por el sector, si bien habrá que considerar la deducción de la superficie de terrenos ferroviarios que finalmente se mantengan afectos a su destino público, algo que será objeto de concreción, también, en la fase reparcelatoria.

El aprovechamiento tipo provisional previsto en el presente Plan Especial para el conjunto del ámbito objeto de ordenación es 0,4777 m²t/m²s, resultante de dividir la totalidad del aprovechamiento objetivo del sector por la superficie total del mismo. Conforme a los artículos 119 y 394 del ROGTU, podrá ser objeto de revisión en los expedientes reparcelatorios, en función de las siguientes circunstancias:

- a) Medición más exhaustiva de la superficie del área reparcelable y de la superficie de dominio público incluido que esté afectado a uso o servicio público.
- b) Fijación de coeficientes correctores de uso y tipología, si se justifican rendimientos o valoraciones diferenciadas para cada uno de estos elementos previstos en el Plan Especial

2.9.- Red Primaria de Dotaciones Públicas.

2.9.1.- Parque Público.

En sentido estricto, es necesaria la siguiente reserva de superficie de red primaria dotacional:

$$\text{Parque Público de Red Primaria} = 5 \text{ m}^2 \text{ por habitante} = 179.703/100 \times 2,1 \times 5 = 18.869 \text{ m}^2.$$

Este Plan Especial propone la siguiente reserva dotacional de Red Primaria de 101.929 m². Sin embargo, el tratamiento del Parque Urbano será homogéneo y coherente con el resto de espacios libres del sector, ofreciendo una imagen unitaria y ordenada.

2.9.2.- Equipamiento ferroviario.

El sistema ferroviario constituye otro elemento de la red primaria. A estos efectos, y dado que el mismo transcurre actualmente parcialmente soterrado a lo largo del sector, y que una vez ejecutado completamente el proyecto de accesos ferroviarios conforme al convenio para la remodelación de la red ferroviaria de la ciudad de Alicante deberá estar soterrado salvo el complejo de la intermodal, se considerará red primaria:

- La manzana calificada como tal Equipamiento Ferroviario en los planos de ordenación sobre rasante. Esta manzana tiene un ámbito mayor en la ordenación que representa la fase actual de soterramiento, reduciéndose una vez ejecutada la fase final, destinándose el espacio liberado principalmente a usos públicos (espacios libres, viario), y lucrativos (en menor medida).
- El trazado del cajón ferroviario que discurre a lo largo del sector de forma soterrada, incluido el enlace con la red de cercanías. Este trazado actualmente alcanza hasta un poco antes de llegar a la calle Ausó y Monzó, si bien en la fase final de ejecución del proyecto de accesos ferroviarios llegará hasta la futura Estación Intermodal siempre bajo rasante.

Para su mejor identificación se ha definido la ordenación en dos planos según su cota, sobre rasante y bajo rasante, en los que se identifican estos elementos.

2.9.3.- Red viaria.

Se consideran como elementos pertenecientes a la Red Primaria Viaria los relacionados con la Vía Parque y la Gran Vía, a su paso por el Sector.

2.10.- Previsión de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 10 del Texto Refundido de la Ley de Suelo, se contempla que el 30% de la edificabilidad residencial del sector se destina a viviendas sometidas a algún tipo de protección pública, esto es, 56.607 m²t aproximadamente, cerca de 520 viviendas, en la Fase A, que podrán destinarse a venta o alquiler. En la Fase B se completará la edificabilidad para viviendas protegidas hasta 62.968 m²t.

2.11.- Catálogo.

El Plan Especial identifica en su ámbito tres elementos que, por sus valores, merecen ser conservados y los cataloga para garantizar esta protección. Se trata de la estación ferroviaria, el centro de transformación mencionado en la memoria informativa y el conjunto de ficus situados en la avenida de Salamanca. El Catálogo de este Plan Especial establece su grado de protección y las medidas para la correcta conservación.



Conjunto de ficus frente a la Estación

2.12.- Vía pecuaria.

Por el sector discurre la Vereda del Desierto. El tramo incluido en el sector tiene una superficie aproximada de 6.454 m².

La ordenación propuesta desvía su trazado al no ser compatible con la ordenación. Se da la situación de que la vía pecuaria atraviesa la parcela dotacional situada en el borde noroeste del sector, que proviene de las dotaciones del sector PAU 1, y que ya está cedida a la Conselleria de Educación, no siendo en principio viable la modificación de la ubicación de esta parcela para respetar el trazado de la vía pecuaria existente.

El nuevo trazado da respuesta a los requisitos establecidos en el informe de la Conselleria de Medioambiente de fecha 10 de junio de 2014:

- Integridad superficial: el nuevo trazado tiene una superficie de 7.833 m², 1.379 m² más que la vereda original. Se adjunta plano acotado en el que poder comprobar este aspecto.
- Idoneidad del itinerario: la vía pecuaria se integrará en el parque y su tratamiento será el correspondiente a un paso peatonal, sin edificaciones de ningún tipo. Se incorpora un artículo en las Normas Urbanísticas del Plan Especial que así lo recoge (art. 52.4). Su trazado no discurre por vial, más que el tramo estrictamente necesario para cruzar la avenida Médico Ferrer.
- Continuidad de los trazados: el nuevo trazado de la vía pecuaria respeta la entrada y salida de la Vereda al sector, tal y como se comprueba en el plano adjunto.

3.- ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

3.1.- Ámbitos de gestión: Unidad de Ejecución.

A efectos de gestión urbanística, se proponen dos Unidades de Ejecución, siendo su gestión mediante Actuaciones Integradas.

Las magnitudes urbanísticas de cada Unidad de Ejecución son:

Unidad de Ejecución 1:

Coincide con la totalidad del sector, excluida la superficie asignada en el plano de ordenación de la Fase A a la manzana del Sistema Ferroviario PSF. Su ejecución es prioritaria una vez se apruebe el Plan Especial, y contempla la urbanización del Parque Público urbano y la mayor parte de los usos lucrativos del sector.

Unidad de Ejecución 2:

Coincide con la superficie asignada en el plano de ordenación de la Fase A a la manzana del Sistema Ferroviario, si bien su ordenación, cuando se gestione el oportuno Programa de Actuación Integrada, será la prevista para dicha manzana en los planos de ordenación de la Fase B del Plan Especial. Su ejecución está condicionada al efectivo soterramiento de las vías del tren hasta la futura Estación Intermodal. No obstante, en dicho ámbito se admiten los usos ferroviarios previstos en la normativa sectorial ferroviaria, tal como se contempla en las normas urbanísticas de este Plan Especial, que garanticen un adecuado funcionamiento de la estación ferroviaria hasta tanto se complete la citada obra de soterramiento de las vías.

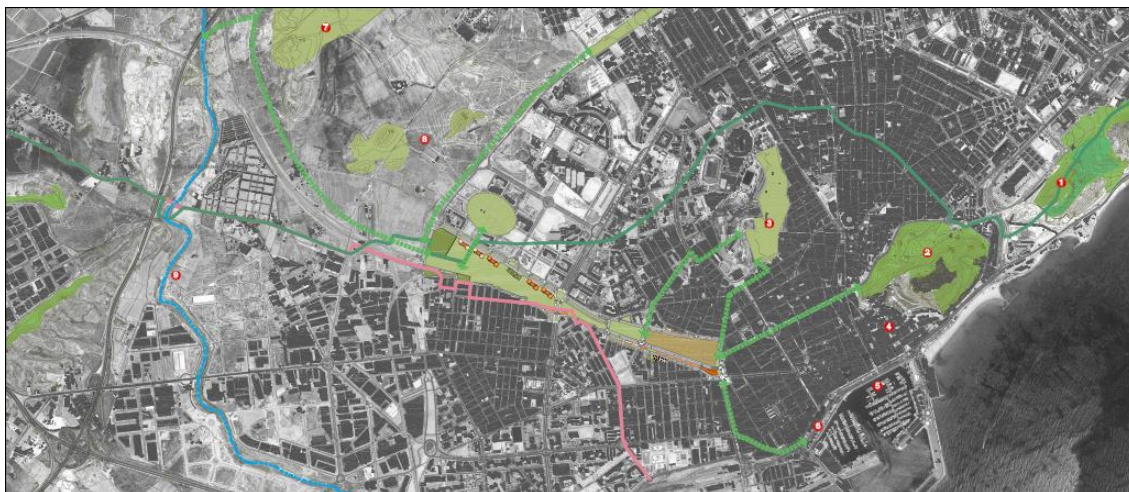
3.2.- Sistema dotacional público de red secundaria.

3.2.1.- Red viaria. Función y detalle.

La red viaria de la ordenación se ha planificado en base a criterios de concentración y amplitud espacial, con el objetivo de liberar la mayor cantidad de suelo, en manzanas de la mayor dimensión posible, para el sistema de espacios libres públicos.

La red viaria se articula en torno a un único eje que recorre la ordenación de extremo a extremo, desde la Vía Parque hasta la Avenida de Salamanca. Concentrar los viarios de circulación permite dotarlos de una sección generosa que posibilite la convivencia de diferentes modos de transporte con su integración en el parque mediante el ajardinamiento. Esta nueva avenida propuesta se articula con los principales ejes viarios transversales, con la voluntad de filtrar la entrada directa de vehículos al centro de la ciudad. Entre la calle de Santo Domingo y la Avenida de Salamanca, en la ordenación definitiva, el eje longitudinal se divide en dos rodeando el equipamiento ferroviario para permitir un bucle de circulación a su alrededor. En la ordenación provisional, hasta que se complete el proyecto de accesos ferroviarios, únicamente estará en uso el tramo correspondiente al Bulevar de la Estación. El resto de los viarios de la ordenación tienen un carácter secundario y se disponen para resolver problemas de articulación de los barrios existentes en su encuentro con la propuesta. Una calle de borde que recorre todo el frente del barrio de Ciudad de Asís con el nuevo parque central completa y cierra su trama viaria. Una calle paralela al nuevo Bulevar de la Estación completa el trazado viario de los barrios de Benalúa y Alipark.

3.2.2.- Sistema de espacios libres públicos.



Relación del parque con la Infraestructura Verde Territorial

Uno de los objetivos más importantes del Plan Especial es dotar al ámbito y a la ciudad de Alicante de un espacio verde de importantes dimensiones que cumpla una doble función: reequipar los barrios colindantes al sector, carentes de zonas verdes, y generar un espacio verde que articule la infraestructura verde local con la infraestructura verde territorial.

De este modo, el Plan Especial concentra la edificación fundamentalmente en dos fachadas, frente al PAU I y a Benalúa, intentando liberar el máximo de superficie del sector para este parque urbano.

Desde el punto de vista de la relación con los barrios colindantes, el parque se plantea como un espacio abierto a aquellas zonas que mayor carencia de espacios verdes tienen en la actualidad. Así, la voluntad del proyecto es vincular el parque a los barrios de Ciudad de Asís, La Florida y Alipark, más deficitarios en equipamientos.

En cuanto a su función como eje vertebrador del sistema de espacios libres de la ciudad y de conexión con la infraestructura verde supramunicipal, el parque se encuentra en una posición estratégica, al ser capaz de vincular una posible red de itinerarios verde o ciclistas con las playas y con los espacios naturales cercanos a la ciudad, como son la rambla de Rambuchar o las Lagunas de Rabasa. Para que su función territorial sea posible, es preciso que la ciudad defina su infraestructura verde local y organice una red coherente de itinerarios verdes.

3.2.3.- Sistema de equipamientos públicos.

Las grandes zonas dotacionales previstas por el Plan Especial, correspondientes a los equipamientos escolares, vienen predeterminadas por la dotación ya existente que proviene de la planificación del sector PAU 1, situada en la esquina noroeste del sector, junto a la Vía Parque. Esta dotación es en principio inamovible y, a petición de la Conselleria de Educación, debe ser completada con la dotación escolar que, por el aumento poblacional propuesto por el Plan Especial, precisa el ámbito. De este modo, junto al colegio ya existente, separado por el nuevo trazado previsto para la vía pecuaria, se localiza la dotación escolar necesaria.

Además de estas dos parcelas dotacionales, el Plan Especial prevé parcelas de pequeño tamaño para albergar equipamientos de barrio en aquellos ámbitos más necesitados. En Ciudad de Asís, además de completar la parcela escolar existente, se prevén dos zonas de dotacional múltiple en el borde del barrio. Una de las dos se encuentra en el parque, de tal modo que este equipamiento pueda cumplir una función integradora del barrio con la zona

verde. El uso de dotacional múltiple permitirá adaptar estos equipamientos a las necesidades concretas que se plantean en el momento en que se decida construir los equipamientos.

3.3.- Usos lucrativos y sus condiciones de parcelación y edificación. Tipologías.

Tal y como ya se ha explicado, el uso global del sector propuesto por el Plan Especial es el residencial, con compatibilidad del uso terciario. Tan solo la parcela situada frente a la plaza de la Estrella y los zócalos de las que conforman la fachada de la avenida Médico Ferrer, por su posición estratégica, tienen la calificación de uso terciario sin posibilidad de ubicar vivienda. Asimismo, todos los bajos de las distintas parcelas se destinan a uso terciario.

Las dimensiones de las manzanas que conforman las parcelas lucrativas de todo el plan (con excepción de aquellas que rematan las tramas de los barrios colindantes, sujetas a las condiciones y limitaciones de lo consolidado) han sido estudiadas desde el punto de vista tipológico para posibilitar viviendas pasantes, bioclimáticamente sostenibles y que permiten una óptima calidad de habitar. Su tipología está definida como manzana cerrada porque están alineadas a los viarios que define el plan, sin posibilidad de tener parcela privada. Sin embargo, desde el punto de vista de la tipología arquitectónica, las piezas se acercan más a las características del bloque lineal que al de manzana cerrada.

El hecho de que cada manzana haya sido concebida y dimensionada pensando en esta tipología hace que las mismas se planteen inicialmente como no fraccionables, conformando, cada una de ellas, una parcela indivisible. Desde el punto de vista urbano, esta solución también parece la adecuada, ya que la división de cada una de ellas en distintas unidades edificatorias perjudicaría sin duda a la imagen urbana. No se busca la uniformidad de imagen, ya que cada pieza puede ser distinta a las otras, pero sí la coherencia compositiva y formal de cada una de las piezas que conformarán las nuevas fachadas urbanas de este ámbito de la ciudad. No obstante, la posible rigidez que supone este planteamiento, podrá ser corregida en la reparcelación del sector, donde se pueden establecer parcelas de menores dimensiones si así se considera.

Las condiciones de edificación de cada manzana se establecen de manera pormenorizada para cada una de ellas, fijando las alineaciones concretas, alturas y número de plantas, con limitaciones para aquellas que puedan presentar riesgos de inundación u otras singularidades. Las alturas de las edificaciones están concebidas en función de la posición urbana de cada pieza y tienen carácter de obligatorias, no pudiendo construirse menos de las indicadas, pues esa situación desvirtuaría la imagen urbana que se pretende construir.

Los vuelos se prohíben en las calles de menor sección, y se limitan a un 30% en el resto de fachadas, al estar concebidos como elementos singulares cuya función es de composición del volumen edificado, no como un elemento que permita un plus de edificabilidad u ocupación de espacio urbano.

El plan fija las manzanas que necesariamente se destinaran a vivienda protegida. Su ubicación obedece a criterios de sostenibilidad social, y por ello se distribuyen en el sector, buscando promover la mayor riqueza y diversidad social posibles. Las manzanas de vivienda protegida son la 01, 03, 10, 11,14, 20, 24 y 25. Suponen un total de 56.607 m² en la Fase A y 62.968 m² en la fase B, superior al 30 % legalmente exigible (53.911 m² en la fase B, la de mayor edificabilidad).

3.4.- Justificación del cumplimiento de estándares dotacionales.

3.4.1.- Justificación de la Ordenación de la Fase A.

En el siguiente cuadro se justifica el cumplimiento de estándares dotacionales por parte del presente Plan Especial.

En el caso concreto del Plan Especial, se han considerado las siguientes cuestiones:

- Las dotaciones del sector PAU/1 que se incluyen en el sector OI/2 deben ser repuestas en el mismo.
- Se considera necesario cubrir la reserva de parque urbano por habitante (5 m²/hab), dado que el Sector OI/2 no fue considerado en el Plan General vigente para el cálculo del Sistema General de Parque Público.
- Los estándares mínimos de red secundaria de dotaciones públicas son los previstos en el artículo 208 del ROGTU.

JUSTIFICACIÓN DE DOTACIONES. FASE A				
	m2	m2	m2	U
	ZV+EQ	ZV	EQ	APARCAMIENTOS
DOTACIONES LUV	58.160	27.266	16.617	831
DOTACIONES PAU1	46.889	30.841	16.048	-
PARQUE PÚBLICO (PJL-PQL)	5 m ² /hab = 179.703/100 x 2,1 x 5 17.448	17.448		
TOTAL	122.497	75.555	32.665	831
DOTACIONES PLAN ESPECIAL				
	ZV+EQ+ES.	ZV	EQ	APARCAMIENTOS
	173.937	139.766	34.171	>899
JUSTIFICACIÓN SUFICIENCIA SD	+ 51.440	+ 64.211	+ 1.506	

TECHO TOTAL 212.975 m²
TECHO RESIDENCIAL 166.171 m²
TECHO TERCIARIO 46.804 m²

Como se observa, la ordenación del sector contempla un exceso de dotación global de 51.440 m², ya que el mínimo a cubrir es de 122.497 m² y se proponen 173.937 m².

Las zonas verdes mínimas son 75.555 m², proponiéndose 139.766 m², por lo que se dispone de un exceso de 64.211 m², destinado, tal como se ha expuesto en el presente documento, a cubrir el déficit funcional de los barrios colindantes, especialmente el área de Ciudad de Asís-La Florida-Benalúa.

3.4.2.- Justificación de la Ordenación de la Fase B.

En este caso, el cuadro parte de las mismas premisas que el supuesto anterior, si bien hay que destacar el hecho de que la Fase B contempla la liberación de nuevos espacios ferroviarios, una vez se complete el soterramiento.

Ello implica una reducción del Sistema General Ferroviario, y un incremento de las zonas verdes, que pasan ahora a tener 158.517 m², esto es, 79.837 m² más que el mínimo exigible.

TECHO TOTAL	220.000 m2
TECHO RESIDENCIAL	179.703 m2
TECHO TERCIARIO	40.297 m2

JUSTIFICACIÓN DE DOTACIONES. FASE B				
	m2	m2	m2	U
	ZV+EQ	ZV	EQ	APARCAMIENTOS
DOTACIONES LUV	62.896	28.970	17.970	899
DOTACIONES PAU1	46.889	30.841	16.048	-
PARQUE PÚBLICO (PUL-PQL) 5 m ² /hab = 179.703/100 x 2,1 x 5	18.869	18.869		
TOTAL	128.654	78.680	34.018	899
DOTACIONES PLAN ESPECIAL				
	ZV+EQ+ES.	ZV	EQ	APARCAMIENTOS
	192.688	158.517	34.171	>899
JUSTIFICACIÓN SUFICIENCIA SD				
	+ 64.034	+ 79.837	+ 153	

3.5.- Áreas sometidas a Estudio de Detalle.

Las dimensiones y volumetría de las distintas manzanas que conforman el Plan han sido definidas de manera detallada en función de su posición urbana, por lo que la figura de Estudio de Detalle no tiene sentido para la reordenación volumétrica.

El Plan Especial tan solo difiere la ordenación volumétrica a Estudio de Detalle en una manzana, la ocupada por el Sistema General Ferroviario. En este caso, es la complejidad, tanto urbana como de programa, de esta pieza la que hace aconsejable su estudio pormenorizado fuera del Plan Especial que, por su carácter de figura de planeamiento, no puede llegar a concretar aspecto que deben ser estudiados desde el proyecto arquitectónico.

Para esta manzana, el Plan Especial fija unas condiciones urbanísticas determinadas, que garanticen la conexión entre los distintos espacios públicos y el parque urbano, y otras relativas a la edificación, como su edificabilidad máxima, la ocupación de parcela o el número máximo de plantas. En cuanto a las condiciones volumétricas, se ha buscado dotar al ámbito de una cierta flexibilidad, de tal modo que el proyecto arquitectónico pueda tener libertad a la hora de decidir cómo integrar todo el programa y cómo insertarlo a escala urbana, respetando la edificación catalogada. Así, se establecen unas condiciones de ocupación y altura que permiten acoger mayor edificabilidad de la permitida, buscando posibilitar soluciones arquitectónicas diversas.

3.6.- Sistema de movilidad sostenible y tráfico motorizado.

La trama viaria y el sistema de espacios libres del Plan Especial se ha dimensionado teniendo en cuenta la incorporación de la red de transporte público, compuesta por el sistema de autobuses y el tranvía. Así mismo, las secciones y el parque central pueden dar cabida a los itinerarios ciclistas y peatonales precisos para conectar el sector con el resto la ciudad.

Para este diseño, el Plan ha elaborado un Estudio de Movilidad que analiza las distintas redes de transporte y trazados posibles. No obstante, la validez de las soluciones propuestas se escapa al ámbito de este documento, ya que la escala de trabajo ha de ser necesariamente otra, la de la ciudad en su conjunto y, en muchos casos, la de todo el ámbito metropolitano. El correcto funcionamiento de un sistema de movilidad sostenible debe ser estudiado desde esta perspectiva general, algo que no puede realizar el presente Plan.

A la espera de que esta visión global se lleve a cabo, el Plan Especial es generoso con sus secciones viarias y propone la reducción al máximo de los espacios destinados al tráfico rodado privado, primando los carriles de transporte público y los espacios ciclistas y peatonales. Así se puede observar en el plano de alineaciones y red viaria, donde puede comprobarse la capacidad y funcionalidad de la red viaria para integrar espacios peatonales y ciclables, en mayor proporción que el tráfico rodado de vehículos privados a motor.



Secciones viarias orientativas recogidas en el Plan Especial

3.7.- Programa específico para el diseño y urbanización del Parque Público Urbano.

El Plan Especial en su parte normativa contempla que el Proyecto de Parque Urbano sea objeto de diseño específico, fruto de la redacción por parte de un equipo seleccionado a través de un concurso público, atendiendo así a diversas peticiones de colectivos ciudadanos durante la fase de participación e información pública.

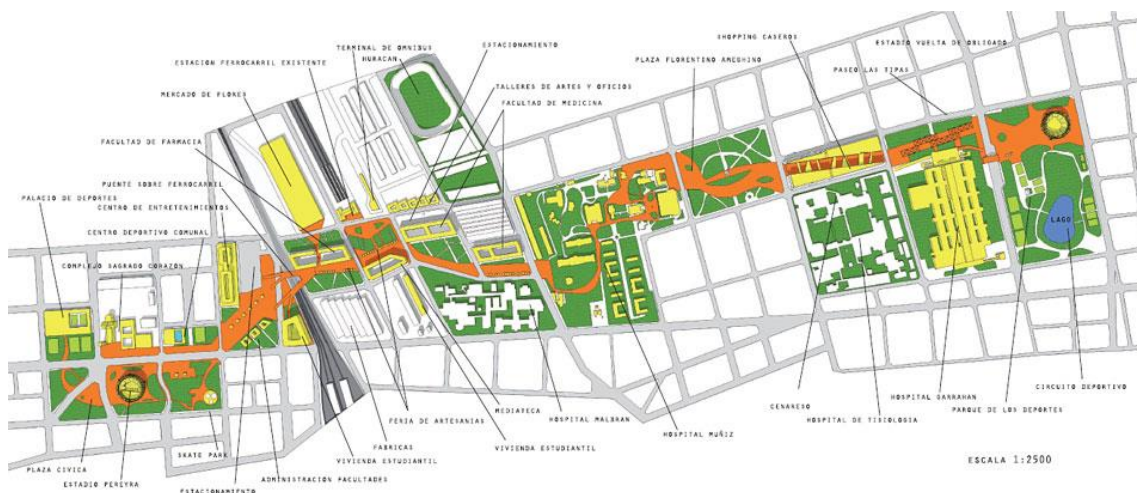
No obstante, este Plan Especial quiere fijar una serie de criterios que oriente su diseño, considerando como tal al conjunto de espacios libres públicos previstos en la ordenación del sector, que deberán tener una configuración unitaria a partir de una visión global, sin perjuicio de que cada espacio pueda tener funciones independientes.

Estos criterios orientadores se encuentran recogidos en las Normas Urbanísticas del Plan Especial. :

No obstante pueden servir como ejemplo los siguientes proyectos:



Parque La Carlota, Caracas (Venezuela). Fuente. www.mosingenieros.com



Parque Lineal del Sur, Buenos Aires (Argentina). Fuente. www.pop-arq.com



Parque Madrid Río, Madrid (España). Fuente: www.madrid.es



Espacios recreativos en Parque del Agua, Zaragoza (España). Fuente: www.parquedelagua.com

3.8.- Medidas para el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística.

La percepción paisajística del entorno en el que se interviene es singular, teniendo en cuenta que se actúa en el centro de la ciudad, sobre terrenos hoy vacíos pero colindantes con las tramas urbanas consolidadas.

El elemento referencial más importante para la ordenación es sin duda el fondo de perspectiva caracterizado por el Skyline que conforma la sierra de Fontcalent que se sitúa al oeste. En ordenaciones anteriores a ésta se planteó la posibilidad de ubicar, en este borde del sector, edificación de gran altura (hasta 50 plantas) que rematara y cerrara la ciudad en este frente. El concepto manejado por esta ordenación es justo el inverso y pretende potenciar esta visual e incorporarla al parque que, como elemento estructurador de la infraestructura verde territorial, debe tener como referencia los espacios naturales que bordean la ciudad y vincularlos con ella. De este modo, es la propia Sierra de Fontcalent la actúa de cierre de la ordenación, vinculando el sector a su territorio natural y configurándose en el elemento paisajístico más importante de la ordenación.

Desde el punto de vista de la imagen urbana, ya se ha comentado la función referencial que cumplen determinados elementos, como el edificio de la plaza de la Estrella o las “puertas” que significan las conexiones principales o la entrada al parque desde Médico Ferrer. La voluntad es que estas edificaciones cumplan una función paisajística a nivel urbano y puedan convertirse, de alguna manera, en hitos que potencien lugares con un interés o carácter determinado.

Otra función paisajística importante que debe cumplir el Plan Especial es la de resolver los problemas de calidad urbana que generan en la actualidad las tramas inacabadas de los barrios consolidados que bordean el sector. La ordenación propuesta remata estas estructuras con las mismas tipologías que las existentes y configura un espacio urbano acabado y de calidad, articulado con la nueva ordenación propuesta.

Como elementos singulares dentro del ámbito a ordenar se encuentran la estación de ferrocarriles, construida entre 1853 y 1858, el conjunto de ficus situados en la avenida de Salamanca, y un pequeño transformador ubicado en la calle Santo Domingo. Todos estos elementos tienen valores históricos, arquitectónicos, referenciales o paisajísticos, que aconsejan su mantenimiento y conservación. El Plan Especial los incluye en el Catálogo como elementos protegidos y los incorpora a la ordenación propuesta.

Como elemento de especial relevancia en el sector, por su carácter de red primaria y posible elemento conector con la infraestructura verde territorial, se encuentra la Vía Pecuaria Vereda del Desierto, que cruza el sector por su borde noroeste. La modificación de su trazado es necesaria ya que es incoherente con la ordenación prevista, entrando en conflicto con el equipamiento escolar cuya ubicación no es posible modificar por tratarse de una cesión ya realizada en la gestión del sector del PAU1. La superficie de la vía pecuaria se mantiene y su trazado se incorpora a la ordenación, integrándose en el parque como paso peatonal.

Por último, desde el punto de vista paisajístico, el tratamiento del parque urbano y de las zonas verdes en general tendrá una especial repercusión. Ya se han descrito en el apartado anterior los aspectos a tener en cuenta en su urbanización. Las consideraciones de integración urbana y paisajística son las ya descritas y las condiciones de su ejecución tendrán muy presentes los criterios de sostenibilidad que al efecto se regulan en las normas urbanísticas.

3.9.- Criterios de sostenibilidad urbanística.

La ordenación urbanística propuesta por el Plan Especial se sustenta en el modelo urbano de referencia propuesto por el Instituto Valenciano de la Vivienda (apoyado en el Foro de Edificación Sostenible de la Comunitat Valenciana), que este organismo ha elaborado en el marco del convenio suscrito con él.

Este modelo urbano se elabora en base a los criterios de sostenibilidad, contemplados en su faceta ambiental, social y económica. Se han establecido una serie de indicadores capaces de evaluar la sostenibilidad de la actuación, acompañándose en cada caso de una serie de recomendaciones a tener en cuenta por la ordenación.

El modelo urbano hace especial hincapié en la repercusión que la actuación puede tener sobre los barrios consolidados colindantes, con la finalidad de mejorar sus condiciones urbanas. Desde este punto de vista, tal y como ya se ha descrito, la ordenación tiene especial preocupación en articular su sistema de dotaciones y espacios libres con aquellos barrios más deficitarios, cuyo análisis, que se refleja en los correspondientes planos de información y se describe en la memoria informativa, sirve de base para la ubicación de las dotaciones de barrio y para pensar la manera en que el parque urbano se relaciona con cada una de las piezas urbanas que lo bordean.

Desde el punto de vista de la forma urbana, la sostenibilidad se sustenta en la complejidad y en la calidad de los espacios públicos. La complejidad se obtiene mediante la potenciación de usos diversos y el plan prevé una elevada compatibilidad entre el uso residencial y el terciario, en búsqueda de esa complejidad urbana. La calidad del espacio urbano, desde el punto de vista dimensional, se obtiene con el estudio de las secciones viarias y los espacios verdes, pensados siempre para que puedan albergar los distintos modos de transporte y, sobre todo, el uso peatonal. Las características formales de la urbanización acabaran definiendo la calidad de estos espacios.

La movilidad sostenible se comprende, principalmente, mediante el fomento del transporte público y no motorizado y la reducción del privado. Este aspecto es ajeno al propio plan especial, ya que se enmarca en el ámbito de toda la ciudad, pero, desde el estudio de movilidad del propio plan se efectúa una propuesta que es contemplada en el diseño de las secciones de la red viaria, suficientes para albergar las redes de transporte público, peatonal y ciclista, previstas.

El metabolismo urbano estudia las cuestiones relativas a bioclimatismo. Las tipologías edificatorias han sido pensadas para fomentar las viviendas pasantes, las más eficaces bioclimáticamente hablando. La optimización y reducción de consumo de agua y energía se contempla en la normativa urbanística del plan, que establece medidas de obligado cumplimiento en las edificaciones y en la urbanización, orientadas a cumplir estos objetivos.

La cohesión social es otro de los factores que entran en juego en el concepto de “urbanismo sostenible”. La aplicación de este criterio se plasma en la distribución de las viviendas protegidas, que se ubican de manera dispersa por todo el sector, con el objeto de promover la diversidad y cohesión del tejido social.

La sostenibilidad económica de la actuación se contempla desde diversos escenarios y así se justifica en el correspondiente anexo

Seguidamente, se expone un cuadro resumen de los principales indicadores reflejados en el anexo explicativo del Modelo Urbano de Referencia, así como, sucintamente, el grado de satisfacción observado en el presente Plan Especial, en relación a los objetivos vinculados a cada indicador.

RELACIÓN DE INDICADORES Y GRADO DE INCORPORACIÓN EN EL PLAN ESPECIAL

1.- OCUPACION DEL SUELO.

1.- USO EFICIENTE DEL SUELO

1.1.A. Respuesta a la demanda. Uso eficiente del sitio. Reutilización del sitio.

- La actuación recicla un suelo ocupado por infraestructura ferroviaria, destinándola en gran parte a suelo dotacional público capaz de atender los déficits funcionales

1.1.B. Fomento de la rehabilitación y reutilización frente a la obra nueva.

- de las áreas colindantes.
- El suelo destinado a zonas verdes y espacios libres de edificación, de carácter público, es > al 35% de la superficie total de la actuación. El suelo destinado a dotaciones públicas, incluido las viarias, es casi el 95% de la superficie del sector.
- La intensidad edificatoria es acorde con criterios de sostenibilidad económica, y compatible con las previsiones de crecimiento de la población de la ciudad de Alicante. Su localización en el sector responde a criterios de compacidad urbana.
- Se propone la catalogación del edificio de la Estación y otra instalación destinada a Centro de Transformación.
- Se propone también la catalogación y protección integral del conjunto de ficus existente en la Avenida de Salamanca.
- No se contempla conservación del Puente Rojo por carencia de funcionalidad viaria y generación de impacto paisajístico negativo.

1.1.C. Uso adecuado del patrimonio e infraestructuras existentes.**1.1.D.- Proximidad a servicios urbanos estructurales.**

- Se incluye un catálogo relacionado con los edificios y espacios que se proponen proteger.
- El Plan incorpora en su parte informativa mapas de relación con equipamientos educativos, sanitarios y recreativos, así como con la red de transporte público local y metropolitana.
- El Plan contempla la posibilidad de incorporar en su ordenación equipamientos y dotaciones estructurales (Parque Urbano, Centros Docentes y Culturales, Estación Intermodal, etc...).

1.2.- OPTIMIZAR LA DENSIDAD EDIFICATORIA ACORDE CON LAS CONDICIONES DEL SITIO.**1.2.A.- Densidad (de población, viviendas, edificabilidad).**

- El Sector localiza la mayor parte de edificabilidad en dos zonas, noroeste y sureste. En dichos ámbitos se proponen intensidades edificatorias y poblacionales similares a las existentes en su entorno urbano.
- El Plan Especial dispone en la parte informativa de mapas de intensidad de población en sus áreas adyacentes.
- El Plan dispone de mapas de compacidad de las áreas adyacentes, que incorporan información relativa a ratios de zonas verdes y equipamientos.
- El Plan dispone de mapas de compacidad de las áreas adyacentes, que incorporan información relativa a ratios de zonas verdes y equipamientos.
- No se ha podido acceder a información solvente sobre usos pormenorizados en los barrios colindantes, relacionados con actividades económicas.

1.2.B. Compacidad.**1.2.C.- Ocupación de los usos del suelo.****1.3.- PRESERVAR, MANTENER Y PROTEGER EL CAPITAL NATURAL Y EL PATRIMONIO.**

1.3.A.- Respeto del paisaje e integración del territorio.

- El Plan dispone de Estudio de Integración Paisajística, identificando recursos paisajísticos y estableciendo objetivos de calidad.
- El Plan propone Sistema de Infraestructura Verde Urbana y su relación con elementos de la Infraestructura Verde general.
- El Proyecto de Urbanización dispondrá de medidas correctoras destinadas a minimizar el impacto de las obras.
- El Plan contempla la minimización de los riesgos de inundación.
- La edificación y la urbanización se adaptan a la topografía del terreno.

1.3.B.- Medidas para preservar y valorizar el patrimonio histórico y el patrimonio.

- El Plan dispone de Catálogo.

2.- ESPACIO PÚBLICO-FORMA URBANA

2.1.- FOMENTAR LA COMPLEJIDAD URBANA

2.1.A. Diversidad y mezcla de actividades.

- El Plan dispone de mapas informativos de los barrios colindantes (población, dotaciones y movilidad).
- No se ha podido obtener información solvente sobre usos de actividades económicas en el entorno.
- El Plan contempla usos de actividades económicas vinculados a las edificaciones residenciales.
- El Plan mejora las condiciones de movilidad de los barrios colindantes, favoreciendo los intercambios y tránsitos de personas y actividades.

2.1.B. Red de equipamientos próximos y accesibilidad a servicios básicos.

- El Plan dispone de información de equipamientos y servicios básicos en las áreas colindantes.
- El Plan propone equipamientos y servicios en su ámbito, para atender necesidades de los barrios colindantes.

2.1.C.- Diversidad social y residencial.

- El Plan contempla un 30% de viviendas protegidas del total residencial. Su localización responde a criterios de cohesión social. Sus condiciones de edificación son idénticas a las de la vivienda libre.
- Son admisibles diferentes tamaños de vivienda.
- La tipología de la edificación residencial es alineación a vial, sin parcela privada vinculada.

2.2.- FAVORECER LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

2.2.A. Seguridad frente al tráfico.

- El Plan propone sistema de movilidad sostenible.
- El Plan establece corredores de movilidad sostenible para facilitar conectividad de los barrios colindantes con el centro urbano.

2.2.B.- Seguridad frente al crimen.

- El Plan contempla criterios de diseño compatibles con las recomendaciones de seguridad.
- El Proyecto del Parque Urbano tendrá en cuenta estas medidas.

- 2.2.C. Funcionalidad de desplazamientos peatonales.**
- El sistema peatonal cumple las condiciones de funcionalidad y confort recomendables (anchura, pendiente, calidad pavimentos, zonas de viento, sombras).
- 2.2.D. Facilitar la interacción y la estancia.**
- El Proyecto de Urbanización justificará específicamente estas medidas.
 - El Plan contempla un sistema de espacios libres (parques y jardines), en cuyo programa funcional se ha establecido una relación de criterios de interacción y disfrute público.
 - El Proyecto de Urbanización del Parque y Espacios Libres deberá verificar estas medidas.
- 2.2.E. Confort climático.**
- El Plan incorpora en el diseño de las zonas edificables elementos relacionados con el confort climático.
 - El Plan contempla en sus normas con criterios técnicos de edificación y confort climático.
- 2.2.F. Adecuar la dimensión urbana a la escala humana.**
- El diseño del espacio urbano (edificaciones, espacios libres y equipamientos), ha tratado de ajustarse a criterios de dimensionamiento humano de la actuación (evitar calles angostas, relación entre altura y longitud de frentes de fachada, limitación de frentes continuos de manzanas).
- 2.2.G. Espacios legibles, distinguibles y atractivos.**
- El Plan propone espacios jerarquizados y fáciles de identificar.
 - Las plantas bajas son comerciales en todos los edificios del Plan.
 - Los edificios disponen de cambios de altura que permiten evitar imágenes repetitivas.
 - Las aceras disponen de anchura suficiente para admitir usos recreativos y de ocio.
- 2.2.H. Dinámicas de vida pública.**
- El Plan cuenta con Plan de Movilidad Sostenible.
- 2.3. FAVORECER EL ACCESO Y LA CALIDAD DE LAS ZONAS VERDES.**
- 2.3.A. Proporción y accesibilidad a las zonas verdes y espacios libres.**
- El Plan propone un sistema de espacios libres públicos dimensionado para atender a la población prevista y la de los barrios colindantes.
 - El sistema de espacios libres vertebrará el tránsito y comunicación de los vecinos del sector y los barrios colindantes, desde y hacia el centro urbano.
 - Las zonas verdes son inmediatamente accesibles desde las viviendas previstas en el sector y sus equipamientos.
 - Las zonas verdes también son accesibles inmediatamente desde los barrios colindantes, especialmente aquellos que presentan déficits (Ciudad de Asís, La Florida, Benalúa).
- 2.3.B. Condiciones de diseño de la red de espacios verdes.**
- El Plan propone Sistema de Infraestructura Verde Urbana.
 - El Proyecto del Parque y Sistema de Espacios Libres se realizará por concurso

- 2.3.C. Biodiversidad y conectividad ecológica.**

 - público.
 - El Plan contempla un programa funcional para garantizar el disfrute público de los espacios libres y sus condiciones de sostenibilidad.
 - El Plan propone Sistema de Infraestructura Verde Urbana.
 - El Proyecto del Parque y Sistema de Espacios Libres se realizará por concurso público.
 - El Plan contempla un programa funcional para garantizar el disfrute público de los espacios libres y sus condiciones de sostenibilidad.

3. MOVILIDAD.

3.1.- REDUCIR TRÁFICO MOTORIZADO PRIVADO. FOMENTO TRANSPORTE PÚBLICO.

- 3.1.A. Reducción del volumen e impacto del tráfico motorizado.**

 - El Plan propone sistema de movilidad sostenible.
 - El Plan incorpora medidas de control acústico.
 - El Proyecto de Urbanización considerará cuestiones relacionadas con esta cuestión.
- 3.1.B. Fomento del transporte público.**

 - El Plan dispone de Plan de Movilidad Sostenible.
 - El Plan dispone de información de las rutas de transporte público.
 - El Plan incorpora trazados y reservas de suelo para transporte tranviario.
 - El Plan prevé Estación Intermodal.
 - El Proyecto de Urbanización dispondrá de espacios específicos para esta cuestión.
- 3.1.C. Instalaciones y espacio de distribución de mercancías.**
- 3.2. POTENCIAR LOS MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO.**
- 3.2.A. Circuitos peatonales.**

 - El Plan contempla circuitos peatonales funcionales para garantizar conexión con barrios colindantes, y de estos con el centro urbano.
- 3.2.B. Redes ciclables.**

 - El Plan propone una red ciclable integrable con la prevista a nivel de ciudad.

4.- METABOLISMO.

4.1. OPTIMIZAR Y REDUCIR CONSUMO DE ENERGÍA.

- 4.1.A. Adoptar criterios bioclimáticos para la morfología urbana, los espacios abiertos, la urbanización y la edificación. Diseño adaptado al clima.**

 - El Plan ha seguido las recomendaciones bioclimáticas del IVE.
 - El Plan dispone de normas urbanísticas específicas en la materia.
- 4.1.B. Radiación solar. Captación, protección y orientación.**

 - El Plan ha seguido las recomendaciones bioclimáticas del IVE.
 - El Plan dispone de normas urbanísticas específicas en la materia.
- 4.1.C.- Viento. Protección-Ventilación.**

 - El Plan ha seguido las recomendaciones bioclimáticas del IVE.
 - El Plan dispone de normas urbanísticas específicas en la materia.
- 4.1.D. Reducción de efecto “Isla de Calor”**

 - El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- 4.1.E. Nivel de aislamiento térmico.**

 - El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.

- 4.1.F. Empleo de energías renovables y autosuficiente energética.**
- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- 4.1.G. Suministro eficiente de la energía.**
- El Proyecto de Urbanización establecerá sistema de suministro eficiente de energía para su uso por las edificaciones y equipamientos del sector.
 - La dimensión del espacio público es compatible con la extensión de las redes necesarias.
- 4.1.H. Gestión eficiente de la energía.**
- El Proyecto de Urbanización incluirá un Modelo de Gestión Sostenible de la Energía, conforme a los criterios del IVE.
- 4.1.I. Eficiencia energética en edificios y servicios urbanos.**
- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- 4.2. OPTIMIZAR Y REDUCIR EL CONSUMO DE AGUA.**
- 4.2.A. Autosuficiencia hídrica.**
- El Plan dispone de suficiencia de recursos hídricos a escala ciudad.
 - El Proyecto de Urbanización incorporará una propuesta de Sistema de Gestión Eficiente de Recursos Hídricos.
- 4.2.B. Gestión de las aguas pluviales. Evaluación de riesgo de inundación. Sistema de Drenaje Urbano Sostenible.**
- El Plan cuenta con Estudio de Inundabilidad y medidas correctoras.
 - El Plan propone que el Proyecto de Urbanización diseñe el espacio público con criterios de Sistema de Drenaje Urbano Sostenible.
- 4.2.C. Gestión de aguas residuales urbanas.**
- El Proyecto de Urbanización establecerá las condiciones técnicas relativas al saneamiento y reutilización de aguas residuales.
- 4.2.D. Optimizar y reducir consumo de agua en usos urbanos.**
- El Plan contempla el uso de agua depurada y de lluvia para riego de jardines. El Proyecto de Urbanización lo considerará.
- 4.2.E. Optimizar y reducir el consumo de agua en edificios.**
- El Plan contemplará en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- 4.3. MINIMIZACIÓN DEL IMPACTO DE LOS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN.**
- 4.3.A. Reducir y optimizar el empleo de materiales de construcción.**
- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
 - El pliego de licitación de las obras lo considerará también.
- 4.3.C. Empleo de materiales de procedencia local.**
- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
 - El pliego de licitación de las obras lo considerará también.
- 4.3.D. Técnicas constructivas de menor impacto.**
- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
 - El pliego de licitación de las obras lo considerará también.
- 4.3.E. Fomento del uso compartido de redes de**
- El Plan contempla en sus normas

servicios.

urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.

- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.

4.4. REDUCCIÓN Y GESTIÓN EFICIENTE DE LOS RESIDUOS.

4.4.A. Reducción de residuos y desechos sólidos. Separación, reciclaje y eliminación. No producción de calor.

- El Plan contemplará en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.
- El pliego de licitación de las obras lo considerará también.

4.4.B. Promover infraestructuras para la gestión eficiente de residuos.

- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.
- El pliego de licitación de las obras lo considerará también.

4.4.C. Fomento de la recogida selectiva de residuos. Proximidad.

- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.
- El pliego de licitación de las obras lo considerará también.

4.4.D. Valorización de residuos.

- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.
- El pliego de licitación de las obras lo considerará también.

4.5. REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA Y LUMÍNICA.

4.5.A. Contaminación lumínica.

- El Plan contempla en sus normas urbanísticas las pautas de diseño recomendables para alcanzar este objetivo.
- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida.

4.5.B. Contaminación atmosférica. Calidad del aire.

- El Proyecto de Urbanización contemplará esta medida, especialmente en lo relativo a la plantación de especies vegetales capaces de captar CO₂.
- El pliego de licitación de las obras lo considerará también.

4.5.C. Contaminación acústica.

- El Plan dispone de Estudio Acústico y medidas correctoras.

4.5.D. Reducción de impacto por vibraciones.

- El Plan dispondrá de estudio de vibraciones para evaluar impacto de infraestructuras subterráneas de transporte.

5. COHESIÓN SOCIAL.

5.1. FAVORECER DIVERSIDAD Y COHESIÓN DEL TEJIDO SOCIAL E IMPEDIR LA EXCLUSIÓN.

5.1.A. Diagnóstico de la situación social del entorno de la actuación.

- El Plan dispone de mapas informativos de población de las áreas colindantes.
- Hay datos que no se han podido obtener, relativos a titulaciones académicas y otros datos socioeconómicos.

5.1.B. Medidas para fomentar la mezcla y complejidad social e identificación con el entorno.

- El Plan dispone de espacios libres y equipamientos inmediatamente accesibles para los vecinos de las áreas colindantes.

5.1.C. Diversidad tipológica, de régimen de propiedad y de renta de las viviendas.

- No se ha podido acceder a información de tamaño de vivienda, ocupación y régimen de tenencia en las áreas colindantes.
- El Plan admite diferentes tamaños de vivienda y régimen de tenencia.

5.1.D. Dotación y acceso adecuado de toda la población a los servicios básicos.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan dispone de información de las áreas colindantes, que evidencia déficit en determinados servicios. • El Plan propone dotaciones susceptibles de cubrir los déficits detectados.
5.1.E. Relación y proximidad entre trabajo y residencia.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan dispone de información sobre movilidad en los barrios colindantes. • El Plan propone usos de actividades económicas para favorecer empleo en el sector y reducir la movilidad.
6.- ASPECTOS ECONÓMICOS.	
6.1. GRADO DE RETORNO DE LA INVERSIÓN REALIZADA.	
6.1.A. Relación coste-beneficio de las inversiones realizadas. Grado de retorno de la inversión.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan dispone de Estudio de Viabilidad que contempla el retorno de la inversión de la transformación urbanística con cargo a las plusvalías generadas.
6.1.B. Impacto de la actuación en el entorno.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan contempla una inversión de algo más de 170 millones de euros en la ejecución de las obras de urbanización y edificación, que tienen un impacto positivo en el entorno. • El Plan tiene un Informe de Sostenibilidad Pública que observa un impacto positivo a nivel de Hacienda Pública local, autonómica y estatal.
7.- PROCESO-MÉTODO.	
7.1. PLANIFICACIÓN INTEGRADA	
.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan se ha redactado por equipo pluridisciplinar. • El Plan es fruto de un proceso de evaluación de alternativas que ha tenido en consideración diversos escenarios.
7.2. IMPLICACIÓN COMUNITARIA.	
7.2.A. Fomento de la participación pública en la toma de decisiones.	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan ha contado con una fase previa y específica de participación pública, sobre la base de una Versión Preliminar. Se han celebrado diferentes encuentros, charlas, coloquios, foros, además de encuestas y difusión vía web.
7.2.B. Información sobre las actuaciones previstas y formación a la población sobre temas urbanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Se han mantenido encuentros específicos con los representantes vecinales de las áreas colindantes para informarles de la actuación y recibir sugerencias.
7.3. TRANSPARENCIA ADMINISTRATIVA	
	<ul style="list-style-type: none"> • Se dispone de entorno web para facilitar la difusión de la información relativa a la actuación.

4.- CRITERIOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO.

4.1.- Justificación de la suficiencia de recursos hídricos para el abastecimiento de agua potable.

La demanda de recursos hídricos que representa el Sector es la siguiente:

demanda recursos hídricos sector OI/2	
conceptos	magnitudes
número viviendas potenciales	1.719,55
ratio habitante/vivienda (108 ROGTU)	2,10
población potencial	3.611,06
consumo unitario litros día/habitante (según estudio AMAEM)	169,52
consumo total litros día	612.159,80
consumo en m ³ día	612,16
consumo en m ³ año	223.438,33
consum en hm ³ año	0,223

Esta demanda está cubierta con la oferta de recursos hídricos de los que dispone el municipio de Alicante, tal como se justifica en el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Júcar, con fecha 27 de enero de 2011, al documento de Revisión del Plan General de Alicante, entre cuyas previsiones se encuera este sector OI/2.



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL JÚCAR

De acuerdo con todo lo anterior AMAEM establece el siguiente reparto de derechos teóricos de los recursos hídricos disponibles en el año 2015:

MUNICIPIO	VOLUMEN (m ³ /año)
Alicante	46.128.453
San Vicente del Raspeig	9.877.608
San Joan d'Alacant	5.124.351
Petrer	4.461.252
Monforte del Cid	1.220.293
Novelda	955.520
TOTAL	67.767.477

Procedentes de los siguientes orígenes:

ORIGEN	VOLUMEN (m ³ /año)
M.C. del Taibilla	31.100.858
Aguas subterráneas	21.666.618
Desaladora Muxamel	15.000.000
TOTAL	67.767.476

Por otra parte para atender la demanda de agua para riego de zonas verdes se prevé la reutilización de las aguas depuradas. A este respecto se comprueba que AMAEM tiene en tramitación suficientemente avanzada dos expedientes de reutilización de aguas depuradas de las depuradoras de Rincón de León y Montgeorgia (expedientes 2005RU0023 y 2005RU0024).

Además está prevista la reutilización del efluente de la nueva EDAR de Alacant Norte, en la cual depurarán sus aguas residuales los municipios de San Joan d'Alacant, Muxamel y El Campello. A este respecto se informa que para poder reutilizar las aguas depuradas se deberá obtener previamente la correspondiente concesión (si el titular de la autorización de vertido y el solicitante de la reutilización coinciden) o autorización complementaria a la de vertidos (si el titular de la autorización de vertido y el solicitante de la reutilización son personas distintas)

De acuerdo con todo lo anterior se deduce que el incremento de demanda previsto puede ser atendido desde el origen propuesto.

Por todo lo expuesto y a los efectos previstos en el artículo 25. del Texto Refundido de la Ley de Aguas y en el artículo 19.2 de la Ley de la Generalitat Valenciana de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, este Servicio propone **INFORMAR FAVORABLEMENTE**, el PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA en el término municipal de ALICANTE, sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones o informes que preceptivamente se deben obtener de este Organismo sobre los proyectos de ejecución o los planes de desarrollo de los sectores ubicados en zona de policía de cauce público.

El presente escrito no presupone autorización administrativa para realizar obras.

EL COMISARIO DE AGUAS

4.2.- Conexión con el sistema de infraestructuras y servicios urbanos.

La actuación se lleva a cabo en un entorno absolutamente consolidado y urbanizado por lo que la conexión con las infraestructuras y servicios básicos no plantea ningún problema específico más que los propios de conexión con todas las infraestructuras.

4.3.- Medidas de protección ante el riesgo de inundación.

El lugar que ocupa el sector del Plan Especial es una cuenca geomorfológica con riesgo de inundación. Por este motivo, el Plan está acompañado de un estudio de inundabilidad que analiza los riesgos y medidas a tener en cuenta frente a esta situación.

El actual Barranco de San Blas, parcialmente encauzado en la actualidad, se entubará bajo la calle Deportista Pérez Jordá. Las edificaciones recayentes a este viario tienen que cumplir una serie de condiciones para evitar riesgos de inundación. Éstas se recogen en las normas urbanísticas del Plan Especial.

4.4.- Recomendaciones y criterios de intervención en relación con las áreas de influencia.

Este Plan Especial supone una mejora significativa de los indicadores dotacionales de la mayoría de las áreas urbanas que le son adyacentes. Algunas como la zona del PAU/1, actualmente bien dotadas, aprovecharán la ordenación del sector para mejorar su conectividad e integración con el centro urbano, mejorando así sus actuales condiciones de cohesión y complejidad urbana.

No obstante, para aprovechar las sinergias generadas por la actuación, es aconsejable acompañar a la misma de planes específicos en dichas áreas, con el fin de mejorar determinadas condiciones que hagan efectiva la implantación de una verdadera Infraestructura Verde Urbana.

Estos planes tendrían, entre otros, los siguientes criterios:

- a) Jerarquización de itinerarios peatonales que permitan una mejor accesibilidad al sistema de espacios libres del nuevo sector. Implicará en algún caso la revisión de secciones viarias.
- b) Tratamiento de puntos específicos de borde con el sector.
- c) Creación de señalética específica para favorecer la conexión con las dotaciones del sector y su uso como distribuidor de recorridos peatonales hacia y desde el centro de la ciudad.
- d) Disposición de programas específicos para contener el deterioro del parque de viviendas de mayor edad.
- e) Creación de programas específicos de revitalización social de los barrios, aprovechando las infraestructuras y equipamientos del sector.
- f) Programas de Restauración Paisajística y de Mejora de la Imagen Urbana, como herramientas al servicio de la regeneración de barrios urbanos y de la cohesión social.

5.- FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

SECTOR OI/2 FICHA DE PLANEAMIENTO

Superficie de sector: 468.406
Vías Pecuaria: 7.832
Superficie computable del sector: 460.574

USOS

Uso Global: RESIDENCIAL
Usos Compatibles: TERCIARIO Y DOTACIONAL
Uso Incompatible: Industrial

EDIFICABILIDAD Y APROVECHAMIENTO

	FASE A	FASE B (TOTAL)
Aprovechamiento objetivo:	212.975 m2t	220.000 m2t
leb	0,4624	0,4777
ler	0,3608	0,3902
let	0,1016	0,0875

EDIFICABILIDAD DEL SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

EDIFICABILIDAD TOTAL: 68.000 m2t	Hotelero: 11.000 m2t
	Oficinas: 10.000 m2t
	Comercial: 25.000 m2t
	Ferrovial: 22.000 m2t

FICHA DE GESTIÓN

ACTUACIONES INTEGRADAS

1. El Plan Especial (Plano 6.- Ámbitos de gestión urbanística) delimita dos unidades de ejecución que se desarrollarán a través de dos Programas de Actuación Integrada
2. Cada unidad de ejecución será objeto de programación autónoma, en régimen de gestión directa, mediante reparcelación, que podrá ser voluntaria o forzosa. El Programa concretará las determinaciones del presente Plan Especial en cuanto a la determinación de los ámbitos a ejecutar mediante Actuación Integrada o Aislada.

3. En cualquier caso, las fases de ejecución se adaptarán tanto al grado de desarrollo del proyecto de soterramiento, como al proceso de desafectación de terrenos de su condición de dominio público, circunstancia ésta que en última instancia permitirá la transformación urbanística material de gran parte del suelo afectado por la actuación

APROVECHAMIENTO TIPO

Aprovechamiento tipo provisional 0,4777

CONDICIONES DE CONEXIÓN

Se garantizará la conexión con las infraestructuras urbanas existentes.
Los costes derivados de la modificación o adecuación de la infraestructura hidráulica de encauzamiento del barranco de San Blas formaran parte de los costes de urbanización del sector.

6.- RÉGIMEN DE GESTIÓN URBANÍSTICA.

6.1.- Fases del proyecto de accesos ferroviarios y su relación con la ejecución de las obras de urbanización.

Dado la dependencia de la gestión urbanística del sector respecto de la gestión del proyecto de accesos ferroviarios, no es posible plantear un programa de gestión temporal con la precisión que normalmente se adopta en actuaciones urbanísticas convencionales.

En el presente caso, el estado actual de ejecución del proyecto de accesos ferroviarios permite, una vez aprobado el Plan Especial, y antes de la reparcelación, que la Administración estatal inicie los trámites para la conversión de parte del dominio público ferroviario en suelo patrimonial del Estado. Este proceso se estima inicialmente que será secuencial, teniendo en cuenta que el criterio que lo presidirá será el de la funcionalidad óptima del sistema general ferroviario.

Por lo tanto, la gestión urbanística se irá realizando por fases, conforme se vayan liberando estos terrenos de su carácter de dominio público.

Ello hace que pueda realizarse uno proyecto de urbanización global o varios Proyectos de Urbanización del Sector. En ambos casos, se contemplarán varias etapas o fases de ejecución de las obras de urbanización, siendo la última, en puridad, la que resulte tras ultimarse el proceso de soterramiento del sector.

En consecuencia, parece conveniente diferir a dicho Proyecto de Urbanización global la concreción de las etapas y fases de ejecución, sin perjuicio de lo que se expone en el apartado siguiente.

6.2.- Gestión urbanística.

6.2.1.- Ámbitos de gestión urbanística.

Conforme a lo expuesto en el apartado anterior, y a las fases de ordenación que se contemplan en el Plan Especial, podemos considerar que el sector de suelo urbano de esta operación integrada estará conformado por dos ámbitos de gestión diferenciados, a saber:

- (a) Un primer ámbito, que consideraremos **UNIDAD DE EJECUCIÓN FASE A**, conformado por la totalidad de los terrenos comprendidos en la fase A de ordenación del Plan Especial, excepto la superficie calificada como Sistema General Ferroviario. Este ámbito tiene la misma ordenación en los planos de las Fases A y B del Plan Especial.
- (b) Un segundo ámbito, que consideraremos **UNIDAD DE EJECUCIÓN FASE B**, conformado por la citada superficie calificada como Sistema General Ferroviario en la fase A de ordenación del Plan Especial. Este ámbito incorpora el estado actual del acceso ferroviario a Alicante, sobre rasante, y está llamado a sustituirse por la ordenación prevista en los planos de la Fase B, una vez se ultime el citado proyecto de accesos ferroviarios

6.2.2.- Condiciones de gestión de la Unidad de Ejecución Fase de Ordenación A.

El Sector A será objeto de programación urbanística en régimen de gestión directa, como Actuación Integrada.

Sin perjuicio de lo que se establezca en el oportuno instrumento de programación, se establecen las siguientes condiciones de gestión.

a.- El Programa de Actuación Integrada, junto con el Proyecto de Urbanización, establecerán detalladamente las condiciones de urbanización de la Unidad de Ejecución, admitiéndose la posibilidad de que se pueda dividir en Unidades de menor tamaño.

b.- Dado el régimen de gestión directa, la entidad pública Agente Urbanizador, podrá formular y proponer la tramitación de uno o varios proyectos de reparcelación, voluntaria o forzosa, con el fin de facilitar la gestión urbanística del Sector. Igualmente, también podrá formular uno o varios Proyectos de Urbanización. De conformidad con lo dispuesto en el convenio marco en el que se contextualiza la presente operación urbanística y ferroviaria, será AVANT la entidad pública gestora de las actuaciones de transformación urbanística, lo que se verificará con la tramitación del Programa de Actuación Integrada y su consideración como Agente Público Urbanizador.

c.- En cuanto a la ejecución de las obras de urbanización, las mismas serán objeto de licitación pública cuando el régimen de gestión sea el de Actuaciones Integradas.

d.- Para facilitar el régimen de equidistribución de cargas y beneficios en el ámbito del Sector, se establece que el aprovechamiento tipo aplicable es el mismo para todo el ámbito del sector, y así será considerado en cada área reparcelable de cada Proyecto de Reparcelación. Como se ha expuesto, este aprovechamiento tipo tiene carácter provisional, y será objeto de concreción en cada proyecto de reparcelación (trámite en el que se verificarán coeficientes correctores y cuestiones de superficie tanto de ámbito como de dominio público, lo que tendrá incidencia en el cálculo del aprovechamiento tipo), de conformidad con los artículos 119 y 396 del ROGTU).

e.- Cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 17.4 del Real Decreto Legislativo 8/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, se constituyan superficies superpuestas de titularidad municipal sobre rasante y Dominio Público Ferroviario bajo rasante, aquella infraestructura (muros y losas) que soporta los usos públicos municipales (viales, zonas verdes, espacios libres, equipamientos, etc...) y cubre el Sistema General Ferroviario tendrá la consideración de obras de urbanización especial, no siendo consideradas cargas urbanísticas de los titulares del ámbito sino que su ejecución y financiación correrá a cargo del urbanizador y la sociedad gestora en virtud del Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante.

Como obras de urbanización, serán recepcionadas por el Ayuntamiento de Alicante, estableciéndose posteriormente, vía Convenio, el oportuno régimen de gestión, reparación y mantenimiento a cargo de ADIF, sin perjuicio de que se articulen los correspondientes acuerdos entre ambas Administraciones.

6.2.3.- Condiciones de gestión de la Unidad de Ejecución Fase de Ordenación B.

La Unidad de Ejecución de la Fase de Ordenación B será objeto de programación urbanística también en régimen de gestión directa, una vez ejecutado definitivamente el proyecto de accesos ferroviarios y, con ello, el soterramiento completo. La finalidad de este Programa será gestionar urbanísticamente su ámbito para permitir la ejecución de la ordenación prevista en los planos denominados FASE B de ordenación.

El Programa y su gestión urbanística permitirá la creación del suelo dotacional viario y de las parcelas lucrativas residenciales (manzanas 1, 2 y 3). El resto del suelo tendrá la condición de Sistema Ferroviario, que deberá cumplir las condiciones urbanísticas previstas en las Normas del presente Plan Especial en cuanto a usos característicos y complementarios, e intensidades edificatorias, además de las relacionadas con la ordenación de volúmenes y el sistema de espacios abiertos y conectividad peatonal con el entorno.

6.2.4.- Sobre los elementos incompatibles con la ordenación y la urbanización.

Las edificaciones, construcciones e instalaciones, y los derechos de todo tipo, que resulten incompatibles con la ordenación y urbanización y explotación ferroviaria del presente Plan Especial serán objeto de indemnización en el Proyecto de Reparcelación, conforme a los criterios previstos en la legislación urbanística y patrimonial que resulte aplicable en ese trámite.

6.3.- Consideraciones sobre la gestión pública directa.

Dado que la gestión es pública y directa por la Administración, se seguirán las reglas y criterios contemplados en el artículo 117 de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, que regirá el proceso de programación³.

Dada la estructura de propiedad, eminentemente pública, se estima que la gestión se realizará mediante reparcelación, que podrá ser forzosa o voluntaria.

³ El presente Plan se está tramitando bajo los efectos de la Ley 16/2005, Urbanística Valenciana, por razones de Derecho Transitorio, pero a la fecha de elaboración de esta versión, ya ha entrado en vigor la nueva Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, que será la que rijan el proceso de programación y gestión de este ámbito.

7.- RESUMEN DE SUPERFICIES Y MAGNITUDES

7.1.- Fase A.

PLAN ESPECIAL OI/2. RESUMEN SUELOS DOTACIONALES. FASE A.		
	SUPERFICIE DEL SECTOR	468.406 m2
	m2	m2
		%(SS)
ZONAS VERDES		139.766
		29,84%
JL 01	1.821	
JL 02	948	
JL 03	12.658	
JL 04	2.376	
JL 05	1.528	
JL 06	13.238	
PQL	101.929	
AL 01	1.105	
AL 02	1.688	
AL 03	409	
AL 04	1.474	
AL 05	592	
ESTACIÓN INTERMODAL		100.660
		21,49%
EQUIPAMIENTOS		37.268
		7,96%
SED DOTACION ESCOLAR	23.145	
SMD 01 DOTACION USO MULTIPLE	831	
SMD 02 DOTACION USO MULTIPLE	3.774	
SMD 03 DOTACION USO MULTIPLE	1.634	
SMD 04 DOTACION USO MULTIPLE	4.787	
SMD* DOTACION USO MULTIPLE	3.097	
TOTAL ZONAS VERDES+EQUIPAMIENTOS		277.694
		59,28%
VIA PECUARIA		7.832
		1,67%
TOTAL VIARIO		158.278
		33,79%
TOTAL SUELOS DOTACIONALES PÚBLICOS		443.804
		94,75%
RED PRIMARIA		225.171
		48,07%
RED VIARIA	14.750	
JARDINES	101.929	
VIA PECUARIA	7.832	
SISTEMA FERROVIARIO	100.660	

PLAN ESPECIAL OI/2. RESUMEN SUELOS LUCRATIVOS FASE A.							
						SUPERFICIE DEL SECTOR:	468.406 m2
	Nº PLANTAS	m2 suelo	m2t residencial	m2t comercial	m2t total		%(SS)
MANZANAS BENALUA/ALIPARK		11.637	63.521	40.754	104.275		2,48%
	04	4/30	3.245		33.218	33.218	0,69%
	05	9	1.599	12.792	1.599	14.391	0,34%
	06	9	735	5.880	735	6.615	0,16%
	07	9	759	6.072	759	6.831	0,16%
	08	9	741	5.928	741	6.669	0,16%
	09	15	437	6.118	437	6.555	0,09%
VP	10	15	437	6.118	437	6.555	0,09%
VP	11	9	714	5.712	714	6.426	0,15%
	12	6	241	1.205	241	1.446	0,05%
	13	6	231	1.155	242	1.397	0,05%
VP	14	6+A	1.098	5.611	231	5.842	0,23%
	15	6+A	876	4.310	876	5.186	0,19%
	16	6	267	1.335	267	1.602	0,06%
	17	6	257	1.285	257	1.542	0,05%
MANZANAS LA FLORIDA		1.575	16.275	1.575	17.850		0,34%
	18	15	525	7.350	525	7.875	0,11%
	19	15	525	7.350	525	7.875	0,11%
VP	20	4	525	1.575	525	2.100	0,11%
MANZANAS PARQUE		11.390	86.375	4.475	90.850		2,43%
	21		2.278	17.275	895	18.170	
	22		2.278	17.275	895	18.170	
	23		2.278	17.275	895	18.170	
VP	24		2.278	17.275	895	18.170	
VP	25		2.278	17.275	895	18.170	
TOTAL LUCRATIVO		24.602	166.171	46.804	212.975		5,25%

7.1.- Fase B.

PLAN ESPECIAL OI/2. RESUMEN SUELOS DOTACIONALES. FASE B.			
		SUPERFICIE DEL SECTOR 468.406 m2	
		m2	m2
			%(SS)
ZONAS VERDES		156.864	33,49%
	JL 01	15.455	
	JL 02	1.821	
	JL 03	15.101	
	JL 04	2.376	
	JL 05	1.528	
	JL 06	13.238	
	PQL	101.929	
	AL 01	1.105	
	AL 02	1.394	
	AL 03	851	
	AL 04	1.474	
	AL 05	592	
ESTACIÓN INTERMODAL		61.449	13,12%
	PSF 01	59.203	
	PSF 02	2.246	
EQUIPAMIENTOS		37.268	7,96%
	SED DOTACION ESCOLAR	23.145	
	SMD 01 DOTACION USO MULTIPLE	831	
	SMD 02 DOTACION USO MULTIPLE	3.774	
	SMD 03 DOTACION USO MULTIPLE	1.634	
	SMD 04 DOTACION USO MULTIPLE	4.787	
	SMD* DOTACION USO MULTIPLE	3.097	
TOTAL ZONAS VERDES+EQUIPAMIENTOS		255.581	54,56%
VIA PECUARIA		7.832	1,67%
TOTAL VIARIO		179.150	38,25%
TOTAL SUELOS DOTACIONALES PÚBLICOS		442.563	94,48%
RED PRIMARIA		185.960	39,70%
	RED VIARIA	14.750	
	JARDINES	101.929	
	VIA PECUARIA	7.832	
	SISTEMA FERROVIARIO	61.449	

PLAN ESPECIAL OI/2. RESUMEN SUELOS LUCRATIVOS FASE B.								
							SUPERFICIE DEL SECTOR:	468.406 m2
		Nº PLANTAS	m2 suelo	m2t residencial	m2t comercial	m2t total	% (SS)	
MANZANAS SAN BLAS			1.241	5.784	1.241	7.025	0,26%	
VP	01	6/8	625	2.420	625	3.045	0,13%	
	02	6	220	1.100	220	1.320	0,05%	
VP	03	6/8	396	2.264	396	2.660	0,08%	
MANZANAS BENALUA/ALIPARK			11.637	63.521	40.754	104.275	2,48%	
	04	4/30	3.245		33.218	33.218	0,69%	
	05	9	1.599	12.792	1.599	14.391	0,34%	
	06	9	735	5.880	735	6.615	0,16%	
	07	9	759	6.072	759	6.831	0,16%	
	08	9	741	5.928	741	6.669	0,16%	
	09	15	437	6.118	437	6.555	0,09%	
VP	10	15	437	6.118	437	6.555	0,09%	
VP	11	9	714	5.712	714	6.426	0,15%	
	12	6	241	1.205	241	1.446	0,05%	
	13	6	231	1.155	242	1.397	0,05%	
VP	14	6+A	1.098	5.611	231	5.842	0,23%	
	15	6+A	876	4.310	876	5.186	0,19%	
	16	6	267	1.335	267	1.602	0,06%	
	17	6	257	1.285	257	1.542	0,05%	
MANZANAS LA FLORIDA			1.575	16.275	1.575	17.850	0,34%	
	18	15	525	7.350	525	7.875	0,11%	
	19	15	525	7.350	525	7.875	0,11%	
VP	20	4	525	1.575	525	2.100	0,11%	
MANZANAS PARQUE			11.390	86.375	4.475	90.850	2,43%	
	21		2.278	17.275	895	18.170		
	22		2.278	17.275	895	18.170		
	23		2.278	17.275	895	18.170		
VP	24		2.278	17.275	895	18.170		
VP	25		2.278	17.275	895	18.170		
TOTAL LUCRATIVO			25.843	171.955	48.045	220.000	5,52%	

8.- RELACIÓN DE TITULARES CATASTRALES

CONTRIBUYENTE	EMPLAZAMIENTO	REF CATASTRAL
21.269.822 GONZAGA GARCIA MANUEL	CL TAURO, 2-D-S-UE-LO	6778206 YH1467H 0001 WH
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRA	CL VICTOR DE LA SERNA, 39-S-UE-LO	7077901 YH1477G 0001 EA
53.531.778 ALVENT ALCANTE, SL	CL DEP CÉSAR PORCEL, 50-S-UE-LO	7277805 YH1477E 0001B LH
301.400 AYUNTAMIENTO ALCANTE	PL P.P SECT UNICO PAU.1 -S-UE-LO	7280101 YH1478A 0001 QB
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRA	AV SALAMANCA 1-I-1-00-01	7377501 YH1477G 0001 QA
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRA	AV SALAMANCA 1-I-1-00-02	7377501 YH1477G 0002 PS
21.381.144 REQUENA CARURLA, ANTONIO	CL VICTORIANO XMEZ COUDER, 2-S-UE-LO	7676815 YH1477F 0001 XW
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	PL P.P SECT UNICO PAU.1 -S-UE-LO	7678201 YH1477H 0001 QB
21.279.614 REQUENA GALLEGO MARIA TERESA	CL PERIODISTA ESPINOSA ECHEV, 2-S-UE-L	7875601 YH1477F 0001 QW
3.835.923 CAMSERVI OBRAS Y SERVICIOS, SL	CL SANTO DOMINGO,94-C-S-UE-LO	7876701 YH1477F 0001 KW
EN INVESTIGACION ARTICULO 47 LEY 33/2	CL SANTO DOMINGO,94-D-S-UE-LO	7876702 YH1477H 0001 RB
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL PRINCESA MERCEDES, 20 T-OD-OS	8074201 YH1487C 0001 LW
21.381.144 REQUENA CARURLA, ANTONIO	CL PRINCESA MERCEDES, 20-I-S-UE-LO	8074203 YH1487C 0001 FW
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL PRINCESA MERCEDES, 2-T-OD-OS	8074704 YH1487C 0001 BW
21.214.416 DUPUY FAJARDO ADRIAN	LG UNIDAD B SANTO DOMINGO, 7-S-UE-LO	8175101 YH1487E 0001 SB
3.835.923 CAMSERVI OBRAS Y SERVICIOS, SL	LG UNIDAD B SANTO DOMINGO, 6-S-UE-LO	8175103 YH1487E 0001 UB
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL CPT GRAL GUTIERREZ ME-S-UE-LO	8274401 YH1487C 0001 AW
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRA	LG UNIDAD B SANTO DOMINGO, 8 S-UE-LO	8274601 YH1487C 0001 LW
21.214.416 DUPUY FAJARDO ADRIAN	LG UNIDAD B SANTO DOMINGO, 5-T-OD-OS	8275201 YH1487E 0001 IB
28.016.749 ADMINISTRADOR INFRAESTR	CL SANTO DOMINGO, 25-S-UE-LO	8374902 YH1487C 0001 OW
21.478.013 RICO GIMENEZ MARIA PIEDAD	CL SANTO DOMINGO, 33-T-OD-OS	8374904 YH1487C 0001 RW
78.934.924 ALAUDA S.A	CL SANTO DOMINGO, 31-T-OD-OS	8374906 YH1487C 0001 XW
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL SANTO DOMINGO, 11-S-UE-LO	8474401 YH1487C 0001 KW
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL SANTO DOMINGO, 17-S-UE-LO	8474901 YH1487C 0001 GW
CA VALENCIANA C AGRICULTURA PESCA	CL SANTO DOMINGO, 9-T-OD-OS	8474902 YH1487C 0001 QW
301.400 AYUNTAMIENTO DE ALCANTE	CL BENSASAU, 6-S-UE-LO	8474903 YH1487C 0001 PW
33.828.251 FERNANDEZ MALLO M CARMEN	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-01	8571401 YH1487B 0001 KH
21.619.669 VALOR BORJA FERNANDO EMILIO	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-02	8571401 YH1487B 0002 LJ
21.407.662 VALERO RUIZ CANDIDO	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-03	8571401 YH1487B 0003 BK
21.393.586 VENGUT MARTINEZ MANUELA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-04	8571401 YH1487B 0004 ZL
1.788.484 REY AÑOVER JUAN	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-05	8571401 YH1487B 0005 XB
21.593.470 SOTO BAÑULS TERESA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-06	8571401 YH1487B 0006 MZ
21.593.470 SOTO BAÑULS TERESA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-07	8571401 YH1487B 0007 QX
21.368.582 PEREZ MORENO MARGARITA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-08	8571401 YH1487B 0008 WM
21.368.582 PEREZ MORENO MARGARITA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-09	8571401 YH1487B 0009 EQ
21.621.292 MATARREDONA MATEO MARIA ELENA	CL MED PEDRO HERRERO, 11-1--1-10	8571401 YH1487B 0010 QX
1.517.354 ALONSO LORENZO MERCEDES	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-02-A	8571401 YH1487B 0227 ZL
74.146.084 CASES VALERO ANTONIO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-02-B	8571401 YH1487B 0228 XB
21.916.649 CARTAGENA JIMENEZ VICTORIANO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-02-C	8571401 YH1487B 0229 MZ
22.237.341 GONZALEZ JIMENEZ SALVADORA	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-02-D	8571401 YH1487B 0230 ZL
13.016.220 GONZALEZ GARCIA RAMON	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-02-A	8571401 YH1487B 0231 XB
4.131.226 SANTILLANA JIMENEZ PEDRO M	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-03-B	8571401 YH1487B 0233 MZ
1.772.787 GELABERT PAUL MICHEL	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-03-C	8571401 YH1487B 0233 QX
18.415.354 MATEO DOLZ SERVANDO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-03-D	8571401 YH1487B 0234 WM
74.469.798 APARAICIO ARNAO MATEO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-04-A	8571401 YH1487B 0235 EQ
48.358.962 CALVO FERNANDEZ AGUSTIN	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-04-B	8571401 YH1487B 0236 RW
21.872.531 VEGARA ROS JOSE MANUEL	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-04-C	8571401 YH1487B 0237 TE
1.552.321 GONZALEZ DIAZ MARGARITA	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-04-D	8571401 YH1487B 0238 YR
3.385.901 LLOPIS CARDONA LUISA	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-05-A	8571401 YH1487B 0239 UT

12.055.651 LLOPIS CARDONA JOSEFA	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-05-B	8571401 YH1487B 0240 TE
2.489.383 BARREDA OLIVER M ISABEL	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-05-C	8571401 YH1487B 0241 YR
7.720.726 MARTIN BORREGO M CARMEN	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-05-D	8571401 YH1487B 0242 UT
2.192.779 MERINO MOLINS VICENTE	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-06-A	8571401 YH1487B 0243 IY
17.203.570 BERNAD ESTEBAN ANA MARIA SARA	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-06-B	8571401 YH1487B 0244 OU
7.757.754 HERNANDEZ SIERRA RICARDO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-06-C	8571401 YH1487B 0245 PI
8.531.292 CABANILLAS REY EUGENIO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-06-D	8571401 YH1487B 0246 AO
21.320.883 LOPEZ RODENAS SANTIAGO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-07-A	8571401 YH1487B 0247 SP
21.429.637 GONZALEZ CANTOS MARTIN	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-07-B	8571401 YH1487B 0248 DA
5.242.404 VIÑAS LUACES JUAN CARLOS	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-07-C	8571401 YH1487B 0249 FS
15.097.784 GARMENDIA MACUSO J.MANUEL	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-07-D	8571401 YH1487B 0250 SP
1.463.648 TRIGUEROS PEREZ ANGEL FERNANDO	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-08-A	8571401 YH1487B 0251 DA
28.660.288 CAMPOS PEREZ JOSE	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-08-B	8571401 YH1487B 0252 FS
2.046.991 FERNANDEZ MOLINA M ANGELES	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-08-C	8571401 YH1487B 0253 GD
12.175.805 SAN JOSE MORO MARIA PAZ	CL MED PEDRO HERRERO, 19-1-08-D	8571401 YH1487B 0254 HF
21.216.505 ESPI LLORET GUILLERMO	BR BENALUA DE, 13-S-UE-LO	8571608 YH1487B 0001 BH
21.216.505 ESPI LLORET GUILLERMO	BR BENALUA DE, 12-S-UE-LO	8571609 YH1487B 0001 YH
19.232.068 FERNANDEZ BLASCO ENCARNACIÓN	BR BENALUA DE, 11-S-UE-LO	8571610 YH1487B 0001 AH
21.216.505 ESPI LLORET GUILLERMO	BR BENALUA DE, 5-S-UE-LO	8571611 YH1487B 0001 BH
5.042.737 CUTILLAS TARRAGA MIGUEL	BR BENALUA DE, 10-S-UE-LO	8571612 YH1487B 0001 YH
21.499.102 FERRER PALLAS PABLO	CL BENSASAU, 2-S-UE-LO	8571401 YH1487B 0001 XA
78.809.993 GENERAL HISPANO EUROPEA D INVERS	CL FCO ESCOLANO, 27-S-UE-LO	8671401 YH1487B 0001 KH
21.216.505 ESPI LLORET GUILLERMO	BR BENALUA DE, 1-S-UE-LO	8771416 YH1487B 0001 KH
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-ESTA-1-00-01	8773901 YH1487D 0001 OA
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-ESTA-1-00-02	8773901 YH1487D 0002 PS
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-ESTA-1-00-03	8773901 YH1487D 0001 AD
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-ESTA-1-00-04	8773901 YH1487D 0001 SF
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-AP-00-01	8773901 YH1487D 0001 DG
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA,1-ANEJ-2-00-01	8773901 YH1487D 0001 FH
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA,1-ANEJ-2-00-02	8773901 YH1487D 0001 GJ
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA,1-ANEJ-2-00-03	8773901 YH1487D 0001 HK
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-AURG-3-00-01	8773901 YH1487D 0001 JL
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-AURG-3-00-02	8773901 YH1487D 0001 GJ
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-AURG-3-00-03	8773901 YH1487D 0001 HK
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-CORR-4-00-01	8773901 YH1487D 0001 JL
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-CORR-4-00-02	8773901 YH1487D 0001 KB
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV SALAMANCA, 1-VI-AS-FER	8773901 YH1487D 0001 LZ
19.113.662 RIBERA RIBERA MARIA	CL GASPAR TATO,1-S-UE-LO	8774103 YH1487D 0001 MA
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV AGUILERA, 2-T-OD-OS	8971702 YH1487B 0001 UH
2.801.660 ADMINISTRADOR DE INFRAEST	AV AGUILERA,2-I-S-UE-LO	8971703 YH1487B 0001 UH

En Alicante a 2 de Marzo de dos mil quince.

Borja de Madaria Escudero. Arquitecto
Esmeralda Martínez Salvador. Arquitecta.

PLAN ESPECIAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE
DOCUMENTO PARA LA EXPOSICIÓN AL PÚBLICO
ALTA VELOCIDAD ALICANTE. NODO DE TRANSPORTE S.A.
DICIEMBRE 2014