

PLAN ESPECIAL OI/2 ORDENACION ESTRUCTURAL ADAPTADA AL TRLOTUP



ALTA VELOCIDAD ALICANTE. NODO DE TRANSPORTE S.A.
FEBRERO 2023

REDACTORES

Esmeralda Martínez Salvador. Arquitecta
Borja de Madaria Escudero. Arquitecto

COLABORADORES

Rafael Ballester Cecilia. Abogado urbanista

INDICE

PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA	5
I.- MEMORIA INFORMATIVA	6
1.- ANTECEDENTES, CONTEXTO Y PROMOTOR	7
1.1.- Consideración previa	7
1.2.- Génesis de la actuación: el acceso ferroviario en Alta Velocidad a la ciudad de Alicante y el soterramiento de las vías.....	9
1.3.- La relación del Plan Especial con las obras de ejecución de las infraestructuras de alta velocidad a la ciudad de Alicante	12
2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL LUGAR.....	14
3.- MEDIO FÍSICO, USOS ACTUALES Y PRINCIPALES INCIDENCIAS AMBIENTALES	20
3.1.- Medio físico y usos existentes	20
3.2.- Hábitats y especies	21
3.3.- Inundabilidad	21
3.4.- Vías Pecuarias	22
3.5.- Régimen de recursos hídricos	22
3.6.- Paisaje e Infraestructura Verde.....	22
3.7.- Consumo de suelo e impacto poblacional	25
3.8.- Contaminación atmosférica.....	26
4.- CONDICIONES INSTITUCIONALES Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	29
4.1.- Régimen urbanístico del suelo incluido en el Plan Especial.....	29
4.2.- El planeamiento territorial: la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.....	30
4.3.- Afecciones sectoriales: las infraestructuras ferroviarias y de transporte público	39
4.4.- La Versión Preliminar y el proceso de participación pública e institucional	39
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	46
4.7.- Acuerdo municipal de aprobación provisional y remisión a la Conselleria para su aprobación definitiva.....	47
4.8.- Informes emitidos por distintos organismos tras la aprobación provisional municipal	48
5.- ÁREAS DE INFLUENCIA DEL SECTOR EN SU ENTORNO URBANO INMEDIATO.....	49
5.1.- Identificación de las áreas.....	49
5.2.- Perfil de cada área	62
6.- SÍNTESIS: CONDICIONANTES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR	66
6.1.- El Sistema General Ferroviario en su conjunto como referente necesario	66
6.2.- Otros elementos preexistentes	66
6.3.- La conexión con los barrios colindante en términos de coherencia urbana y equidad dotacional	68
6.4.- Modelo urbano de referencia: ciudad compleja, densa y sostenible	69
6.5.- Sostenibilidad económica	69
II.- MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	71
1.- DESCRIPCIÓN GLOBAL Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN ADOPTADO	73
1.1.- Justificación de la adecuación a los condicionantes y criterios predefinidos	73
1.2.- Modelo global de ordenación estructural	74
2.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	75
2.1.- Delimitación del Sector	75
2.2.- Clasificación de suelo	75
2.3.- Función territorial y objetivos del Sector	75
2.4.- Zonas de ordenación	75
2.5.- Criterios para delimitación de Área de Reparto y establecimiento del aprovechamiento tipo.....	76
2.6.- Red Primaria de Dotaciones Públicas	76

2.7.- Previsión de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.....	77
2.8.- Contenido económico y sostenibilidad.....	78
3.- CRITERIOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO.....	79
3.1.- Justificación de la suficiencia de recursos hídricos para el abastecimiento de agua potable.....	79
3.2.- Conexión con el sistema de infraestructuras y servicios urbanos.....	79
3.3.- Medidas de protección ante el riesgo de inundación.....	79
3.4.- Medidas de integración paisajística.....	79
3.5.- Recomendaciones y criterios de intervención en relación con las áreas de influencia.....	80
4.- PLANOS DE INFORMACION.....	95
PARTE CON EFICACIA NORMATIVA.....	95
1.- FICHA DE GESTIÓN.....	97
2.- FICHA DE ZONA.....	101
3.- NORMAS URBANÍSTICAS DE ORDENACION ESTRUCTURAL.....	95
Capítulo 1. DISPOSICIONES GENERALES.....	95
Capítulo 2. INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.....	95
Capítulo 3. RED PRIMARIA.....	96
Capítulo 4. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.....	98
Capítulo 5. DESARROLLO Y EJECUCIÓN.....	98
Capítulo 6. POLÍTICA PÚBLICA DE SUELO Y VIVIENDA.....	101
Capítulo 7. CONDICIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN MATERIA DE FERROCARRILES.....	101
4.- PLANOS DE ORDENACIÓN:.....	105
5.- CATÁLOGO.....	109
6.- ANEXOS.....	111
6.1.- Memoria de sostenibilidad económica.....	113
6.2.- Informe de Género.....	115
6.3.- Estudio necesidades educativas.....	117
6.4.- Estudio Integración Paisajística.....	119
6.5.- Estudio Inundabilidad.....	121

PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA

I.- MEMORIA INFORMATIVA

1.- ANTECEDENTES, CONTEXTO Y PROMOTOR.

1.1.- Consideración previa.

Por parte de las entidades públicas integradas en AVANT (ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTE, S.A.), y especialmente el Ayuntamiento de Alicante como órgano urbanístico promotor y la Generalitat Valenciana como órgano urbanístico sustantivo, se viene impulsando la tramitación del Plan Especial del sector OI/2 de Alicante, con amparo en el convenio interadministrativo suscrito en mayo de 2003 y modificado en 2019, que sirvió de contexto para coordinar y articular la ejecución de actuaciones vinculadas con la llegada de las infraestructuras de alta velocidad a la ciudad de Alicante.

La ordenación del sector OI/2 ha sufrido diferentes avatares administrativos. Inicialmente esta labor fue asumida en el proceso de Revisión del Plan General de Alicante, en cuyo seno se plantearon los primeros esbozos de ordenación estructural y pormenorizada.

No obstante, este proceso de revisión fue archivado finalmente, lo que ocasionó su impulso a través de un Plan Especial, figura específicamente recogida en el planeamiento urbanístico municipal, así como en la legislación urbanística valenciana (dado el carácter singular del plan, fuertemente vinculado y, por tanto, tributario, del tratamiento de la infraestructura ferroviaria que lo caracteriza).

Durante los últimos años se han sucedido varias versiones de Plan Especial, que fueron objeto de exposición y participación pública, generándose con ello un posicionamiento social e institucional de cierta intensidad, que al tiempo que apuesta por la integración de la infraestructura ferroviaria en la ciudad y su consolidación como nodo de alta velocidad, demanda la liberación del espacio sobrante ferroviario y su mutación como espacio público destinado al esparcimiento ciudadano, llamado a convertirse en un pulmón verde urbano, que vertebrará los barrios del oeste de la ciudad con el centro urbano.

En este período anterior, también se han generado numerosos informes sectoriales que han venido concretando la posición de las diferentes administraciones con intereses concurrentes en dicho espacio, y que permiten concretar cuestiones tan relevantes como: (a) las necesidades principales y complementarias ferroviarias; (b) el trazado y función de la vía pecuaria; (c) las necesidades y la localización de suelo educativo; (d) el impacto paisajístico.

Además de estos informes, destaca la aprobación, en 2014, de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), modificada posteriormente en 2019 y refundida en 2021 mediante el DL 1/2021, por el que se aprueba su Texto Refundido (TRLOTUP). Este nuevo cuerpo normativo consolida la separación que ya veníamos observando en textos anteriores entre ordenación estructural y pormenorizada, hasta el punto de que propone trámites diferentes para su aprobación, de forma que con ello se pretende facilitar la labor de cada órgano competente, pues mientras la ordenación estructural es competencia autonómica, la pormenorizada es competencia municipal.

Por estas razones (informes sectoriales y proceso de participación pública dinámico, además del nuevo contexto legal urbanístico con el TRLOTUP), parece conveniente reorientar la tramitación que se ha llevado a cabo hasta ahora con el Plan Especial, separando también los documentos en función de su alcance respecto a la ordenación estructural y pormenorizada.

Así, el presente documento constituirá la **Ordenación Estructural** del Plan Especial del ámbito seleccionado de la OI/2, cuya competencia para aprobación definitiva es autonómica, y su contenido se ceñirá a concretar aquellos aspectos pertenecientes a la ordenación estructural (artículo 21 del TRLOTUP), a saber:

- a) Objetivos e indicadores de sostenibilidad y de capacidad territorial y directrices estratégicas del desarrollo previsto, con perspectiva de género.
- b) Delimitación y caracterización de la infraestructura verde.
- c) Red primaria.
- d) Delimitación de las zonas de ordenación estructural para todo el territorio municipal.
- e) Delimitación de los perímetros de afección y protección, exigidos por la legislación sectorial.
- f) Clasificación del suelo.
- g) Ordenación del suelo no urbanizable, que incluye la zonificación y la normativa reguladora propia de los distintos usos y aprovechamientos admisibles excepcionalmente en esta clase de suelo.
- h) Delimitación de ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado.
- i) Condiciones de desarrollo de cada uno de los sectores de planeamiento urbanístico.
- j) Criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.
- k) Política pública de suelo y vivienda.

Es relevante destacar que la Ordenación Estructural planteada que ahora se presenta mantiene todos aquellos aspectos relativos a la ordenación estructural que ya contenía el Plan Especial del sector OI/2 de Alicante tramitado hasta la fecha, sometido a evaluación ambiental y aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Alicante en fecha 9 de marzo de 2015. No supone, por lo tanto, ninguna modificación sobre la ordenación estructural definida en las versiones anteriores de este Plan Especial.

En paralelo, se tramitará la **Ordenación Pormenorizada** del Plan Especial de la OI/2, cuya competencia de tramitación es estrictamente municipal, y cuyo contenido reflejará las determinaciones de ordenación pormenorizada previstas en el artículo 35 del TRLOTUP, a saber:

- a) La definición y caracterización de la infraestructura verde urbana que no esté establecida como ordenación estructural, garantizando su conectividad a través de las zonas verdes, espacios libres e itinerarios peatonales que la integran.
- b) La red secundaria de dotaciones públicas.
- c) La delimitación de las subzonas, con sus correspondientes ordenanzas particulares de edificación, que incluirán sus dimensiones, forma y volumen.
- d) La regulación detallada de los usos del suelo de cada subzona, en desarrollo de las zonas de ordenación estructural y del índice de edificabilidad neta aplicable a cada parcela de suelo urbano y a cada sector del suelo urbanizable.
- e) La delimitación del trazado de las vías pecuarias en el transcurso por suelo urbano o urbanizable, de acuerdo con la normativa sectorial aplicable.
- f) La delimitación de las áreas de reparto y la fijación del aprovechamiento tipo de acuerdo con los criterios y condiciones establecidos en la ordenación estructural.
- g) La fijación de alineaciones y rasantes.
- h) El establecimiento de los parámetros reguladores de la parcelación.
- i) La delimitación de unidades de ejecución, continuas o discontinuas. En el suelo urbano identificará los ámbitos sujetos a actuaciones aisladas en las que el nuevo plan mantiene el aprovechamiento atribuido por el planeamiento anterior y aquellas otras que se someten al régimen de las actuaciones de dotación a las que el planeamiento les hubiera atribuido un incremento de aprovechamiento sobre el anteriormente establecido, junto a las afectadas al uso dotacional público derivadas de dicho incremento.
- j) La delimitación de ámbitos de actuación sobre el medio urbano a que se refiere el artículo 76 de este texto refundido y la legislación del Estado en materia de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
- k) En los núcleos urbanos tradicionales de municipios con población inferior a 2.000 habitantes, sin crecimiento o con crecimiento escaso, la delimitación de pequeñas zonas con la amplitud necesaria para acoger las demandas de la población residente, prolongando la morfología tradicional de calles y edificación, y con exigencias más sencillas de urbanización derivadas de su densidad moderada, su entorno agrario y la

escasa motorización. Estos ámbitos se desarrollarán como actuaciones aisladas según el artículo 73.3.b de este texto refundido.

En cualquier caso, como se ha señalado anteriormente, no se trata de reiniciar de nuevo el trámite del Plan Especial llevado hasta ahora, sino de reorientarlo y limitarlo al establecimiento de las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural, de manera que todas las actuaciones administrativas desarrolladas hasta ahora se integran en este expediente como antecedentes y condicionantes, adaptando su contenido al nuevo contexto legal urbanístico (TRLOTUP) de manera voluntaria, con el fin de armonizar y actualizar su alcance.

Esta circunstancia permite que se pueda mantener la tramitación del Plan Especial, a efectos ambientales, como simplificada (artículo 61 TRLOTUP), teniendo en cuenta que ya en 2013 el órgano ambiental, a consultas del órgano promotor, y en relación con la entonces vigente Ley 9/2006, de Evaluación Ambiental Estratégica, acordó que la ordenación de este sector OI/2 no afectaba significativamente al medio ambiente, y no exigió la formulación de (entonces) Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La Ordenación Pormenorizada del Plan Especial sí será objeto de nueva tramitación administrativa, y a tal efecto, contemplará su propia fase de evaluación ambiental estratégica, de conformidad con el artículo 50 del TRLOTUP, siendo el Ayuntamiento el órgano competente a efectos ambiental y sustantivo (artículos 44 y 49 TRLOTUP).

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

Como señalamos anteriormente, 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 estableció 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 contemplan 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.

Posteriormente el 1 de octubre de 2019 se acordó la modificación del Convenio mediante la firma de la Adenda Modificativa del Convenio de 7 de mayo de 2003 para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante.

El objeto de la Adenda viene definido en su cláusula primera:

- (i) Plasmar el compromiso de los socios de la sociedad AVANT para dar continuidad a la actividad social mediante el desarrollo de un plan financiero con aportaciones, mediante préstamos participativos u otras fórmulas de aportación que se acuerden, para la ejecución de las actuaciones urbanísticas necesarias para la venta de terrenos titularidad de las E.P.E. ADIF y ADIF-Alta Velocidad.
- (ii) Establecer las nuevas condiciones y términos que deberán regir los compromisos económicos acordados por las partes para la consecución de los objetivos pactados, así como establecer un nuevo calendario de las actuaciones que garanticen el impulso del desarrollo urbanístico en los suelos desafectados del uso ferroviario, mediante el Programa de Actuación 2019-2029, que como anexo se acompaña a la Adenda.

En cuanto a sus actuaciones la Adenda establece las siguientes:

- I. Aprobación definitiva del PE OI/2.
- II. Convocatoria de un concurso internacional de ideas para el diseño del Parque.
- III. Redacción del Proyecto de urbanización.
- IV. Realización del Programa de actuación integrada.
- V. Aprobación definitiva de la reparcelación.
- VI. Ejecución de las obras de urbanización.
- VII. Enajenación de los suelos liberados por los titulares de los terrenos, que podrán encomendar su comercialización a la Sociedad.

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 su Adenda, 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 con las que financiar parte de las actuaciones previstas en el Convenio, especialmente las imputadas a AVANT.

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

En relación con el Plan Especial la Adenda modificativa de Convenio 2003 establece entre otras cuestiones que la aprobación del Plan Especial de ordenación del Sector OI/2 Renfe se realizará de conformidad con lo siguiente:

- (a) El Ayuntamiento de Alicante y la Generalitat Valenciana aprobarán, *el primero provisional y la segunda definitivamente*, y a la mayor brevedad posible, un Plan Especial para la ordenación del Sector OI/2 Renfe.
- (b) Para el desarrollo y ejecución de desarrollo inmediato el Ayuntamiento de Alicante acordará, de conformidad con la legislación urbanística valenciana, la fórmula más idónea para la ejecución del planeamiento que finalmente se apruebe, analizando la posibilidad de su gestión directa a través de la Sociedad. En este caso el Ayuntamiento encargará a la misma la realización de los trabajos técnicos previos necesarios para la adopción del acuerdo municipal por el que se acuerde la gestión directa.
- (c) La Sociedad realizará las contrataciones de servicios que se requieran en orden a elaborar el Proyecto de Urbanización y el Proyecto de Reparcelación y, en su caso, (esto es, en su condición de agente Urbanizador en régimen de excepción licitatoria) la Alternativa Técnica del Programa de Actuación Integrada y la proposición jurídico-económica. Para llevar a cabo estas contrataciones el Consejo de Administración de AVANT deberá aprobar el expediente de contratación, autorizar el gasto y aprobar los pliegos de Condiciones Particulares y de Prescripciones Técnicas y proceder a la licitación y adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa.
- (d) Siendo la Sociedad agente urbanizador, las obras de urbanización que ejecute serán retribuidas conforme a lo establecido en el Adenda.
- (e) Con carácter previo a la redacción del proyecto de urbanización, la Sociedad AVANT, convocará un concurso Internacional para el diseño del Parque urbano previsto en el Sector y redacción del Proyecto de Urbanización, de conformidad con las bases que redactará y aprobará el Ayuntamiento de Alicante, previo acuerdo con el resto de socios.
- (f) El Ayuntamiento de Alicante, a través de la Sociedad ejecutará las obras de urbanización, y en la medida que las ejecución de la urbanización redunde en beneficio del municipio y contribuye a la consecución de los objetivos establecidos por la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Alicante cederá a ADIF y a ADIF - Alta Velocidad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico que le pudiera corresponder conforme a la legislación vigente, a fin de costear la inversión y la generación de plusvalías.
- (g) La financiación de las cargas de urbanización necesarias para el desarrollo de la actuación urbanística prevista en el Plan Especial citado, correrá a cargo de la Generalitat Valenciana y del Ayuntamiento de Alicante en un 25% a cada uno de ellos, de ADIF en un 10% y de ADIF - Alta Velocidad en un 40%, mediante la suscripción de uno o varios préstamos participativos u otras fórmulas de aportación económicas periódicas que serán devueltas en la medida en la que se obtengan beneficios o plusvalías por venta de suelos, todo ello sin perjuicio de las responsabilidades que le

corresponden a la propiedad del suelo afectado según lo previsto en la legislación urbanística de la Comunidad Valenciana.

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 con la ordenación del ámbito. El presente Plan, impulsado 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.

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

El Plan Especial de este ámbito tiene una vinculación funcional más que relevante con la ejecución de las obras del acceso ferroviario materializadas hasta la actualidad.

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 ejecutadas actualmente en una gran proporción, quedando solo por realizarse la última fase de soterramiento y la futura Estación intermodal.

Asimismo, 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.



Ilustración 1.- Vista parcial del soterramiento



Ilustración 2.- Estación Provisional

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 Villafranca 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.



Ilustración 3.- Plano de la Ciudad, Castillo y Puerto de Alicante. 1722

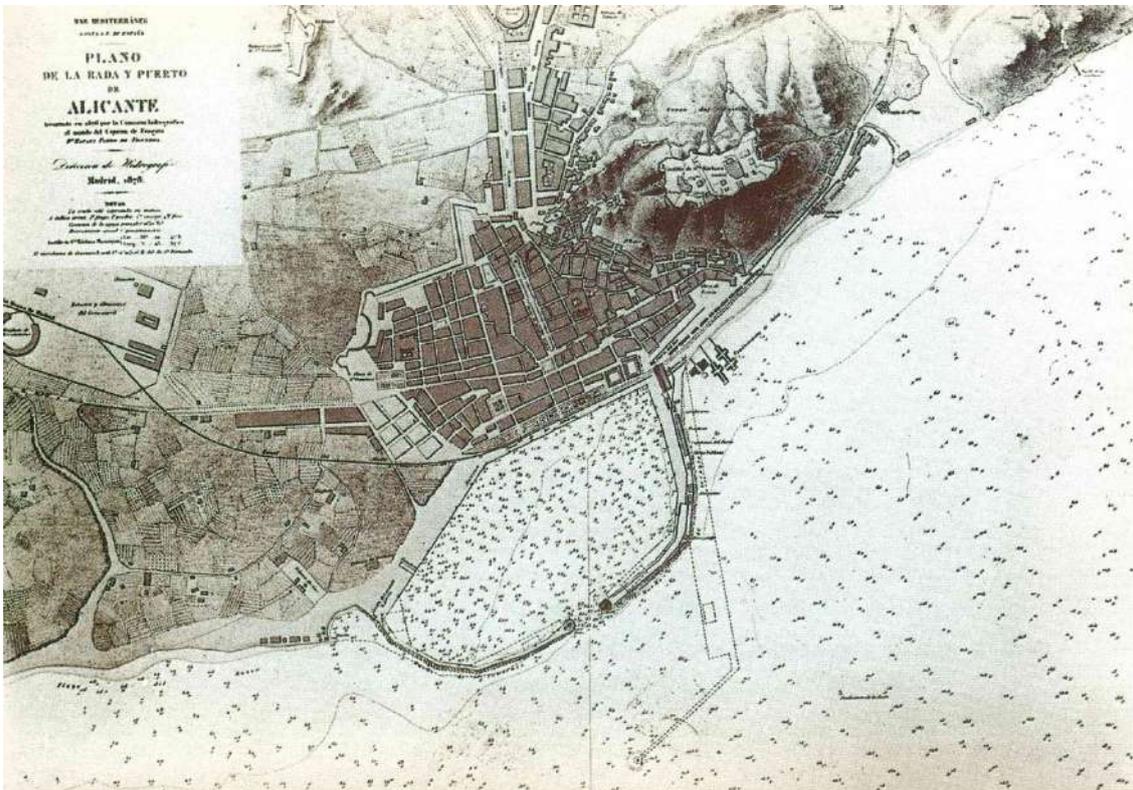


Ilustración 4.- Plano con la ubicación de la estación y el primer ramal del Puerto, 1886

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 Montañeta 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.

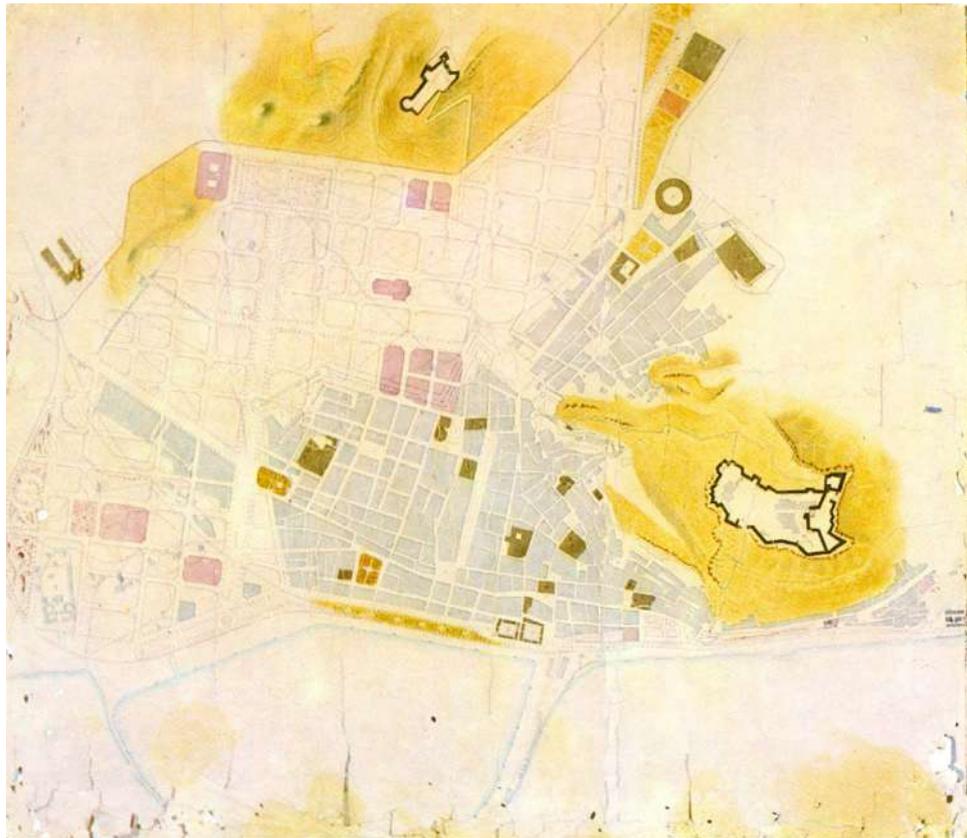


Ilustración 5.- Plano de Anteproyecto de Ensanche de Alicante. José Guardiola Picó, 1873



Ilustración 6.- Plano de Alicante, principios siglo XX

Durante la guerra civil Alicante 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.



Ilustración 7.- Vuelo de Alicante, Ejército Americano, 1956



Ilustración 8.- Vuelo de Alicante, 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.



Ilustración 9.- Vistas Puente Rojo



Ilustración 10.- Fotografía aérea 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 de 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 cuenta con informe favorable de la Consellería de fecha 3 de febrero de 2015., y sus determinaciones estructurales quedan incorporadas en las Normas Urbanísticas del presente documento y en la Ficha de Gestión.

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

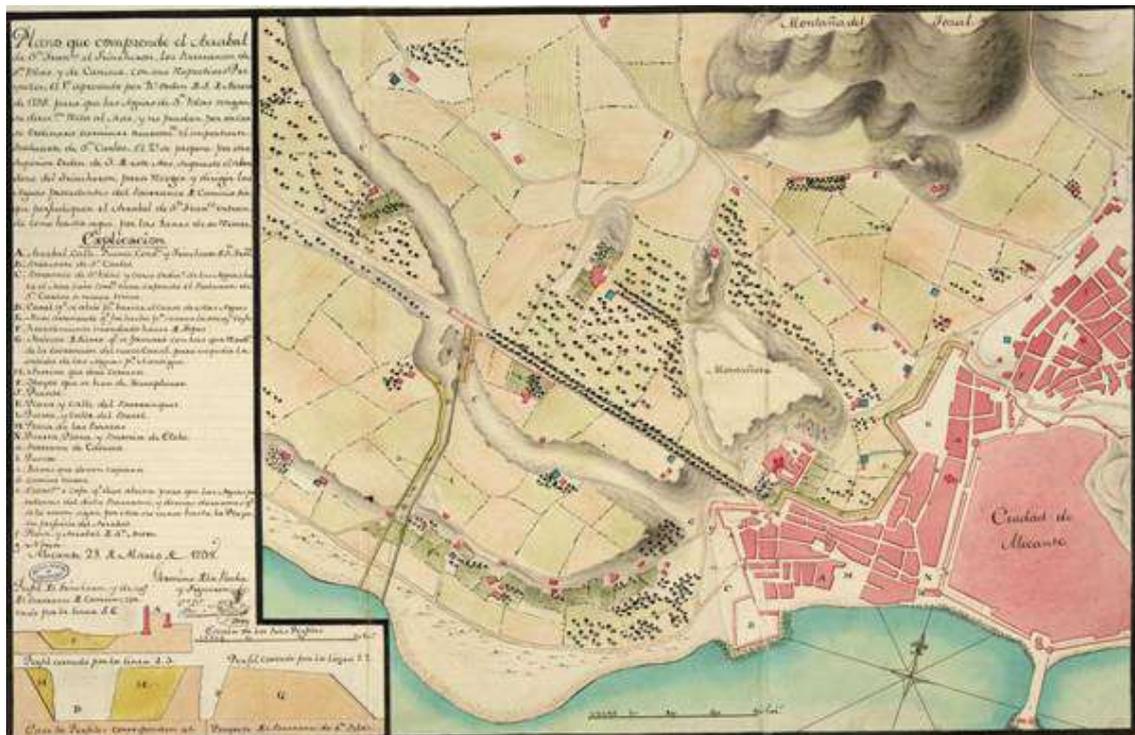


Ilustración 11.- Proyecto de desvío del cauce del barranco de San Blas, 1772

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 legal de 20,89 m. La ordenación pormenorizada procurará su integración en el ámbito, respetando su integridad superficial.

3.5.- Régimen de recursos hídricos.

De conformidad con lo previsto en 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. Consta informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar en materia de disponibilidad de recursos hídricos.

3.6.- Paisaje e Infraestructura Verde.

El paisaje ha pasado a ser considerado como un recurso ambiental relevante, 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 en fases anteriores de la tramitación de este Plan Especial se elaboró el correspondiente Estudio de Integración Paisajística cuyo objetivo fue analizar su incidencia sobre el paisaje del territorio.

El ámbito del Plan Especial se ubica 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.

Acompaña al presente documento un Estudio de Integración Paisajística en relación con la ordenación estructural que ahora se establece, habiendo incorporado en la normativa las consideraciones en la materia fijadas por la Consellería a través de los diferentes emitidos en el procedimiento.

El Estudio de Integración Paisajística elaborado identifica las diferentes Unidades de Paisaje en el territorio respecto a la actuación, sobre el que se marcan los umbrales de nitidez a 500, 1.500 y 3.500 m de distancia desde la misma.

Asimismo identifica los principales recursos paisajísticos a tener en consideración durante el proceso de ordenación y transformación de este ámbito, que 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.



Ilustración 12.- Localización recursos paisajísticos (vistas hacia el 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)

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 ha supuesto 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 proponen 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. 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.

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 define, gráfica y funcionalmente, la Infraestructura Verde del ámbito a nivel estructural, que servirá de soporte para su ordenación y establece 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, el Plan Especial de este sector debe 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 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.

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

En el caso que nos ocupa, la población potencial estimada es de 3.582 habitantes (171.955 m² residencial / 120 x 2,5). 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 esta el período del año 2024.

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)	previsión población ciudad de alicante			previsión población sector OI/2				
	media de crecimiento anual (ETCV)	período	población de partida	tasa crecimiento	población potencial	población prev.	secuencia	% sobre incremento población anual Alicante
1,15%		337.304				3.582,40	10% anual	
	2.022		1,15%	337.304				
	2.023		1,15%	341.183				
	2.024		1,15%	345.107				
	2.025		1,15%	349.075				
	2.026		1,15%	353.090				
	2.027		1,15%	357.150		358		8,82%
	2.028		1,15%	361.257		358		8,72%
	2.029		1,15%	365.412		358		8,62%
	2.030		1,15%	369.614		358		8,52%
	2.031		1,15%	373.865		358		8,43%
	2.032		1,15%	378.164		358		8,33%
	2.033		1,15%	382.513		358		8,24%
	2.034		1,15%	386.912		358		8,14%
	2.035		1,15%	391.361		358		8,05%
	2.036		1,15%	395.862		358		7,96%
	2.037		1,15%	400.415				

La población del sector oscilará entre el 8 y 9% del incremento estimado para cada año a partir de 2027, 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 las 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 establece en la Ficha de Gestión las determinaciones que ha de cumplir la ordenación pormenorizada y su ejecución, incluido el desarrollo y concreción del equipamiento ferroviario de red primaria. Todo ello con el objeto de 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. El Plan Especial de ordenación pormenorizada deberá incluir nuevo Estudio Acústico que concrete la compatibilidad de la ordenación con estas afecciones.

A los efectos del presente documento, se toma como referencia el Mapa Acústico que forma parte del Plan Acústico Municipal de Alicante (PAM), teniendo en cuenta que el soterramiento parcial de las vías del ferrocarril ha supuesto 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 y Vía Parque).

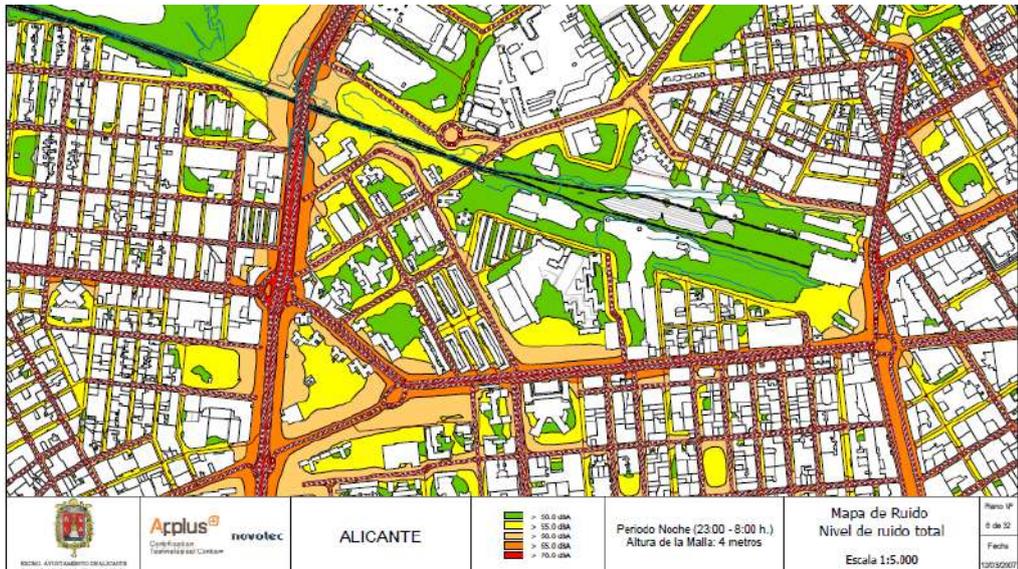
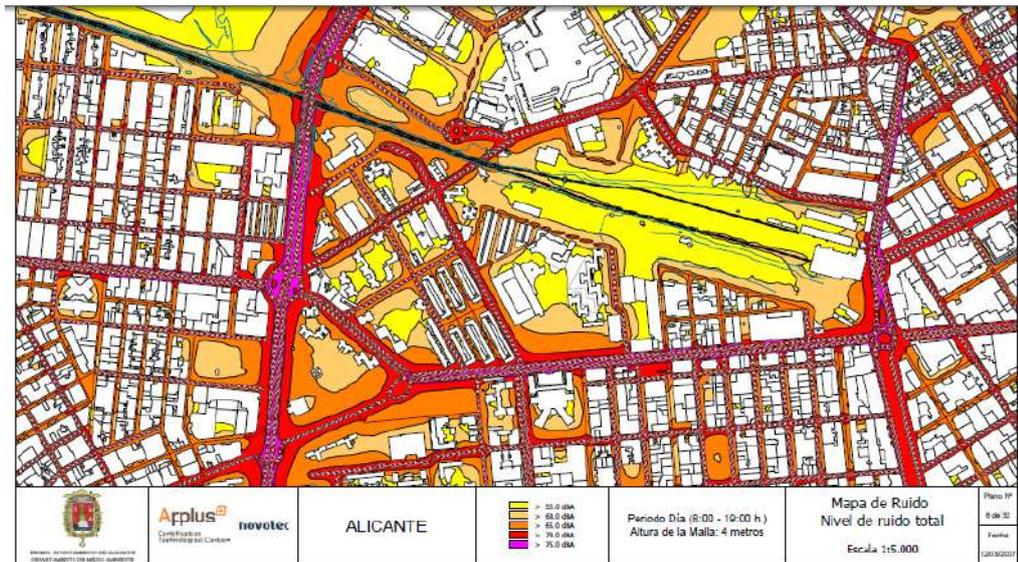


Ilustración 13.- Mapa de ruido Plan Acústico Municipal de Alicante

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 con 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 tendrá 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:

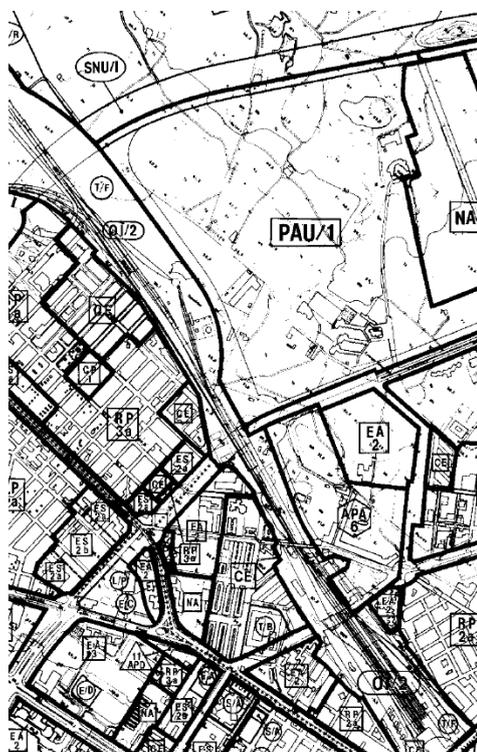
emisiones CO2 por habitante (TCO2/persona/año)		5
población sector RENFE		3.582,40
emisiones CO2 por habitante (TCO2/persona/año) sector RENFE		17.911,98
secuencia de emisiones		
	2027	1.791,20
	2028	3.582,40
	2029	5.373,59
	2030	7.164,79
	2031	8.955,99
	2032	10.747,19
	2033	12.538,39
	2034	14.329,58
	2035	16.120,78
	2036	17.911,98

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

El ámbito de actuación queda formado por la OI/2 del plan general y parte de los sectores PAU/1 y APA/6. Se trata de terrenos actualmente en situación de suelo urbanizado, y por tanto 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 y APA/6, ya urbanizados), 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.

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 del antiguo sector APA/6. 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 del sector APA/6 son pequeños espacios cuya disposición es necesaria para dotar de coherencia a la ordenación del sector, facilitando así su integración con estos barrios. Lo mismo sucede con la inclusión de parte de la Avenida de Salamanca y la Plaza de La Estrella, de modo que su inclusión en el sector facilita un tratamiento

urbanístico integrador de la ordenación del sector con la trama urbana circundante, que facilitará su reurbanización.

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 fundamentalmente 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 en las directrices normativas 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."

En cuanto a las previsiones de crecimiento de suelo residencial y de actividades económicas, la ETCV establece una formulación que orienta la creación de nuevo suelo artificial para estos usos en proporción a la demanda poblacional y de generación de empleo, usando a tal efecto una serie de criterios complementarios como la posición en el Sistema Nodal de Referencia, el porcentaje de suelo artificial en cada municipio en concreto y ciertos coeficientes de flexibilidad.

En el caso de Alicante, las previsiones de crecimiento de suelo residencial y de actividades económicas, atendiendo a estos criterios, sería la siguiente, según información de la propia Consellería competente en ordenación del territorio (que lógicamente debe actualizarse con el mejor detalle a escala municipal).

Crecimiento máximo de suelo residencial y para actividades económicas según las Directrices 80 a 86 y 95 a 101 de la ETCV

Alicante	
Área funcional (AF)	Alicante - Elx
Comarca	L'Alacanti
Área Urbana Integrada (AUI)	Alicante - Elx
Sistema Nodal de Referencia (SNR)	Sí Tipo nodo: Centro de área urbana integrada
Ámbito territorial	Plana Litoral/Cota 100 Tipo A
Población (P)	334.418 habitantes
Población empleada (Emp) sector industrial y terciario	184.540 empleos

Municipio	
Superficie término municipal (S _T)	175.935.425 m ²
Superficie sellada SIOSE 2010 (S _S)	58.505.666 m ²
% S _S / S _T	33,25 %
Suelo computable residencial	25.964.032 m ²
Suelo computable actividades económicas	10.185.914 m ²

SUELO RESIDENCIAL		
TCD 2011-2030	1,15 % anual	25,69 %
Población estimada 2030		420.346 habitantes
FCTM	$-0,1914 \times \ln(P)+3,007$	0,57
FCVT		1
IMOS	TCD x FCTM x FCVT	14,71 %
Flexibilidad	No aplicable	
Crecimiento máximo suelo residencial		3.819.309 m²

SUELO ACTIVIDADES ECONÓMICAS		
TCE 2011-2030	1,45 % anual	33,36 %
Población empleada estimada 2030		246.111 empleos
FCEA	$-0,2957 \times \ln(\text{Emp})+3,9719$	0,39
FCVT		1
IMOSE	TCE x FCEA x FCVT	12,89 %
Flexibilidad	No aplicable	
Crecimiento máximo suelo actividades económicas		1.312.964 m²

Ilustración 14.- Orientación crecimiento suelo residencial y actividades económicas en Alicante según ETCV

Alicante presente un margen de creación de nuevo suelo residencial cercano a los cuatro millones de metros cuadrados, mientras que la actuación que nos ocupa no llega a superar el medio millón. Sin perjuicio de ello, tenemos que incidir en una doble cuestión:

- a) Por un lado, la mayoría del suelo del sector OI/2 ya tiene la consideración de suelo artificial y sellado, por lo que estamos **más ante una actuación de reciclaje urbano (renovación y regeneración urbana) que ante un nuevo desarrollo que genere ex novo suelo artificial.**
- b) Por otro lado, estamos ante una actuación de regeneración urbana en lo que puede considerarse como un **ámbito estratégico del territorio**, y en este caso, **la ETCV dispensa a este tipo de actuaciones de ser computadas a los efectos de los citados criterios de crecimiento.**

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, ha tomado en consideración:

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 estas 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).

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 2011), 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 y la construcción de una nueva estación asociada a dicha línea.

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

Con anterioridad al presente documento de Plan Especial (adaptado a la aprobación provisional municipal), 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 vertebrase 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.

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 estas:

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 le 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 POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. PCM. 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. Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. 5. Proteger estación y tinglados existentes. 6. Reducir la sección de los ejes viarios de penetración.

	<p>7. Ubicar la estación intermodal junto a la Vía Parque. 8. Reformular el convenio Avant. 9. Convocar un concurso para definir la ordenación.</p>
<p>COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE. CTAA. 27/02/2013</p>	<p>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>
<p>PLATAFORMA RENFE. AA.VV. CIUDAD DE ASÍS, LA FLORIDA, ALIPARK, PRINCESA MERCEDES, SAN BLÁS Y JUAN PABLO II-PAU 1 25/12/2012</p>	<p>PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. 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> <p>APORTA ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DEL DERRIBO DEL PUENTE ROJO.</p>
<p>WEB DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.</p>	<p>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. 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>

MINISTERIO DE FOMENTO. 01/03/2013	PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN 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.
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. ADIF. 22/03/2013	PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN 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.

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.

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.

Tras el acuerdo municipal, el documento de Plan Especial se adaptó y fue sometido a exposición 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 tradujeron en el plano formal en la presentación de diversos escritos de alegaciones y sugerencias.

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, por parte de AVANT se formuló una propuesta de *Informe de contestación de alegaciones*, 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 pueden resumir de la siguiente manera:

- a) Incremento del suelo dotacional público en la zona de Benalúa y Alipark.
- b) Incorporación en la normativa urbanística del 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.
- c) Integrar el trazado de la línea 1 del Tranvía en superficie, así como la estación actualmente en fase de redacción de proyecto.
- e) Adopción de medidas de diseño del tráfico compatibles con altos estándares de movilidad sostenible.
- f) Integración del trazado de la vía pecuaria.
- g) El proyecto de urbanización que se redacte para el parque urbano y el resto de zonas verdes podrá ser 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
- h) Disposición de las parcelas edificables con frente al PAU/1 cumpliendo criterios de mantenimiento de las visuales desde el parque público y calles perpendiculares.
- i) 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.
- j) 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*).
- k) Incorporación de medidas de integración paisajística.
- l) 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.
- m) Introducción de 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.

4.7.- Acuerdo municipal de aprobación provisional y remisión a la Conselleria para su aprobación definitiva

Por la sociedad AVANT se presentó el 23 de enero de 2.015 el Plan Especial y estudios complementarios rectificadas como consecuencia del anterior acuerdo, que en definitiva responden a los criterios impuestos por las Administraciones sectoriales y a las alegaciones estimadas. Las rectificaciones introducidas en los documentos respecto a la versión de estos que fue objeto de la última exposición pública, pueden resumirse en las siguientes:

- 1.- Introducción en la parte normativa de criterios para tener en cuenta en la redacción del proyecto o proyectos de urbanización que se redacten para ejecutar la ordenación, consistentes en la resolución de problemas de tráfico peatonal y rodado, mejora de las condiciones de movilidad sostenible, plantación de vegetación de bajo consumo de agua e implantación de huertos urbanos, previsión de itinerarios peatonales y ciclistas y diseño participativo mediante convocatoria de concurso público con criterios de sostenibilidad, eficiencia y funcionalidad.
- 2.- Rectificación de las normas relativas a la gestión del Plan, adecuándolas más fielmente a la normativa aplicable y a las circunstancias del caso concreto.
- 3.- Variación de la ordenación de los frentes edificables para lograr una mayor permeabilidad de las zonas ya habitadas con el parque urbano.
- 4.- Incremento de los espacios dotacionales en Benalúa y Alipark, generando una nueva área de juegos (SAL) y variando la calificación de la zona de uso administrativo a uso dotacional múltiple (DM).
- 5.- Variación de la redacción de la norma que regula la gran manzana destinada a sistema general ferroviario (PSF), de manera que se especifiquen los usos y edificabilidades que puedan construirse hasta la ejecución del soterramiento completo.
- 6.- Variación del trazado de la Vía Pecuaria.
- 7.- Minimización de las afecciones a infraestructuras ferroviarias existentes, cuyo traslado y reposición resultaría muy costoso.

El 27 de febrero de 2.015, los servicios técnicos y jurídicos de la concejalía de Urbanismo emitieron informe entendiendo que dichas modificaciones no podían considerarse sustanciales ya que no alteran el modelo de ordenación, que es la premisa que establece la doctrina jurisprudencial para la consideración de una modificación de planeamiento como sustancial.

En el referido informe se concluyó que la documentación presentada por AVANT recogía los criterios aprobados por el Pleno Municipal el 22 de diciembre de 2014. El 3 de marzo de 2015 la sociedad AVANT presenta nueva documentación que recoge determinadas modificaciones atendiendo a un informe emitido por ADIF, como miembro de la sociedad, el 27 de febrero de 2015. Tales modificaciones inciden en aspectos relativos a las competencias y bienes afectados por la actuación de dicha empresa estatal. Los servicios técnicos y jurídicos de la Concejalía de Urbanismo emitieron nuevo informe a esta última documentación, expresando que el contenido de la misma no altera la valoración del documento plasmada en el informe de 27 de febrero de 2015, pues consisten en precisiones de detalle básicamente sobre afecciones a instalaciones existentes y también sobre errores materiales detectados en el documento informado por ADIF.

Siendo la competencia para la aprobación provisional del Plan Especial del Pleno de la Corporación, el 9 de marzo de 2015 por mayoría absoluta del número legal de miembros que la integraban, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 96 de la Ley Urbanística Valenciana (aplicable por razón del tiempo en que se inició el expediente) y 123.2 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su versión vigente a la fecha del acuerdo, se acordó

“Primero: Aprobar provisionalmente el Plan Especial de la Operación Integrada nº 2 (OI/2), con las variaciones introducidas tras el periodo de exposición pública del mismo.

Segundo: Aprobar los estudios anejos al Plan: de Integración Paisajística, Acústico, de Movilidad y de Inundabilidad, en aquello a que alcanzan las competencias municipales, remitiéndolos junto con aquél a la Consellería competente para su aprobación definitiva.”

4.8.- Informes emitidos por distintos organismos tras la aprobación provisional municipal.

Tras la aprobación provisional se han emitido diferentes informes , cuyas determinaciones han quedado incorporadas al presente documento en relación con la ordenación estructural que nos ocupa:

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 obtenida¹ 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.

¹ 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.

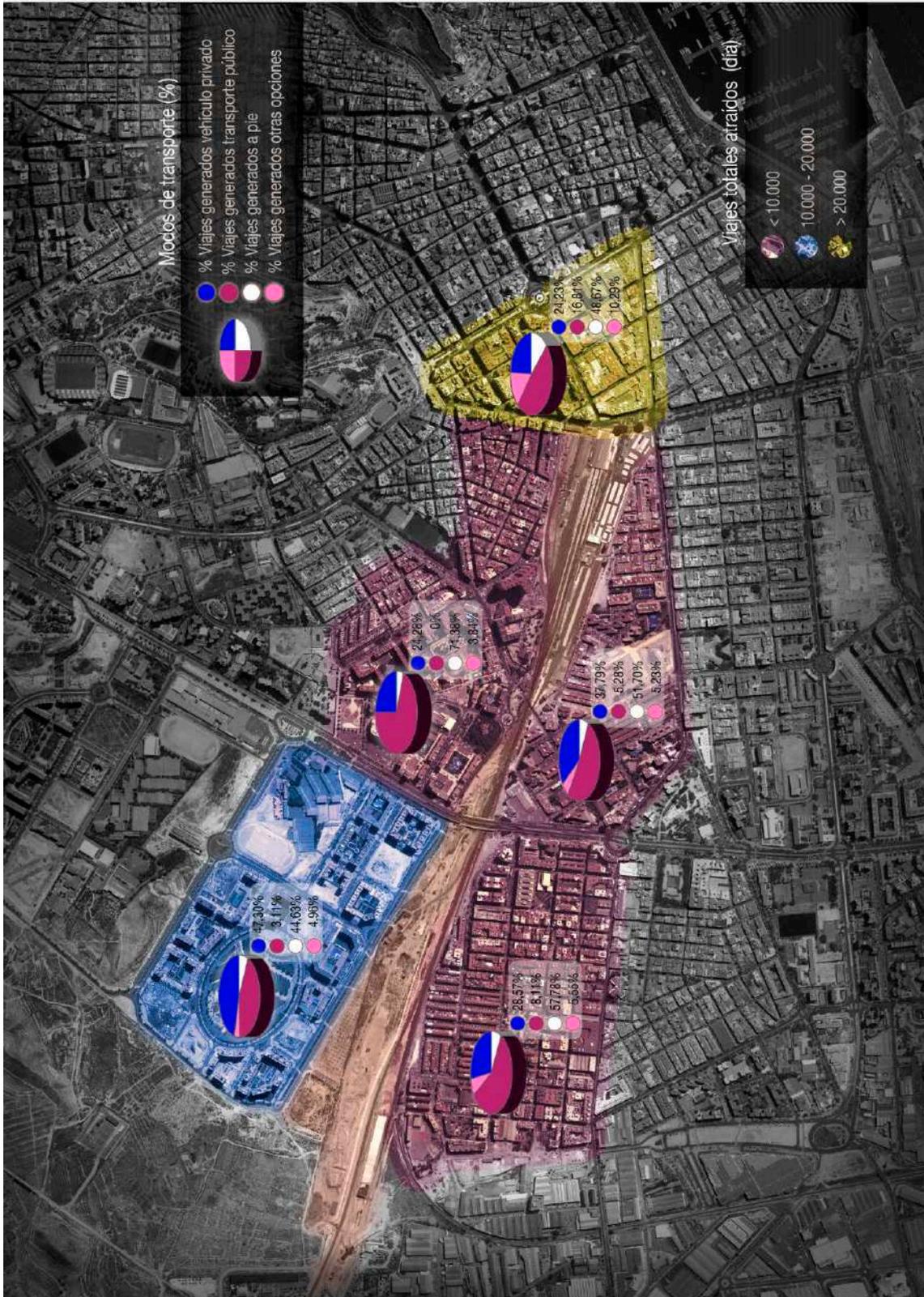




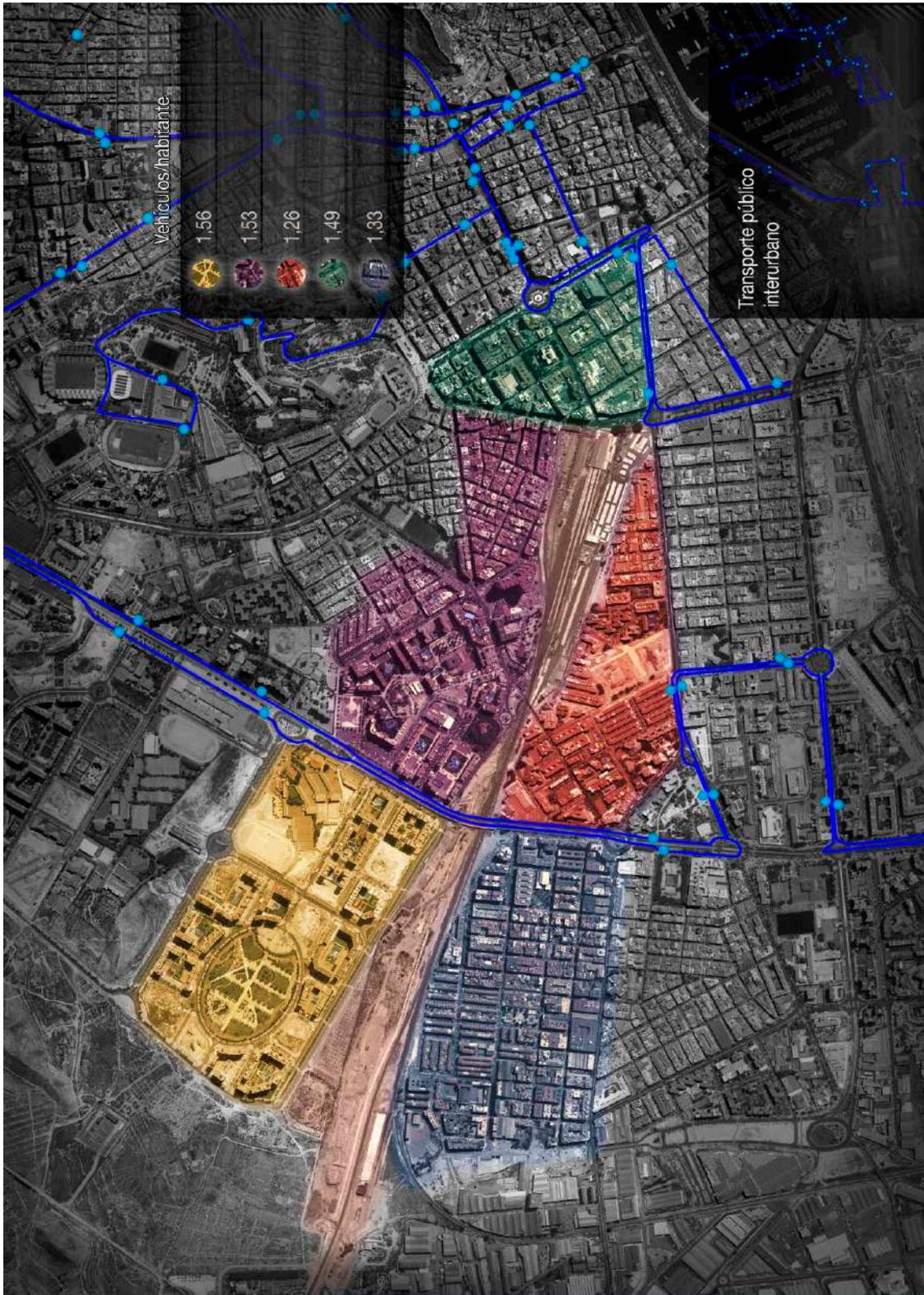




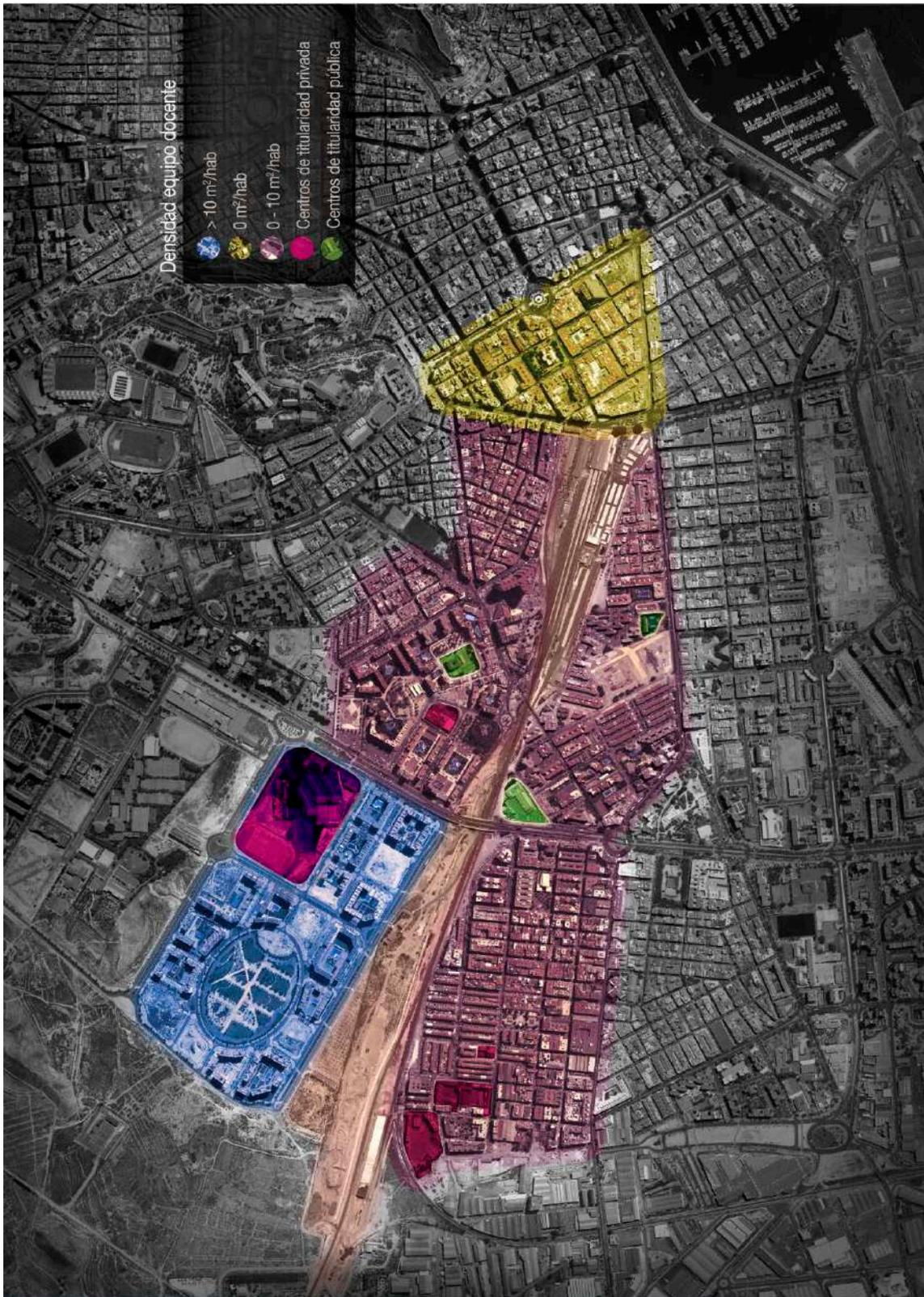


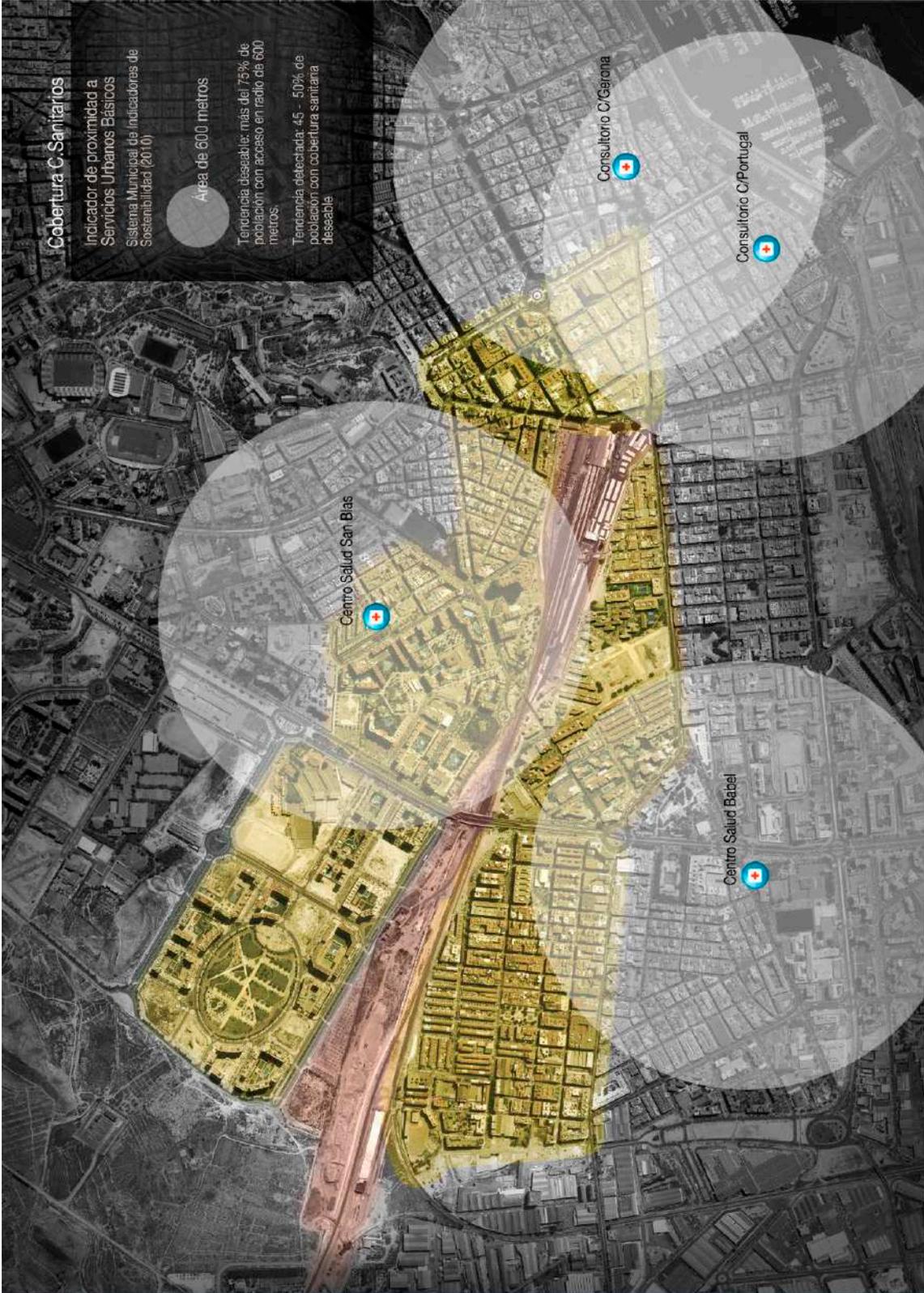














5.2.- Perfil de cada área.

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 estimada 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.

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 estimada 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 estimada 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 Maissonave.

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 estimada 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 ya está ejecutada.
- 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 Maissonave en la parte este del área, y en el entorno del Palacio de Justicia en su parte oeste.

Área 5: Ciudad de Asís-La Florida.

- Presenta una densidad de habitantes relativamente alta, de 311 hab/m², con una población estimada 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.- SÍNTESIS: CONDICIONANTES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL 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 Equipamiento 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, los cuales se recogen en el Catálogo del presente documento.

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 deberá integrar en el espacio público.

La ordenación pormenorizada estudiará la posible preservación e integración de los siguientes elementos, de conformidad con lo dispuesto en el informe de la consellería competente en materia de patrimonio cultural:

- 1) Edificio de Correos.
- 2) Edificio adosado a la terminal.
- 3) Edificios situado en la parte sur de la estación.
- 4) Puente de hierro (Puente Rojo).
- 5) Edificio de servicios situado en la franja sur de las vías ferroviarias y situado en la salida hacia poniente.



Imagen actual de la fachada de la Estación



Imagen del Centro de Transformación

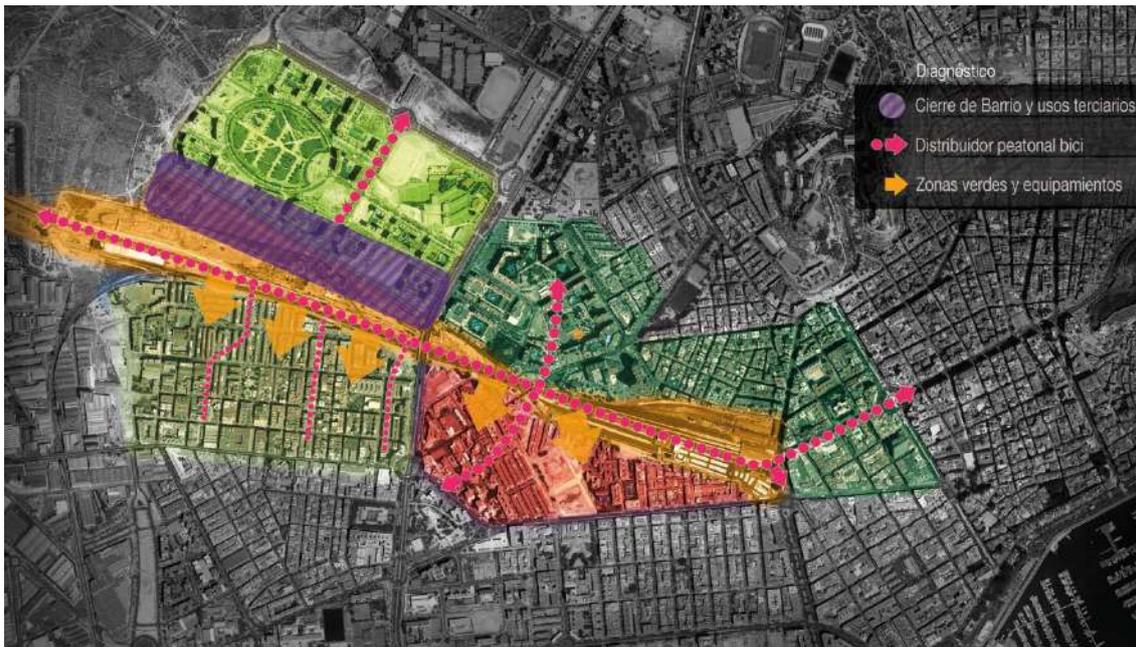
6.3.- La conexión con los barrios colindante en términos de coherencia urbana y equidad dotacional.

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 áreas 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 y Rehabilitación Urbana, el TRLOTUP y la propia Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, atendiendo a las condiciones y limitaciones físicas e institucionales expuestas anteriormente.

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.

6.5.- Sostenibilidad económica.

Además de lo expuesto, los planes urbanísticos deben justificar la viabilidad económica de la actuación proyectada, así como la sostenibilidad de su impacto sobre las Haciendas Públicas.

En este sentido, al Plan Especial le acompaña una Memoria de Sostenibilidad Económica, que 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.

II.- 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 estructural 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. 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.

Seguidamente se expone sintéticamente cómo la ordenación estructural 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 ejecutado por el Ministerio de Fomento.

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

En cuanto a la integración en su entorno, se aprovecha la liberación de los terrenos ferroviarios para generar una importante superficie de suelo dotacional perteneciente a la red primaria. Se ha establecido como criterio de ordenación que el suelo dotacional público de este sector supere holgadamente los estándares mínimos exigibles por la legislación vigente, con la finalidad de corregir los desequilibrios existentes en los barrios colindantes, especialmente en la zona de La Florida, Ciudad de Asís y Benalúa.

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 Especial tratará de paliar, en la medida de lo posible, esta cuestión.

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 estructural.

La ordenación estructural propuesta en el presente documento responde a un modelo básico de actuación de regeneración y reciclaje urbano, con la particularidad de que la infraestructura ferroviaria, que hoy ocupa gran parte 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 estructural 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.

2.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

2.1.- 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 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 el ámbito terrenos dotacionales pertenecientes al sector PAU/1, con el objeto de tomar como lindero la avenida que cierra dicho barrio, previendo la reordenación de los citados espacios dotacionales en coherencia con las previsiones de este Plan Especial. La superficie del ámbito es de 468.925 m².

2.2.- Clasificación de suelo.

La totalidad del suelo afectado tiene la consideración de suelo urbano. El resto de suelo perteneciente a la antigua delimitación del sector OI/2 en el Plan General vigente, y que se excluyen en este Plan Especial, tienen la consideración que se contempla en el Plano de Clasificación de Suelo.

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) Posibilitar 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.

2.4.- Zonas de ordenación.

El sector OI/2 tal como queda delimitado en el presente documento configura una única zona urbanizada (ZUR) de uso dominante residencial (RE), con los siguientes parámetros y magnitudes:

- 1) Uso dominante: Residencial.
- 2) Usos complementarios: Terciario, Dotacional.
- 3) Usos prohibidos: Industrial.

- 4) Superficie bruta de sector: 468.925 m².
- 5) Superficie computable de sector (excluida vía pecuaria y equipamiento ferroviario primario): 361.112 m².
- 6) Densidad: media densidad (entre 35 y 60 viviendas/Ha).
- 7) Intensidad de edificación residencial: 171.955 m²t, IER 0,4762.
- 8) Intensidad de edificación terciaria: 48.045 m²t, IET 0,133.
- 9) Intensidad de edificación total: 220.000 m²t, IEB 0,0,6092.
- 10) Población estimada: 3.583 habitantes (no superior a 4.000 habitantes).
- 11) Número de viviendas estimado: 1.433

Estos parámetros podrán ser ajustados en el documento de Ordenación Pormenorizada, sin que en ningún caso se supere la edificabilidad máxima expresada en m²t en cada caso, ni la proporción establecida entre edificabilidad residencial y terciaria.

En cuanto a tipologías edificatorias, se prevé la de edificación plurifamiliar.

2.5.- Criterios para delimitación de Área de Reparto y establecimiento del aprovechamiento tipo.

El área de reparto será equivalente a la superficie del ámbito ordenado en este documento, excluyendo las superficies de suelo público preexistentes y asignadas a uso público en el momento de equidistribución, salvo las que constes obtenidas de forma onerosa por la administración.

El aprovechamiento atribuido al área de reparto será el 100% del aprovechamiento objetivo homogeneizado total del sector.

El aprovechamiento tipo del área de reparto será el resultado de dividir el aprovechamiento atribuido por la superficie del área de reparto.

2.6.- Red Primaria de Dotaciones Públicas.

2.6.1.- Parque Público.

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

$$\text{Parque Público de Red Primaria} = 5 \text{ m}^2 \text{ por habitante} = 3.582,40 \times 5 = 17.911 \text{ m}^2.$$

Este Plan Especial propone la siguiente reserva dotacional de Red Primaria de 35.297 m², duplicando las necesidades del sector.



Ilustración 15.- Plano de Red Primaria

Además, el Plan Especial introduce como criterio de ordenación para la Ordenación Pormenorizada la ubicación de la red secundaria de zonas verdes justo en el entorno del parque público, reclamando que el tratamiento del Parque Urbano será homogéneo y coherente con el resto de los espacios libres del sector, ofreciendo una imagen unitaria y ordenada.

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, se propone concentrar la edificación fundamentalmente en dos fachadas, frente al PAU 1 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 organiza una red coherente de itinerarios verdes.

2.6.2.- Equipamiento ferroviario.

El sistema ferroviario constituye otro elemento de la red primaria de equipamientos, y será objeto de desarrollo mediante un proyecto integral respetuoso con las directivas del Plan Especial en el entorno, cumpliendo con las condiciones establecidas a tal efecto en las normas urbanísticas.

2.6.3.- 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.

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

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 33 del TRLOTUP, se contempla que el 30% de la edificabilidad residencial del sector se destina a viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.

2.8.- Contenido económico y sostenibilidad.

Conforme al anexo de Memoria de Sostenibilidad Económica, se justifica la sostenibilidad económica de la actuación.

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

3.1.- 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	1.432,96
ratio habitante/vivienda	2,50
población potencial	3.582,40
consumo unitario litros día/habitante (según estudio AMAEM)	142,40
consumo total litros día	510.133,17
consumo en m ³ día	510,13
consumo en m ³ año	186.198,61
consumo en hm ³ año	0,186

Esta demanda estaría cubierta con la oferta de recursos hídricos de los que dispone el municipio de Alicante.

3.2.- 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.

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

Tal y como analiza el Estudio de Inundabilidad que acompaña al presente Plan Especial, el lugar que ocupa el sector es una cuenca geomorfológica con riesgo de inundación. Por este motivo, este documento incorpora, en sus normas urbanísticas, las medidas de carácter estructural necesarias para evitar los riesgos de inundabilidad que se deducen de este estudio.

3.4.- Medidas de integración 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.

Como pone de relevancia el Estudio de Integración Paisajística, el elemento referencial más importante para la ordenación es el fondo de perspectiva caracterizado por el Skyline que conforma la sierra de Fontcalent que se sitúa al oeste. Esta visual debe servir como elemento estructurador de la infraestructura verde territorial: es la propia Sierra de Fontcalent la que actúa de cierre de la ordenación, vinculando el sector a su territorio natural y configurándose en el elemento paisajístico más importante.

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.

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 Av. Salamanca, y el almacén ferroviario situado en el cruce de la Av. Salamanca y la Av. Aguilera. Todos estos elementos se han incorporado al Catálogo del presente Plan Especial.

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.

Este Plan Especial incorpora, en sus normas urbanísticas, las medidas de integración paisajística, de carácter estructural, que se derivan del Estudio de Integración Paisajística. No obstante, la futura Ordenación Pormenorizada que desarrolle este Plan Especial deberá estar acompañado del correspondiente Estudio de Integración Paisajística.

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

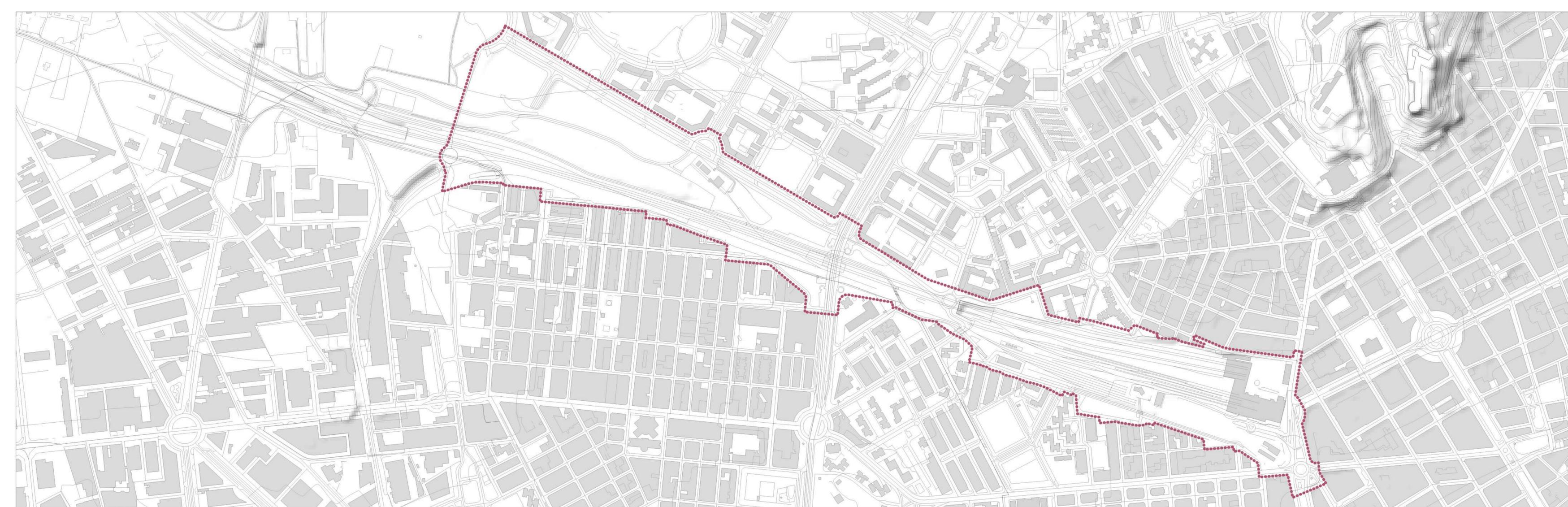
Este Plan Especial supone una mejora significativa de los indicadores dotacionales de la mayoría de las áreas urbanas que le son adyacentes. Algunas como la zona del PAU/1, actualmente bien dotadas, aprovecharán la ordenación del sector para mejorar su conectividad e integración con el centro urbano, 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 actuaciones específicas en dichas áreas, con el fin de mejorar determinadas condiciones que hagan efectiva la implantación de una verdadera Infraestructura Verde Urbana.

Estas actuaciones en los entornos colindantes 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.

4.- PLANOS DE INFORMACION.



 SECTOR OI/2



Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planos de información y estado actual
SITUACIÓN

11

FEBRERO 2023

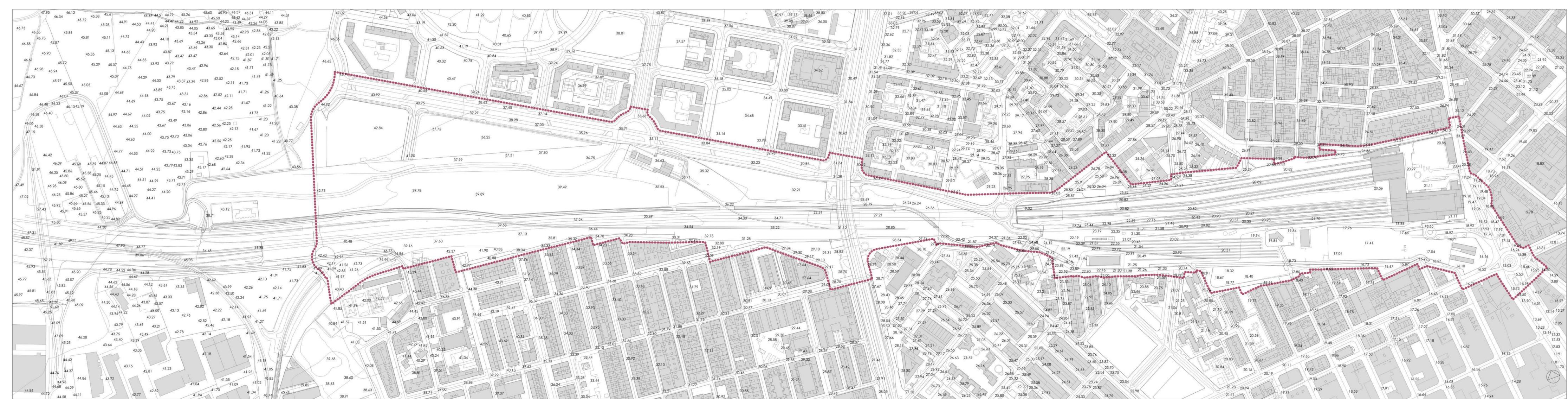
escala 1/30.000 1/5.000

AVANT
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

Emeralda Martínez Salvador
arquitecta 5445 COACV

ETRS89 UTM Usa 30N. Proyección Transversa de Mercator

Fuente: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal



SECTOR OI/2

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planes de información y estado actual
TOPOGRAFÍA

FEBRERO 2023

AVANT
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ET/589 UTM 14N 30N. Proyección Transversa de Mercator

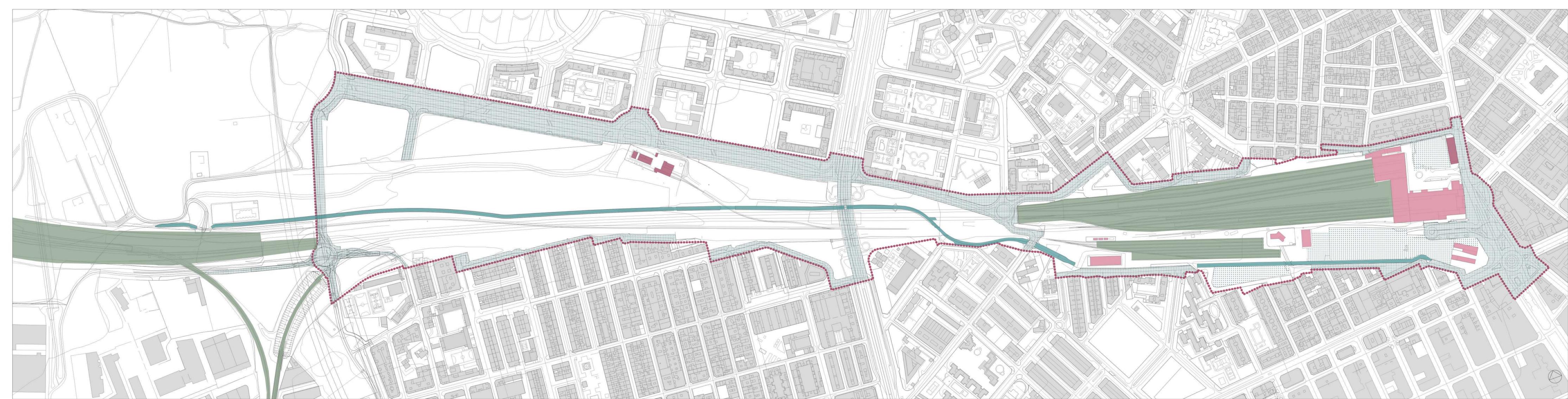
12

escala 1/3,000



Emeralda Martínez Salvador
arquitecta 5445 COACV

Fuente: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal



 SECTOR OI/2

-  EDIFICACIONES FERROVIARIAS
-  OTRAS EDIFICACIONES
-  ANDENES Y VÍAS
-  BARRANCO
-  VIARIO
-  APARCAMIENTO

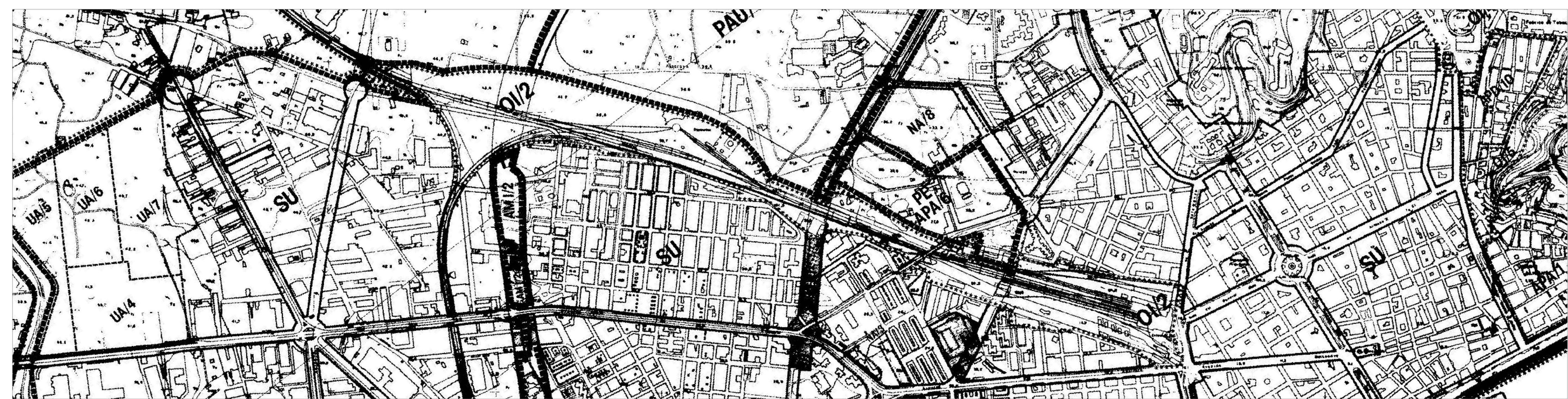
Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planes de información y estado actual
USOS ACTUALES DEL SUELO

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ET15689 UTM Usa 30N. Proyección Transversa de Mercator



OPERACIONES INTEGRADAS

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION ALICANTE

CLASIFICACION Y GESTION DEL SUELO **4**

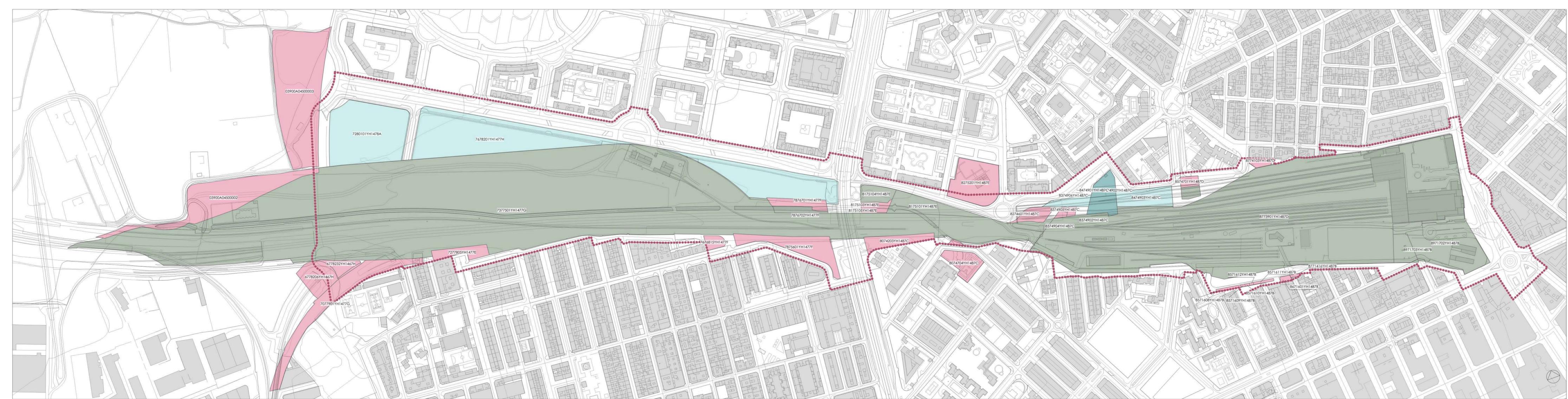
Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planes de información y estado actual
 PLANEAMIENTO VIGENTE. PGMO 1987

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

Emeralda Martínez Salvador arquitecta 5445 COACV
 Fuentes: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal



- SECTOR OI/2
- TITULARIDAD PRIVADA
- TITULARIDAD AYUNTAMIENTO
- TITULARIDAD AGRICULTURA Y PESCA
- TITULARIDAD ADIF

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

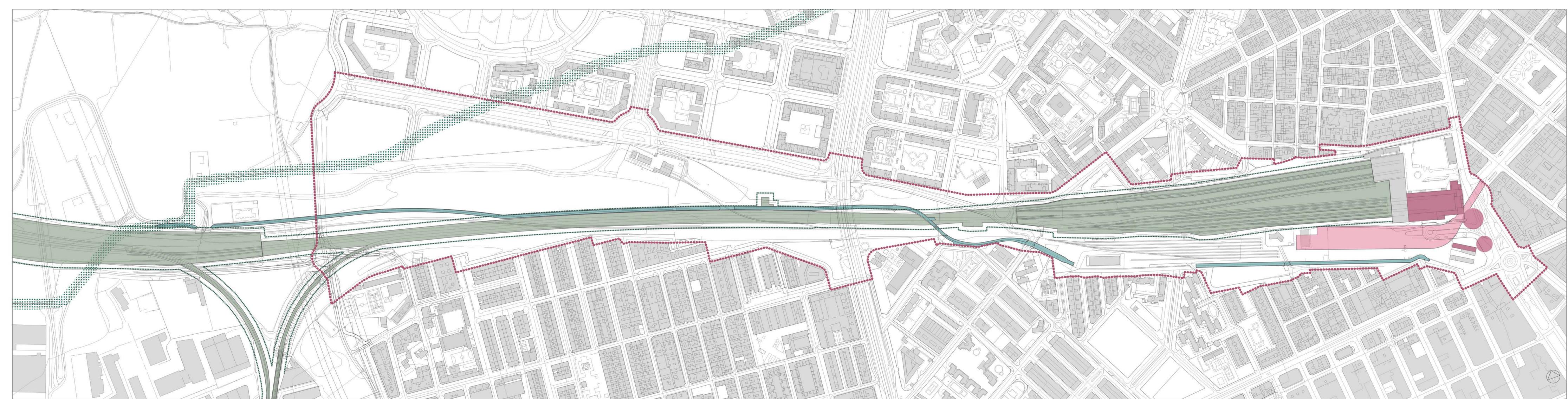
Planes de información y estado actual
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD. CATASTRAL

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ET/589 UTM Usa 30N. Proyección Transversa de Mercator

escala 1/3.000



 SECTOR OI/2

-  DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO
-  ELEMENTOS CATALOGADOS (APROV. PROVISIONAL)
-  SISTEMA GENERAL TRANVIARIO
-  BARRANCO
-  SISTEMA GENERAL FERROVIARIO
-  VIA PECUARIA

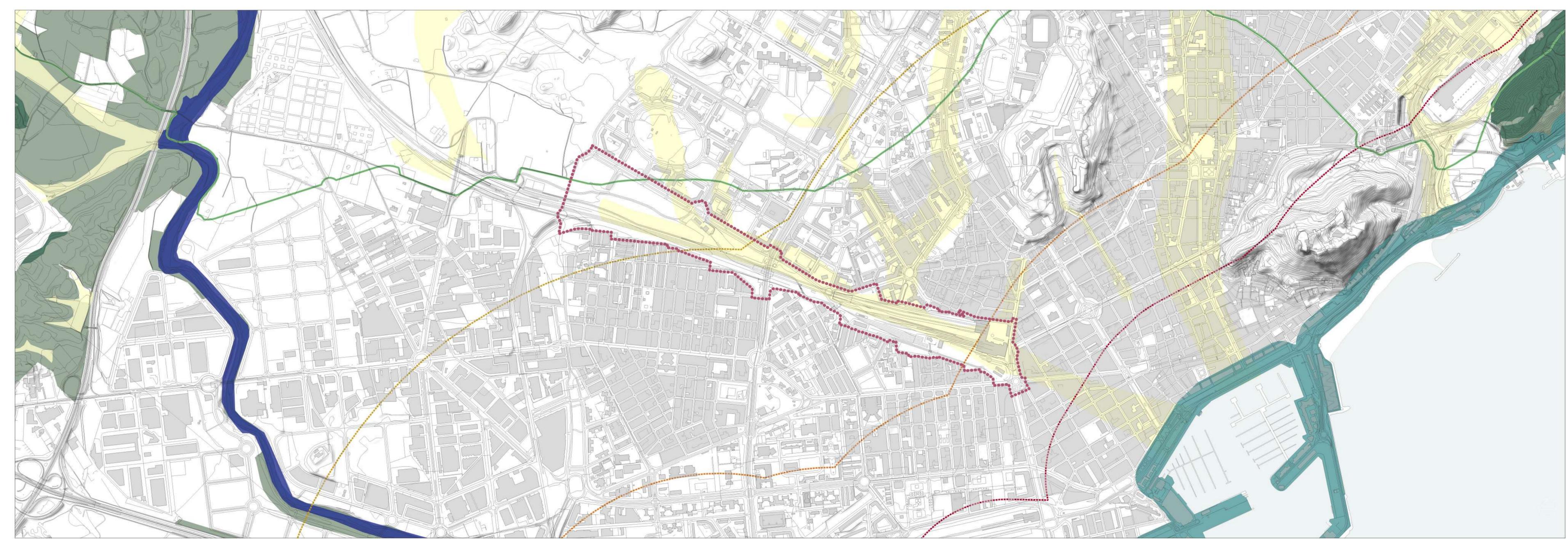
Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planes de información y estado actual
AFECCIONES TERRITORIALES 1

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ET1589 UTM Uza 30N. Proyección Transversa de Mercator



- | | |
|--|--|
|  VÍA PECUARIA |  SECTOR OI/2 |
| PATRICOVA | PATIVEL |
|  PELIGROSIDAD NIVEL 1 |  CATÁLOGO DE PLAYAS |
|  PELIGROSIDAD GEOMORFOLÓGICA |  ÁMBITO ESTRICTO 500m |
| PATFOR |  ÁMBITO AMPLIADO 1.000 m |
|  TERRENO FORESTAL |  ÁMBITO DE CONEXIÓN 2.000 m |
|  TERRENO FORESTAL ESTRATÉGICO | |

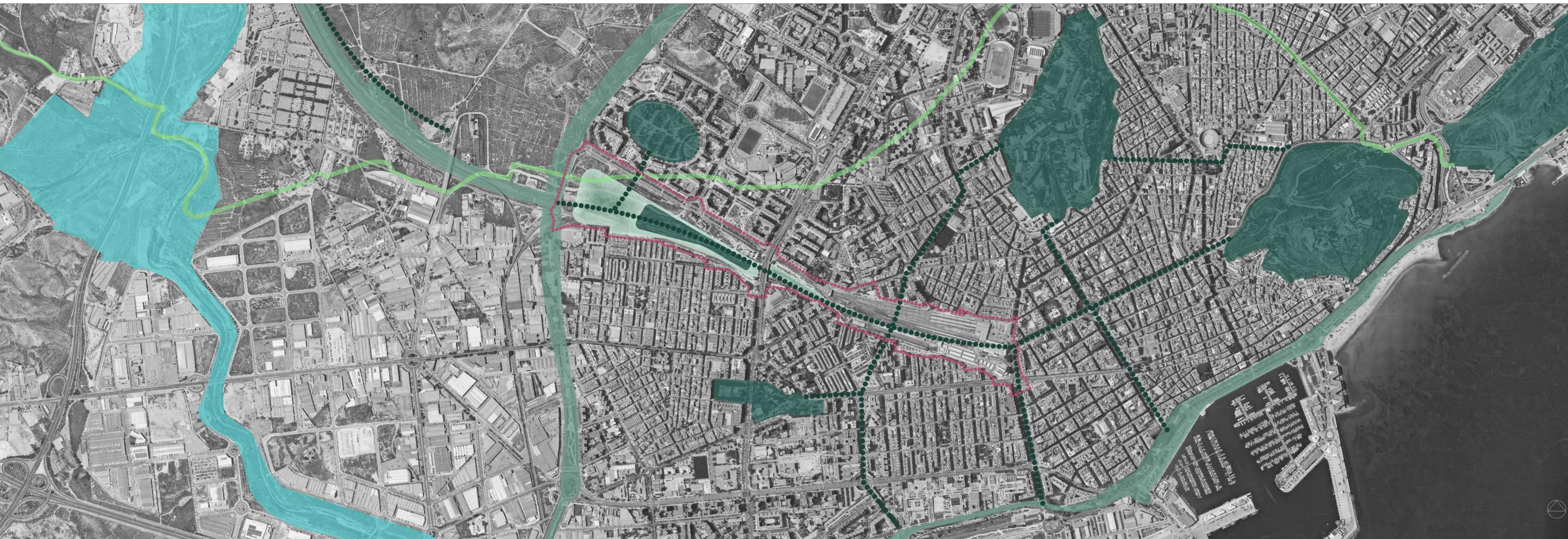
Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planos de información y estado actual
AFECCIONES TERRITORIALES 2

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ETRS89 UTM Usa 30N. Proyección Transversa de Mercator



- SECTOR OI/2
- PARQUES URBANOS
- CORREDORES FLUVIALES
- CORREDORES TERRESTRES
- VIA PECUARIA
- ELEMENTOS URBANOS CONECTORES

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planos de información y estado actual
INFRAESTRUCTURA VERDE

FEBRERO 2023

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ETRS89 UTM Usa 30N. Proyección Transversa de Mercator

PARTE CON EFICACIA NORMATIVA

1.- FICHA DE GESTIÓN.

FICHA DE GESTIÓN

SECTOR OI/2

CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN

SUELO URBANO

ZONA DE ORDENACIÓN:

ZUR-RE OI/2

USO DOMINANTE:

RESIDENCIAL

USOS COMPATIBLES:

TERCIARIO Y DOTACIONAL

USOS INCOMPATIBLES:

INDUSTRIAL

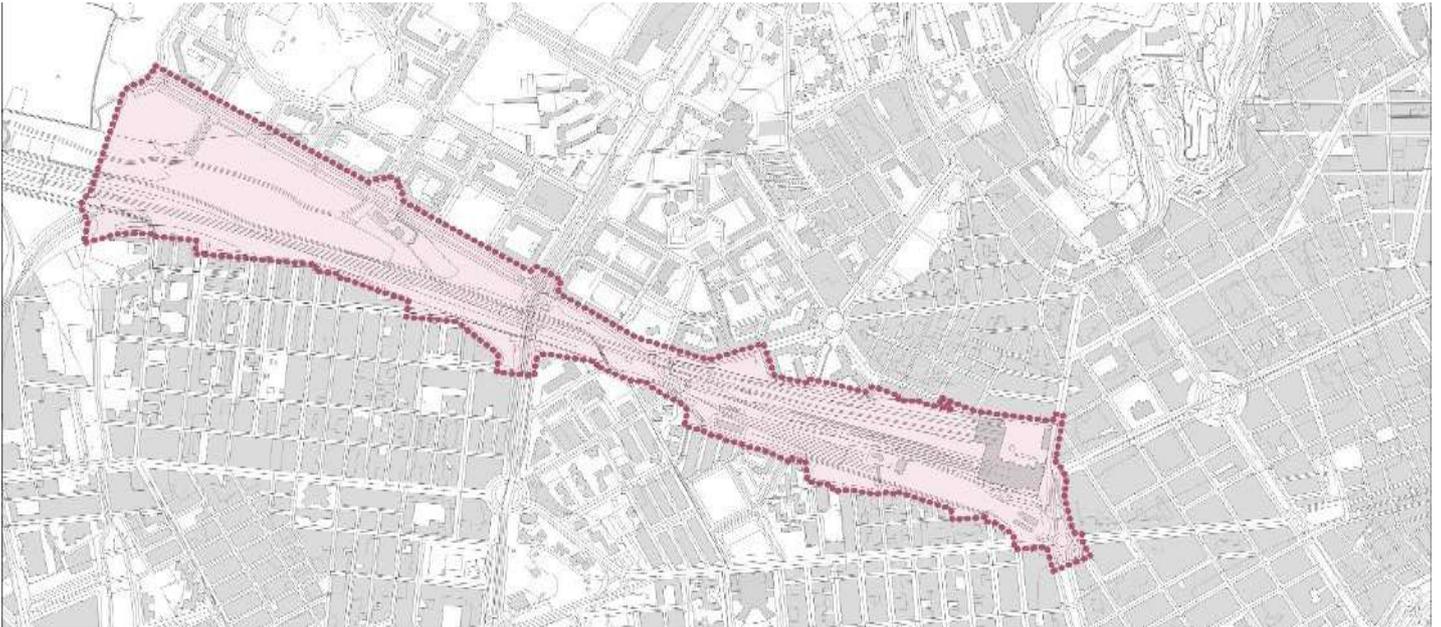
CRITERIOS DE APROVECHAMIENTO TIPO Y ÁREA DE REPARTO:

(1) Superficie Área de Reparto (m2s): Constituye el área de reparto la superficie del Sector OI/2 (excluyendo las superficies de suelo público preexistentes y que ya se encuentren destinadas al uso asignado por el plan, salvo las que consten obtenidas de forma onerosa por la administración)

(2) Aprovechamiento atribuido al Área de Reparto (UA): Se atribuye al área de reparto el **100%** del aprovechamiento objetivo homogeneizado total del sector.

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (UA/m2s): Será el resultado de dividir los conceptos anteriores **(2) / (1)**

PLANO DE DELIMITACIÓN DEL SECTOR



Situación del sector OI/2

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

SUPERFICIE DEL SECTOR (m2s):	468.925	IEB (m2tc/m2s):	0,6092
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA (m2s):	164.726	IET (m2tc/m2s):	0,133
SUP. INSCRITA COMUNICACIONES (m2s):	28.769	IER (m2tc/m2s):	0,4762
SUP. INSCRITA ZONAS VERDES (m2s):	35.297	IEI (m2tc/m2s):	
SUP. INSCRITA EQUIPAMIENTO (m2s):	100.660	EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL TOTAL (m2tc):	171.955
SUP. RED PRIMARIA ADSCRITA (m2s):	-	EDIFICABILIDAD VIVIENDAS VPP (m2tc):	51.587
SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES (m2s):	-	PORCENTAJE DE RESERVA VPP (%):	30
SUP. ADSCRITA ZONAS VERDES (m2s):	-	Núm. DE VIVIENDAS TOTAL:	1.433
SUP. ADSCRITA EQUIPAMIENTOS (m2s):	-	Núm. DE HABITANTES ESTIMADO:	3.583

SUP. RED PRIMARIA		Núm. DE VIVIENDAS POR HECTÁREA:	30
AFECTA A SU DESTINO (m2s):	107.813	EDIFICABILIDAD TERCIARIA TOTAL (m2tc):	48.045
SUP. RED PRIMARIA DOMINIO PÚBLICO (m2s):	7.153		
SUP. DOT. PÚB. EXISTENTES (NO VIARIAS)(m2s)	100.660		
SUP. COMPUTABLE DEL SECTOR (m2s):	361.112		

CONDICIONES DE ORDENACIÓN

CONDICIONES GENERALES DE ORDENACIÓN

1.- Integración con el entorno urbano: dado que las áreas de influencia situadas al sur de las vías tienen una escasa relación de suelo dotacional por habitante, la ordenación pormenorizada del sector debe procurar remediar este problema, generando suelo dotacional en dicho extremo de la OI/2 (equipamientos y zonas verdes) para atender las necesidades de este sector de población, facilitando su accesibilidad. En cuanto al área de influencia de la zona norte (norte de las vías, PAU/1), dados los problemas de escasa complejidad urbana y mala conectividad con el centro urbano, la ordenación pormenorizada del sector OI/2 debe ofrecer medidas para paliar estos déficits, aportando complejidad (usos terciarios) y corredores de comunicación sostenibles con el centro urbano.

2.- Complejidad y diversidad urbana: la ordenación pormenorizada también 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. Asimismo, la ubicación de las zonas lucrativas atenderá a criterios de compacidad y concentración urbana, promoviendo una densidad elevada que favorezca la rentabilidad de servicios públicos y la generación de intercambios y relaciones sociales y socioeconómicas complejas. De conformidad con este criterio y el anterior, se considerará la concentración de usos lucrativos en las fachadas del PAU/1 y del Barrio de Benalúa, respectivamente, facilitando con eso la liberación de la máxima superficie posible para la red secundaria de dotaciones públicas en torno al parque público urbano y la fachada de los Barrios de Ciudad de Asís y La Florida.

3.- Localización de zonas verdes de la red secundaria: la Ordenación Pormenorizada considerará la disposición de la red secundaria de zonas verdes justo en el entorno del parque público, procurando que el tratamiento del Parque Urbano sea homogéneo y coherente con el resto de los espacios libres del sector, ofreciendo una imagen unitaria y ordenada, además de un espacio que estimule la movilidad sostenible y la conectividad con el entorno urbano colindante.

4.- Recursos hídricos y riesgo de inundación: la ordenación pormenorizada considerará la incorporación a la planificación de sistemas urbanos de drenaje sostenible y en su caso estanques de retención o depósitos de acumulación y utilización de las aguas pluviales para el riego de las zonas verdes y el baldeo de las calles. Se debe planificar un parque con especies autóctonas de bajo consumo de agua, aconsejando dividir el ajardinamiento en 3 sectores: uno seco, que debe ser el más amplio, con vegetación autóctona que sólo precise riego puntual, otro espacio con especies de riego moderado como tapizantes (a modo de ejemplo) y una última, zona húmeda, de menor tamaño y con mayor necesidad de riego. Para cubrir la demanda de agua para el riego del parque se debe optar también por la reutilización de aguas residuales depuradas, debiéndose indicar la previsión sobre el origen y cuantía de agua requerida, incluyendo en el proyecto de urbanización una solución de infraestructuras y redes de riego independientes de la red de abastecimiento de agua potable. Asimismo, la ordenación pormenorizada tendrá en consideración lo dispuesto en el presente Plan Especial y su Estudio de Inundabilidad para reducir el riesgo de inundabilidad de los suelos lucrativos y dotacionales.

5.- Tratamiento de la vía pecuaria: se propone el mantenimiento de su trazado, salvo justificación de su imposibilidad en la ordenación pormenorizada, y en su caso, se considerará la posibilidad de diseñar en el parque un punto de inicio para recorridos no motorizados aprovechando dicha infraestructura verde. En cualquier caso, la ordenación pormenorizada evaluará la capacidad de los espacios libres para conectar lo urbano con lo rural, y para la movilidad sostenible a través de recorridos peatonales y en bicicleta.

6.- Ejecución de las determinaciones del Sistema Ferroviario: el proyecto que desarrolle y concrete el sistema ferroviario deberá incorporar las determinaciones del artículo 8 de las normas urbanísticas del Plan Especial, además de, en su caso, el Plan de Movilidad establecido en la Ley 6/11, de Movilidad Sostenible de la Comunitat Valenciana (artículo 11).

7.- Movilidad Sostenible: de conformidad con lo dispuesto en la Ley 6/2011, de la Generalitat Valenciana, de Movilidad Sostenible (artículo 10), el Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada irá acompañado de un Plan de Movilidad. Dicho plan tendrá en consideración lo dispuesto en el vigente Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Alicante (PMUSA), que podrá modificarse de manera simultánea a dicho Plan Especial, siendo competencia municipal su aprobación. Ello sin perjuicio del Plan de Movilidad específico que, en su caso, sea necesario en el expediente relativo al proyecto de ejecución del sistema ferroviario y las determinaciones comprendidas en el artículo 8 de estas normas urbanísticas, todo ello de conformidad con el artículo 11 de la citada Ley 6/2011.

8.- Contaminación acústica: de conformidad con lo dispuesto en la Ley 7/2002, de Protección contra la Contaminación Acústica, de la Generalitat Valenciana, el Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada irá acompañado de un Estudio Acústico. Dicho plan tendrá en consideración lo dispuesto en el vigente Plan Acústico Municipal de Alicante (PAMA) y su Mapa Acústico, e incluirá entre sus determinaciones un Mapa Acústico de la ordenación pormenorizada, adoptando las limitaciones de emisiones e inmisiones considerando el sector como uso dominante residencial.

9.- Cambio climático: la Ordenación Pormenorizada procurará, en su diseño y en las normas urbanísticas, que los usos lucrativos y dotacionales tiendan al incremento cero de emisiones de carbono, y a tal efecto se tendrán en cuenta las determinaciones del TRLOTUP en cuanto a medidas para neutralización de emisiones, así como las contempladas en la normativa sectorial sobre consumo de materiales y medidas energéticas limitantes de los niveles de emisión e inmisión.

10.- Integración paisajística: la Ordenación Pormenorizada tendrá en consideración lo dispuesto en el presente Plan Especial (artículo 5 de las Normas Urbanísticas), debiendo incorporar entre su documentación un Estudio de Integración Paisajística.

11.- Patrimonio cultural: la Ordenación Pormenorizada tendrá en consideración lo dispuesto en el Catálogo del presente Plan Especial. En su caso, el Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada podrá complementar este Catálogo o incluir uno específico.

CONDICIONES ESPECÍFICAS DE ORDENACIÓN EN MATERIA EDUCATIVA

- 1.- Para garantizar la escolarización de los alumnos de infantil y primaria generados, tanto por la situación actual como los derivados por el nuevo desarrollo urbanístico, la ordenación pormenorizada realizará reserva de parcela para equipamiento docente de, al menos, 25.000 m² de superficie, calificada como SQE-DOC que cumpla con las condiciones establecidas en el Decreto 104/2014 con especial atención a las condiciones de topografía, accesibilidad peatonal y conexión con la trama urbana.
- 2.- El Ayuntamiento pondrá a disposición de la Conselleria de Educación la citada parcela de 25.000 m² de superficie, del Sector OI/2, cuando las necesidades educativas lo requieran, a requerimiento de esa Conselleria.
- 3.- La parcela, que tendrá la condición de solar urbanizado, cumplirá todas las condiciones del art. 10 del Decreto 104/2014 y deberá entregarse totalmente urbanizada, con todos los servicios a pie de parcela y facilitando las conexiones con el suelo urbano consolidado y en condiciones de obtener la licencia de edificación sólo con la presentación de la solicitud y el proyecto. La mencionada parcela educativa se dispondrá lo más próxima al suelo urbano consolidado facilitando las conexiones con dicho suelo urbano consolidado.
- 4.- Las normas urbanísticas establecidas en la ordenación pormenorizada y que sean de aplicación a las parcelas que alberguen centros públicos deberán cumplir las condiciones de edificabilidad del art. 11 del Decreto 104/2014, de 4 de julio, del Consell, por el que se aprueba la norma técnica en materia de reservas dotacionales educativas o norma que lo sustituya.
- 5.- Se realizarán también con cargo a la actuación urbanística la incorporación de medidas correctoras necesarias en la parcela de reserva dotacional educativa que justifiquen unos niveles sonoros adecuados para el uso educativo.

CONDICIONES DE GESTIÓN

Figura de Planeamiento: PLAN ESPECIAL

Gestión: DIRECTA

- 1.- Secuencia de desarrollo: el desarrollo del Sector OI/2 no se encuentra condicionado a ningún otro.
- 2.- Equidistribución: será el proyecto de reparcelación el que determine la valoración de los terrenos del ámbito reparcelable, así como de las construcciones existentes, en su caso, y el que fijará los correspondientes coeficientes correctores por usos y tipologías

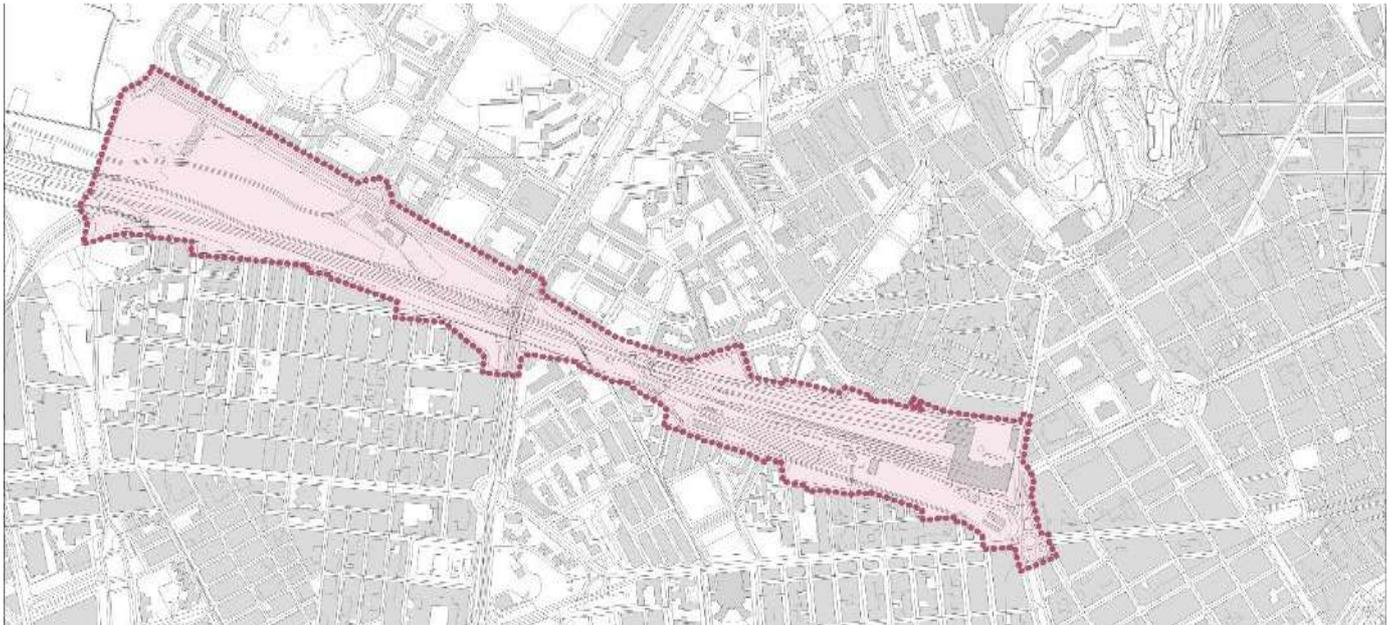
CONDICIONES DE EJECUCIÓN

- 1.- Con carácter general: se ejecutarán con cargo al sector todas las conexiones necesarias con las redes de infraestructuras y servicios existentes.
- 2.- Suministro de energía eléctrica: será de obligado cumplimiento la legislación eléctrica en vigor en particular el RD 1955/2000 y el RD 842/02, o equivalentes que lo sustituyan. Se procederá, en caso de existir, al desvío o soterramiento de las líneas aéreas por las que se vea afectado el sector.
- 3.- Suministro de agua, red de riego y saneamiento: Deberán quedar adecuadamente resueltos el suministro de agua y la conexión de las aguas residuales a estación depuradora. Se realizará red separativa.
- 4.- Movimientos de tierra: si se llevan a cabo movimientos de tierras, los materiales de relleno y aportes de tierra vegetal se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas; si se reutiliza tierra vegetal susceptible de aprovechamiento extraída en los movimientos de tierra, se definirá el lugar de acopio y condiciones de almacenamiento en la propia obra.

2.- FICHA DE ZONA.

FICHA DE ZONA Urbanizada	Clasificación del suelo: Nombre de la zona:	URBANO Zona Urbanizada RESIDENCIAL OI/2
DEFINICIÓN DE LA ZONA		
CÓDIGO DE LA ZONA DE ORDENACIÓN:	ZUR-RE OI/2	
SUPERFICIE:	468.925	
USO DOMINANTE:	RESIDENCIAL	
USOS COMPATIBLES:	TERCIARIO Y DOTACIONAL	
USOS INCOMPATIBLES:	INDUSTRIAL	
DENSIDAD:	30	-
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO (IEB):	0,609 m ² /m ² s	-
POBLACIÓN MÁXIMA	3.583 habitantes	-

PLANO



Situación del sector OI/2

PROTECCIONES

El ámbito incluye elementos de interés patrimonial, recogidos en el Catálogo del Plan Especial que establece la ordenación estructural, y que deben ser considerados en la futura ordenación pormenorizada

AFECCIONES

Ferrocarriles: el ámbito está atravesado por el trazado ferroviario

PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN

No se establecen

CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS

Las condiciones de compatibilidad con el uso dominante RESIDENCIAL de los usos DOTACIONALES y TERCIARIOS quedarán fijadas en la ordenación pormenorizada (Normativa del Plan Especial de desarrollo).

ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES

Se estará a lo estipulado en la Normativa del Plan General (PGMO 1987), a esta ficha de zona y la ficha de gestión, las normas urbanísticas del Plan Especial que establece la ordenación estructural, así como a lo que se establezca en la Normativa del Plan Especial que establezca la ordenación pormenorizada del ámbito

MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

El artículo 5 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial que establece la ordenación estructural establece unas condiciones de integración paisajística, que deberán considerarse en la futura ordenación pormenorizada y su preceptivo Estudio de Integración Paisajística.

CONDICIONES RELATIVAS A LA MOVILIDAD

El plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada del sector incorporará en su documentación un plan de movilidad conforme con la ley 6/11 que analice y evalúe la ordenación pormenorizada que se proponga y establezca las medidas oportunas para garantizar una movilidad sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 de las normas urbanísticas del presente Plan Especial que establece la ordenación estructural. El plan tendrá en consideración el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante, y podrá modificarlo puntualmente de conformidad con la normativa sectorial aplicable.

CONDICIONES RELATIVAS A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

El plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada del sector incorporará en su documentación un estudio específico acústico de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las normas urbanísticas del presente Plan Especial que establece la ordenación estructural. Tendrá como referencia el Plan Acústico Municipal de Alicante y podrá concretarlo y ajustarlo en lo que resulte oportuno atendiendo a la ordenación pormenorizada y la normativa sectorial aplicable.

3.- NORMAS URBANÍSTICAS DE ORDENACION ESTRUCTURAL.

Capítulo 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y ámbito del plan especial

El presente plan especial tiene por objeto establecer la ordenación estructural del sector OI 2 del plan general de Alicante, cumpliendo con las directrices del PGMOU vigente.

Artículo 2. Contenido del plan especial

Este plan especial consta de los siguientes documentos:

- a) Documentos sin eficacia normativa
 - Memoria Informativa
 - Memoria Justificativa
 - Planos de información y estado actual
- b) Documentos con eficacia normativa
 - Normas Urbanísticas
 - Fichas de Zona y Gestión
 - Planos de ordenación
 - Catálogo

Artículo 3. Obligatoriedad e interpretación

Estas normas urbanísticas, junto con los planos de ordenación y el Catálogo, constituyen el cuerpo normativo específico del Plan Especial y prevalecen sobre el resto de los documentos del Plan. Para todo aquello no previsto por estas normas urbanísticas será de aplicación el Plan General vigente y la legislación urbanística y de ordenación del territorio aplicable a cada caso.

Capítulo 2. INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Artículo 4. Infraestructura verde

1. En el ámbito de la actuación se delimita la siguiente infraestructura verde:

- Parque de red primaria, con una superficie de 35.297 m²
- Vía pecuaria Vereda del Desierto, con una superficie de 7.153 m²

2. Para potenciar la función vertebradora del parque en relación al sistema de espacios libres de la ciudad y de conexión con la infraestructura verde supramunicipal, se establece la condición de que las zonas verdes de red secundaria de la Ordenación Pormenorizada se ubiquen, preferentemente, en el ámbito colindante al parque de red primaria de este plan especial, con la función de articular, conectar y vertebrar el parque con resto de elementos de la Infraestructura Verde tanto del medio natural como del medio urbano.

Artículo 5. Condiciones de integración paisajística

1. La ordenación pormenorizada que desarrolle el correspondiente Plan Especial estará sujeta a las siguientes condiciones de integración paisajística:

- Integrar en la ordenación urbana los recursos paisajísticos más relevantes. Destaca, entre todos, el fondo de perspectiva de la ciudad que conforma la Sierra de Fontcalent, el skyline del borde oeste del sector. Su incorporación a la ordenación puede reforzar el carácter territorial del parque urbano al conectarlo con los elementos naturales cercanos.
- Integrar en la ordenación los elementos existentes en el ámbito con interés histórico, arquitectónico, botánico o paisajístico, señalados como elementos catalogados en el plano de Afecciones I6 de este plan especial: la estación de ferrocarril, el conjunto de ficus situados en la Av. Salamanca y el almacén ferroviario situado en el cruce de la Av. Salamanca y la Av. Aguilera, incluidos en el Catálogo del presente plan especial.
- Integrar la vía pecuaria Vereda del Desierto que puede servir como posible elemento conector con la infraestructura verde territorial. Si fuera precisa la modificación de su trazado, se mantendrá su superficie y los puntos de conexión con el trazado existente.
- Resolver los problemas de calidad urbana que generan en la actualidad las tramas inacabadas de los barrios consolidados que bordean el sector. La ordenación debe rematar estas estructuras y configurar un espacio urbano acabado y de calidad, articulado con la nueva ordenación que se proponga.
- Potenciar urbanísticamente los puntos singulares del ámbito, reforzando los fondos de perspectiva de interés o los lugares de especial significación.

2. La Ordenación Pormenorizada de desarrollo del presente Plan Especial deberá incorporar un Estudio de Integración paisajística que evalúe la ordenación que se proponga y establezca las correspondientes medidas de integración paisajística, justificando el cumplimiento del presente articulado.

Capítulo 3. RED PRIMARIA

Artículo 6. Red primaria

En el ámbito de la actuación se define la siguiente red primaria:

- El parque público, que forma parte de la infraestructura verde, con una superficie de 35.297 m².
- Las superficies de los viarios correspondientes a la Gran Vía y la Vía Parque, incluidas en el ámbito del Plan Especial, con una superficie de 28.769 m², sin perjuicio de los ajustes que puedan realizarse en la futura ordenación pormenorizada por motivos de funcionalidad.
- La superficie de la Vía Pecuaria Vereda del Desierto, incluidas en el ámbito del Plan Especial, con una superficie de 7.153 m².
- El equipamiento correspondiente a la Infraestructura Ferroviaria de la estación de Alicante, con una superficie de 100.660 m².

Artículo 7. Condiciones de la Red Primaria de zonas verdes

Será de aplicación lo dispuesto en el vigente PGMOU en lo relativo a la regulación de los parques públicos urbanos (artículo 101 de las Normas Urbanísticas).

Artículo 8. Condiciones de la de la Red Primaria de equipamientos PQI

1. Uso: Sistema general ferroviario conforme lo dispuesto en la ley del sector ferroviario. Se permite el uso oficinas, hotelero y comercial en todas sus modalidades, exceptuando la actividad comercial de uso alimentario superior a 400 m². Se prohíbe el uso residencial.

2. Edificabilidad máxima: 68.000 m²t repartidos del siguiente modo de manera estimativa, pudiendo variar hasta el 10% de las mismas (alza o baja) sin superar nunca la edificabilidad comercial que se considera máxima:

- Hotelero: 11.000 m²t
- Oficinas: 10.000 m²t
- Comercial: 25.000 m²t
- Ferroviario: 22.000 m²t

3.- Los proyectos arquitectónicos que se redacten para el desarrollo de los usos previstos para este ámbito, tendrán en cuenta los programas de necesidades de todos los organismos y administraciones implicados en el desarrollo de dicho sistema general ferroviario que, resumidamente, son:

- Permitir la permeabilidad transversal del ámbito mediante la unión peatonal y/o viaria de los barrios de San Blas y Alipark.
- Permitir la permeabilidad longitudinal del ámbito mediante la unión peatonal y/o viaria del parque lineal previsto en la ordenación de la OI/2 con la ciudad consolidada (Avenida de Salamanca), de forma que el parque urbano pueda conectar con el ámbito más próximo al centro urbano, al este del sector.
- Resolver la fachada urbana del barrio de San Blas hacia el ámbito de estudio, en concreto la que ofrecen las traseras de las parcelas de la calle Bono Guarner, en la actualidad constituida por medianeras y parcelas semiconsolidadas.
- Permitir el desarrollo de una nueva estación intermodal de transportes que tenga en cuenta:
 - Las condiciones que Adif y Adif Alta Velocidad tengan planificadas para proseguir con el proyecto de acceso de Alta Velocidad a Alicante, así como con todas las necesidades para el edificio de la estación, prestando especial atención a su accesibilidad (peatonal, tráfico rodado, emergencias, etc.) y a la dotación de aparcamiento.
 - Las condiciones que FGV tenga planificadas para proseguir con el trazado de la línea 1 de FGV-TRAM.
 - La posibilidad de implantar la estación de autobuses de Alicante, o en caso de que ello no fuera posible técnicamente, otras alternativas de conexión como intercambiadores etc.
 - La mejora de la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte que confluyen en el ámbito.
 - La preservación de los bienes con valor patrimonial existentes, recogidos en el Catálogo de Protecciones aprobado por el Ayuntamiento de Alicante, valorando las distintas posibilidades que puedan existir para su uso y ubicación.

Artículo 9. Condiciones del subsuelo de dominio público.

Se permitirá disponer en el subsuelo del dominio o servicio público todas aquellas infraestructuras vinculadas al uso ferroviario o tranviario que se requieran. A tal efecto, si fuera necesario, se permitirán las técnicas patrimoniales previstas en la legislación vigente de patrimonio de las administraciones públicas, como la desafectación, la mutación demanial u otras.

El futuro Proyecto de Urbanización deberá atender las condiciones previstas en la legislación ferroviaria y tranviaria, así como las que se establezcan en los informes pertinentes a emitir por el órgano competente en materia ferroviaria del Ministerio de Fomento y por las entidades gestoras de las infraestructuras ferroviarias y tranviarias.

Capítulo 4. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Artículo 10. Clasificación del suelo

Los terrenos incluidos en el presente Plan Especial tienen todos la condición de suelo urbano. Con la presente actuación se pretende la reconversión o reciclaje de suelos clasificados como urbanos, para mejorar su funcionalidad.

Artículo 11. Delimitación de zonas de ordenación estructural

Este plan especial establece, en el ámbito de su actuación, las siguientes zonas de ordenación estructural, que se identifican en el plano: 'O2. Zonificación y Clasificación del Suelo':

ZONA URBANA DE USO RESIDENCIAL

ZUR-RE

Capítulo 5. DESARROLLO Y EJECUCIÓN

Artículo 12. Delimitación de ámbitos de ordenación y gestión

1. El vigente Plan Especial delimita el sector de suelo urbano OI/2, con una superficie de 468.925 m² que será objeto de desarrollo mediante Plan Especial que defina su ordenación pormenorizada, de conformidad con las determinaciones del presente documento.

2. El Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada delimitará preferentemente una única unidad de ejecución para su desarrollo.

Artículo 13. Criterios para la determinación del área de reparto y aprovechamiento tipo.

1. El área de reparto será equivalente a la superficie del ámbito ordenado en este documento, excluyendo las superficies de suelo público preexistentes y asignadas a uso público en el momento de equidistribución, salvo las que consten obtenidas de forma onerosa por la administración.

2. El aprovechamiento atribuido al área de reparto será el 100% del aprovechamiento objetivo homogeneizado total del sector.

3. El aprovechamiento tipo del área de reparto será el resultado de dividir el aprovechamiento atribuido por la superficie del área de reparto.

Artículo 14. Medidas de protección ante el riesgo de inundación

1. Requisitos a cumplir por el futuro proyecto de urbanización del ámbito de actuación de este Plan Especial derivados del Estudio de Inundabilidad que acompaña al presente documento:

- Soterramiento del actual encauzamiento del Barranco de San Blas para un caudal de diseño de 46 m³/s hasta el entronque de la c/ santo Domingo y de 29 m³/s hasta la Gran Vía.
- Generación, colindante con la Vía Parque, de una zona de sacrificio de 30.000 m³ de capacidad de almacenamiento que funcionará de forma excepcional para altos periodos de retorno
- Prolongación, hasta la Vía Parque, del cunetón existente para un caudal de diseño de 3 m³/s
- Mejora de las captaciones en la c/ Santo Domingo y Gran Vía, extendiendo aguas arriba la red de captación existente
- Mejora de la conexión hidráulica con el nuevo soterramiento del barranco de San Blas de la ODT existente bajo las rampas de acceso ferroviario
- Garantía de la escorrentía superficial entre la Gran Vía y la Plaza de la Estrella para un caudal máximo de 16 m³/s hasta la c/ santo Domingo y de 18 m³/s en el tramo final.
- Los caudales punta antes establecidos podrán rebajarse si se utilizan SUDS en las obras de urbanización.

2. Requisitos a cumplir por las edificaciones que se propongan en los siguientes ámbitos:

- Parcelas con fachada al parque, en el ámbito de Benalúa:
 - a) Sistema independiente de pluviales para las plantas baja y sótano, del resto de las plantas del edificio
 - b) Accesos sobreelevados 10 cm sobre la rasante de la acera
 - c) Cuadros de instalaciones eléctricas sobreelevados 50cm sobre la rasante de la acera
- Parcelas con fachada a la avenida Médico Ferrer (frente PAU1)
 - a) Permitir el paso transversal de la escorrentía superficial cada 200m como mínimo
 - b) Sobreelevar un mínimo de 0,50 m la rasante de las urbanizaciones privadas respecto a la rasante más baja del parque.

3. El Plan Especial que concrete la Ordenación Pormenorizada que desarrolle el presente Plan Especial cumplirá con las medidas necesarias para evitar el riesgo de inundabilidad.

Artículo 15. Condiciones para la planificación con perspectiva de género.

Acompaña al presente documento un Estudio de Género a tomar en consideración en el desarrollo de la actuación y en especial con los siguientes aspectos:

1. La obligación de que los proyectos presentados para la solicitud de licencia de las edificaciones justifiquen adecuadamente que permiten la flexibilidad en el uso de las viviendas de manera que faciliten la diversidad de las nuevas estructuras familiares y puedan adaptarse a los ciclos evolutivos y vitales de quien las habite.

2. El fomento de la presencia de diferentes tipos de vivienda para garantizar su adecuación a los diferentes tipos de núcleos familiares.
3. El acceso doméstico de las bicicletas a las futuras edificaciones.
4. El diseño de vestíbulos, elementos comunes de las edificaciones y espacios públicos (viarios y zonas verdes) que garantice la seguridad.
5. La incorporación de la movilidad ciclista y peatonal en el diseño de los viarios del ámbito de actuación.
6. Las condiciones de los futuros proyectos de urbanización de todos los espacios públicos para que incorporen el mobiliario urbano necesario y garanticen la seguridad y habitabilidad del espacio público.
7. Las condiciones de las superficies del espacio público que puedan ser destinadas a uso comercial (veladores, quiscos, bares etc.) de tal modo que no reduzcan la superficie del espacio destinado a tránsito peatonal en más del 50% ni su superficie en más del 30%

Artículo 16. Condiciones de movilidad.

- 1.- De conformidad con lo dispuesto en la Ley 6/2011, de la Generalitat Valenciana, de Movilidad Sostenible (artículo 10), el Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada irá acompañado de un Plan de Movilidad. Dicho plan tendrá en consideración lo dispuesto en el vigente Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Alicante (PMUSA), que podrá modificarse de manera simultánea a dicho Plan Especial, siendo competencia municipal su aprobación.
- 2.- Lo dispuesto en el apartado anterior lo es sin perjuicio del Plan de Movilidad específico que, en su caso, sea necesario en el expediente relativo al proyecto de ejecución del sistema ferroviario y las determinaciones comprendidas en el artículo 8 de estas normas urbanísticas, todo ello de conformidad con el artículo 11 de la citada Ley 6/2011.

Artículo 17. Condiciones para el control de la contaminación acústica.

- 1.- De conformidad con lo dispuesto en la Ley 7/2002, de Protección contra la Contaminación Acústica, de la Generalitat Valenciana, el Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada irá acompañado de un Estudio Acústico. Dicho plan tendrá en consideración lo dispuesto en el vigente Plan Acústico Municipal de Alicante (PAMA) y su Mapa Acústico.
- 2.- Dicho Estudio Acústico incluirá entre sus determinaciones un Mapa Acústico de la ordenación pormenorizada, adoptando las limitaciones de emisiones e inmisiones considerando el sector como uso dominante residencial.

Artículo 18. Condiciones de patrimonio cultural.

- 1.- La ordenación pormenorizada tendrá en consideración las determinaciones del Catálogo del presente Plan Especial.

Capítulo 6. POLÍTICA PÚBLICA DE SUELO Y VIVIENDA

Artículo 19 Política pública de suelo y vivienda.

Del total de las viviendas previstas en el ámbito de la actuación, un 30% se destinará a viviendas sometidas a algún tipo de protección pública, atendiendo a lo dispuesto en la vigente legislación urbanística.

Capítulo 7. CONDICIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN MATERIA DE FERROCARRILES.

Artículo 20. Limitaciones a la propiedad.

De forma previa a la aprobación de los proyectos de reparcelación en los que existan parcelas cuyas futuras edificaciones se viesen afectadas por las limitaciones a la propiedad de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, es decir, por las zonas de Dominio Público Ferroviario, Protección y/o Línea Límite de la Edificación (artículos 13, 14 y 15), sus promotores deberán acreditar ante la Administración Municipal, haber obtenido la resolución favorable de reducción de la zona de dominio público y la de protección, así como de la Línea Límite de Edificación, si esta fuese de aplicación, otorgadas por los órganos correspondientes del Ministerio de Fomento y de ADIF, respectivamente, que hagan viable la ejecución de dichas edificaciones conforme a las previsiones del planeamiento vigente.

Artículo 18. Prevalencia del proyecto ferroviario.

1. Puesto que a la redacción del presente Plan Especial se encuentra sin aprobar en su totalidad el Proyecto Ferroviario que lo posibilita, e incluso durante la ejecución de la obra puede sufrir modificaciones, en caso de existir diferencias entre el planeamiento y el Proyecto Ferroviario se mantendrá la prevalencia de este último.

2. De conformidad con el artículo 7 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, todos los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias serán calificados como Sistema General Ferroviario por el planeamiento municipal.

Artículo 19. Normas relativas a la ejecución y puesta en servicio de las obras que afecten al dominio público ferroviario.

1.- En relación al Proyecto de Urbanización:

a. Para la aprobación del Proyecto de Urbanización por parte del Ayuntamiento sobre losas de cobertura de vías e instalaciones ferroviarias, será requisito indispensable que ADIF haya prestado conformidad previa y por escrito a la solución técnica de la estructura de cobertura e instalaciones de seguridad, ventilación, evacuación, acceso, etc... del sistema general ferroviario afectado.

b. Es necesaria la autorización previa de Adif para cualquier actividad que se pretenda implantar sobre las instalaciones ferroviarias soterradas.

c. Se tendrá especial cuidado en el diseño y la ejecución de las redes de instalaciones urbanas (saneamiento, drenajes, electricidad, suministro de agua, gas, telecomunicaciones, alumbrado, etc.), y en especial a las posibles afecciones que estas instalaciones puedan generar sobre las

ferroviarias debiendo igualmente recoger los requerimientos y condicionantes a establecer por ADIF para la ejecución de estas redes. Todas las instalaciones de canalizaciones de las diferentes redes de servicios urbanos no afectarán a la losa de cobertura del ferrocarril, ni deteriorarán el sistema de impermeabilización primaria que reviste la losa en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 30.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, sobre medidas de protección respecto a las Líneas ferroviarias, sin afectar, deteriorar o causar incidencias a la infraestructura ferroviaria en explotación. En la medida de lo posible estas instalaciones deberán discurrir fuera del ámbito de las instalaciones ferroviarias soterradas.

d. Al llevarse a cabo arbolados en viales y zonas situadas sobre instalaciones ferroviarias soterradas, deben establecerse limitaciones de la tipología del arbolado siendo recomendable que estos se encuentren confinados en macetas.

e. Se incluirá en los futuros Proyectos de Urbanización la planta y secciones transversales del soterramiento ferroviario.

f. Se definirán los criterios a adoptar sobre calidades y espesor de suelo necesario, priorizando la limitación de cargas sobre las losas, definiendo la cobertura máxima de tierras sobre las losas de hormigón.

g. En todas las actividades a desarrollar sobre la LAV+LC, se deberán de considerar prescripciones específicas en orden a preservar de toda clase de daños o deterioros de las vías inferiores, elementos del sistema de electrificación y los demás elementos necesarios para la explotación en la LAV+LC. Todo ello para evitar toda clase de daños, riesgos y peligros y la interrupción el libre tránsito ferroviario.

h. Cualquier tipo de obras del futuro Parque Lineal que supongan una afección a la losa del cubrimiento del soterramiento del ferrocarril, deberán de ser previamente informadas al personal de mantenimiento de ADIF (Base de Mantenimiento de Monforte del Cid-Jefatura de Área de Mantenimiento de Alta Velocidad Este y Jefatura de Mantenimiento de Albacete de la Línea Convencional), para establecer una adecuada coordinación de los trabajos y planificación de actividades.

i. Todas las obras que afecten al Dominio Público Ferroviario deberán contar con autorización de ADIF, en cumplimiento de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario (LSF), del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, del Reglamento del Sector Ferroviario (RSF), y de las competencias atribuidas al ADIF de acuerdo al Real Decreto 810/2007, de 22 de Junio, del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (RSC).

2. Cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 26.4 del Real Decreto Legislativo 7/2015, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU), 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, 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.

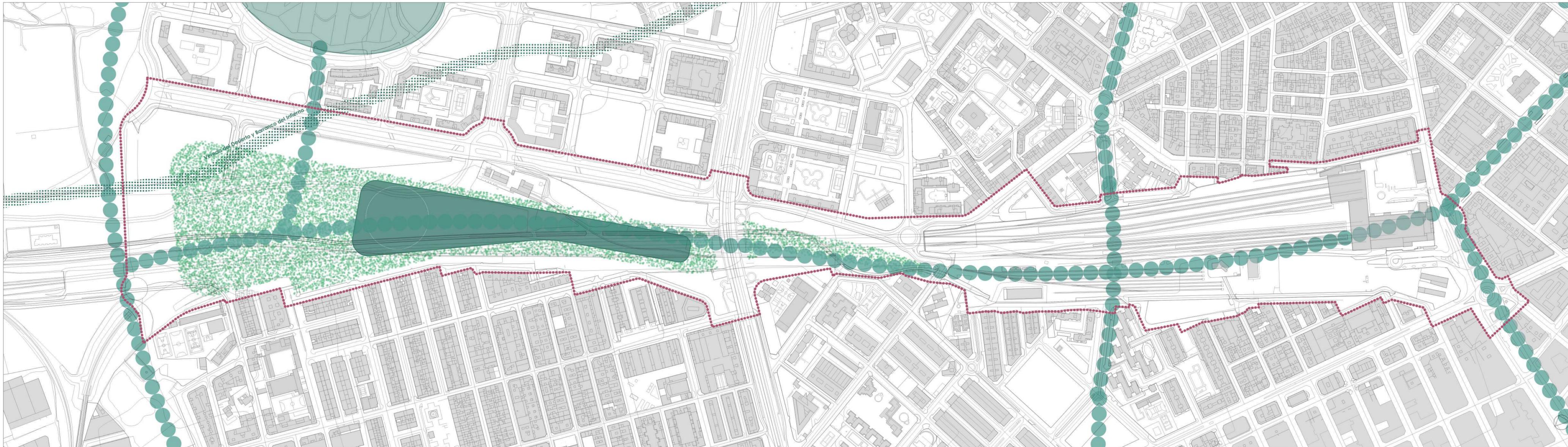
3. Para la obtención de la correspondiente licencia de edificación y/o urbanización en parcelas situadas sobre el dominio público ferroviario, será requisito indispensable que ADIF, haya informado favorablemente con carácter previo y por escrito la solución técnica del correspondiente proyecto en lo que respecta a las posibles afecciones, tanto de las edificaciones como de la urbanización. Se presentará solicitud de autorización al ADIF de acuerdo con el artículo 29 del Reglamento del Sector Ferroviario.

4. No se podrán iniciar las obras en los suelos sobre el dominio público ferroviario sin que el ADIF haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de inicio de las obras con una antelación mínima de diez días. Si ADIF entendiera que las obras en ejecución se desvían del proyecto presentado y autorizado, podrá paralizar las mismas según dispone el artículo 33.2 del Reglamento del Sector Ferroviario.

5. Con una antelación mínima de 10 días a la finalización de las obras, y previamente en su puesta al servicio, se solicitará del ADIF la emisión de un acta de conformidad, de acuerdo con el artículo 33.4 del Reglamento del Sector Ferroviario.

6. En aquellos usos que se puedan situar sobre el Sistema General Ferroviario en compatibilidad con el mismo, (Viarios, Zonas Verdes y Espacios Libres Públicos) se especificará que no existirán restricciones para la localización de aquellas instalaciones, accesos, salidas de emergencia, elementos de ventilación, extracción, iluminación o señalética, etc. que sean necesarios para la explotación ferroviaria

4.- PLANOS DE ORDENACIÓN:



Vereda del Desierto y Baranco del Infierno

-  SECTOR OI/2
-  PVP. PARQUE. 35.297 m²
-  PCVP. VIA PECUARIA. Ancho: 20m. Superficie: 7.153 m²

- ELEMENTOS A CONCRETAR POR EL PLAN ESPECIAL QUE DEFINA LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA**
-  ZONA PREFERENTE PARA LA UBICACIÓN DE LAS ZONAS VERDES DE RED SECUNDARIA
 -  ELEMENTOS CONECTORES

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

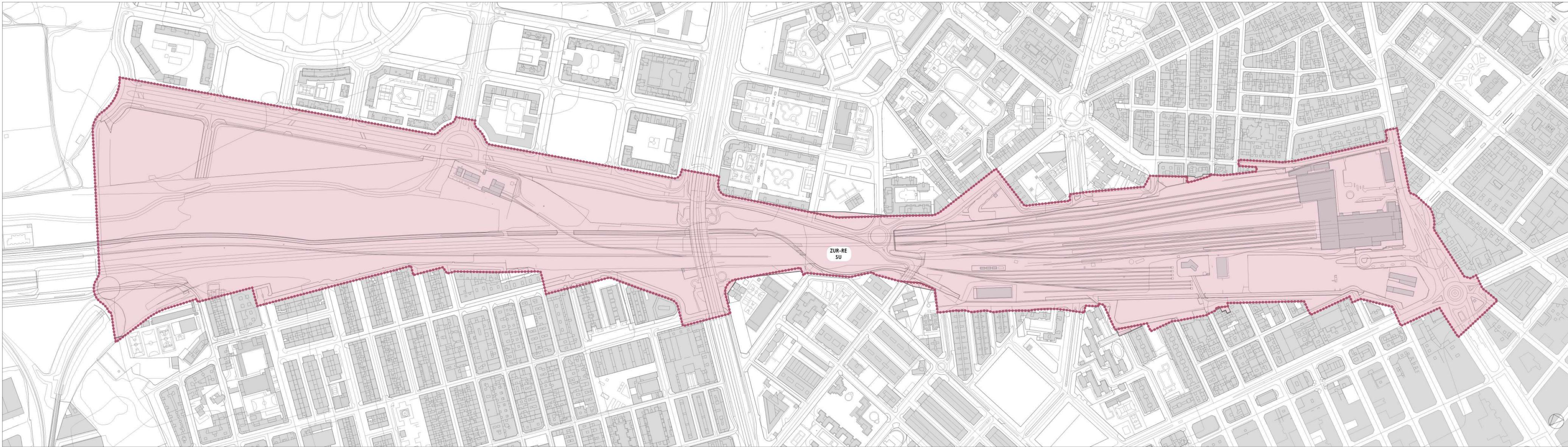
Planos de ordenación
INFRAESTRUCTURA VERDE

FEBRERO 2023 escala 1/3.000

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

Emeralda Martínez Salvador
 arquitecta 5445 COACV

ETRS89 UTM Uso 30N. Proyección Transversa de Mercator Fuente: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal



SUELO URBANO. ZUR-RE. ZONA URBANIZADA RESIDENCIAL

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planos de ordenación
ZONIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DEL SUELO

O2

FEBRERO 2023

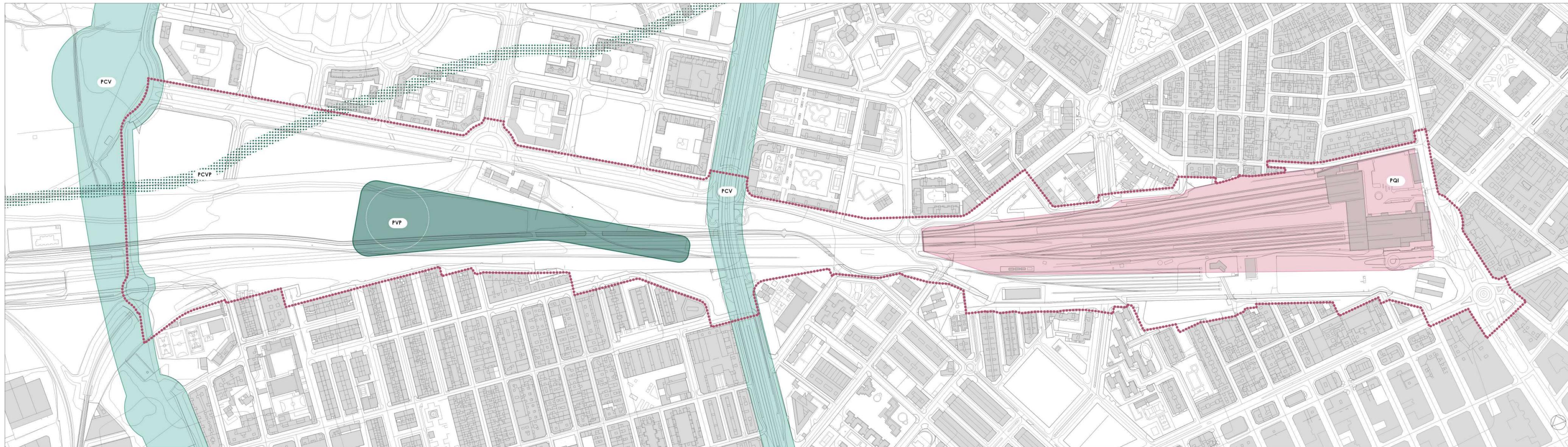
escala 1/3.000

AVANT
 Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

Emeralda Martínez Salvador
 arquitecta 5445 COACV

ETRS89 UTM Uso 30N. Proyección Transversa de Mercator

Fuente: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal



- SECTOR OI/2
- PCV. RED VIARIA. 28.769 m²
- PVP. PARQUE. 35.297 m²
- PCVP. VIA PECUARIA. Ancho: 20m. Superficie: 7.153 m²
- PQI. INFRAESTRUCTURA SERVICIO URBANO. 100.660 m²

Plan Especial de Ordenación Estructural del Sector OI/2. Alicante

Planos de ordenación
RED PRIMARIA

FEBRERO 2023

AVANT
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A.

ETRS89 UTM Uso 30N. Proyección Transversa de Mercator

O3

escala 1/3.000

Emeralda Martínez Salvador
arquitecta 5445 COACV

Fuente: elaboración propia sobre cartografía base ICV y cartografía municipal

5.- CATÁLOGO. (ANEXO en documento adjunto)

6.- ANEXOS.

6.1.- Memoria de sostenibilidad económica. (ANEXO en documento adjunto).

6.2.- Informe de Género. (ANEXO en documento adjunto).

6.3.- Estudio necesidades educativas. (ANEXO en documento adjunto).

6.4.- Estudio Integración Paisajística. (ANEXO en documento adjunto).

6.5.- Estudio Inundabilidad. (ANEXO en documento adjunto).

PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE
ALTA VELOCIDAD ALICANTE. NODO DE TRANSPORTE S.A.
FEBRERO 2023