PLA 32/13 2

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Av. Aguilera, 1, 5ª
03007 ALACANT
Tel. 965 93 68 34
Fax 965 93 6777

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Registro Aux. Urbanismo
E2016005236
ENTRADA
01/02/2016 09:42:22
PLA

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data 20 ENE. 2016
EIXIDA Núm. 622
REGISTRE D'EIXIDA
Avda. de Aguilera, 1 - 03007 Alicante

N/R: MNHA/cn PL-15/0165
ASUNTO: Traslado Informes

PLD

SR. ALCALDE - PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
03000 ALICANTE

REFª. EXPTE. 2015/0165. ALICANTE. Plan Especial OI/2.

Estando en tramitación en el Servicio Territorial de Urbanismo el expediente de referencia, adjunto copia de los informes emitidos siguientes:

1. Informe de 15 de diciembre de 2015 emitido por el Subdirector General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento.
2. Informe de 22 de diciembre de 2015 emitido por ADIF.

A la vista del contenido de los mismos, deberá completarse la documentación en los términos indicados, y remitirse al Servicio Territorial de Urbanismo por duplicado ejemplar, a fin de recabar nuevo informe.

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

Alicante, 19 de enero de 2016
El jefe del servicio territorial de urbanismo

Fdo.: Miguel Nicolás Halabi Antón

Comunitat Valenciana
European Entrepreneurial Region 2015

PL Rvv

D. DE SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, FILIALES Y PARTICIPADAS
Registro de SALIDA
Nº Reg 219/DR/15
Fecha 22-12-15

Elena González Gómez
Directora Sociedades de Integración, Filiales y Participadas

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data 23 DIC. 2015
ENTRADA Núm. 48300
DPTO. DE CONTRATACIÓN
Av. Aguilera, 1 - 03007 Alicante

D. Miguel Nicolás Halabi Anton
Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo
Conselleria d Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
Generalitat Valenciana
Av. Aguilera, 1 5ª
03007 Alicante

Madrid,22 de diciembre de 2015

En relación a su solicitud de informe relativo al Expte: 2015/0165 Alicante Plan Especial OI/2 remitido a Adif el 20 de noviembre de 2015 adjunto le remito el solicitado Informe Sectorial elaborado por Adif y Adif AV

Un cordial saludo,

DIRECCIÓN GENERAL SERVICIOS A CLIENTES Y PATRIMONIO
Dirección Sociedades de Integración, Filiales y Participadas

C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 6ª
28020 Madrid

Tel. (+34) 917 744 228
Fax. (+34) 917 744 416

d.sociedades@adif.es

www.adif.es

CIF- Q-2801660-H. Domicilio fiscal: Avd. de Burgos, 16 D, planta 10. 28036 Madrid

7

INFORME SECTORIAL DE ADIF/ADIF-AV

AL TEXTO APROBADO PROVISIONALMENTE (09/03/2015)

DEL

"PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN OI/2 PGMOU DE ALICANTE"

Diciembre de 2015

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

INDICE

1. ANTECEDENTES 1

1.1. Antecedentes administrativos 1
1.2. Antecedentes urbanísticos y de gestión. 1
1.3. Antecedentes ferroviarios 2
1.4. Documentos presentados 3

2. OBJETO 3

3. OBSERVACIONES AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE EL 09/03/2015 4

3.1. Titularidad de los suelos del ámbito 4
3.2. Compatibilidad con el Sistema General Ferroviario 5
3.3. Coordinación entre el Plan Especial y la Revisión del Plan General 5
3.4. Costes de Urbanización 6
3.5. Vía de mantenimiento para el equipo de línea. 6
3.6. Reposiciones de instalaciones. 6
3.7. Delimitación del Sistema General Ferroviario Bajo Rasante. 7
3.8. Afecciones al sistema ferroviario que deberán ser corregidas en los futuros proyectos de urbanización. 8
3.8.1. Urbanización sobre estructura de acometida al canal soterrado 8
3.8.2. Hinca de drenaje en playa de vías 8
3.8.3. Encauzamiento del Barranco de San Blas. 9
3.8.4. Canalizaciones de Telecomunicación. 10
3.8.5. Puesto de Mando 11
3.9. Otras consideraciones 13
3.9.1. Subestación Eléctrica de Tracción 13
3.9.2. Parcela de la Estación. 13
3.10. Errores materiales 14

4. CONCLUSIONES. 15

1. ANTECEDENTES

1.1. Antecedentes administrativos

Con fecha 7 de mayo de 2003 se suscribió el *"Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante"* por el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, RENFE y GIF. Entre los objetivos del Convenio está la reconversión de los accesos ferroviarios a la nueva Estación Intermodal adaptada a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la Alta Velocidad, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario.

En el marco de este Convenio se acuerda la creación de la Sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, SA (SA), constituida el 22 de mayo de 2003.

La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la actuación y a la transformación urbanística derivada de las obras, siendo su objetivo fundamental la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en el entorno.

1.2. Antecedentes urbanísticos y de gestión.

La Operación Integrada OI/2 está planteada en el Plan General Municipal de Ordenación de Alicante, aprobado en abril de 1987, donde se *"estableció y delimitó un ámbito de planeamiento diferido denominado OI/2 RENFE"*.

La Ficha de Identificación y Caracterización establece como criterios para el desarrollo de esta operación integrada la elaboración de un Plan Especial de iniciativa municipal o de Renfe (hoy Adif, Adif AV y Renfe Operadora) a concretar en un Convenio, además de los criterios de desarrollo.

El Ayuntamiento de Alicante inició un primer intento de desarrollo del ámbito OI/2 a través de un Plan de Reforma Interior y un anejo de Homologación Sectorial del ámbito de la OI/2, que fue objeto de exposición pública el 15 de mayo de 2005. Este documento se vio afectado por las diversas modificaciones en la legislación urbanística, lo que aconsejó adaptar formalmente el documento y reiniciar su trámite.

El desarrollo de este Plan de Reforma Interior quedó paralizado, dando paso a dos nuevos procesos: por un lado la prosecución de la Revisión del Plan General de Alicante y de otro el inicio de los trabajos de elaboración del Planeamiento realizados por la sociedad AVANT, S.A. conforme al Convenio.

En enero de 2013, la sociedad AVANT, S.A. presentó una versión preliminar del Plan Especial de Ordenación OI/2 PGMOU de Alicante, que fue objeto de informe por parte de ADIF el 22 de marzo de 2013.

En marzo de 2014 se sometió a exposición pública el Plan Especial del Sector OI/2 de Alicante, siendo informada por Adif el 16 de junio de 2014.

Tras el periodo de exposición pública y la recepción de las alegaciones, el 22 de diciembre de 2014 el Pleno del Ayuntamiento de Alicante acordó la resolución de alegaciones y fijación de los criterios a introducir en el Plan Especial de la OI/2 para su Aprobación Provisional.

El 27 de febrero de 2015 Adif y Adif-AV remitieron un informe a la Sociedad analizando la documentación del Plan Especial en su versión de diciembre 2014. Esta versión del Plan Especial estaba siendo modificada de manera simultánea para su presentación al Pleno, corrigiendo aspectos demandados por Adif/ Adif-AV y por la Generalitat.

El 9 de marzo de 2015 el Pleno Extraordinario del Ayuntamiento de Alicante aprobó Provisionalmente el Documento del Plan Especial OI/2 del PGOU de Alicante.

El Ayuntamiento ha remitido a Adif la Documentación final del Plan Especial OI/2 aprobado provisionalmente por el Pleno Municipal para que desde Adif /Adif AV se emita el preceptivo Informe Sectorial previamente a su Aprobación Definitiva.

Esta documentación ha tenido entrada en la Dirección de Sociedades de Integración, Filiales y Participadas de Adif con fecha 28 de mayo de 2015.

1.3. Antecedentes ferroviarios

Mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 26 de septiembre de 2006 se aprobó definitivamente el *"Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante".* El desarrollo de este Estudio Informativo se desarrolla en varias fases.

Las obras del Proyecto de Construcción *Accesos a Alicante, Fase I* (tramo soterrado), fueron adjudicadas en marzo de 2004 y puestas en servicio a mediados de 2005.

Con fecha 20 de agosto de 2007, mediante Resolución del Presidente de Adif, se aprobó el *Proyecto Básico de Plataforma de Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Accesos a Alicante, Fase II*. El mencionado Proyecto Básico del tramo *"Accesos a Alicante, Fase II"* desarrolla en superficie la parte final de la llegada de la Alta Velocidad.

Las obras de la Fase II Sección Norte se adjudicaron el 14 de marzo de 2011. La ejecución de las mismas y su complementario finalizaron en diciembre de 2014.

En fases posteriores se ejecutarán las actuaciones de integración ferroviaria pendientes, que deberán ser compatibles con la urbanización que se informa en el presente documento.

1.4. Documentos presentados

Con fecha 28 de mayo de 2015 se ha recibido en la Dirección de Sociedades de Integración, Filiales y Participadas de Adif, remitido por el Ayuntamiento la documentación final del Plan Especial OI/2 Aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento el 9 de marzo de 2015.

Este Plan Especial consta de los siguientes documentos:

- I.- Memoria Informativa
- II.- Memoria Justificativa,
- III.- Normas Urbanísticas.
- IV.- Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos.
- V.- Planos de Información, Diagnóstico y Ordenación.

ANEXOS:

- A.- Memoria de Sostenibilidad Económica.
- B.- Estudio de Integración Paisajista.
- C.- Estudio de Inundabilidad.
- D.- Estudio de Tráfico y Movilidad Sostenible.
- E.- Estudio Acústico.
- F.- Informe de Alegaciones y Consultas Sectoriales.
- G.- Acuerdo Municipal del Pleno 22/12/2014.

2. OBJETO

El objeto del presente informe sectorial es valorar si el documento del *"Plan Especial del Sector OI/2 de Alicante"* Aprobado Provisionalmente por el Pleno del 9 de marzo de 2015 cumple con los requerimientos solicitados por Adif y Adif AV.

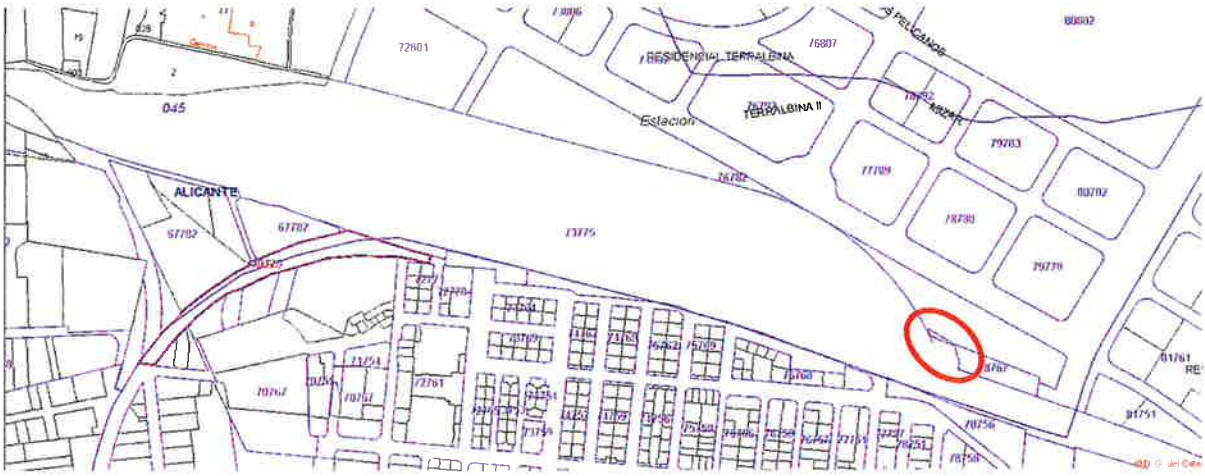
3. OBSERVACIONES AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE EL 09/03/2015

3.1. Titularidad de los suelos del ámbito

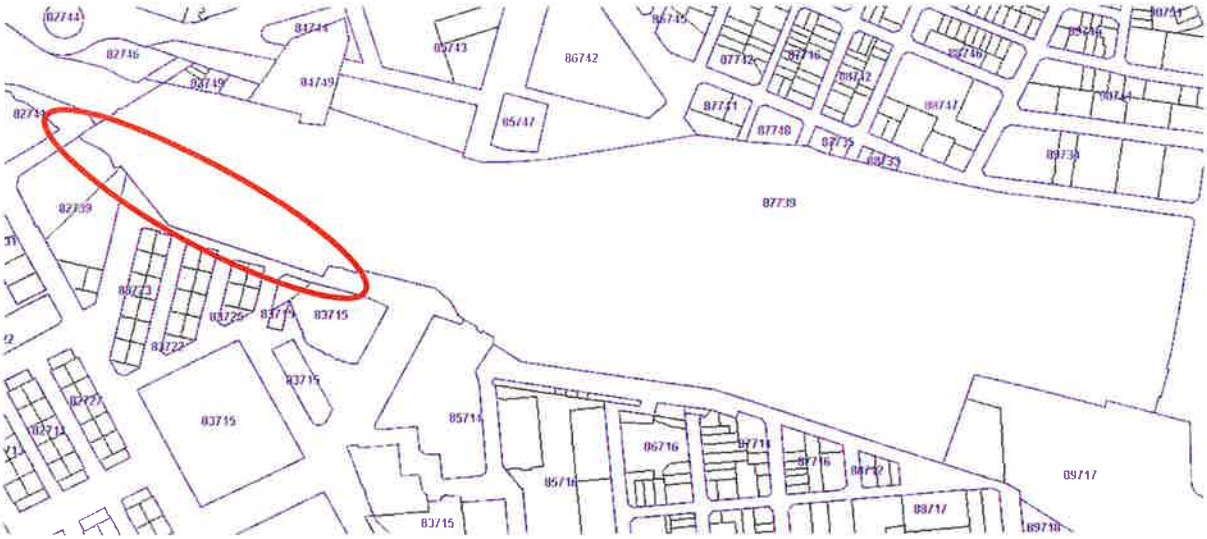
Se ha incluido en el Plan Especial una relación aproximada de los titulares de suelos del ámbito, pero no se ha detallando la superficie correspondiente.

En el plano I-4 Parcelario Catastral se ha incluido la parcela 7077901YH1477G0001EA entre los terrenos titularidad de ADIF como se solicitaba en anteriores informes.

No obstante, hay diferencias entre el catastro actual y el plano I-4 en las zonas señaladas:



Diferencias entre Catastro y el plano I-4 Parcelario Catastral



Diferencias entre Catastro y el plano I-4 Parcelario Catastral

Por lo tanto, deberá adecuarse el plano I-4 Parcelario Catastral a la división catastral actual.

B

3.2. Compatibilidad con el Sistema General Ferroviario

Es imprescindible que los usos de viarios, espacios libres, zonas verdes y dotacionales que se desarrollen sobre el cajón ferroviario asuman los condicionantes del Proyecto Ferroviario.

Se ha incluido en el artículo 52 de las Normas Urbanísticas el siguiente artículo:

> *Artículo 52. Zonas Verdes AL y JL*
>
> *5.- En todo caso, y dada la singularidad de este sector, todos los elementos e instalaciones que puedan ser necesarios para el servicio ferroviario, como pueden ser lucernarios, ventilaciones, extracciones, salidas de emergencia, pozos de bombeo, así como el acceso del personal y de los vehículos necesarios para el mantenimiento de estos elementos, existentes o que en el futuro puedan constituirse como consecuencia de nuevos proyectos ferroviarios serán compatibles con los usos públicos donde se encuentre ubicados.*

La redacción del artículo no parece correcta. Son los usos públicos los que tienen que ser compatibles con los elementos e instalaciones ferroviarios y no a la inversa. Proponemos en su lugar la siguiente de redacción:

Incluir

> *Artículo 52. Zonas Verdes AL y JL*
>
> *5.- En todo caso, y dada la singularidad de este sector, los usos de viarios, espacios libres, zonas verdes y dotacionales que se desarrollen sobre el cajón ferroviario serán compatibles con los elementos e instalaciones que puedan ser necesarios para el servicio ferroviario, como pueden ser lucernarios, ventilaciones, extracciones, salidas de emergencia, pozos de bombeo, etc. Igualmente se deberá permitir el libre acceso del personal de ADIF y/o ADIF AV y de los vehículos necesarios para el mantenimiento de estos elementos, con lo que se deberán disponer de acceso rodado a los mismos.*

Deberá modificarse la redacción del artículo 52 según la propuesta

3.3. Coordinación entre el Plan Especial y la Revisión del Plan General

Dado que la propuesta realizada en el Plan Especial OI/2 de Alicante en cuanto a la sectorización del ámbito y las condiciones recogidas no coinciden con la ficha del Sector RENFE UBO-5 de la 2ª Aprobación Provisional del Plan General de Alicante, deberán coordinarse ambos planeamientos a los efectos de que el Plan General que finalmente se tramite, recoja la Sectorización del Ámbito y los Condicionantes del Plan Especial en la situación de tramitación en el momento en que se encuentre.

14

3.4. Costes de Urbanización

En el *"Anexo A – Memoria de Sostenibilidad Económica"* se encuentra una previsión de los costes de urbanización del ámbito que se resumen en el siguiente cuadro:

costes de urbanización		
total pem		26 446 280 99 €
total pec		32 000 000,00 €
gastos gestión	5%	1 600 000,00 €
beneficio actuación urbanizadora	5%	1 600 000,00 €
costes de proyectos técnicos	6%	1 920 000,00 €
gastos de financiación y otros	10%	3 200 000,00 €
TOTAL		**40.320.000,00 €**

Dentro de los costes de urbanización hay tres actuaciones que por su singularidad e importes destacan entre las obras previstas. Así, de los 32 M€ de Presupuesto de Ejecución por Contrata, 6,9M€ corresponden al paso inferior de la Gran Vía, 0,3M € a la demolición del Puente Rojo y 8M€ aproximadamente al encauzamiento del Barranco de San Blas.

Nada

Los ratios de urbanización del Plan Especial de Alicante, si se descuentan del presupuesto las obras singulares mencionadas anteriormente, no superan los 30€/m^2_s (coste PEM), que se consideran excesivamente bajos, en comparación con los habituales en urbanizaciones similares.

3.5. Vía de mantenimiento para el equipo de línea.

En la parcela de la Subestación Eléctrica de Tracción se encuentra el equipo de línea al que se accede mediante una vía actualmente en servicio, que se utiliza únicamente para la entrada y salida de la vagoneta de electrificación utilizada para realizar las labores de mantenimiento de la electrificación de la línea convencional.

Dada la imposibilidad de suprimir este servicio y la incompatibilidad de la vía existente con el Planeamiento que se pretende aprobar, se hace necesario que se incluyan como costes de reposición, aquellos necesarios para la ubicación del equipo de línea en otro lugar a definir por Adif.

Después

3.6. Reposiciones de instalaciones.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 176 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana (LUV), el Proyecto de Reparcelación

contendrá la tasación de los derechos de las edificaciones, construcciones e instalaciones ferroviarias titularidad de Adif y/o Adif AV y RENFE-Operadora, incompatibles con el Planeamiento Urbanístico y que deban demolerse, reponerse o indemnizarse para la ejecución del Plan.

Existen en el ámbito instalaciones en uso (oficinas, nave de catering, aparcamiento, equipo de línea...) que son incompatibles con el Plan Especial. Por lo tanto, se deberá valorar en los futuros Proyectos de Reparcelación los costes de reposición de los edificios, el traslado de su contenido y ocupantes, así como los derechos por que deban extinguirse, destruirse o sean incompatibles con el planeamiento urbanístico a los que corresponda indemnizar, tanto en el caso de los propietarios, como de los posibles arrendatarios o usufructuarios.

Se ha introducido un nuevo punto en la Memoria Justificativa (pág. 129) y como un nuevo artículo (nº 54) en las NNUU

> *6.2.4.- Sobre los elementos incompatibles con la ordenación y la urbanización.*
> *Las edificaciones, construcciones e instalaciones, y los derechos de todo tipo, que resulten incompatibles con la ordenación y urbanización y explotación ferroviaria del presente Plan Especial serán objeto de indemnización en el Proyecto de Reparcelación, conforme a los criterios previstos en la legislación urbanística y patrimonial que resulte aplicable en ese trámite.*

Se considera necesario que se añada la necesidad de valorar los costes de reposición de los edificios e instalaciones afectadas, no únicamente la indemnización.

Se deberán incluir en el Estudio de Sostenibilidad Económica las estimaciones de las partidas correspondientes a demoliciones, indemnizaciones y reposiciones de las instalaciones incompatibles con el Planeamiento (oficinas, nave de catering, aparcamiento, equipo de línea...).

En consecuencia, la estimación de dichos costes se debería reflejar en el cuadro de costes de urbanización del *Anexo A – Memoria de Sostenibilidad Económica del Plan Especial*.

3.7. Delimitación del Sistema General Ferroviario Bajo Rasante.

Los planos *"03.2a Calificación. Planta Bajo Rasante Fase A"* y *"03.2b Calificación. Planta Bajo Rasante Fase B"* definen la ordenación pormenorizada bajo el suelo, sin embargo, recogen como ordenación bajo rasante Zonas Verdes y la Vía Pecuaria, también incluyen aquellas parcelas lucrativas que constituyen una superposición de calificaciones.

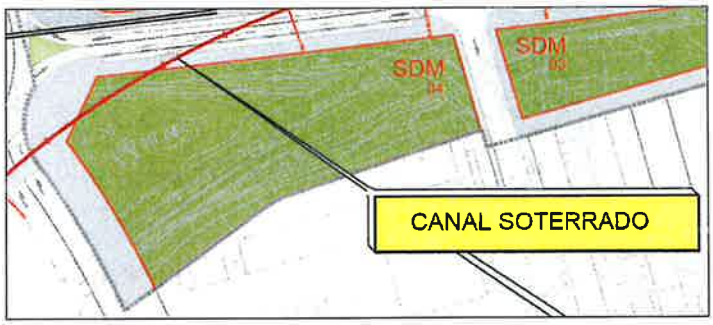
El criterio utilizado por los redactores, consistente en extender la calificación del suelo sobre rasante al suelo bajo rasante, incluso cuando no hay superposición de calificaciones, no es correcto. Por lo tanto, la calificación bajo rasante solamente se debe recoger, cuando ésta sea diferente de la calificación sobre rasante.

Se deberá modificar los Planos *"03.2a Calificación. Planta Bajo Rasante Fase A"* y *"03.2b Calificación. Planta Bajo Rasante Fase B"*.

3.8. Afecciones al sistema ferroviario que deberán ser corregidas en los futuros proyectos de urbanización.

3.8.1. Urbanización sobre estructura de acometida al canal soterrado

En la zona suroeste del ámbito se encuentra la estructura para la acometida al canal de acceso soterrado para el ramal ferroviario a Benalúa.

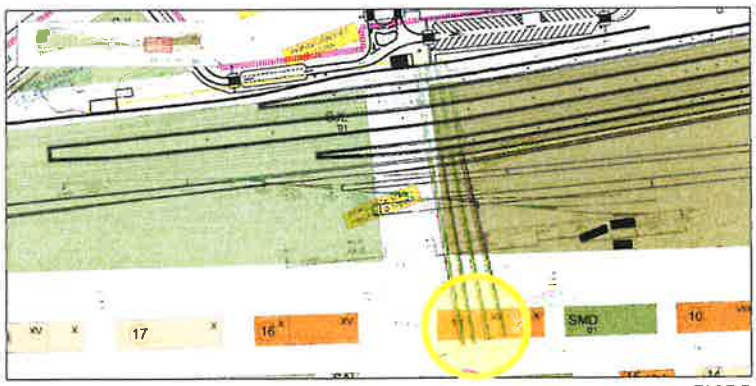


La cota superior de las vigas (41,30) es próxima a la rasante del vial (42m) lo que se deberá tener en cuenta para la instalación de servicios de urbanización enterrados.

Aunque no queda recogido en el Plan, la Sociedad indica que el Proyecto de Urbanización tendrá que tener en cuenta la cota existente y adoptará la solución técnica adecuada.

3.8.2. Hinca de drenaje en playa de vías

La hinca de drenaje realizada bajo la playa de vías de la estación actual existente, es incompatible con la ordenación propuesta pudiendo verse afectada con la futura cimentación de las edificaciones previstas. Deberá preverse su reposición dentro de los futuros Proyectos de Urbanización.



FASE B

Los Proyectos de Urbanización tendrán que tener en cuenta esta afección y su correspondiente reposición.

Después

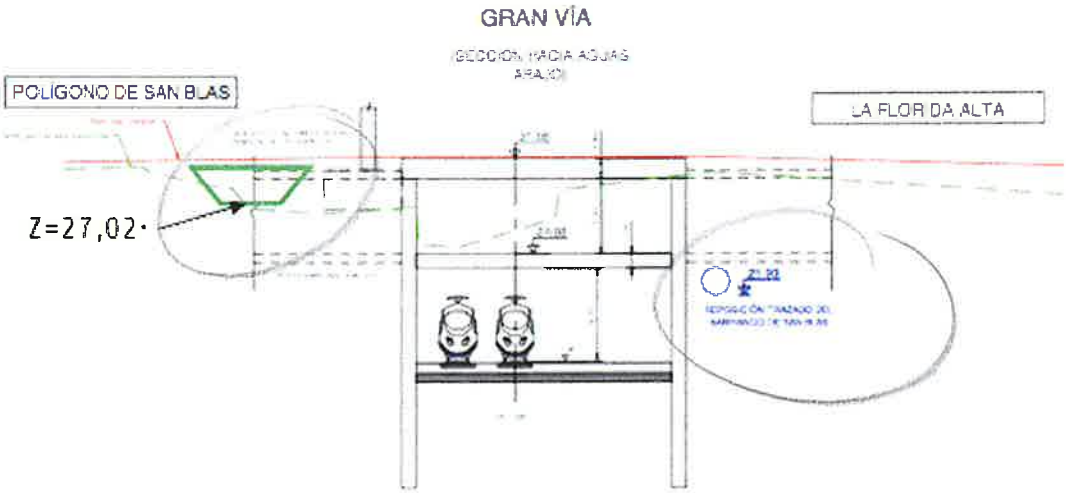
3.8.3. Encauzamiento del Barranco de San Blas.

Según la información aportada en el documento presentado, se puede destacar que en el Estudio de Inundabilidad elaborado, y concretamente en el anejo nº7 "Estudio Hidráulico" en su página 10, se propone una modificación en planta del Canal de San Blas.

La justificación para plantear esta modificación se justifica como: "*...la reubicación en planta del canal de San Blas, que no en alzado, del cauce del barranco se hace con objeto de desviarlo de la vertical de las manzanas edificables previstas en el citado sector...*"

Superposición de la propuesta y de la situación existente del encauzamiento del barranco

Considerando la cota del canal ejecutado en la realidad (27,02 m) en el Pk 0+980 (cota del canal bajo el Puente Rojo) así como a la sección tipo propuesta en ese mismo PK en el documento de estudio, observamos que sí se produce una variación en alzado del cauce del barranco.



En la foto se aprecia la diferencia de nivel entre las pilas del puente y la losa de cobertura

No le corresponde al Administrador de Infraestructuras valorar el funcionamiento hidráulico del canal, pero la cota a la que se ha ubicado el canal en ese PK (cruce

con la Gran Vía) es más baja con respecto a la existente en la actualidad. Esta modificación puede afectar al punto de cruce aguas arriba del canal con el cajón soterrado, que obviamente, ha de pasar por encima del mismo.

Los futuros Proyectos de Urbanización deberán realizar las comprobaciones necesarias para hacer viable hidráulicamente la modificación del barranco planteada siempre compatible con el soterramiento del ferrocarril existente.

Así mismo, la sección correspondiente al cruce del túnel con la Gran Vía, se ha grafiado una sección estructural del túnel con dos losas, que no se corresponde con la realmente ejecutada. Los Proyectos de Urbanización recogerán la sección de la infraestructura ferroviaria realmente ejecutada.

Si finalmente los proyectos constructivos de urbanización que se desarrollen, consideran un trazado enterrado junto a las pantallas del soterramiento, se deberá solicitar autorización para dicha actuación al Administrador de la Infraestructura Ferroviaria, definiéndose rigurosamente en el proyecto, tanto el alcance de dicha actuación, como los procedimientos constructivos a emplear y la posible afección que pudieran ocasionar en la estructura soterrada.

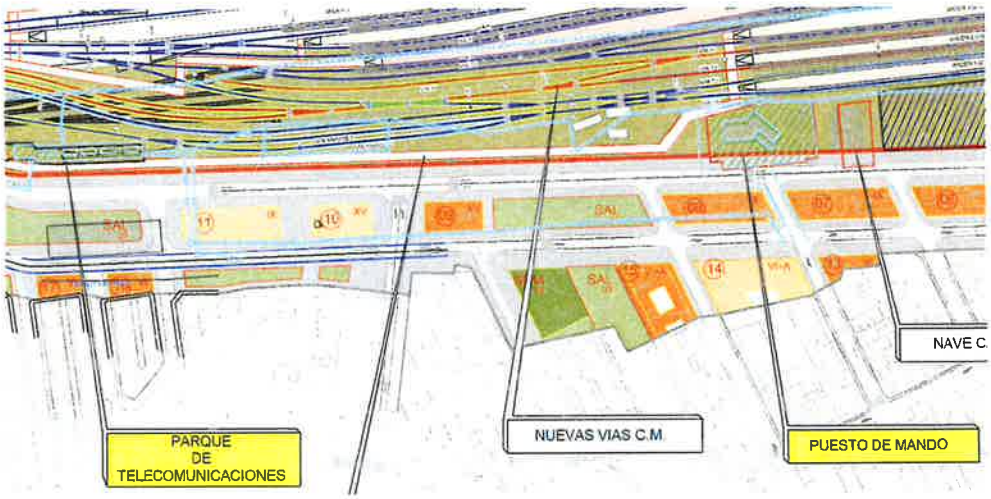
Del mismo modo, se deberá informar acerca de las condiciones de explotación de la conducción hidráulica y garantizar que las posibles filtraciones de la conducción hidráulica no afectan a las hipótesis de cálculo de la estructura.

En el *Plano 6.2 del "Estudio de inundabilidad"* se ha dibujado un colector que coincide en planta con el Parque de Telecomunicaciones y el futuro Centro de Autotransformacion de Alta Velocidad, los futuros Proyectos de Urbanización deberán eliminar este colector al resultar incompatible con las infraestructuras ferroviarias existentes.

3.8.4. Canalizaciones de Telecomunicación.

Existen en el entorno del Parque de Telecomunicaciones canalizaciones y Puntos de Interconexión (PDI's) puntos frontera donde acaba la red de Adif-AV de cables ópticos que se conecta con la red de los Operadores de Telecomunicaciones.

Adif-AV tiene la obligación de prolongar y mantener la red de fibra óptica hasta los PDI´s para entregar el servicio. Estos PDI's quedan en la planta de urbanización del Plan Especial fuera del terreno calificado como Sistema General Ferroviario e incluso bajo parcelas residenciales. Es necesario por tanto que los futuros Proyectos de Urbanización asuman los costes de su traslado y reposición, así como de las canalizaciones que entran y salen de ellos.

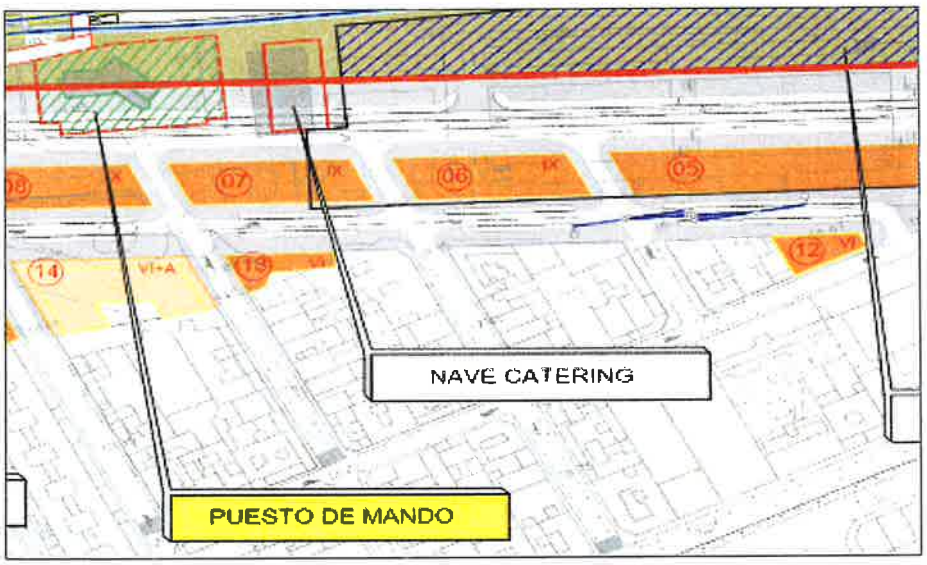


Canalizaciones de telecomunicación grafiadas en azul cian

Los Proyectos de Urbanización tendrán que tener en cuenta estas canalizaciones de fibra óptica como afecciones e incluir las correspondientes reposiciones.

3.8.5. Puesto de Mando

El edificio del Puesto de Mando de la estación queda parcialmente fuera de la parcela del Sistema Ferroviario PSF en la fase B debiendo modificarse la planta de ordenación o valorarse en los futuros Proyectos de Reparcelación los costes de reposición, en las condiciones necesarias para que se garantice el servicio ferroviario.



Puesto de Mando sobre la ordenación de la Fase B

Esta afección se ha tenido en cuenta en el nuevo Plan, con un nuevo apartado 7 en el artículo 59 de la Normas Urbanísticas en el que se establece que:

> *Artículo 59: Normas relativas a la ejecución y puesta en servicio de las obras que afecten al dominio público ferroviario.*
>
> *.../...*

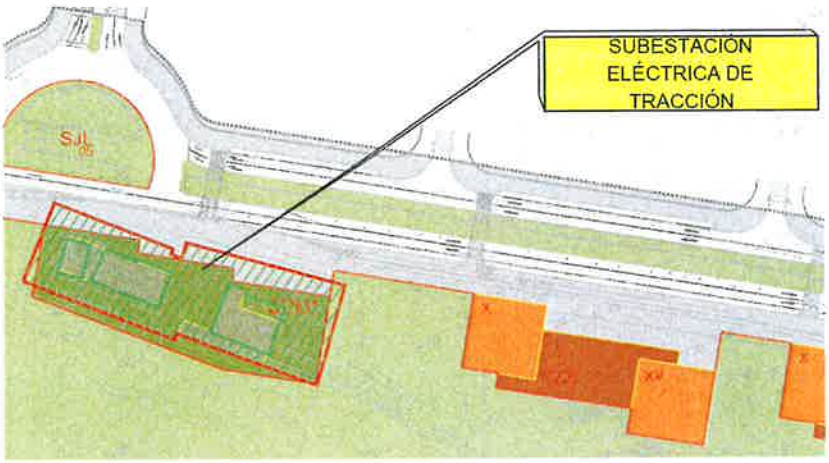
7.- En cualquier caso, los Proyectos de Urbanización del Sector adoptarán las medidas oportunas para garantizar la integración de los equipamientos, edificios e instalaciones vinculadas al uso público ferroviario que puedan solaparse con otros usos públicos dotacionales, incluidos los viarios, ajustando, en su caso, las secciones y alineaciones viarias, y garantizando la funcionalidad y coherencia de los usos públicos integrados y evitando afecciones que puedan determinar el desmantelamiento de alto coste y necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, por un solapamiento parcial.

Los Proyectos de Urbanización tendrán que tener en cuenta esta afección y garantizarán la integración del edificio del Puesto de Mando que se solapa con la acera del viario de urbanización en fase B.

3.9. Otras consideraciones

3.9.1. Subestación Eléctrica de Tracción

La parcela de la Subestación Eléctrica de Tracción y el equipo de línea se ve reducida por la nueva ordenación. Si la futura urbanización afectara a instalaciones necesarias para el correcto funcionamiento del ferrocarril, éstas deberán ser repuesta con cargo a la urbanización.



3.9.2. Parcela de la Estación.

En la delimitación de la Fase B, la parcela del Sistema Ferroviario PSF se reduce en su lindero norte, quedando fuera del límite las actuales vías 1 y 2 y el andén 7 de Alta Velocidad, así como elementos del edificio actual de la estación.

No se considera ésta una afección, dado que la ejecución de la imagen final del planeamiento en la Fase B, solo podrá llevarse a cabo una vez se haya ejecutado la solución de integración ferroviaria prevista en el Convenio vigente.

3.10. Errores materiales

Se han detectado los siguientes errores materiales que deben ser corregidos en la Versión del Plan Especial que se someta a Aprobación Definitiva:

Memoria Justificativa

- Página 100. Los títulos de las tabla están intercambiados Fase A con Fase B

Planos

- En el "Plano I.5 Plano de información. Afecciones", se observa la sombra del Sistema General Ferroviario y la sombra del Sistema General Tranviario, compatibles en cuanto al espacio y ordenación no coincidiendo con el Plano *03.2b Planos ordenación pormenorizada planta bajo rasante Fase B*.
- El *Plano 5.2.1 del "Estudio de inundabilidad"* grafía una sección constructiva del soterramiento que no es la construida (por indicación municipal no se ejecutó al losa superior del paso de la Gran Vía).

En general las referencias a la Estación deberán modificarse. Estación de ADIF-AV, en lugar de Estación de RENFE.

Aunque la Sociedad indica que se ha mantenido esa nomenclatura como copia textual de lo indicado en el Convenio 2003 y en el Planeamiento General, debe adecuarse la denominación de la Estación y del resto de las infraestructuras ferroviarias a lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y en la legislación sectorial posterior.

4. CONCLUSIONES.

El documento analizado, *Plan Especial del Sector OI/2 de Alicante* redactado por madMA por encargo de AVANT, S.A. plantea la reordenación urbanística de los suelos ferroviarios en cumplimiento del *"Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante"* de 7 de mayo de 2003.

Se ha comprobado que la nueva redacción del documento Aprobado Provisionalmente el 09/03/2015, recoge gran parte de los comentarios recogidos en el informe emitido por Adif y Adif AV en febrero de 2015.

Respecto al resto de las cuestiones señaladas, éstas deben ser corregidas para que el contenido del Plan Especial se adecúe a la Legislación Sectorial Ferroviaria vigente.

En concreto, se deberán valorar los costes de demolición, indemnización y/o reposición de los edificios, instalaciones e infraestructuras afectadas, incompatibles con el Planeamiento (oficinas, nave de catering, aparcamiento, equipo de línea, canalizaciones de fibra óptica, hincas de drenaje, etc...) y no únicamente la indemnización.

Se deberán incluir en el Estudio de Sostenibilidad Económica, las estimaciones de las partidas mencionadas.

Los Proyectos de Urbanización que posteriormente se redacten, deberán en todo caso adaptarse a la infraestructura ferroviaria existente: Adaptando el nuevo cauce propuesto para el barranco de San Blas al canal ferroviario soterrado, adaptando la sección viaria para respetar el Puesto de Mando, modificando la planta de colectores propuesta para respetar el Parque de Telecomunicaciones existente y cuantas interacciones se detecten en los proyectos y obras futuras de urbanización.

Por todo lo expuesto anteriormente, se concluye que el documento del *Plan Especial del Sector OI/2 del PGOU de Alicante*, Aprobado Provisionalmente en el Pleno Extraordinario del Ayuntamiento de Alicante del 09/03/2015 debe ser informado favorablemente condicionado a la corrección de los aspectos que se recogen en este informe.

Madrid, diciembre de 2015