PLAN ESPECIAL OI/2
ORDENACION ESTRUCTURAL ADAPTADA AL TRLOTUP

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

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

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN 4

2.- EL PROCESO PREVIO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA: SÍNTESIS. 5

2.1.- DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DESARROLLADO ANTES DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL. 5
2.2.- SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA. 6
2.3.- PARTICIPACIÓN SOBRE LA CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA. 11
2.4.- PARTICIPACIÓN SOBRE LA VALORACIÓN DEL PAISAJE. 14
2.5.- OPINIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL PLAN ESPECIAL. 15
2.6.- SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA. 16
2.7.- CONTEXTUALIZACIÓN DE ESTA VERSIÓN DE ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA. 25

3.- CARACTERIZACIÓN DE RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA. 26

3.1.- UNIDADES DE PAISAJE. 26
3.2.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS AFECTADOS POR LA ACTUACIÓN. 29

4.- VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA 37

4.1.- METODOLOGÍA. 37
4.2.- UNIDADES PAISAJÍSTICAS 38
4.3.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS 38

5.- OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA 40

6.- MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL ADOPTADO DEL PLAN ESPECIAL 41

6.1.- MODELO GLOBAL DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. 41
6.2.- FUNCIÓN TERRITORIAL Y OBJETIVOS DEL SECTOR 42
6.3.- ZONAS DE ORDENACIÓN 42
6.4.- PROGRAMA ESPECÍFICO PARA EL DISEÑO Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE PÚBLICO URBANO 43
6.5.- CRITERIOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO 44

7.- IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES. 45

7.1. UNIDADES PAISAJÍSTICAS. 45
7.1.1.- Fase de obra 45

7.1.2.- Fase de funcionamiento *46*
7.2.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS..... 47
7.2.1.- Fase de obra *47*
7.2.2.- Fase de funcionamiento *47*
7.3.- CONCLUSIONES..... 47

8.- VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL 50

8.1.- METODOLOGÍA..... 50
8.2.- PUNTOS DE OBSERVACIÓN..... 50
8.3.- ANÁLISIS VISUAL..... 52
8.4.- CONCLUSIONES..... 52

9.- MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA 54

9.1.- NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA..... 54
9.2.- INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA Y RED DE ESPACIOS COMUNES..... 54
9.3.- PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN 55
9.4.- PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLANEAMIENTO..... 55

APÉNDICE 1: PLANOS 56

Firmado por MARTINEZ SALVADOR
ESMERALDA EVA - ***8458** el

1.- INTRODUCCIÓN

Se redacta el presente Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial que establece la ordenación estructural del sector de suelo urbano denominado OI/2 del PGMOU de Alicante, según lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1/2021, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (en adelante TRLOTUP)[1].

Dicho Plan Especial tiene como objeto exclusivo el establecimiento de la ordenación estructural del sector OI/2, mientras que la ordenación pormenorizada será objeto de un Plan Especial posterior, atendiendo así a la recomendación de la Consellería competente en materia de urbanismo de diferenciar la tramitación de ambas ordenaciones estructural y pormenorizada.

En este sentido, el presente Estudio de Integración Paisajística acota su finalidad a:

a) La caracterización de las unidades de paisaje y recursos paisajísticos presentes en el ámbito y fuera de él, que pudieran ser condicionados por el desarrollo de la actuación.
b) El examen de la ordenación estructural y su relación con dichos elementos del paisaje y la Infraestructura Verde definida en el Plan Especial.
c) La fijación de objetivos paisajísticos que la ordenación pormenorizada deberá considerar, orientando así su futuro Estudio de Integración Paisajística.

Atendida esta finalidad, parece claro que estamos más bien ante el contenido de lo que sería un Estudio de Paisaje, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.4 del TRLOTUP.

A este respecto, el ámbito del presente estudio se ha definido a partir de consideraciones paisajísticas, visuales y territoriales, e incluye la caracterización de las Unidades de Paisaje y de los Recursos Paisajísticos que singularizan su valor.

Este estudio tiene por objeto predecir y valorar la magnitud y la importancia de los efectos que la nueva actuación puede llegar a producir en el carácter del paisaje y en su percepción, y determinar estrategias para evitar los impactos o mitigar los posibles efectos negativos.

[1] Pese a que su formulación se inició con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma, el presente documento se ha adaptado a la misma en virtud de lo dispuesto en su Disposición Transitoria Primera.

2.- EL PROCESO PREVIO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA: SÍNTESIS.

2.1.- DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DESARROLLADO ANTES DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

Mediante Edicto publicado en el DOCV nº 6952, de fecha 28 de enero de 2013, se inició el proceso de participación pública de la Versión Preliminar del Plan Especial del Sector OI/2 del Plan General de Alicante.

En materia paisajística, una de las vías de participación, a efectos de la evaluación, se ha basado en una serie de encuestas publicadas a través de la página web http://plandeparticipacionpublica.es/ALICANTE/, a los efectos de que cualquier persona interesada pudiera participar y formular las observaciones pertinentes respecto a los aspectos paisajísticos, durante 45 días hábiles.

Además, también se ha habilitado un buzón de sugerencias para que cualquier interesado pueda realizar sus aportaciones respecto al estudio de integración paisajística y al Plan Especial. Una vez finalizada la fase participativa a través de la página web, se ha enviado toda la información a AVANT para su posterior tratamiento y análisis de datos, y obtención de resultados.

En paralelo, por parte del Ayuntamiento de Alicante y la entidad AVANT, se han desarrollado varias presentaciones públicas y reuniones temáticas con colectivos interesados, como asociaciones de vecinos, colegios profesionales, entidades y asociaciones con diferentes fines.

Grupo de interés	Fecha Taller de Participación
GERENCIA URBANISMO-ASOCIACIONES VECINOS (Ciudad Elegida, Bº José Antonio, San Blas, Gran Vía Sur- Ciudad de Asís, La florida, San Gabriel, Centro Tradicional, Juan Pablo II (P.A.U 1) y Virgen del Remedio)	03/12/2012
OFICINAS AVANT- GRUPOS POLITICOS AYTO DE ALICANTE	10/12/2012
OFICINAS AVANT-ASOCIACION VECINOS PAU-1	12/12/2012
CASA DE LA FESTA- PUBLICO EN GENERAL	13/12/2012
OFICINAS AVANT-PLATAFORMA COMARCAL POR LA MOVILIDAD	27/12/2012
COLEGIO DE ARQUITECTOS- ARQUITECTOS Y PUBLICO EN GENERAL	10/01/2013

Asimismo, se han formulado diversas alegaciones por escrito, a través del Registro de Entrada del Ayuntamiento. Muchas de estas alegaciones reflejan opiniones y posiciones con incidencia en cuestiones paisajísticas, que también deben ser tomadas en consideración en el presente estudio.

En el apartado siguiente reseñamos estas alegaciones y sugerencias, tanto en formato encuesta como en formato alegación/sugerencia.

Posteriormente el documento de Plan Especial, incluyendo el estudio de integración Paisajista ha sido objeto de un segundo proceso de participación en abril de 2014, durante un plazo de 45 días hábiles, en el cual se han mantenido encuentros con diferentes colectivos interesados (vecinos, profesionales, asociaciones, instituciones), que se han traducido en el plano formal en la presentación de diversos escritos de alegaciones y sugerencias.

2.2.- SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA.

En este apartado se hará referencia a las manifestaciones realizadas vía encuesta a través de la web de participación y a las alegaciones presentadas formalmente dentro del trámite previsto a tal efecto por parte del Ayuntamiento de Alicante.

Las alegaciones presentadas en el Registro Municipal del Ayuntamiento son las siguientes:

GRUPO MUNICIPAL EUPV ESQUERRA UNIDA 23/03/2013	• PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN. • Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar mediane- ras existentes. • Replantear la sección de C/ General Gutiérrez Mellado. • Conservar el Puente Rojo. • Ubicar la estación junto a la Vía Parque es mejor alternativa. • No superar las alturas de los edificios existentes. • Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. • Proteger estación y tinglados existentes. • Reformular el convenio Avant. • Convocar un concurso para definir la ordenación. • •Reutilizar el Cajón Ferroviario Subterráneo como instalaciones para el TRAM. • •Destinar la edificabilidad lucrativa a vivienda pública de alquiler.
GRUPO MUNICIPAL PSPV 23/03/2013	• PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. • Incluir justificación económico-financiera y planificación temporal. • 40% de techo residencial dedicado a viviendas de protección oficial. • Incrementar la superficie de suelo dedicado a parque. • Disminuir la superficie de la manzana de estación intermodal. • Replantear las secciones viarias de C/ Medico Ricardo Ferré y C/ Gene- ral Gutiérrez Mellado.

	• Incluir un gran aparcamiento disuasorio. • Eliminar el Puente Rojo. • Definir la ordenación específica del parque, incorporando equipamientos.
ASOCIACIÓN CULTURAL ALICANTE VIVO 22/03/2013	• PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN • Reubicar los equipamientos en un emplazamiento más cercano al centro de Alicante. • Plantear los edificios de uso residencial como edificios de uso mixto, con bajos comerciales y oficinas. • Catalogar como BIC el complejo ferroviario y rehabilitar la estación. • Potenciar ejes visuales. • Disponer el uso comercial en los bajos comerciales. • Realizar un estudio de tráfico: público y privado. • Conservar el Puente Rojo. • Parque central de, al menos, una superficie igual al 50% del sector. • Minimizar los equipamientos en el parque. • Reubicar los equipamientos escolares fuera del parque y, a ser posible, fuera del sector. • Introducir un catálogo de especies vegetales y criterios de urbaniza- ción. • Estudiar con detalle la articulación de la Glorieta de la Estrella. • Redactar de forma bilingüe los documentos del PE. • Convocar un concurso para definir la ordenación.
PLATAFORMA COMARCAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. PCM. 23/03/2013	• PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN. • Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar mediane- ras existentes. • Replantear la sección de C/ General Gutiérrez Mellado. • Conservar el Puente Rojo. • Distribuir las dotaciones por todo el ámbito. • Proteger estación y tinglados existentes. • Reducir la sección de los ejes viarios de penetración. • Ubicar la estación intermodal junto a la Vía Parque. • Reformular el convenio Avant. • Convocar un concurso para definir la ordenación.
COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE. CTAA.	• Convocar un concurso para definir la ordenación. • Plantear una ordenación más visionaria que refleje un nuevo modelo de ciudad. • Certificación de sostenibilidad del proyecto.

27/02/2013	• Aportar más documentación gráfica. • Potenciar ejes visuales. • 6 Replantear las secciones viarias de las grandes vías de tráfico. Incrementar la peatonalización. Reducir el tráfico rodado. • Proteger y rehabilitar el edificio de la estación. Poner en valor y respetar el tinglado existente. • Repensar el derribo del Puente Rojo. • Estudiar y documentar el desarrollo por fases. • Integrar distintos usos en las edificaciones. • Definir directrices de urbanización. • Apostar por edificación sostenible y de alta eficiencia energética. • Integrar las edificaciones ubicadas en el parque evitando parcelas cerradas. • Expandir las zonas verdes por el viario colindante. • Coordinar los concursos del parque y la nueva estación. • Maximizar las conexiones peatonales. • Permitir el ajardinamiento sobre el cajón ferroviario.
PLATAFORMA RENFE. AA.VV. CIUDAD DE ASÍS, LA FLORIDA, ALIPARK, PRIN- CESA MERCEDES, SAN BLÁS Y JUAN PABLO II- PAU 1 25/12/2012	• PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION. • Eliminar todas las vías en superficie. • Recuperar la conexión entre San Blas y Princesa Mercedes. • Tratamiento de integración paisajística de la boca del túnel. • Mantenimiento y limpieza de los terrenos afectados. • Eliminar el Puente Rojo. • Minimizar el impacto para el tránsito peatonal del cruce subterráneo de la Gran Vía. • Replantear la rotonda de la Gran Vía de modo que permita la continuidad de las zonas verdes y la intercomunicación de los barrios colindantes. • 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. • Reubicar las dotaciones escolares en un ámbito externo al del Plan Especial. • Contemplar la conexión del parque con el cinturón verde del Plan Rabassa. • Replantear y disminuir las secciones viarias de C/ Medico Ricardo Ferré y C/ General Gutiérrez Mellado. • Disminuir la superficie de la manzana de estación

	intermodal y definir su ordenación. • Mantener el edificio histórico de la estación. • Abrir el parque a la Av. De Salamanca. • Completar el soterramiento de las vías. • Disponer la estación de Autobuses totalmente soterrada. • Incluir un aparcamiento intermodal. • Ubicar la nueva estación sobre el soterramiento. • Incorporar Villa Teresa como dotación al PE, manteniendo el jardín. • APORTA ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DEL DERRIBO DEL PUENTE ROJO.
WEB DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	• Parque Urbano continuo y sin interrupciones. • Completar el soterramiento de las vías. • Eliminar el puente rojo. • Disponer carriles bici. • Presentar más documentación de detalle de la ordenación. • Evitar vías de penetración rodada. • Evitar efecto barrera. Eliminar autopistas urbanas. • Conservar el puente rojo. • Redactar de forma bilingüe la documentación de la intervención. • Estudiar la propuesta de la PCM. • • SOLUCIONES ALTERNATIVAS. • AGRADECIMIENTO POR LA PÒSIBILIDAD DE PARTICIPAR.
MINISTERIO DE FOMENTO. 01/03/2013	• PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN • Reflejar en el planeamiento la situación actual y las fases transitorias previstas. • Garantizar las protecciones ferroviarias establecidas por la Ley del Sector Ferroviario.
ADMINISTRADOR DE INFRAES-TRUCTURAS FERROVIARIAS. ADIF. 22/03/2013	• PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN • Incrementar la superficie de equipamientos. • Reducir la superficie de zona verde. • Incorporar ficha específica de ordenación de la manzana de la estación intermodal, calificándola como Sistema General Ferroviario. • Incorporar calificaciones superpuestas sobre rasante y bajo rasante. • Permitir siempre la compatibilidad del uso ferroviario.

	• Evitar las parcelas privadas superpuestas al dominio público ferroviario. • Incorporar ordenanzas específicas de estudio de ruido y vibraciones para las edificaciones del ámbito. • Incluir los muros y losas del cajón ferroviario como obras de urbanización. • Establecer criterios de urbanización que minimicen el impacto sobre la infraestructura ferroviaria. (Sobrecargas, filtraciones, interferencias con elementos de evacuación, etc.) • Definir unidades de ejecución para el desarrollo del PE. • Presentación de un Programa de Actuación Integrada. • No proteger la estación y permitir su traslado. • Completar y actualizar los planos de Estado Actual.

Pueden sintetizarse este nutrido conjunto de sugerencias en varios grupos, según su alcance, sin per- juicio de que estas sugerencias 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 ordena-ción 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

2.3.- PARTICIPACIÓN SOBRE LA CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA.

En este apartado vamos a tratar de sintetizar y resumir las principales posiciones de los usuarios que han participado en el proceso. Se toma como referencia el conjunto de cuestiones planteadas en los cuestionarios expuestos en la web, si bien se valorarán las opiniones reseñadas en estas encuestas y en los escritos de alegaciones presentados ante el Ayuntamiento.

a.- Cuestiones paisajísticas planteadas.

Este bloque de las encuestas, relativo a las características intrínsecas de las unidades y recursos paisajísticos del ámbito de estudio, hace referencia a las siguientes preguntas:

- ¿Estás de acuerdo con los límites de la unidad/recurso paisajístico?
- ¿Estás de acuerdo con el nombre escogido para esta unidad/recurso paisajístico?
- ¿Qué relación tienes con este paisaje?
- ¿Cuáles son los elementos más destacables de este paisaje?
- ¿Conoces algún lugar desde donde se vea una amplia panorámica del paisaje de esta unidad/recurso?
- Proponer, si se desea, un itinerario de interés paisajístico en esta unidad/recurso paisajístico.
- ¿Crees que esta unidad/recurso se ha transformado en los últimos años?

Para facilitar la contestación de las preguntas, el Plan de Participación Pública contemplaba una primera aproximación de unidades de paisaje, así como de potenciales recursos paisajísticos afectados por la futura ordenación del Sector.

Es necesario apuntar que sorprende que haya tan bajo número de encuestas cumplimentadas respecto a las unidades paisajísticas (6) en comparación con el número

de encuestas realizadas de los recursos paisajísticos (39). Además, no se ha cumplimentado ninguna encuesta en el caso de tres de las cinco unidades paisajísticas existentes, habiéndose únicamente valorado las unidades “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” y “Paisaje litoral”.

b.- Opiniones sobre Unidades paisajísticas.

Respecto a las unidades paisajísticas, el 83% de las encuestas cumplimentadas se corresponden con la unidad “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras”, por lo que los resultados de este apartado se refieren fundamentalmente a dicha unidad. Sólo se ha rellenado otra encuesta correspondiente al “Paisaje litoral”. Es posible, que los encuestados hayan mostrado un mayor interés por el paisaje urbano, por ser éste el que se va a ver afectado por el Plan Especial.

Hay que comentar que el 100% de los participantes se muestran de acuerdo con los límites y el nombre escogidos para las dos unidades paisajísticas comentadas.

Respecto a la relación que une a los encuestados con el “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras”, el 60% afirma que tiene bastantes vínculos afectivos con esta unidad, al 60% les gusta mucho la misma, el 100% se preocupa mucho por su futuro y el 60% la sienten mucho como propia. En el caso del “Paisaje litoral”, en la única encuesta cumplimentada se registra la respuesta “bastante” a cada una de las preguntas anteriores.

En cuanto a los elementos del paisaje que se consideran más destacables, en el caso del “Paisaje litoral”, se afirma que “es de lo poco bien hecho que hay en alicante”. Por lo que se refiere al “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” se da relevancia al “Edificio de viajeros estación Alicante- Término”, “Skyline de la ciudad (ensanche, barrio de Benalúa y barrio de San Blas)”, el “Puente Rojo” y a la existencia de “un Ficus en las inmediaciones de la estación”. Además, se comenta que es una “gran oportunidad para crear una zona verde en el centro” y se propone el “aprovechamiento de la estación con fines culturales”.

Hay que resaltar por otra parte, que los participantes no han aportado información respecto a lugares desde donde se vea una amplia panorámica del paisaje ni han propuesto ningún itinerario de interés paisajístico dentro de las unidades paisajísticas definidas.

Por lo que se refiere a la posible transformación, a lo largo del tiempo, del “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras”, hay disparidad en las respuestas de los encuestados, pues el 40% de los mismos piensan que no se ha transformado y el 60% que sí lo ha hecho. De éstos últimos, el 66% cree que lo ha hecho rápidamente y el 33% lentamente. En el caso del “Paisaje litoral”, en la única encuesta cumplimentada, la respuesta es que este paisaje ha cambiado lentamente.

c.- Opiniones sobre recursos paisajísticos.

Respecto a los recursos paisajísticos, el 49% de las encuestas cumplimentadas en la web se corresponden con el recurso “Puente Rojo” y el 18% con el recurso “Lagunas de la Rabassa”, por lo que los resultados de este apartado se refieren principalmente a dichos recursos, al ser aquellos que más interés suscitan por parte de los participantes

en las encuestas. En el sentido contrario, hay que destacar que no se ha rellenado ninguna encuesta correspondiente al recurso “El Palmeral”.

Respecto a la relación que une a los encuestados con el recurso “Lagunas de la Rabassa”, merece la pena destacar que al 86% les gusta mucho el mismo, el 100 % se preocupa mucho por su futuro y el 86% lo siente mucho como propio.

En cuanto a la relación que une a los encuestados con el recurso “Puente Rojo”, hay que señalar que al 37% les gusta mucho el mismo, el 58% se preocupa mucho por su futuro y el 47% lo siente mucho como propio.

En cuanto a los elementos del paisaje que se consideran más destacables, en el caso las “Lagunas de la Rabassa”, se citan “las lagunas”, “la fauna y la flora”, los senderos” y su “tranquilidad”, lo que la con- vierte en “algo único en la ciudad”. Por todo ello, se indica que las lagunas son un “referente turístico local”, por lo que “pueden aportar herramientas para los escolares”. Por último, se solicita “la protección del ecosistema creado” en las lagunas.

Por lo que se refiere a los elementos paisajísticos más relevantes del “Puente Rojo”, algunos encuestados manifiestan interés positivo sobre el mismo, destacando su “color”, “singularidad”, “simbolismo”, “la forma de los estribos”, que es “un punto de encuentro” y que “cumple su función razonablemente bien”, y consideran que para la ciudad es un “referente”, “icono”, “hito urbano” y “símbolo del crecimiento urbanístico”, siendo el “único gran puente de Alicante”, lo que lo convierte en “un monumento”. En cuanto a la utilidad del puente, algunos encuestados indican que “elimina gran parte del tráfico en la zona a actuar”, “permite que haya por debajo el deseado parque central”, “evitaría un gran corte en la continuidad del parque”, “su mantenimiento es más barato que reemplazarlo por soterramiento” y que si se mantuviera “se convertiría en un símbolo de integración urbanística”. El interés por el Puente Rojo ha sido también compartido en diferentes alegaciones presentadas por colectivos ciudadanos y partidos políticos en el Registro Municipal, concretamente, las presentadas por la Plataforma Comarcal de Movilidad, Alicante Vivo y Esquerra Unida, además del Colegio de Arquitectos, que muestra cierto interés.

No obstante, asociaciones de vecinos de los barrios colindantes (La Florida, Ciudad de Asís, Princesa Mercedes, Alipark, Juan Pablo II y PAU/1) con la actuación, asociadas en la Plataforma RENFE, han manifestado vía alegaciones y vía verbal en diferentes reuniones, su opinión favorable al desmantelamiento del “Puente Rojo”, no considerándolo hito paisajístico ni elemento funcional destacable. Expresamente llegan a afirmar:

> *“1° Nos reafirmamos en los graves perjuicios que actualmente causa a la vida diaria de nuestros barrios, la persistencia por más tiempo de la existencia del actualmente llamado puente rojo, pedimos que sin ningún paliativo, se siga manteniendo su eliminación en el planeamiento que definitivamente sea aprobado.”*

En cuanto a los elementos más destacables de la “Serra Grossa”, los ciudadanos citan su “orografía” “miradores y rutas ecológicas”, “vías pecuarias y especies autóctonas”, “ecosistema”, “flora y fauna”, “refugios de la Guerra Civil”, “arquitectura industrial” y “depósitos antiguos”.

Por el contrario, los participantes en las encuestas no citan elementos del paisaje que

consideren destacables en relación a los recursos “Castillo de Santa Bárbara” y “Castillo de San Fernando”.

Hay que resaltar por otra parte, que los participantes no han aportado información respecto a lugares desde donde se vea una amplia panorámica del paisaje en el entorno de los recursos paisajísticos mencionados en el ámbito de estudio.

Por lo que se refiere a la posible transformación de los recursos paisajísticos a lo largo del tiempo, hay un claro acuerdo respecto a la “Serra Grossa” y el “Castillo de San Fernando”, ya que el 100% de los encuestados creen que en ambos casos se ha producido una rápida transformación. Los recursos que se considera que se han transformado lentamente son la “Fachada urbana”, el “Castillo de Santa bárbara” y las “Lagunas de la Rabassa”, con porcentajes en este sentido del 75%, 50% y 43% respectivamente. En el sentido contrario, los participantes en las encuestas piensan mayoritariamente que el “Puente Rojo” no se ha transformado, ya que en este sentido han contestado el 53% de los mismos.

2.4.- PARTICIPACIÓN SOBRE LA VALORACIÓN DEL PAISAJE.

a.- Valoración de las Unidades del paisaje

Como se ha comentado anteriormente, únicamente se han cumplimentado encuestas correspondientes al “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” y al “Paisaje litoral” por lo que las unidades “Paisaje agrícola”, “Paisaje de ramblas y zonas húmedas” y “Paisaje de pastizales xerofíticos” no pueden valorarse paisajísticamente en base a la aportación ciudadana.

En el caso del “Paisaje litoral”, en la única encuesta cumplimentada, se le asigna un valor paisajístico “Muy alto”, mientras que la valoración asignada al “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” es mayoritariamente “Baja”, según un 60% de los participantes del PPP, correspondiendo el porcentaje restante, a partes iguales, a las valoraciones “Muy alta” y “Alta”.

b.- Valoración de los recursos paisajísticos.

Los recursos paisajísticos más valorados son el “Castillo de San Fernando”, la “Fachada urbana” y la “Serra Grossa” ya que más de un 60% de los encuestados considera que estos recursos tienen un valor paisajístico “Muy alto”. Concretamente, los participantes del PPP que otorgan este valor paisajístico son un 100% en el caso del “Castillo de San Fernando”, un 75% para la “Fachada urbana” y un 67% para la “Serra Grossa”.

El “Castillo de Santa Bárbara” también ha recibido una buena valoración, dado que el 50% de los encuestados estiman que tiene un valor paisajístico “Muy alto”, correspondiendo el porcentaje restante a la categoría “Alto”.

Por lo que se refiere al “Puente Rojo” y las “Lagunas de La Rabassa”, las valoraciones paisajísticas realizadas por los encuestados en la web no son unánimes. Así, respecto al “Puente Rojo”, si bien el 42% le concede un valor “Muy alto”, el 31% le da un valor “Medio” y el 16% un valor “Nulo”. Además, hay que considerar la opinión de las asociaciones de vecinos colindantes con la actuación, que tienen la condición de interesados del lugar por su vecindad. Estas asociaciones manifiestan su firme interés

en que desaparezca el Puente Rojo, lo que evidencia su nula valoración paisajística y funcional.

En cuanto a las Lagunas de La Rabassa, las valoraciones mayoritarias se corresponden con “Alto” y “Medio”, con porcentajes del 29% en ambos casos, habiendo otorgado además un 24% de los encuestados un valor “Muy alto” a este recurso.

Finalmente, el recurso “El Palmeral” no puede valorarse paisajísticamente en base a la valoración ciudadana, al no haberse cumplimentado ninguna encuesta relativa a este recurso paisajístico.

2.5.- OPINIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL PLAN ESPECIAL.

En cuanto a la pregunta referente a la alteración paisajística que producirá la realización del Plan Especial para la ordenación del Sector OI/2 del Plan General de Alicante respecto al paisaje que existe en la actualidad, la respuesta por parte de los participantes del PPP es unánime, ya que el 95 de los mismos opinan que “Sí” se producirá una alteración sustancial, mientras que únicamente el 3% piensan que esta alteración sustancial “No” se producirá, correspondiendo el 2% restante a los que han elegido la opción “No sabe/No contesta”.

Por lo que se refiere a la pregunta de si esta alteración será positiva o negativa, la respuesta mayoritaria por parte de los encuestados es que el Plan Especial tendrá una repercusión positiva sobre el paisaje existente en la zona de actuación, siendo un 57% de los mismos los que opinan en este sentido. Por el contrario, un 37% piensa que la alteración paisajística será negativa, correspondiendo el 13% restante a aquellos que han seleccionado la opción “No sabe/No contesta”.

Por otra parte, es de destacar los numerosos comentarios que los participantes del PPP han realizado para argumentar su respuesta. Así, entre los comentarios de aquellos que piensan que el Plan Especial supondrá una mejora paisajística de la zona, pueden destacarse los siguientes:

- “Cambiará muy positivamente el aspecto de la ciudad, será un pulmón para la ciudad y un gran atractivo para el turismo. En cualquier gran ciudad existe un gran parque, una gran zona verde, cuidada, donde la gente puede desconectar”.
- “Por supuesto, cualquier actuación de soterramiento y liberación de espacios para el uso público supondrá una mejora sustancial”.
- “Por supuesto que el paisaje cambiara a mejor, una vez que se quiten las vías, el puente rojo, y todo este urbanizado”.
- “Pues claro, es una oportunidad única para hacer de Alicante una ciudad más atractiva”.
- “Si pero a mejor ya que la actual situación hace que las dos partes no se interrelacionen en nada como si fueran dos ciudades distintas”.
- “El paisaje actual es bastante pobre, cualquier actuación debe ser capaz de mejorarla”.
- “Mejora una zona deteriorada”.
- “Gran espacio abierto del que carece la ciudad”.
- “Mejora ciertas condiciones ambientales y puede generar un espacio que hasta el momento daba la espalda a la ciudad”.

- "Las vías partiendo la ciudad es algo que debería haber desaparecido hace años".
- "La zona adyacente al centro necesita proyectos que mejoren la calidad de vida (ejemplo el cauce del río Turia en Valencia)".

Además, algunas personas apuntan ciertas matizaciones para que el Plan Especial reporte beneficios al paisaje del ámbito de estudio, entre los que figuran los siguientes:

- "Es una alteración sustancial, que puede ser para bien si se realiza adecuadamente. Se deberá maximizar la zona verde e intentar evitar introducir más tráfico y una avenida que suponga una nueva barrera".
- "La actuación es positiva globalmente, aunque considero excesiva tanto la cantidad de edificaciones como las alturas de los edificios, que deberán respetar en todo caso la altura de las edificaciones circundantes".
- "La alteración será positiva si se ampliase el espacio destinado a zonas verdes y de uso peatonal, de modo que se redujese el suelo destinado a viviendas y carreteras".
- "Es una alteración positiva siempre y cuando se fomente la movilidad de peatones, el uso de transporte público y bicicletas así como su conexión con el centro de la ciudad".

Por último, aquellos encuestados que piensan que las actuaciones del Plan Especial no van a mejorar el paisaje de la zona, aportan, entre otros, los siguientes argumentos:

- "Apostar decididamente por un gran parque continuo y sin cortes entre el centro de la ciudad y la periferia. Destinar al menos tres de los seis carriles existentes en el PAU-1 al propio parque".
- "De los tres carriles restantes del PAU-1, destinar uno para la comunicación motorizada básica entre los propios barrios de la zona, y los otros dos al transporte sostenible: TRAM, Carril bici, Autobús urbano"
- "Produce una alteración sustancial, aunque considero que se ha abusado de la implantación de nuevas viviendas, sobre todo las de la zona oeste, que parecen incrustadas dentro del parque"
- "La propuesta da prioridad al transporte privado. Las zonas verdes están desestructuradas. La conexión transversal de los barrios es insuficiente".
- "Se necesita más superficie de parque continuo desde la av. de Salamanca hasta la Vía Parque".

2.6.- SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA.

El 25 de abril de 2014 se anunció en el DOCV el inicio del período de información y participación pública del Plan Especial del Sector OI/2 del Plan General de Alicante. La documentación sometida a exposición pública consistía en la Memoria, Normas, Catálogo y Planos del referido Plan Especial, así como una serie de anejos técnicos, como Estudio de Tráfico y Movilidad, Estudio de Integración Paisajística, Estudio Acústico, Estudio de Inundabilidad, Memoria de Sostenibilidad Económica y, finalmente, dos estudios complementarios relativos a análisis bioclimático y estrategias de sostenibilidad asociadas al proceso de transformación urbanística.

Durante el meritado período, se han desarrollado numerosos encuentros y reuniones informativas y de debate entre la entidad promotora del Plan Especial, la sociedad pública AVANT (formada por la Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Alicante y el Ministerio de Fomento, a través de ADIF y RENFE), y diversos colectivos de interesados, junto con representantes del Ayuntamiento de Alicante.

Asimismo, el Plan Especial y su documentación aneja han sido sometidos a consulta de las diferentes Administraciones sectoriales afectadas conforme a la legislación específica en cada materia, habiéndose recibido informe en materia de afecciones ferroviarias, confederación hidrográfica, vías pecuarias, evaluación ambiental y territorial y patrimonio cultural.

A continuación se relacionan las alegaciones e informes sectoriales que se ha presentado durante este segundo proceso de participación:

1.- ASOCIACION DE VECINOS DE BENALÚA "EL TEMPLETE", NRE 2014032576, DE FECHA 16 DE JUNIO DE 2014.	• Solicita la supresión de las construcciones en el nuevo bulevar, así como del edificio singular en la Plaza de la Estrella, con la finalidad de que la ordenación del Sector pueda garantizar el acceso a los vecinos del Barrio de Benalúa a los nuevos espacios públicos, especialmente el Parque Público, y además se evite así el efecto "muralla" de la nueva edificación propuesta en el ámbito del Plan Especial.
2.- PLATAFORMA RENFE Y LAS ASOCIACIONES DE VECINOS CIUDAD DE ASIS, LA FLORIDA, PRINCESA MERCEDES, ALIPARK, SAN BLAS Y JUAN PABLO II – PAU/1, NRE 2014031719 DE FECHA 11 DE JUNIO DE 2014.	• En su escrito de alegaciones se contemplan diferentes reflexiones y sugerencias, El conjunto de alegaciones pueden sintetizarse del siguiente modo: • (a) Reitera la conveniencia de la eliminación del Puente Rojo, exponiendo diferentes motivos para ello, y aportando escritos de apoyo de otras asociaciones de vecinos de la ciudad de Alicante (Juan XXIII - Ciudad Elegida). • En materia de red viaria, reclaman la necesidad de ejecución del resto de Vía Parque entre la Avenida de Orihuela y la calle Teulada, o al menos de forma provisional entre la avenida citada y el PAU/1, así como facilitar la accesibilidad y las conexiones, tanto en el cruce subterráneo de la Gran Vía como en los demás viales, proponiendo soluciones específicas para conexiones con la calle Espinosa Echevarría y Terrassa, entre otras. • Solicita una distribución diferente de la edificabilidad localizada en la calle Medico Ricardo Ferré, frente al PAU/1 y que se reduzcan las alturas en este entorno y el de Florida Baja y la zona del colegio Gabriel Miró, para hacerlas coincidir con las de las edificaciones existentes, minorando la edificabilidad bruta lucrativa del sector o trasladando la edificabilidad rebajada en la zona de la Estación Intermodal. • Reclama la máxima prioridad para la ejecución del Parque Público y que se aproveche el diseño de los viarios más próximos al centro para integrar en ellos la mayor zona verde posible, realizando modificaciones en su sección. • Solicita que el espacio central dotacional previsto junto a la calle Tarrasa, se segregue y se incluya en la primera fase de la actuación. • Respecto a la Estación Intermodal, solicita el desarrollo del planeamiento de ese espacio, la conservación del edificio de la actual Estación, que se dejen visuales y conectores peatonales desde la Avda. de Salamanca hacia el parque y que se coloquen ya en esta primera fase en su nivel definitivo las vías y andenes. Y en lo referente a la ordenación de esa

	zona, que la Estación de Autobuses debe ser completamente subterránea; que se construya un estacionamiento subterráneo; que la ubicación del nuevo edificio de la estación y comercial sea la del pabellón postal de la calle Bono Guarner; y que el espacio que se libere con todas • las anteriores obras de soterramiento se dedique en su mayor parte a zona verde.
3.- JOSÉ VICENTE GARCÍA ABELLÁN, NRE E214033227, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.	• Eliminar manzanas para viviendas en Benalúa y Alipark, realizando, para mejorar la imagen de esa fachada urbana, actuaciones de renovación y adecuación de los frentes existentes. • Compensar entre los distintos barrios el reparto ente zonas verdes y edificaciones, garantizando un ancho mínimo de Parque Central de 70 m. • Restringir el viario proyectado, orientándolo al servicio de la Estación Intermodal, no potenciar el uso de transporte privado sino que favorecer la accesibilidad peatonal y ciclista. • Disposición de una nueva línea de tranvía en superficie, modificando su trazado. • Aprovechar el máximo de superficie como zona verde, y dar al Parque Central un carácter de bosque urbano, aprovechando el Plan Especial para introducir el concepto de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana "introducir el campo en la ciudad". • No pretender cubrir los costes de la actuación con las plusvalías inmobiliarias generadas. Para ello propone una estrategia destinada a reducir costes de ejecución, vinculada a la minoración de la edificabilidad, estrategia que consiste, sucintamente en las siguientes acciones: mantenimiento de la estructura del Puente Rojo y diferimiento de la ejecución del paso inferior de la Gran Vía, mantener el cauce actual del Barranco de San Blas, mejorar el diseño de la urbanización a base de más zona verde y nueva infraestructura viaria mejor dimensionada. Todo ello permitiría en su opinión una considerable reducción de las cargas de la trans- formación urbanística. • Contemplar una amortización de las cargas de la OI/2 a nivel municipal o metropolitano y no sólo en los propietarios de terrenos incluidos en el ámbito de la actuación.
4. JOAQUÍN ROCAMORA FERRI, EN REPRESENTACIÓN DE INECA Y JESUALDO ROS TONDA, EN REPRESENTACIÓN DE PROVIA, NRE E2014033356, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.	• El viario previsto no es idóneo para absorber el tráfico generado por la actuación, basándose en encuestas que carecen, a su juicio, de la suficiente fiabilidad. • Repensar el diseño de lo que denomina como "autopistas urbanas". • Debería tratarse con especial cuidado el itinerario, peatonal, entre la Estación y el centro de Alicante a través de la Plaza de la Estrella, generando una referencia icónica que mejore la calidad ambiental y urbana de este entorno y la percepción del turista a su llegada a Alicante.
5. LUIS FALCÓ MAESTRE, EN REPRESENTACIÓN DE BLOC-INICIATIVA VERDS: COMPROMIS PER ALACANT, NRE E2014033357, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.	• (a) Manifiestan su rechazo a la totalidad Plan Especial ya que la realidad socioeconómica y demográfica actual han dejado sin efecto la cobertura del mismo, en especial el convenio que da lugar al desarrollo de la actuación. Además se considera que el Plan Especial contempla modificaciones que deberían realizarse a escala de Plan General, y que no es viable ni seguro ubicar una Estación subterránea en un lugar donde confluyen barrancos y ramblas naturales de agua. • (b) Desde un punto de vista parcial, plantean también

	las siguientes alegaciones: • Debe integrarse realmente la Vereda del Desierto en la actuación. • En las zonas verdes debe plantarse vegetación de bajo consumo de agua y contemplarse espacios de desarrollo de participación ciudadana, como "zona de huertos urbanos". • Cuestiona el estudio acústico, ya que el ruido de los trenes es sustituido por el tráfico rodado de vehículos. • Propone incluir en el Catálogo del Plan Especial el Puente Rojo y los tinglados ferroviarios que hay entre la Estación y la Avenida de Aguilera. En relación al Puente Rojo, propone su integración en el Plan mediante concursos de ideas que permitan reducir su impacto sonoro, planteando al menos contemplar "la eliminación de las rampas y el propio jardín colgante". • Plantea una sensible reducción de las alturas previstas, eliminando el edificio proyectado en la plaza de la Estrella (que se sustituiría por zona verde) y disminuyendo las de los edificios de nueva planta contemplados en el Plan Especial. En la zona del PAU/1 se pasaría a 7 plantas máximo, en la zona de Benalúa a 5 plantas máximo. • Propone una serie de usos dotacionales a implantar en los terrenos liberados de instalaciones ferroviarias, a saber: • Instalación de un parque de las edades, con parques infantiles, zonas deportivas, itinerarios y circuitos de bicis y footing, musculación tercera edad, etc… • Espacio para biblioteca pública. • Auditorio y anfiteatros. • Corredor botánico y aula de la naturaleza. • Contar con la participación de artistas y arquitectos creativos para planificar las dotaciones. • Establecer relojes de sol y zonas de orientación. • Sistema de paseos con aparcabicis, depósitos de basura selectiva y plantas endógenas.-
JOSÉ GILABERT ZARCO, EN REPRESENTACIÓN DE ALACANT EN BICI.	• Se opone en general a la actuación por el excesivo número de viviendas dentro del parque, la destrucción del Puente Rojo, el soterramiento de la Gran Vía y la construcción de viales de alta densidad. • Solicita, en relación con el Plan de Movilidad, que se fomenten los itinerarios ciclistas y peatonales a lo largo del sector
7. MIGUEL ÁNGEL PAVÓN GARCÍA, EN REPRESENTACIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL DE ESQUERRA UNIDA, NRE E2014033791, DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2014	• Se incumple el objetivo de crear un gran parque central: predominio del viario sobre las zonas verdes. • Improcedente objetivo de la obtención de plusvalías que financie la operación. Sólo deben construirse: la Estación Intermodal, en la Vía Parque; las dotaciones públicas; y las necesarias para tapar medianeras. • Debe ampliarse el Catálogo incluyendo dos pabellones ferroviarios, el Puente Rojo y la posibilidad de reconstruir el pórtico neoclásico anterior de la actual Estación. • El convenio suscrito en 2003 no ha cumplido sus objetivos y debe reformularse adaptándose a los tiempos actuales. • Propone convocar un concurso internacional de ideas para definir la ordenación.

	• Propone destinar el cajón de vías ya ejecutado a uso tranviario (línea 1, aparcamiento y talleres). • Propone que se destine todo el techo residencial resultante (sólo edificios que se adosen a medianerías existentes) a vivienda pública de alquiler. • Solicita que el Plan Especial se someta a Evaluación Ambiental Estratégica.

INFORMES SECTORIALES

1.- DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, NRE E2014033448, DE FECHA 19 DE JUNIO DE 2014.	• El informe dictamina favorablemente las determinaciones del Plan Especial
2.- CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, SECCIÓN FORESTAL- VÍAS PECUARIAS, NRE E2014038247.	• Se requiere la revisión del Plan Especial para incorporar el tratamiento de la vía pecuaria conforme a las determinaciones de la legislación sectorial específica.
3.- CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AM- BIENTE, DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL, SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.	• Se estima viable la composición volumétrica de las parcelas edificables recayentes a la calle Médico Ricardo Ferre, si bien se recomienda estudiar las dimensiones y emplazamiento de las manzanas 24, 25, 30 y 31 para favorecer la apertura visual hacia el parque desde los espacios públicos y calles perpendiculares del sector PAU/1. • Conveniencia de estudiar la terminación de la rama urbana existente en las manzanas recayentes al Barrio de Benalúa, garantizando una mayor apertura, funcional y visual y una mayor integración del parque en la ciudad. • Se requiere una justificación más detallada de la manzana 4 para de- terminar el análisis visual de la futura edificación y su relación con la silueta urbana de la ciudad de Alicante. • Se recomienda completar el Estudio de Integración Paisajística en lo relativo al Puente Rojo, valorando su singularidad, representatividad, interés de su conservación y su potencial función en el paisaje integral. • Se sugiere completar las normas del Plan Especial en lo relativo al futuro Estudio de Detalle de la manzana PSF, como medida para procurar la integración de la estación del ferrocarril y los ficus de la Avenida de Salamanca con la ordenación del Plan Especial. • Finalmente, se solicita la definición de la Infraestructura Verde a una mayor escala, identificando los principales elementos de la misma en la ciudad, aconsejando la revisión de las condiciones urbanísticas de las parcelas dotacionales docentes situadas en el extremo oeste del sector, así como para incorporar las condiciones de diseño y urbanización del parque público.
5.- CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR, NRE E2014038410, DE FECHA 14 DE JULIO DE 2014.	• El informe dictamina favorablemente el Plan Especial a los efectos de Afección al Dominio Público Hidráulico, Incidencia en el Régimen de Corrientes y Disponibilidad de Recursos Hídricos.
6.- ADIF, NRE E2014033298, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.	• Aspectos puestos de manifiesto con motivo de la versión preliminar del Plan, que no han sido subsanados en el Plan: • La inclusión de terrenos provenientes del PAU/1 determina

	que no se les pueda atribuir a éstos edificabilidad ni puedan computarse a efectos del están- dar exigible de usos dotacionales. • Las zonas verdes previstas exceden del estándar legal obligatorio. Consiguientemente podría destinarse este exceso a ampliar las parcelas edificables para permitir la construcción en ellas de elementos complementarios (piscina, jardines) que faciliten su comercialización. • Proponen una serie de textos a incorporar en las Ordenanzas del Plan Especial, relativos a la compatibilidad y limitaciones de las actuaciones con el sistema general ferroviario. • Indican una serie de instalaciones técnicas ferroviarias afectadas por la ordenación, lo que debe motivar o que se modifique ésta o que se contemplen las indemnizaciones por afección y traslado. • Los muros y losas del soterramiento deben considerarse como obras de urbanización extraordinaria, a financiar con las plusvalías que generen los suelos liberados y a recepcionar por el Ayuntamiento. • La catalogación de la actual Estación incumple lo establecido en el convenio de 2003 e impide la construcción de la nueva Estación Intermodal. • El Plan General debe adaptarse al Plan Especial que se apruebe y recoger sus determinaciones. • Comentarios a la versión del Plan Especial de 2014. • Requieren que la ulterior versión del Plan Especial cuente con autorización previa de ADIF, de conformidad con la Ley del Sector Ferroviario. • Debe incluirse una relación de propietarios y superficies. • No resulta congruente plantear una Actuación Integrada y permitir el desarrollo de buena parte de la misma mediante Actuaciones Aisladas. Además, el plantear una sola Unidad de Ejecución significa que ninguna de las parcelas incluidas en su ámbito tendrá la condición de solar hasta que no se finalice la total urbanización. • Los elementos de mayor entidad urbanística (Parque Urbano y vial prolongación de la Gran Vía) deben ser sufragados con cargo a las plusvalías resultantes de la actuación. • El convenio de 2003 contempla varias actuaciones ferroviarias a finan- ciar con cargo a las plusvalías generadas por la actuación, con prioridad sobre el Parque Urbano y demás usos dotacionales. • Los costes de urbanización previstos se consideran excesivamente bajos en comparación con otras actuaciones similares. • Detalla una serie de afecciones a instalaciones y elementos pertenecientes al sistema ferroviario. • Debe comprobarse si la cota proyectada para la modificación del traza- do del canal resulta compatible con la infraestructura ferroviaria. • El paso inferior de la Gran Vía puede que resulte innecesario o, al me- nos y dado su coste, ejecutable de forma independiente de la OI/2. • El Plan Especial no debe diferir el aprovechamiento edificatorio de nueva planta en la Fase B hasta que se complete el soterramiento.

	• El trazado previsto para el tranvía puede afectar a la ejecución de la Estación Intermodal. • Recomienda no prever la construcción de edificaciones en la zona en la que previsiblemente serán más elevados los niveles sonoros, so pena de tener que exigir estudios acústicos a los promotores de cada uno de los edificios. • Señala a una serie de errores materiales del documento.
7.- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y LOGISTICA, NRE E2014062956, DE FECHA 26 DE NOVIEMBRE DE 2014.	• Informe favorable.
DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA	• Informe favorable.

El 22 de diciembre de 2014, a la vista de las alegaciones y del informe sobre las alegaciones presentadas, el Pleno del Ayuntamiento de Alicante adoptó un acuerdo de resolución de Alegaciones y de fijación de criterios a introducir en el Plan Especial de la Operación Integrada nº 2 para su aprobación provisional que se reproduce a continuación:

Primero: Dar el visto bueno al informe emitido por AVANT a las alegaciones presentadas durante el último periodo expositivo del Plan

Segundo: Adoptar, en consecuencia, los siguientes criterios en orden a la formalización de la versión de éste que se someterá a aprobación provisional en sesión posterior:

1º. Como consecuencia de la estimación en parte de la alegación suscrita por Dña. Isabel González Serrano, Presidenta de la ASOCIACION DE VECINOS EL TEMPLETE, y 87 firmas más:

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

2º. Como consecuencia de la estimación en parte de la alegación suscrita por Dña. Felicidad Sánchez Sánchez, Presidenta de la ASOCIACION DE VECINOS LA VOZ DE LA FLORIDA:

- Incorporar en la normativa urbanística del Plan relativa a los criterios para redacción del Proyecto de Urbanización, en la medida en que ello alcance al contenido legal de este instrumento, la resolución de las cuestiones de ordenación de tráfico peatonal y rodado a que se refiere la alegación.
- Reflejar en la normativa reguladora de las condiciones de desarrollo de la Unidad de Ejecución B la evaluación de revisar la sección de la prolongación de la calle Tarrasa y la posibilidad de incorporar una glorieta, orientada a facilitar el acceso a las instalaciones subterráneas del sistema general ferroviario.
- Dimensionar el suelo dotacional público del Plan Especial para facilitar que sea posible implementar en superficie, en caso de que sea necesario, la extensión de la línea 1 del tranvía.

- Mejorar la redacción de la normativa reguladora de las condiciones de uso y desarrollo de la manzana PSF Sistema General Ferroviario, reforzando los criterios de permeabilidad que deben darse para conectar visual y peatonalmente el Parque Público y el centro urbano (Avenida de Salamanca), estableciendo a tal efecto la necesidad de que la ampliación de la Estación y la edificación de usos terciarios se haga previa tramitación de un Estudio de Detalle y/o Proyecto de Delimitación y Utilización de la zona de servicio de la infraestructura ferroviaria previsto en los artículos 9 y 10 de la Ley del Sector Ferroviario, que diseñe globalmente el conjunto del sistema ferroviario conforme a los criterios urbanísticos expuestos.

3º. Como consecuencia de la estimación parcial de la alegación suscrita por D. José Vicente García Abellán:

- Revisar la delimitación del espacio dotacional SAD y su entorno inmediato, procurando la creación de un espacio dotacional vinculado funcionalmente al esparcimiento y recreo de los habitan- tes de esta zona.

4º. Como consecuencia de la estimación parcial de la alegación suscrita por D. Joaquín Rocamora Ferri, en representación de INECA:

- Determinar en la normativa del Plan que el Proyecto de Urbanización debe incorporar las mejores soluciones técnicas para garantizar el cumplimiento de los objetivos en materia de movilidad sostenible.

5º. Como consecuencia de la estimación parcial de la alegación suscrita por D. Luis Falcó Maestre, en representación de BLOC-INICIATIVA-VERDS: COMPROMIS PER ALACANT:

- Revisar el trazado de la Vía Pecuaria para hacerlo compatible con las determinaciones del informe emitido por la Administración con competencias sobre esta materia.
- Incorporar al artículo 57 de las Normas, como criterios a tener en cuenta en la redacción del Proyecto de Urbanización, la plantación de vegetación de bajo consumo de agua y contemplarse espacios de desarrollo de participación ciudadana como huertos urbanos.

6º. Como consecuencia de la estimación parcial de la alegación suscrita por D. José Gilabert Zarco, en representación de ALACANT EN BICI:

- Incorporar al artículo 57 de las Normas como criterios a tener en cuenta en el Proyecto de Urbanización, las sugerencias de itinerarios peatonales y ciclistas propuestos en la alegación, siempre que sean conformes con las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

7º. Como consecuencia de la estimación parcial de la alegación suscrita por D. Miguel Angel Pavón García, en representación del Grupo Municipal ESQUERRA UNIDA:

- En relación al proyecto técnico del Parque Público urbano, proponer que su elaboración sea objeto de un concurso público, orientado a obtener su mejor diseño funcional tomando en con- sideración criterios de sostenibilidad,

eficiencia y funcionalidad. Dicho proyecto se realizaría, además, en el contexto de un proceso específico de participación pública, que permitirá identificar las demandas sociales y otros condicionantes, enriqueciendo así el diseño final de este equipamiento público.

8º. Como consecuencia del informe emitido por la Sección Forestal de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente:

- Modificación del trazado de la Vía Pecuaria.

9º. Como consecuencia del informe emitido por el Servicio de Infraestructuras Verde y Paisaje de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente:

- Modificar la posición de las parcelas edificables con frente al PAU/1 para mantener las visuales desde el parque público y calles perpendiculares.
- Extender 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.
- Mejorar la definición gráfica de la manzana de uso terciario proyectada en la Plaza de la Estrella.
- Incorporar a la documentación del Plan un plano que recoja los elementos de la Infraestructura Verde relacionada con la ordenación del sector.
- Completar la normativa del Plan Especial para atender las sugerencias de integración paisajística y visual de aspectos relacionados con la Infraestructura Verde, especialmente en lo relativo al Parque Público y a los elementos catalogados.

10º. Como consecuencia del informe emitido por ADIF:

- Incluir en la documentación del Plan un plano con el parcelario catastral actualizado.
- Rectificar la redacción de los artículos 5 y 6 de las Normas Urbanísticas, clarificando los criterios de ejecución del Plan, delimitando dos Unidades de Ejecución. Precisar en el artículo 6 que los costes de la transformación urbanística serán soportados por la propiedad del sector (que es mayoritariamente pública).
- Minimizar las afecciones a instalaciones técnicas de ADIF preexistentes.
- Incluir en la normativa (arts. 6.4.c y 60.2) el carácter de obra de urbanización extraordinaria de los muros y losas del soterramiento.
- Recoger en la normativa (arts. 57-60) el régimen derivado de las servidumbres impuestas por la legislación ferroviaria.
- Flexibilizar la normativa de la manzana PSF en lo referente a las posibilidades edificatorias en la Fase A, admitiendo la implantación de usos inicialmente previstos para la Fase B

Tercero. Desestimar el resto de las alegaciones presentadas, de conformidad con la fundamentación contemplada en el informe presentado por AVANT.

Más adelante, la Consellería competente en materia de urbanismo realizó un informe en el que se planteaban una serie de sugerencias relativas a la necesidad de concretar una

única ordenación definitiva (no por fases, como originalmente se planteaba), lo que unido al cambio normativo (entrada en vigor de la LOTUP en 2014 y su Texto Refundido en 2021), aconsejaba la adaptación del instrumento de planeamiento a este contexto normativo, limitando el presente Plan Especial al establecimiento de la ordenación estructural (competencia autonómica para aprobación definitiva), y dejando para un segundo Plan Especial de competencia municipal la definición ordenación pormenorizada.

2.7.- CONTEXTUALIZACIÓN DE ESTA VERSIÓN DE ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.

Esta versión de Estudio de Integración Paisajística tiene como objeto, en 2023, complementar la última versión de Plan Especial del sector OI/2, que, como hemos señalado anteriormente, se limitará al establecimiento de la ordenación estructural, mientras que la ordenación pormenorizada será objeto de un Plan Especial diferente, a tramitar en sede municipal como órgano sustantivo y ambiental.

De este modo, el Plan Especial al que complementa este estudio no concreta usos pormenorizados ni volúmenes concretos, por lo que no será precisa una valoración específica de impacto paisajístico y visual con ese detalle gráfico, siendo que ello será objeto del estudio que acompañe preceptivamente al Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada.

Lo que sí se realiza en la ordenación estructural del Plan Especial es la concreción de objetivos de calidad paisajística, definidos en función del análisis paisajístico y el proceso de participación pública e institucional al que se ha hecho anteriormente referencia, y que será contrastado debidamente en el trámite de establecimiento de la ordenación pormenorizada.

3.- CARACTERIZACIÓN DE RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA.

3.1.- UNIDADES DE PAISAJE.

La división de un territorio en unidades permite obtener mayor información sobre sus características y facilitar su tratamiento. El paisaje se ha subdividido en unidades irregulares extensas o puntuales, buscando la homogeneidad en cada uno de los componentes analizados. Compartimentado el territorio en diferentes unidades, éstas se caracterizarán en base a sus componentes:

- Naturales: relieve, aspectos geológicos e hidrogeológicos, suelo, clima, especies de fauna y flora silvestre.
- Humanos: población, asentamiento, intervención humana, patrón y usos del suelo tales como agricultura, trashumancia, silvicultura, actividades rurales, hidráulica, minería, industria, transporte, turismo, servicios, infraestructuras y usos recreativos entre otros.

Para la delimitación y caracterización de unidades se ha realizado una fase prospectiva, recopilando información de cada una de las unidades; morfología, vegetación, etc. buscando rasgos diferenciado- res sobresalientes de cada unidad.

Se han delimitado las diferentes Unidades de Paisaje en el territorio que puede ser observado desde la actuación, sobre el que se han marcado los umbrales de nitidez a 500, 1500 y 3500 m de distancia desde la misma. (Ver plano nº 2.2 “Unidades Paisajísticas”).

Las unidades paisajísticas definidas son las siguientes:

- Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras
- Paisaje agrícola
- Paisaje de ramblas y zonas húmedas
- Paisaje de pastizales xerofíticos
- Paisaje litoral

A continuación se realiza una caracterización de las unidades paisajísticas existentes en el ámbito de estudio:

<u>Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras</u>

Representada principalmente por el núcleo urbano de Alicante y su entorno más inmediato compuesto por urbanizaciones, zonas residenciales y polígonos industriales. Se trata de una unidad que evidencia su carácter urbano en desarrollo, en consonancia con la industrialización del municipio y del entorno próximo y que se organiza de modo agrupado. Además engloba equipamientos urbanos como instalaciones deportivas y recreativas, y otras infraestructuras de origen antrópico como carreteras, caminos de servicio, red ferroviaria, puerto y terrenos asociados.

El paisaje urbano se encuentra configurado por la trama urbana caracterizada por la artificialidad de los elementos, es decir, por la presencia de materiales exógenos al medio natural, fundamentalmente de hormigón (carreteras, autovías, edificios), que dan

lugar a un paisaje monótono y poco atractivo estéticamente.

La presencia de edificios con interés arquitectónico y/o que destacan por sus dimensiones y relevancia en el horizonte de la ciudad, tales como el edificio de la Estación, el de La Colmena, La Pirámide, el de Riscal o el Hotel Gran Sol, aportan un cierto interés visual a esta unidad, si bien no consiguen apenas contrarrestar la baja calidad paisajística de la misma.

Es la unidad que ocupa una mayor superficie del ámbito del Estudio de Integración Paisajística.

De acuerdo a lo comentado anteriormente, el valor paisajístico de la unidad “Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras” se estima como Bajo.

Paisaje agrícola

Esta unidad de paisaje se caracteriza por la presencia de cultivos agrícolas presentes en el ámbito de estudio, así como por las acequias que riegan dichos cultivos, los caminos que permiten acceder a los mismos, y las edificaciones rurales asociadas a la agricultura que se encuentran dispersas a lo largo de la unidad. La estructura parcelaria de este territorio se define principalmente a partir de los caminos y acequias que lo recorren.

En Alicante predominan los cultivos de secano frente a los frutales de regadío. Los cultivos principales son el olivo (Olea europea) y el almendro (Prunus dulcis) mientras que aún persiste algunas zonas de huerta. También se cultivan especies de cítricos como el limonero (Citrus limón) y el naranjo (Citrus sinensis).

La mayor parte de superficie agrícola de esta unidad se encuentra alterada por el crecimiento urbano e infraestructuras viarias, formando espacios residuales de huerta y con una alta tendencia a desaparecer.

Esta unidad es la que ocupa la tercera mayor superficie del ámbito del Estudio de Integración Paisajística.

En base a las características comentadas, el valor paisajístico de la unidad “Paisaje agrícola” se considera como Medio.

Paisaje de ramblas y zonas húmedas

Se caracteriza por la existencia de una lámina de agua y por la presencia de una vegetación ribereña y palustre en las orillas.

Este paisaje se encuentra representado en el ámbito de estudio principalmente por las ramblas del Barranco de las Ovejas, el Barranco de Aigüa Amarga y las Lagunas de Rabasa.

Las ramblas son de carácter claramente mediterráneo, debido a la irregularidad de las precipitaciones y los fuertes estiajes que provocan que los barrancos se encuentren normalmente secos y con cauda- les muy bajos durante el verano.

El Barranco de las Ovejas desemboca por la parte suroeste de la ciudad, junto al puerto de Alicante, entre los barrios de Babel y San Gabriel. En cuanto al Barranco de Aigüa Amarga también desemboca al sur de la ciudad de Alicante a unos 1800 metros aproximadamente del puerto de Alicante.

En cuanto a las zonas húmedas, las Lagunas de Rabasa están situadas al noroeste de la ciudad de Alicante formadas por tres lagos pseudo-naturales que fueron rellenados de aguas pluviales y genera- ron lagunas.

Esta unidad es la que ocupa la menor superficie del ámbito del Estudio de Integración Paisajística.

Como consecuencia de lo comentado previamente, el valor paisajístico de la unidad "Paisaje de ramblas y zonas húmedas" se estima como Alto.

Paisaje de pastizales xerofíticos

Se trata de una unidad con una importante riqueza geomorfológica y paisajística, con formaciones rocosas, cuyos colores, texturas, líneas y formas contrastan con las de las formaciones vegetales del bosque mediterráneo.

En esta unidad paisajística el relieve cobra protagonismo, mostrando un paisaje montañoso y lomas de escasa altitud caracterizados por la elevada aridez. La vegetación de los relieves montañosos y lomas está representada en gran parte por vegetación natural típica de estos terrenos, el espinar alicantino. Entre las especies más características podemos encontrar interesantes ejemplares de espino negro, lentisco, efedra o palmito.

En la actualidad la vegetación que ha colonizado estos paisajes es de tipo herbáceo o matorral de porte arbustivo, con ausencia total de arbolado, o a lo sumo, con pies muy aislados y que nunca llegan a formar una masa arbórea consistente. En las lomas de este paisaje encontramos vegetación que va desde resquicios del espinar alicantino al espartal y según bajamos de cota encontramos restos tomi- llar y pastizal.

En cuanto a la superficie ocupada, esta unidad es la que ocupa la segunda mayor superficie del ámbito del Estudio de Integración Paisajística.

En base a las características expuestas previamente, el valor paisajístico de la unidad "Paisaje de pastizales xerofíticos" se considera como Medio.

Paisaje litoral

Esta unidad paisajística incluye la línea de costa con diversas interrupciones debidas a acantilados y zonas urbanizadas, así como el mar Mediterráneo. Los fuertes contrastes visuales marcan una tendencia clara de alta calidad en el paisaje.

El valor y la singularidad de este paisaje radican en un fuerte contraste de las características visuales básicas derivadas de los materiales y geomorfologías asociadas a la combinación mar-playa. En los paisajes de litoral, si algo debe remarcarse, es la propia presencia del mar en su entorno o como fondo escénico, que actúa como dominante de las escenas visuales y mejora siempre el paisaje.

Se trata de la unidad que ocupa la segunda menor superficie del ámbito del Estudio de Integración Paisajística.

Todo ello hace que se considere que el valor paisajístico de la unidad “Paisaje litoral” se considere como Alto.

3.2.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS AFECTADOS POR LA ACTUACIÓN.

Se entiende por Recursos Paisajísticos los elementos lineales o puntuales singulares de un paisaje o grupo de éstos que definen su individualidad y que tienen un valor visual, ecológico, cultural y/o histórico (Anexo I del TRLOTUP).

En el presente Estudio de Integración Paisajística, se ha prestado especial atención a estos elementos del territorio, claramente definitorios del paisaje por su relevancia e interés medioambiental, cultural y/o visual (Ver plano nº 2.3 “Recursos Paisajísticos” del apéndice 1).

A.- Inventario de Recursos Paisajísticos.

Según el Anexo I del TRLOTUP, la caracterización del paisaje y su valoración y fragilidad requiere la delimitación de unidades de paisaje y la identificación de los principales recursos paisajísticos:

> "b) La caracterización del paisaje y determinación de su valoración y fragilidad, mediante la delimitación, y análisis, de las unidades de paisaje -definidas según el artículo 8.d de este texto refundido- y de los recursos paisajísticos comprendidos en el ámbito de estudio. Se describirán los aspectos relevantes de la situación actual del paisaje y su contribución a la infraestructura verde, identificando los problemas o conflictos paisajísticos que lo degradan, conforme a las siguientes reglas:
>
> 1.º Ámbito. El ámbito de estudio se definirá a partir de consideraciones paisajísticas, visuales y territoriales, será independiente del plan o proyecto al que se refiera, e incluirá unidades de paisaje completas, con independencia de cualquier límite de naturaleza administrativa.
>
> 2.º Unidades de paisaje. Las unidades de paisaje se delimitarán en proporción a la escala del plan o proyecto de que se trate, atendiendo a las variables definitorias de su función y su percepción, tanto naturales como por causa de la intervención humana y serán coherentes con las delimitadas por planes y proyectos aprobados por la administración competente y con las unidades ambientales delimitadas en los procesos de evaluación ambiental.
>
> 3.º Recursos paisajísticos. Los recursos paisajísticos -entendiendo por tales, todo elemento o grupo, lineal o puntual, singular en un paisaje, que define su individualidad y tiene valor ambiental, cultural y/o histórico, y/o visual- se identificarán según lo siguiente:
>
> - Por su interés ambiental. infraestructura verde del territorio y áreas o elementos del paisaje objeto de algún grado de protección, declarado o en tramitación, calificados de valor muy alto o alto por los instrumentos de paisaje, o con valores acreditados por las declaraciones ambientales.
>
> - Por su interés cultural y patrimonial. Áreas o elementos con algún grado de protección, declarado o en tramitación, y los elementos o espacios apreciados por la sociedad del lugar como hitos en la evolución histórica y cuya modificación de las condiciones de percepción fuera valorada como una pérdida de rasgos locales de identidad o patrimoniales.
>
> - Por su interés visual. Áreas y elementos sensibles al análisis visual cuya alteración puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción, tales como: hitos topográficos, laderas, crestas, línea de horizonte, ríos y similares; perfiles de asentamientos históricos, hitos urbanos, culturales,

religiosos o agrícolas, siluetas y fachadas urbanas, y otros similares; puntos de observación y recorridos paisajísticos relevantes; cuencas visuales que permitan observar los elementos identificados con anterioridad, la imagen exterior de núcleos urbanos de alto valor y su inserción en el territorio, y/o la escena urbana interior; y áreas de afección visual desde las carreteras.

Las unidades de paisaje han quedado delimitadas en el apartado anterior, por lo que en este se procederá a identificar los principales recursos paisajísticos:

a.1.- Interés ambiental

Los Recursos Paisajísticos de interés ambiental son aquellas áreas o elementos del paisaje que gocen de algún grado de protección y que estén altamente valoradas por la población por su interés natural. A continuación se describen los recursos de interés ambiental considerados:

Lagunas de Rabasa

Se ha considerado recurso de interés ambiental a las Lagunas de Rabasa, situadas en las proximidades del entorno urbano de Alicante.

Se trata de restos de una antigua cantera que fueron rellenados con las aguas pluviales y generaron las lagunas. La zona tiene muy escasa vegetación, aunque dispone de algunos valores ambientales, de interés paisajístico y faunístico. Las orillas de la laguna cuentan con praderas y juncales halófilos, propios de suelos salinos con inundación prolongada. En la actualidad el estado de conservación actual del entorno de las lagunas se encuentra en estado de degradación ambiental y abandono.

Se considera que la calidad paisajística es alta por la presencia de las láminas de agua y la vegetación asociada, aunque la presencia de vertidos y residuos que se producen en la zona pueden reducir la calidad escénica. En cuanto a la vegetación asociada son especies representativas de la flora local. Respecto a la valoración social, este recurso se ha valorado como alto y tiene visibilidad nula por lo tanto se estima que las lagunas de Rabasa tienen un medio/alto valor paisajístico.

Serra Grossa

Se ha considerado recurso de interés ambiental la Serra Grossa, elevación montañosa localizada en pleno casco urbano de Alicante, junto a la línea de la costa. En la actualidad, esta zona se encuentra sometida a una importante presión antrópica por la proximidad existente del medio urbano, lo cual se manifiesta en una vegetación degradada y alta presencia de especies nitrófilas y ruderales.

Se considera que la calidad paisajística es alta por ser un referente paisajístico y visual en la ciudad de Alicante, a pesar de que la calidad escénica puede mermarse debido a la elevada presión antrópica a la que se actualmente sometida. Respecto a la valoración social se ha valorado como muy alto y con una visibilidad máxima por lo tanto se estima que la Serra Grossa tiene un alto valor paisajístico.

a.2.- Interés cultural

Los Recursos Paisajísticos de interés cultural son las áreas o los elementos de interés patrimonial apreciados por la sociedad local como hitos en la evolución histórica y cuya alteración, ocultación o modificación sustancial de las condiciones de percepción fuera valorada como una pérdida de los rasgos locales de identidad o patrimoniales.

Se han considerado como recursos de interés cultural la Estación de Ferrocarril, el Castillo de Santa Bárbara (y Monte Benacantil) y el Castillo de San Fernando por ser los elementos con mayor interés cultural y paisajístico. Se han descartado aquellos que

están dentro de los cascos urbanos en los que la posible afección visual queda paliada por las propias edificaciones de los municipios que las engloban.

En este apartado podría considerarse, al menos desde un punto de vista conceptual, el denominado Puente Rojo o Puente de Hierro, si bien, como hemos destacado en el resumen de participación pública, existe un importante debate acerca de su valor, caracterizado por una clara división de opiniones.

Estación de Ferrocarril

La estación de Alicante, construida entre 1853 y 1858, tiene un gran valor histórico. Pertenece al primer conjunto de estaciones construidas en España y es, en la actualidad, la estación más antigua del país en uso.

A demás del valor histórico, la estación tiene un elevado valor referencial e inmaterial, tanto como elemento urbano que caracteriza su entorno, como por su significado social por lo que se estima de calidad paisajística alta. Se trata de una edificación que la población alicantina ha aprendido a valorar, especialmente en los últimos años. Respecto a la valoración social se ha valorado como alto y con una visibilidad máxima por lo tanto se estima que La estación de Alicante tiene un valor paisajístico alto.

Castillo de Santa Bárbara

Catalogado como Bien de Interés cultural, se encuentra en la parte más elevada del monte Benacantil, sobre la llamada Cara del Moro. El conjunto que hay en la actualidad es el resultado de diferentes intervenciones a lo largo del tiempo, lo que da lugar a que haya varios recintos. El origen del castillo es árabe, no quedando restos visibles debido a las transformaciones medievales, cuyas obras más anti- guas son el Macho y la muralla que forma el segundo recinto. En el siglo XVI hubo otra intervención que abaluartó todo el recinto. En el siglo XVIII se produjo una destrucción parcial, tras la que se realiza- ron reparaciones y mejoras en el recinto defensivo. En 1852 fue desartillado y perdió su valor estratégico. Del conjunto todavía quedan varias edificaciones como cuarteles, torres, el llamado revellín del Bon Repós y las murallas, de las que solo quedan restos en las laderas de Benacantil.

El cerro de Benacantil junto con el Castillo de Santa Bárbara son uno de los atractivos turísticos de primer orden de la ciudad de Alicante, y de gran valor patrimonial y cultural. Ambos de elevada singularidad mejoran la calidad de la escena y el paisaje de la ciudad por lo que se estima una calidad paisajística alta.

Respecto a la valoración social se ha valorado como alto y con una visibilidad máxima por lo tanto se estima que el Castillo de Santa Bárbara tiene un valor paisajístico alto.

Castillo de San Fernando

También está catalogado como Bien de Interés cultural. Se encuentra sobre la cima del llamado monte Tossal, que domina la parte de poniente de la ciudad de Alicante y desde donde también se avista el castillo de Santa Bárbara. Su finalidad estratégica se justifica en la necesidad de completar el sistema defensivo de Alicante, que tiene su centro principal en Santa Bárbara. Precisamente se trataba de evi- tar la colocación de piezas de artillería enemigas que actuaran indiscriminadamente contra la ciudad y el propio

castillo de Santa Bárbara, hecho que ya había ocurrido durante los primeros años del siglo XVIII. Se encuentra situado en una de las esquinas que dominan la ciudad histórica.

El Castillo de San Fernando considerado de elevada singularidad es otro de los referentes visuales de la ciudad de Alicante, que refuerza y enriquece la cultura de la ciudad además de contribuir a mejorar la calidad escénica de la ciudad, por lo que se estima una calidad paisajística alta.

Presenta una visibilidad máxima y una valoración social por parte de la población alta por lo tanto se considera que el Castillo de San Fernando tiene un valor paisajístico alto.

Puente Rojo

Bautizado oficialmente como Puente del V Centenario y conocido popularmente como Puente Rojo, da continuidad a la importante corriente de tráfico que discurre por la gran Vía por encima de las vías férreas. El puente cuenta con 750 metros de longitud y 22 metros de anchura convirtiéndose en un emblema para la ciudad.

En la actualidad, el Puente Rojo forma parte del paisaje urbano de Alicante cuya construcción fue objeto exclusivamente la de resolver problemas de tráfico. Se trata de un elemento singular cuya estructura y color característico lo han convertido en un hito identificador para los ciudadanos de Alicante, sin embargo este puente presenta un aspecto de abandono y deterioro por lo que se estima una calidad paisajística media.

Respecto a la valoración social se ha valorado como medio debido a la división de opiniones que existe acerca de que debería realizarse en el Puente Rojo, encontrándose argumentos a favor y en contra de su eliminación. La visibilidad del puente rojo frente a la actuación es máxima. Por lo tanto el valor paisajístico del Puente Rojo se estima medio.

a.3.- Interés visual

Se han considerado como Recursos Paisajísticos de interés visual los principales puntos de observación (lugares del territorio desde donde se percibe principalmente el paisaje por mayor cantidad de observadores), desde los cuales es visible la zona de actuación, y cuya alteración o modificación pue- de hacer variar negativamente la calidad de la percepción visual del paisaje.

Castillo de Santa Bárbara y Monte Benacantil.

Se ha considerado recurso paisajístico de interés visual el Castillo de Bárbara considerado como icono de la ciudad de Alicante. Ubicado a 166 metros de altitud en el monte Benacantil, se trata de una fortaleza con enorme valor estratégico desde donde se puede divisar un amplio territorio que comprende toda la bahía de Alicante y alrededores.

Se estima una calidad paisajística elevada por ser considerado por los ciudadanos como principal hito paisajístico de la ciudad de Alicante. Además se trata de un recurso altamente apreciado por la población y con una visibilidad elevada por lo que se estima un valor paisajístico alto.En su ladera se encuentra el Parque de la Ereta, desde el que se tienen unas vistas privilegiadas de la ciudad y se puede acceder al casco antiguo.

Castillo de San Fernando y Monte Tossal

El Castillo de San Fernando, ubicado en el Monte Tossal, es otro de los referentes visuales de la ciudad de Alicante, desde donde se puede observar gran parte de la ciudad de Alicante y además se obtienen vistas de diversas unidades de paisaje. Su mayor interés en la actualidad es el paisajístico y de ocio, ya que existe en el Tossal un amplio parque que incluye zonas de patinaje, ajedrez gigante, mini-golf y columpios. Este recurso aporta calidad escénica ya que incrementa moderadamente la calidad del conjunto de la ciudad de Alicante por ser un elemento arquitectónico bien integrado en el ordenamiento urbano de la cuidad, por lo que se estima una calidad paisajística alta.

Además se trata de un bien apreciado por la población y con una elevada visibilidad por lo que se estima un valor paisajístico alto.

Serra Grossa

Referente visual de la ciudad de Alicante, junto con el Castillo de Santa Bárbara y Castillo de San Fernando. Prácticamente desde cualquier punto de la ciudad se puede divisar la Serra Grossa, y desde la cima de la misma se pueden observar magníficas panorámicas de la bahía, del campo y todo el núcleo urbano de Alicante.

Tal y como se ha comentado anteriormente la calidad paisajística es alta por ser un referente visual y paisajístico en la ciudad de Alicante. Respecto a la valoración social se ha valorado como muy alto y con una visibilidad máxima por lo tanto se estima que la Serra Grossa tiene un alto valor paisajístico.

Sierra de Fontcalent

Se ha considerado Recurso Paisajístico de interés visual la Sierra de Fontcalent, que dada su posición territorial se constituye como fondo de perspectiva de la actuación.

Vistas zona norte, desde edificios de la Avenida de Salamanca

Vistas zona norte, desde el PAU 1

Fontcalent es una pequeña sierra cercana a Alicante que, por su ubicación, constituye una atalaya muy singular sobre la comarca de l'Alacantí que enriquece la calidad escénica de la zona de estudio, por lo que se estima un recurso de calidad paisajística muy alta. Asimismo tiene una buena valoración social y máxima visibilidad desde los

puntos de observación considerados por lo que se considera que tiene un valor paisajístico alto.

Frente urbano (edificios de barrios aledaños a los terrenos ferroviarios)

Se ha considerado Recurso Paisajístico de interés visual la fachada urbana que linda con la zona donde está previsto ejecutar el Plan especial, siendo un punto de observación principal de especial relevancia, tanto por su proximidad a la actuación como por el número de observadores potenciales. Los habitantes de la zona podrán apreciar los trabajos de las actuaciones previstas.

La percepción visual del paisaje desde la fachada urbana se verá alterada, especialmente durante la ejecución de las obras. No obstante se trata de una zona altamente antropizada, habiéndose ejecutado recientemente las obras para el acceso del AVE a la ciudad de Alicante.

Es cierto que existen edificios con interés arquitectónico que destacan por sus dimensiones y/o relevancia como el edifico de la Estación, sin embargo no consigue apenas contrarrestar la baja calidad paisajística de la zona. Además desde el frente urbano existe un conflicto visual muy generalizado pues las vistas hacia el paisaje circundante son muy poco atractivas estéticamente y de poco interés por lo que se estima una calidad visual baja. Sin embargo la valoración social considera que la fachada urbana tiene un valor paisajístico alto y la visibilidad es máxima por lo tanto se estima que este recurso tiene un valor paisajístico medio.

4.- VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

4.1.- METODOLOGÍA.

La valoración de la integración paisajística de una actuación, analiza la capacidad o fragilidad de un paisaje para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor paisajístico.

Asimismo, la valoración de la integración paisajística debe identificar los posibles impactos potenciales, y analizará la caracterización y magnitud de cada uno de ellos.

De acuerdo con Anexo I del TRLOTUP, se debe determinar la valoración de la integración paisajística en base a la importancia del impacto como combinación de la magnitud del impacto y la fragilidad del paisaje.

> **"4.º** Valoración de paisaje. Se determinarán el valor paisajístico y las fragilidades paisajística y visual de cada unidad de paisaje y recurso paisajístico, conforme a lo siguiente:
>
> **-** Valor paisajístico (VP) es el valor asignado a cada unidad y recurso definidos en función de su caracterización -expresada mediante los parámetros, calidad, a determinar por técnicos especialistas (C), y opinión del público interesado, deducida de los procesos de participación pública (P) en su caso- y de su visibilidad, expresada mediante el coeficiente de visibilidad (v). C y P se calificarán cualitativamente conforme a la escala, muy bajo (mb), bajo (b), medio (m), alto (a) y muy alto (ma). VP se determinará de acuerdo con la expresión, VP =[(C + P)/2]·v, y se calificará según la misma escala. En cualquier caso, deberá atribuirse el máximo valor a los paisajes ya reconocidos por una figura de la legislación en materia de espacios naturales o patrimonio cultural.
>
> **-** Fragilidad del paisaje (FP) es el parámetro que mide el potencial de pérdida de valor paisajístico (VP) de las unidades de paisaje y recursos paisajísticos debida a la alteración del medio con respecto al estado en el que se obtuvo la valoración.
>
> **-** Fragilidad visual (VF) es el parámetro que mide el potencial de las unidades de paisaje y recursos paisajísticos para integrar, o acomodarse a una determinada acción o proyecto atendiendo a la propia fragilidad del paisaje (FP) y a las características o naturaleza de la acción o proyecto de que se trate según el volumen, forma, proporción, color, material, textura, reflejos, y bloqueos de vistas a que pueda dar lugar.
>
> FP y FV deberán justificarse atendiendo a las circunstancias concurrentes, dando cuenta de la metodología empleada -preferentemente mediante procedimientos cuantitativos- y en todo caso calificarse de acuerdo con la escala a la que se refiere el apartado anterior."

Para la valoración de la integración paisajística se analiza el grado de sensibilidad que tiene el paisaje al cambio en función de los siguientes aspectos:

- Singularidad o escasez de los elementos del paisaje.
- Capacidad de transformación del paisaje a acomodar cambios sin una pérdida inaceptable de su carácter o que interfiera negativamente en su valor paisajístico.

Se ha realizado un análisis de cada una de las unidades y recursos paisajísticos, teniendo en cuenta los aspectos señalados anteriormente.

4.2.- UNIDADES PAISAJÍSTICAS

La Unidad Paisajística: “Paisaje de Pastizales xerofíticos” presenta una singularidad media, ya que a pesar de que las formaciones de pastizal mediterráneo están bien representadas en el entorno de Alicante, la zona alberga parajes de alto valor paisajístico altamente valoradas por la población. Por otra parte, su capacidad de transformación a acomodar cambios sin perder valor paisajístico es baja, dado que se trata de un entorno natural. Todo ello hace que se trate de una unidad con una alta fragilidad paisajística.

Respecto a la Unidad Paisajística: “Paisaje agrícola”, presenta una singularidad media, ya que los cultivos de secano así como otro tipo de frutales son comunes en la zona oeste y sur de la ciudad de Alicante. Al ser un ambiente antropizado se estima que tiene una elevada capacidad de transformación sin sufrir cambios en su valor paisajístico. Por ello, se considera que la una unidad tiene una baja fragilidad paisajística.

La Unidad Paisajística: “Paisaje de ramblas y zonas húmedas” se considera de una muy alta singularidad, ya que los cursos continuos u intermitentes de agua y las zonas húmedas como lagunas y balsas son escasos en el territorio. Por otra parte, su capacidad de transformación para acomodar los cambios sin perder valor paisajístico es baja, dado que se trata de un ecosistema que depende en gran medida de la existencia temporal de agua, tanto en cantidad como en calidad suficiente. Todo ello hace que se trate de una unidad con una muy alta fragilidad paisajística.

La Unidad Paisajística: “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” tiene una muy baja singularidad ya que los ambientes urbanos e industriales donde dominan los edificios agrupados en espacios reducidos han transformaciones frecuentes en el ámbito de estudio. Por otra parte, al ser un ambiente totalmente humanizado tiene una muy alta capacidad de transformación sin perder valor o carácter paisajístico. Así pues, se considera que su fragilidad paisajística es muy baja.

La Unidad Paisajística: “Paisaje litoral” presenta una singularidad media, ya que los ambientes coste- ros, bien en forma de playas de arena o en forma de acantilados rocosos están bien representados en el entorno de Alicante. Sin embargo, la zona alberga parajes de alto valor paisajístico muy apreciadas por la población. Por otra parte, su capacidad de transformación a acomodar cambios sin perder valor paisajístico es baja, dado que se trata de un entorno seminatural. Todo ello hace que se trate de una unidad con una alta fragilidad paisajística.

4.3.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS

Teniendo en cuenta que los recursos paisajísticos de interés ambiental “Lagunas de Rabasa” y “Serra Grossa” se encuentran dentro de la unidad paisajística: “Paisaje de pastizales xerofíticos”, se considera que la fragilidad paisajística de estos recursos paisajísticos es alta.

En cuanto al otro recurso paisajístico de interés ambiental y visual, “Sierra de Fontcalent”, debido a su singularidad y su moderada capacidad de trasformación, así como su grado de observación visual y por tanto influencia en la ordenación del sector, se considera que tiene una alta fragilidad paisajística.

Por lo que se refiere a los recursos paisajísticos de interés cultural y visual “Castillo de Santa Bárbara” y “Castillo de San Fernando”, se trata de elementos etnológicos de elevada singularidad, cuya ocultación o modificación en la percepción visual supondría una importante pérdida de valor patrimonial de los mismos. Su capacidad de trasformación se considera baja, por estar sobre promontorios muy visibles desde toda la ciudad. Por todo ello, su fragilidad paisajística se considera alta.

Por otro lado, el otro recurso de interés visual, el “Frente urbano” de los edificios aledaños a las infraestructuras ferroviarias, se ha valorado con una singularidad baja ya que la calidad de las vistas desde el mismo no es tan excepcional como el resto de puntos de observación, además de ser un elemento común en el territorio.

5.- OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA

Teniendo en cuenta las anteriores valoraciones sobre recursos paisajísticos, pueden estimarse oportunos los siguientes objetivos de calidad paisajística, a considerar en la ordenación de la actuación:

A. La ordenación permitirá que los usuarios que la utilicen y transiten por ella puedan observar los principales referentes paisajísticos de la ciudad, allí donde sea posible, tales como la Sierra de Fontcalent, el Castillo de Santa Bárbara y, en menor medida, dada su posición, la Serra Grossa.

B. La ordenación tratará de integrarse en un Sistema de Infraestructura Verde Local que permita la conexión de su red de espacios libres y recreativos con la del entorno, así como con los principales recursos paisajísticos de carácter ambiental y ecológico, tales como las Lagunas de Rabasa, Sierra de Fontcalent, Serra Grossa, Castillo de Santa Bárbara y Monte Benacantil, Castillo de San Fernando y Monte Tossal, etc…

C. La ordenación propondrá unas tipologías edificatorias que permitan una transición adecuada con los barrios aledaños, restaurando los problemas de deterioro paisajístico actualmente existentes en los bordes del espacio ferroviario.

D. La ordenación urbanística potenciará aquellos puntos considerados de interés visual, tales como fondos de perspectiva, accesos de relevancia, lugares estratégicos de la ordenación etc.. potenciando su imagen con elementos que sirvan de referentes urbanos.

E. El Parque Urbano propuesto en la actuación tendrá la doble consideración de:

(a) Parque urbano central, en la zona oeste, constituyendo un nuevo referente de espacios libres al servicio, predominantemente, de la población de los barrios colindantes, actualmente deficitarios en esta materia. A este nivel cumplirá una función de zona verde carácter local.

(b) Parque urbano lineal, que permita la creación de corredores de espacios libres verdes y de itinerarios peatonales y ciclistas, convirtiéndose en el principal corredor de movilidad sostenible de acceso al centro urbano desde la parte oeste de la ciudad y de conector de la ciudad con los espacios naturales colindantes. A este nivel cumplirá una función de espacio libre de carácter territorial.

6.- MODELO DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL ADOPTADO DEL PLAN ESPECIAL

6.1.- MODELO GLOBAL DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

La ordenación estructural finalmente propuesta en el Plan Especial, teniendo en cuenta la valoración general del proceso de participación pública, responde a un modelo básico de una actuación de regeneración y reciclaje urbano, con la particularidad de que la infraestructura, que hoy ocupa casi la totalidad del sector, no desaparece, sino que se transforma, lo que permite liberar espacios de dominio público que ahora serán susceptibles de otros usos públicos y lucrativos de carácter urbanístico, y no estrictamente ferroviario.

La ordenación estructural respeta los condicionantes institucionales asumidos como parte del proceso de transformación de las infraestructuras ferroviarias, que básicamente se vinculan a cumplir las prescripciones técnicas del nuevo conjunto ferroviario, y a incorporar una serie de usos lucrativos que, compatibles con la morfología urbana del ámbito que se ordena, permite generar recursos económicos para amortizar en parte la inversión pública realizada.

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

Los espacios que se destinarán a usos lucrativos, de escasa entidad superficial atendiendo a la magnitud del ámbito ordenado, responderán a un diseño de ciudad compacta, esto es, planteando pequeños barrios integrados en su entorno, con una edificabilidad y densidad alta, lo que contribuirá a viabilizar los servicios públicos que se presten a los futuros vecinos y usuarios.

Los criterios que han orientado la definición de los objetivos de la ordenación pormenorizada del sector (que serán desarrollados en su correspondiente Plan Especial a tal efecto) son, esencialmente, los siguientes:

a) Respetar las condiciones de ejecución del proyecto de acceso ferroviario y los compromisos institucionales vinculados al mismo, teniendo en consideración la fase en que se encuentra actualmente y su estado definitivo según el proyecto aprobado. Ello supone limitaciones tanto en superficie como bajo rasante, así como la necesidad de observar afecciones y servidumbres.

b) Ofrecer soluciones a déficits funcionales (accesibilidad, dotaciones, etc…) existentes en los barrios colindantes con la actuación.

c) Integrar la ordenación con las preexistencias relevantes, tanto las relacionadas con las infraestructuras (colector de pluviales), como las edificaciones susceptibles de ser preservadas y protegidas por razones culturales.

d) Incorporar al proceso de transformación urbanística criterios de sostenibilidad ambiental, tanto en lo relativo a la urbanización como a la edificación.

6.2.- FUNCIÓN TERRITORIAL Y OBJETIVOS DEL SECTOR.

Los objetivos del sector pueden sintetizarse en los siguientes:

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 completo 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, como 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.

6.3.- 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 ajustado 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.

6.4.- PROGRAMA ESPECÍFICO PARA EL DISEÑO Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE PÚBLICO URBANO

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

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

Estos criterios orientadores son, sintéticamente, los siguientes:

- Las zonas verdes lindantes con el casco urbano se destinarán preferentemente a áreas de juego y zonas de esparcimiento de los vecinos colindantes, facilitando así su disfrute directo e inmediato sin necesidad de realizar grandes recorridos peatonales.
- El cuerpo central del parque urbano dispondrá de espacios arbolados, que podrán ser discontinuos, a modo de sucesión de pequeñas áreas boscosas, y tendrá un esquema director de itinerarios peatonales, de bici y de práctica de deportes como el running y similares, que podrán tener espacios de encuentro en común como áreas recreativas deportivas para la práctica de deportes como el fútbol, baloncesto, rugby, etc… junto a otras zonas para la práctica de actividades como yoga, taichí, etc…
- Los itinerarios peatonales plantearán conexiones con los barrios colindantes, y tendrán un pasillo conector que vertebrará el sector en dirección este-oeste, para facilitar el carácter de distribuidor de flujos barrios-centro y centro-barrios.
- Se dispondrán áreas de equipamiento abierto, tipo anfiteatros, gradas, plazas y similar, para la práctica de eventos colectivos de carácter cultural y social.
- También se dispondrán áreas de equipamiento cerrado, para usos predominantemente sociales y culturales.
- El parque dispondrá de hitos paisajísticos y ornamentales para dotarlo de singularidad.
- El parque dispondrá de las medidas oportunas para facilitar la accesibilidad y disfrute efectivo de sus instalaciones a las personas de movilidad reducida.
- Los accesos al Parque se dispondrán en las inmediaciones de las paradas de transporte público, para facilitar la accesibilidad. Asimismo dispondrá de zonas de aparcamiento especiales para bicicleta y vehículos de personas como movilidad reducida.
- Las especies vegetales que se implanten en el parque serán predominantemente autóctonas y con un perfil de mantenimiento sencillo y económico. Se procurará la plantación de especies que favorezcan diferentes contrastes cromáticos a lo largo de las estaciones del año.

- La urbanización del parque se realizará con criterios de SDUS (sistema de drenaje urbano sostenible), para favorecer la recuperación de las aguas de lluvia y utilizarlas para el riego y mantenimiento del parque. A tal efecto, se dispondrán, en su caso, lagunas y estanques que harán de balsas reguladoras a la vez de espacios paisajísticos.

- El parque dispondrá de puntos específicos de control de la fauna silvestre.

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

El 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 ello, para aprovechar las sinergias generadas por la actuación en estas áreas, 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 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.

7.- IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo I del TRLOTUP, en la valoración de integración paisajística se ha tenido en cuenta la identificación de los impactos potenciales, así como la caracterización y magnitud de cada uno de ellos.

> **"c)** Un análisis visual del ámbito de estudio con el objeto de determinar la visibilidad del paisaje como uno de los factores determinantes de su valoración, así como el de identificar y valorar los posibles impactos visuales de las actuaciones derivadas del plan sobre el mismo.
>
> > **1.º** La visibilidad del paisaje se determinará mediante la identificación de los recorridos escénicos -vías de comunicación, caminos tradicionales, senderos o similares, con un valor paisajístico excepcional por atravesar y/o tener vistas sobre paisajes de valor- el señalamiento de las vistas y zonas de afección visual hacia y desde las unidades y recursos, con respecto de puntos de observación significativos -vías de comunicación, núcleos de población, áreas de gran afluencia y lugares estratégicos por mostrar la singularidad del paisaje- que se calificarán como principales o secundarios en función del número de observadores potenciales, de la distancia y de la duración de la visión, y la determinación del coeficiente de ponderación del valor de las unidades y de los recursos paisajísticos en función de su visibilidad, o coeficiente de visibilidad (v).
> >
> > **2.º** A efectos de determinar la visibilidad del paisaje, el análisis visual se realizará a partir de los puntos de observación, hasta distancias baja (500 m), media (1.500 m) y alta (más de 1.500 m y hasta 3000 m, o superior) y distinguiendo las zonas visibles desde los mismos o cuencas visuales, de las no visibles, mediante técnicas informáticas sobre cartografía a escala adecuada, -pudiendo a tal efecto hacerse uso de las herramientas puestas a disposición pública por el Instituto Cartográfico Valenciano- y apoyo de campo, y deberá documentarse con imágenes fotográficas panorámicas con la amplitud de ángulo y profundidad que se requiera en cada caso.
>
> Según la calificación de los puntos de observación y de las zonas visibles desde éstos, el análisis visual se sustancia en la siguiente calificación de los terrenos: zonas de máxima visibilidad, si son visibles desde algún punto de observación principal; zonas de visibilidad media, si son visibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios; zonas de visibilidad baja, si son visibles desde menos de la mitad de los puntos de observación secundarios; y terrenos en sombra, si no son visibles desde ninguno de los puntos de observación considerados.
>
> El coeficiente de visibilidad (v) tiene por finalidad trasladar la calificación cualitativa de la visibilidad del territorio a términos cuantitativos, tomando la forma de un número racional comprendido en el intervalo [0 y 1]."

En este apartado procedemos a considerar los impactos potenciales, si bien será en el Estudio de Integración Paisajística que acompañe al instrumento que concreto la ordenación pormenorizada donde podrá concretarse con mayor precisión este tipo de impactos y su análisis visual, mediante las técnicas previstas en el Anexo II del TRLOTUP.

7.1. UNIDADES PAISAJÍSTICAS.

7.1.1.- Fase de obra

El movimiento de tierras necesario para llevar a cabo el plan especial previsto generará impacto especialmente sobre la unidad *"Paisaje urbano, industrial e infraestructuras"*, ya que las actuaciones que se desarrollarán en el marco del Plan Especial tienen lugar fundamentalmente dentro de esta unidad. Sin embargo, se trata de una intervención sobre suelo urbano consolidado y por tanto de una zona altamente antropizada con un grado de alteración importante, por lo que el impacto se considera poco significativo.

Asimismo, la unidad *"Paisaje de Pastizales xerofíticos"* se verá alterada como consecuencia de estos movimientos de tierras, ya que algunos terrenos de este paisaje se encuentran dentro de los límites de la actuación del Plan Especial. No obstante, se considera que la afección será poco significativa, dado que la superficie afectada de esta unidad será mínima (unas 2 ha aproximadamente) en comparación con la superficie que representa esta unidad dentro del ámbito de estudio, siendo por otro parte pastizales muy degradados en cuanto a su estructura y composición florística, por encontrarse colindantes al entramado urbano.

Vegetación degradada en cuanto a su estructura y composición florística, perteneciente a la unidad "Pastizales xerofíticos mediterráneos", al sur de la Vía Parque, dentro del límite de actuación del Plan Especial, en su zona oeste

Respecto a las unidades "Paisaje agrícola", "Paisaje de ramblas y zonas húmedas" y "Paisaje litoral", éstas no sufrirán impacto paisajístico como consecuencia de las obras asociadas a la ordenación del Plan Especial, pues no se actuará en las zonas ocupadas por estas unidades.

Sin embargo, hay que destacar que la afección paisajística durante la fase de obras tendrá una duración temporal, desapareciendo cuando terminen las obras.

7.1.2.- Fase de funcionamiento

Por lo que se refiere a la unidad paisajística *"Paisaje urbano, industrial e infraestructuras"*, se considera que ésta sí sufrirá una alteración notoria en el paisaje tras la actuación, ya que la ordenación urbana que conllevará el Plan Especial supondrá una mejora paisajística de la ciudad, tanto por la introducción de elementos de mayor calidad estética que los existentes hoy en día, como por la permeabilidad que se creará entre los barrios actualmente separados por las infraestructuras ferroviarias que se encuentran actualmente en el entorno.

Así, la elevada superficie de zonas verdes, con numerosos parques y jardines vertebrando la actuación y las características de las edificaciones a construir (volumen, textura, color, etc.), supondrán una alteración positiva respecto al estado de degradación urbana en el que se encuentra actualmente la parte de la ciudad objeto del Plan Especial.

Respecto a la unidad *"Paisaje de pastizales xerofíticos"*, como se ha expuesto anteriormente, la vegetación afectada durante la fase de funcionamiento se encuentra al sur de la Vía Parque, en la zona oeste del Plan Especial, correspondiéndose con una superficie aproximada de 2 ha. Una vez ejecutadas las obras, se producirá una pequeña pérdida de superficie correspondiente a esta unidad paisajística.

Sin embargo, se trata de una vegetación en un avanzado estado de degradación, tanto por lo que se refiere a su estructura como al empobrecimiento de su riqueza florística, al ser reducido el número de especies presentes, siendo además muchas de ellas, de carácter ruderal y nitrófilo. Es por ello, que la superficie concreta ocupada por las actuaciones en estos pastizales deteriorados tiene un valor paisajístico muy inferior que el existente en otras zonas de esta unidad paisajística, como pueden ser los pastizales del entorno de las Lagunas de Rabasa. Además, esta superficie de pastizal ocupada por el Plan Especial no se corresponde con ningún Hábitat de Interés Comunitario. De

hecho, el hábitat de pastizal más próximo (hábitat 6220: Pastizales anuales murciano-almerienses semi-áridos) se encuentran a aproximadamente 1 km al noreste del ámbito de actuación. Por todo ello, se considera modera- do el impacto sobre la unidad *"Paisaje de pastizales xerofíticos".*

En cuanto a las unidades *"Paisaje agrícola", "Paisaje de ramblas y zonas húmedas"* y *"Paisaje litoral"*, éstas no sufrirán impacto paisajístico una vez ejecutado el Plan Especial, pues, como en el caso de la fase de obras, no se actuará dentro de los límites de estas unidades.

7.2.- RECURSOS PAISAJÍSTICOS.

7.2.1.- Fase de obra

Los recursos paisajísticos de interés ambiental y cultural, teniendo en cuenta que se trata de elementos que se encuentran localizados en zonas donde no se prevé realizar ningún tipo de actuación, por encontrarse fuera de los límites del Plan Especial, no sufrirán impacto paisajístico. En cuanto a la Estación Ferroviaria, la ordenación estructural del Plan Especial contempla su catalogación.

En cuanto a los recursos paisajísticos de interés visual, "Castillo de Santa Bárbara", "Castillo de San Fernando" y "Frente urbano" de los edificios aledaños a las infraestructuras ferroviarias, a pesar de encontrarse también fuera de los límites del Plan Especial, las vistas desde los mismos se verán alteradas, siendo perceptibles las obras a realizar, especialmente el movimiento de tierras, por lo que el impacto paisajístico se considera moderado. Sin embargo dicho impacto tendrá carácter temporal.

7.2.2.- Fase de funcionamiento

Asimismo, durante la fase de explotación se afectará de nuevo a los recursos de interés visual, "Castillo de Santa Bárbara", "Castillo de San Fernando" y "Frente urbano" de los edificios aledaños a las infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, la alteración de las vistas perceptibles desde ambos recursos paisajísticos, será positiva, por la mejora de la imagen urbana que se producirá tras la ejecución de las determinaciones estructurales y pormenorizadas del sector, como se ha comentado para la valoración de impactos de las unidades paisajísticas en la fase de funcionamiento.

Asimismo, las vistas desde la actuación hacia la "Sierra de Fontcalent" se optimizarán, ofreciéndose en un contexto (Parque Urbano) más accesible y agradable para los ciudadanos usuarios de la futura actuación.

7.3.- CONCLUSIONES

La valoración de la integración paisajística se ha realizado analizando por una parte la fragilidad de las unidades y recursos paisajísticos para acomodar los cambios producidos por las actuaciones del Plan Especial sin perder su valor y por otra la magnitud del impacto paisajístico, producido como consecuencia de las mismas, tanto en la fase de obra como en la fase de funcionamiento. De este modo, la valoración de la integración paisajística resulta de la combinación de la sensibilidad del paisaje y de la magnitud del impacto.

Como se ha expuesto anteriormente, durante la fase de obra, las unidades paisajísticas “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” y “Paisaje de pastizales xerofíticos” son las únicas unidades que pueden verse afectados por la ejecución del Plan Especial, aunque de manera temporal mientras dure el movimiento de tierras. Por otra parte, la unidad “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” tiene una muy baja fragilidad paisajística, mientras que la unidad “Paisaje de pastizales xerofíticos” tiene una alta fragilidad paisajística. Sin embargo, la pérdida de valor paisajístico, que será reducida y de carácter puntual durante el movimiento de tierras, se puede minimizar con la adopción de las pertinentes medidas correctoras.

Por lo que se refiere a los recursos paisajísticos, aquellos definidos en base a su interés visual, es decir “Castillo de Santa Bárbara”, “Castillo de San Fernando”, “Frente urbano” son los que, tal y cómo se ha comentado anteriormente, pueden verse afectados durante la fase de obra del Plan Especial.

Durante la fase de funcionamiento, las unidades paisajísticas “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” y “Paisaje de pastizales xerofíticos” son las únicas unidades que pueden verse afectadas por la ejecución del Plan Especial.

En el caso del “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras”, tal y como se ha expuesto previamente, es un entorno con una muy baja fragilidad paisajística, además de que el impacto paisajístico que se producirá será positivo, incrementándose el valor paisajístico de esta unidad tras la ejecución del Plan Especial. Por tanto, la integración paisajística del Plan Especial respecto a la unidad “Paisaje urbano, industrial e infraestructuras” durante la fase de funcionamiento será buena.

Respecto a la unidad “Paisaje de pastizales xerofíticos”, es una unidad con una alta fragilidad paisajística, si bien como se ha comentado anteriormente, se trata de una vegetación muy deteriorada, tanto por lo que se refiere a su estructura como al empobrecimiento de su riqueza florística, al ser reducido el número de especies presentes, siendo además muchas de ellas, de carácter ruderal y nitrófilo. Es por ello, que la superficie ocupada por las actuaciones en estos pastizales degradados, que además es de sólo 2 ha aproximadamente, tiene una calidad paisajística considerablemente inferior que la existen- te en otras zonas de esta unidad paisajística, como es el caso los pastizales del entorno de las Lagunas de Rabasa. Además, en la superficie de pastizal ocupada por el Plan Especial no se declarado ningún Hábitat de Interés Comunitario. No obstante, las plantaciones en los jardines del Plan Especial utilizarán plantas autóctonas, utilizándose en las proximidades de la unidad “Paisaje de pastizales xerofíticos” especies propias de este tipo de pastizales, para favorecer la integración de las actuaciones en el paisaje.

Por lo que se refiere a los recursos paisajísticos, el “Castillo de Santa Bárbara”, “Castillo de San Fernando”, “Frente urbano”, pueden verse afectados una vez realizado el Plan Especial. Durante la fase de funcionamiento del Plan Especial se producirá una alteración permanente de las vistas desde estos puntos de observación. Sin embargo, dado que se mejorará la imagen de la ciudad, ésta alteración paisajística será positiva. Por otra parte, es previsible que dichos enclaves, en especial los castillos de Santa Bárbara y San Fernando, experimenten un incremento notable en su número de visitantes, ya que los ciudadanos probablemente quieran visitarlos para poder apreciar la importante evolución que se habrá desarrollado en la ciudad de Alicante una vez se finalicen las actuaciones del Plan Especial, por lo que los dos castillos también se verán

beneficiados en este aspecto.

En base a todo ello, se estima que las actuaciones del Plan Especial experimentarán una buena integración en el entorno paisajístico una vez finalizadas las obras. No obstante, esta cuestión será objeto de debida validación en el Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada.

8.- VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL

8.1.- METODOLOGÍA.

La valoración de la integración visual determina específicamente el posible impacto visual de una actuación en el paisaje en función de la visibilidad de la actuación.

Según el Anexo I del TRLOTUP, entendemos por análisis visual:

> **"c)** Un análisis visual del ámbito de estudio con el objeto de determinar la visibilidad del paisaje como uno de los factores determinantes de su valoración, así como el de identificar y valorar los posibles impactos visuales de las actuaciones derivadas del plan sobre el mismo.
>
> > **1.º** La visibilidad del paisaje se determinará mediante la identificación de los recorridos escénicos -vías de comunicación, caminos tradicionales, senderos o similares, con un valor paisajístico excepcional por atravesar y/o tener vistas sobre paisajes de valor- el señalamiento de las vistas y zonas de afección visual hacia y desde las unidades y recursos, con respecto de puntos de observación significativos -vías de comunicación, núcleos de población, áreas de gran afluencia y lugares estratégicos por mostrar la singularidad del paisaje- que se calificarán como principales o secundarios en función del número de observadores potenciales, de la distancia y de la duración de la visión, y la determinación del coeficiente de ponderación del valor de las unidades y de los recursos paisajísticos en función de su visibilidad, o coeficiente de visibilidad (v).
> >
> > **2.º** A efectos de determinar la visibilidad del paisaje, el análisis visual se realizará a partir de los puntos de observación, hasta distancias baja (500 m), media (1.500 m) y alta (más de 1.500 m y hasta 3000 m, o superior) y distinguiendo las zonas visibles desde los mismos o cuencas visuales, de las no visibles, mediante técnicas informáticas sobre cartografía a escala adecuada, -pudiendo a tal efecto hacerse uso de las herramientas puestas a disposición pública por el Instituto Cartográfico Valenciano- y apoyo de campo, y deberá documentarse con imágenes fotográficas panorámicas con la amplitud de ángulo y profundidad que se requiera en cada caso.
>
> Según la calificación de los puntos de observación y de las zonas visibles desde éstos, el análisis visual se sustancia en la siguiente calificación de los terrenos: zonas de máxima visibilidad, si son visibles desde algún punto de observación principal; zonas de visibilidad media, si son visibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios; zonas de visibilidad baja, si son visibles desde menos de la mitad de los puntos de observación secundarios; y terrenos en sombra, si no son visibles desde ninguno de los puntos de observación considerados.
>
> El coeficiente de visibilidad (v) tiene por finalidad trasladar la calificación cualitativa de la visibilidad del territorio a términos cuantitativos, tomando la forma de un número racional comprendido en el intervalo [0 y 1]."

8.2.- PUNTOS DE OBSERVACIÓN.

Los puntos de observación son los lugares del territorio desde donde se percibe principalmente el paisaje. En nuestro caso se han tenido en cuenta aquellos puntos de vista con mayor afluencia pública.

Situación de los Puntos de observación más próximos al sector OI-2

Se han seleccionado como puntos de observación los enclaves con vistas panorámicas próximos a la actuación, así como puntos de observación representados por los frentes de los edificios aledaños a las infraestructuras ferroviarias (barrios de Ciudad de Asís, Florida, Alipark, Benalúa, Sant Blas y centro histórico), ya que son puntos accesibles desde los que se puede percibir el ámbito del Estudio de Integración Paisajística en general y las actuaciones del Plan Especial en particular.

En el caso de los dos castillos y del frente urbano, dado su proximidad a la zona de actuación y al número de observadores potenciales, se han clasificado como puntos de observación principales, mientras que la Serra Grossa, debido a su mayor distancia a la zona objeto del Plan Especial, se ha considera como punto de observación secundario. El tipo de observadores potenciales para el caso de los frentes urbanos serán principalmente residentes, y para los castillos y la Serra Grossa serán fundamentalmente turistas.

Se han seleccionado puntos de observación dentro de los umbrales de visibilidad de 500 m (Frente urbano), 1500 m (castillos de San Fernando y de Santa Bárbara) y 3500 m (Serra Grossa).

Así pues, se han seleccionado tres puntos de observación principales (P.O.P.):

- **P.O.P.1**: Castillo de Santa Bárbara
- **P.O.P.2**: Castillo de San Fernando
- **P.O.P.3**: Frente urbano

Se ha seleccionado un punto de observación secundario (P.O.S):

- **P.O.S.1**: Serra Grossa

8.3.- ANÁLISIS VISUAL

El estudio de la visibilidad permite identificar las zonas más visibles de aquellas no visibles. A partir de este concepto podemos analizar si el impacto visual generado por nuestra actuación va a ser más o menos percibido por los observadores. En la medida que la visibilidad se reduce lo hace también el impacto y aumenta la integración visual de la actuación en el medio.

Tras el análisis visual realizado en el presente estudio de integración paisajística queda patente que la mayor parte de la zona de actuación presenta máxima visibilidad desde los puntos de observación considerados, a excepción de una pequeña franja situada en la parte oeste de la zona de actuación del Plan Especial, la cual no es visible desde dichos puntos de observación, tal y como puede apreciarse en el plano nº 2.4 “Estudio de Visibilidad”.

La proximidad y el elevado número de observadores potenciales desde el frente urbano colindante a los terrenos ferroviarios propicia que la zona objeto del Plan Especial sea muy visible. Por lo tanto, las actuaciones serán altamente percibidas por los observadores potenciales del ámbito de estudio.

Sin embargo hay que destacar que el paisaje percibido actualmente desde los puntos de observación es monótono y poco atractivo estéticamente, ya que se trata de una zona altamente antropizada, y con un grado de alteración importante en la que conviven usos viarios y residenciales sin ordenación alguna.

Se considera que las actuaciones del Plan Especial supondrán una mejora significativa de la percepción del paisaje urbano, pues dispondrá de un gran parque que contribuirá de manera positiva a la mejora de la infraestructura verde de la ciudad de Alicante. El parque urbano modificará positivamente la calidad de la percepción visual del paisaje, y el uso y disfrute del mismo, especialmente por los residentes de los barrios más próximos.

En cualquier caso, esta cuestión será objeto de concreción gráfica en el Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada del sector.

8.4.- CONCLUSIONES

Las actuaciones del Plan Especial se encuentran mayoritariamente en zonas visibles, por lo que la alteración paisajística producida por el movimiento de tierras durante la fase de ejecución de las obras será perceptible por los observadores potenciales del ámbito de actuación, y el impacto visual será relevante en todos los lugares del territorio que han sido identificados como puntos de observación. Sin embargo, hay que destacar que la actuación tendrá lugar en un entorno antropizado y visualmente alterado, siendo una alteración temporal que cesará una vez finalizadas las obras.

Por lo que se refiere a la fase de funcionamiento del proyecto, la alteración paisajística debería positiva, siendo apreciada esta mejora paisajística por un elevado número de observadores, principalmente los residentes en el frente urbano compuesto por los edificios aledaños a las infraestructuras ferroviarias, pertenecientes a los barrios de Ciudad de Asís, Florida, Alipark, Benalúa, Sant Blas, Plaza San Pablo II y calles perpendiculares a la Avenida Médico Ricardo Ferré.

En cualquier caso, es importante la integración de las actuaciones en el resto de elementos compositivos del paisaje.

La validación gráfica de este impacto paisajístico se concretará en la fase de tramitación del Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada del sector OI-2, dentro de su propio Estudio de Integración Paisajística y su correspondiente Plan de Participación Pública. En dicho documento se deberá verificar y concretar el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística establecidos en la Ficha de Zona y Ficha de Gestión del sector OI-2, así como en sus normas urbanísticas estructurales.

9.- MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

9.1.- NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.

Las medidas de integración paisajística que se incluyen en este apartado atienden a lo dispuesto en el Anexo I del TRLOTUP.

Así, las ordenación estructural y pormenorizada del sector OI/2 prestarán atención a aspectos como los usos preexistentes del suelo, la topografía original, la visibilidad del emplazamiento, la volumetría general del conjunto de la actuación, sus alturas, las distancias entre sus elementos, los retranqueos, sus texturas, el cromatismo global de la misma y el diseño de las plantaciones para lograr una mejor integración de los usos previstos en el paisaje del ámbito de actuación.

Como normas concretas de integración paisajística de carácter estructural (orientadoras, por tanto, de la ordenación pormenorizada) se proponen las siguientes:

- 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 pormenorizada los elementos existentes en el ámbito con interés histórico, arquitectónico, botánico o paisajístico. Destacan la estación de ferrocarril, y el conjunto de ficus situados en la avenida de Salamanca, entre otros.
- 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 propuesta.
- Potenciar urbanísticamente los puntos singulares del ámbito, reforzando los fondos de perspectiva de interés o los lugares de especial significación, creando un sistema de espacios libres públicos que en sí mismo se convierta en un nuevo recurso paisajístico de carácter ambiental y visual, aportando valor al medio urbano y su entorno inmediato.

9.2.- INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA Y RED DE ESPACIOS COMUNES.

A este respecto, pese a que el Plan General de Alicante no contempla expresamente la Infraestructura Verde, la ordenación estructural de este Plan Especial la identifica (interna y externa) en sus planos de información, y propicia la integración ecológica y paisajística del sector OI/2 con sus principales elementos:

- Las Lagunas de Rabasa.

- El Castillo de Santa Bárbara y Monte Benacantil.
- El Castillo de San Fernando y Monte Tossal.
- La Serra Grossa.
- La fachada litoral.
- La Sierra de Fontcalent y la Serreta.
- La Vía Pecuaria Vereda del Infierno.

En el Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada se completará la malla de Infraestructura Verde con carácter urbano y local, integrando sus determinaciones con las determinaciones propias de la Red de Espacios Comunes que deberá establecerse en cumplimiento de los criterios establecidos en el Anexo XII del TRLOTUP, en materia de género, complejidad urbana y sostenibilidad.

9.3.- PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

El Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada, apoyado en su Estudio de Integración Paisajística, debe contemplar las especificaciones necesarias para la puesta en marcha de las Medidas de Integración adoptadas, incluyendo tiempos, previsiones económicas y cualquier otra especificación que defina y concrete su ejecución en la actuación. A tal efecto, la Memoria tendrá un apartado específico de condiciones de integración paisajística incorporadas en el diseño de espacios libres y red viaria y peatonal de la actuación.

Concretamente, el proyecto de Parque Urbano será objeto de un diseño específico, fruto de la redacción por parte de un equipo seleccionado a través de un concurso de ideas, atendiendo así a las diversas peticiones de colectivos ciudadanos durante la fase de participación pública.

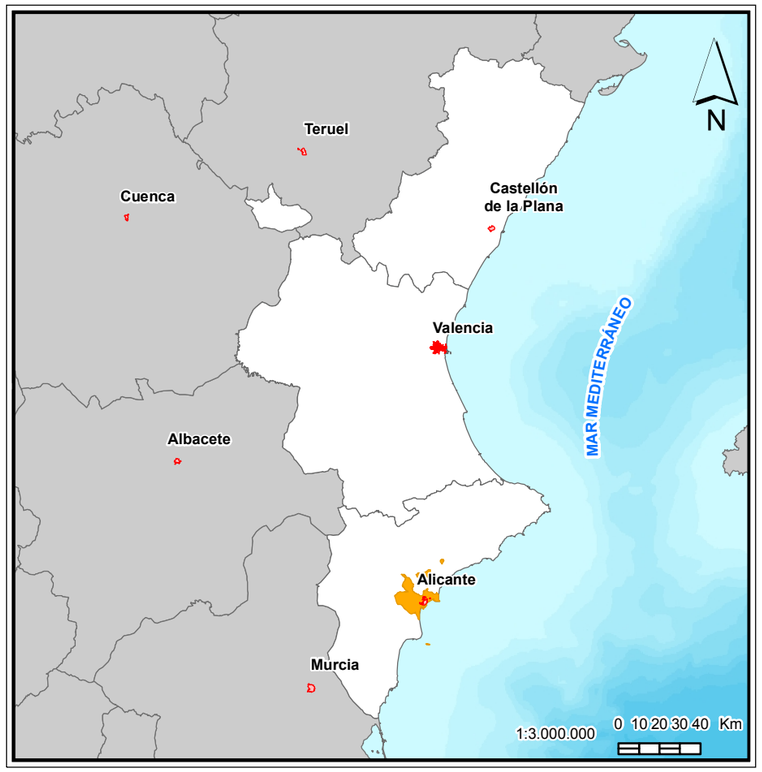
9.4.- PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLANEAMIENTO.

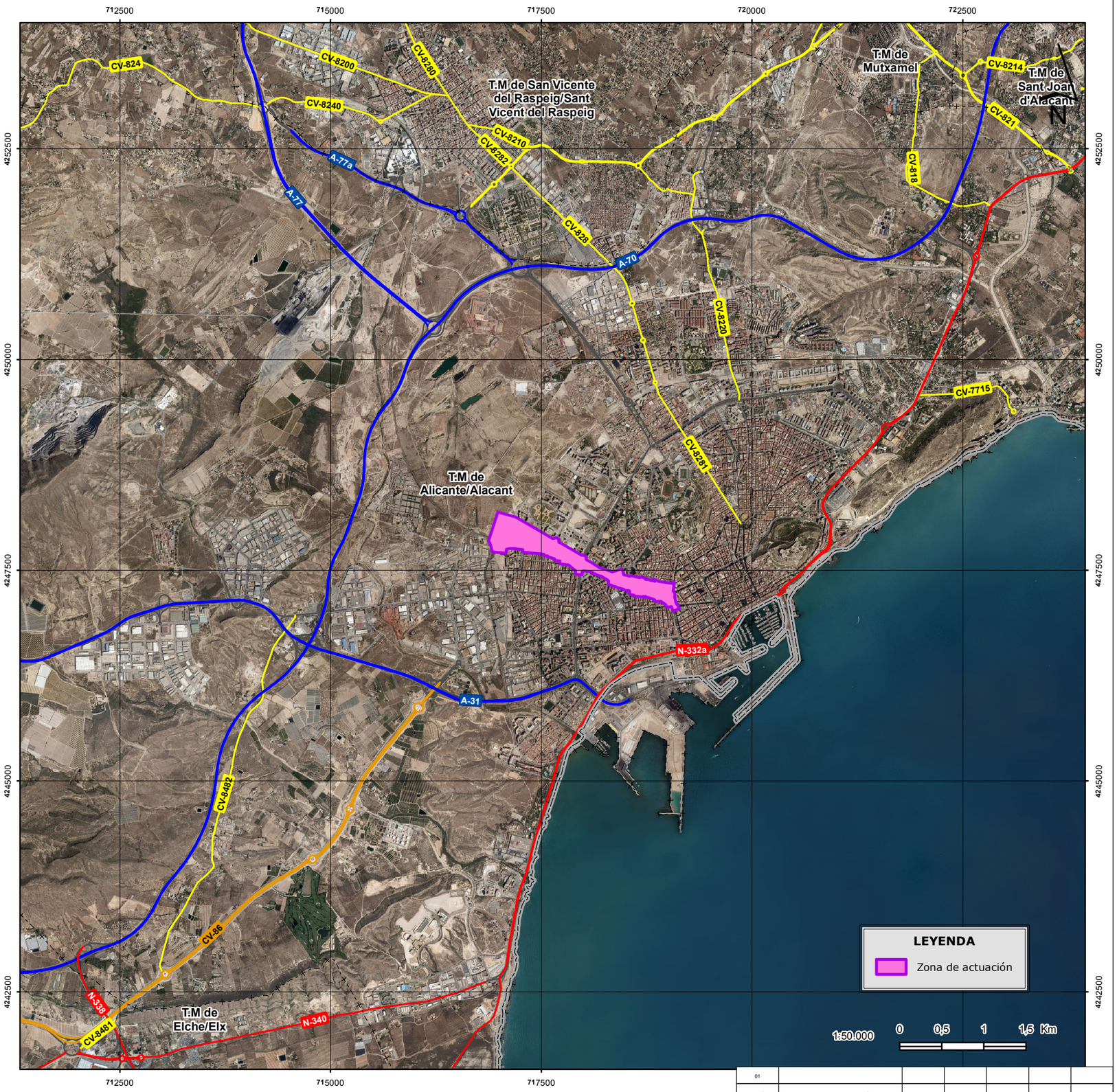
El Plan Especial que establece la ordenación estructural ha sido objeto de exposición y participación pública conforme a las reglas propias de este tipo de instrumentos de planeamiento. Junto con él, lo fue también el presente Estudio de Integración Paisajística.

Esta fase de participación pública ha tenido como principal objeto difundir y facilitar al ciudadano la información adecuada sobre la ordenación propuesta en este ámbito, junto con la justificación de las decisiones adoptadas sobre la misma y la valoración del proceso de participación pública sobre la versión preliminar.

El Plan Especial que concrete la ordenación pormenorizada, y su Estudio de Integración Paisajística, serán objeto de participación pública conforme a las determinaciones del artículo 6 y el Anexo II del TRLOTUP.

APÉNDICE 1: PLANOS





01						
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN					

ESCALAS	GRÁFICA	TITULO	Nº PLANO	DESIGNACIÓN	FECHA
ESCALASD INDICADAS		PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE	1.1 HOJA 1 DE 1	SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	FEBRERO 2023

T.M de San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig

T.M de Alicante/Alacant

A-77 A-77a A-70 A-31 CV-821 CV-828 CV-8220 CV-8281 CV-818 CV-7715 N-332a CV-8482 CV-86

712000 714000 716000 718000 720000 722000 724000

4252000 4250000 4248000 4246000 4244000

N

LEYENDA

Actuaciones	*Umbrales de Nitidez*
Zona de actuación	500 m
	1500 m
	3500 m

EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN
01	

ESCALAS	GRÁFICA	TITULO	Nº PLANO	DESIGNACIÓN	FECHA
1:35.000	0 125 250 500 m	PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE	2.1	ÁMBITO DE ESTUDIO	FEBRERO 2023
			HOJA 1 DE 1		

T.M de San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig

T.M de Alicante/Alacant

A-77a
A-77
A-70
A-31
N-332a
CV-821
CV-828
CV-8220
CV-8281
CV-818
CV-7715
CV-8482
CV-86

712000 714000 716000 718000 720000 722000 724000

4252000 4250000 4248000 4246000 4244000

N

LEYENDA

Actuaciones

Zona de actuación

Umbrales de Nitidez

500 m

1500 m

3500 m

Unidades de Paisaje

1. Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras
2. Paisaje agrícola
3. Paisaje de pastizales xerofíticos
4. Ramblas y zonas húmedas
5. Paisaje litoral

EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN
01	

ESCALAS	GRÁFICA	TITULO	Nº PLANO	DESIGNACIÓN	FECHA
1:35.000	0 125 250 500 m	PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE	2.2	UNIDADES PAISAJÍSTICAS	FEBRERO 2023
			HOJA 1 DE 1		

T.M de San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig

T.M de Alicante/Alacant

Recursos Paisajísticos

Ambiental

- Lagunas de Rabasa
- Serra Grossa
- El Palmeral

Cultural

- Castillo de Santa Bárbara
- Castillo de San Fernando
- El Puente Rojo

Visual

- Castillo de Santa Bárbara
- Castillo de San Fernando
- Serra Grossa
- Frente urbano

LEYENDA

Actuaciones	*Umbrales de Nitidez*
Zona de actuación	500 m
	1500 m
	3500 m

EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN
01	

ESCALAS: 1:35.000 — GRÁFICA: 0 125 250 500 m

TITULO: PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE

Nº PLANO: 2.3 — HOJA 1 DE 1

DESIGNACIÓN: RECURSOS PAISAJÍSTICOS

FECHA: FEBRERO 2023

T.M de San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig

T.M de Mutxamel

T.M de Sant Joan d'Alacant

T.M de Campello (el)

T.M de Alicante/Alacant

Serra Grossa

Frente urbano

N

LEYENDA

Actuaciones	Umbrales de Nitidez	Puntos de Observación	Zonas de Visibilidad
Zona de actuación	500 m	*Principales*	Visibilidad máxima
	1500 m	Castillo de Santa Bárbara	Visibilidad media
	3500 m	Castillo de San Fernando	Visibilidad baja
		Frente urbano	No visible
		Secundarios	
		Serra Grossa	

01						
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN					

ESCALAS: 1:40.000 — GRÁFICA: 0 125 250 500 m

TÍTULO: PLAN ESPECIALDE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR OI/2 DE ALICANTE

Nº PLANO: 2.4 — HOJA 1 DE 1

DESIGNACIÓN: ESTUDIO DE VISIBILIDAD

FECHA: FEBRERO 2023