

Asunto: Informe sectorial en materia de vvpp sobre proyecto PLAN ESPECIAL
ORDENACIÓN SECTOR OI/2 en el municipio de Alicante.

Ref. Base EIA 16/2014 2015/0165

Fecha: 8 agosto 2016

JEFE DE SECCIÓN FORESTAL

SSTT ALICANTE

Antecedentes

El Servicio Territorial de Urbanismo solicita informe en materia de vías pecuarias (vvpp) sobre el Plan arriba indicado. Se ha solicitado por la unidad de gestión y coordinación informe a la sección

Tras la fase de participación pública- abril 2014- se emitió informe de fecha 10/6/2014 (ref. GA5855), de técnico de la sección forestal en el que se informaba desfavorablemente por "... desconocer si se mantenía la integridad superficial, no cumplir con la idoneidad del itinerario ni con la continuidad del trazado...". Con posterioridad al mismo se aprobó la **Ley3/2014, de 11 de julio de la Generalitat, de Vías Pecuarias** de la CV (DOCV N° 7319 de 17/7/2014).

Fundamentos

El Plan Especial planifica una amplia franja de terreno en sentido este-oeste, en cuyo extremo oriental se encuentra la estación de Renfe de Alicante y cerrando por el oeste un futuro vial en dirección norte-sur, sobre las vías soterradas. Por este extremo oeste la franja planificada deja al norte el PAU1 (actualmente urbanizado) y al sur el barrio de Ciudad de Asís. Es precisamente por este extremo oeste y a la altura del camino de la Alcoraya donde el Sector afecta a la vía pecuaria "Vereda del Desierto y Barraco del Infierno" cuya Clasificación publicada en el BOE de 12/2/1955 le atribuyó una anchura del 20,89 m.

La citada norma autonómica sobre vvpp (capítulo V), indica que las mismas deberán grafarse en los instrumentos de planeamiento y que la aprobación de un Plan que las afecte comportará la clasificación de su nuevo trazado y conllevará las afecciones/desafecciones necesarias de acuerdo a la Ley de Patrimonio. Dicha aprobación requerirá informe previo favorable (osea, preceptivo y vinculante) de la Conselleria. Para el suelo urbano y/o urbanizable la norma indica que si el Planeamiento – como es el caso- sí afecta al trazado de la vp y a los usos propios, existen tres opciones: 1- modificación de trazado, 2.- mutación demanial externa cuando la vp resulta afectada a un uso/servicio público y resulta imposible la modificación de trazado ó 3- la desafección, si no resulta afectada a un uso/servicio público y resulta imposible la modificación de trazado.

Además el desarrollo de los instrumentos de Planeamiento producirá los efectos propios del deslinde, sin que sea necesario su amojonamiento al quedar delimitado por la nueva trama.

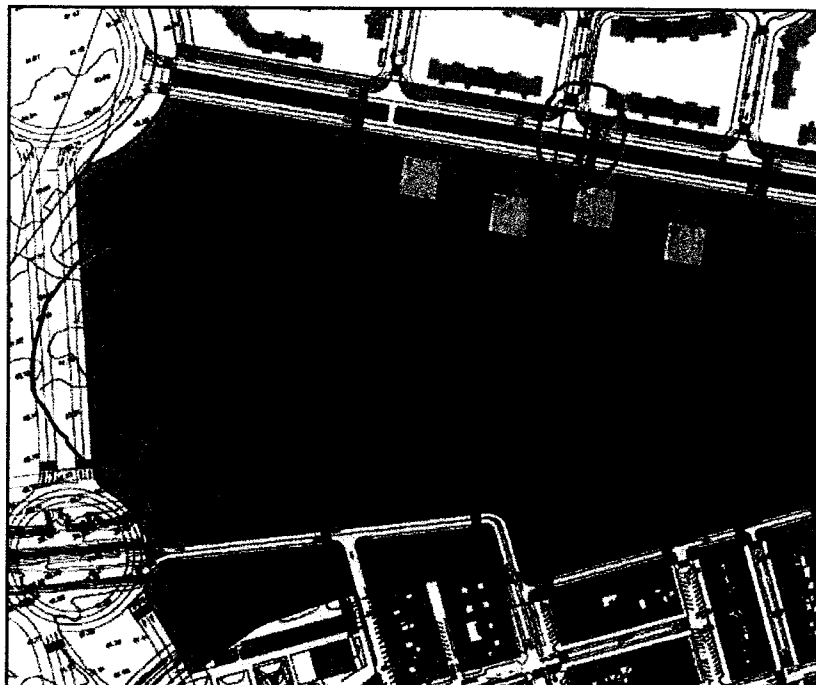
En el caso que nos ocupa el Planificador ha optado por la opción primera de modificación del trazado a su paso por el sector ya que sobre lo que supuestamente (pues no está deslindada) es la traza de la vp se ha planificado un suelo dotacional educativo. Para desarrollar esta opción la norma exige que los nuevos trazados se integren en la malla urbana como *paseos o alamedas* pero que se respeten unos **principios básicos**.

En primer lugar (**IDONEIDAD**) el uso de este dominio público está orientado, en este caso, básicamente a los usos complementarios (paseo, caballo, bicicletas...), es decir, se excluye el uso motorizado (salvo autorizaciones). Por este motivo el firme no debe ser el propio del motorizado (asfaltados), sino terreno natural a ser posible (zahorras...) o al menos bien diferenciado del propio para los citados vehículos a motor.

En segundo lugar cualquier alteración del trazado u obras que las afecten deberán **garantizar** la **CONTINUIDAD** de los usos anteriores (poder realizarlos con seguridad y no estar interrumpida), así como el mantenimiento de sus características o **INTEGRIDAD SUPERFICIAL** (es decir mantener unas anchuras razonables, en especial, respecto a su anchura legal y la mayor cercanía posible al trazado original). En este último aspecto y sin que existan criterios establecidos, se estudiará caso por caso la viabilidad las reducciones de anchura propuestas.

Entrando en detalle sobre la última documentación facilitada nos encontramos lo siguiente:

IDONEIDAD.- El Plan en la Memoria Informativa (punto 4.6 pág.64) incorpora a la parte normativa, que el tratamiento superficial que se defina en el Proyecto de *Urbanización "sea el propio de una vía peatonal, pudiendo incorporar arbolado y mobiliario urbano"*. Esto se refleja en los planos de forma general, sin embargo entra al sector a través de Red primaria viaria (PRV)-tramo norte-sur - hasta perimetrar el dotacional educativo- sin que se detallen medidas para garantizar este principio y los siguientes. Esta situación se repite al menos en los planos O3.1, O3.2, O4.1 y O.4.2



CONTINUIDAD

Por una parte se ha tenido en cuenta al *“garantizar un conjunto integrado y continuo de espacios libres de edificación”* (Memoria justificativa -punto 2.9 Red Primaria de Dot.públicas, pág 102), es decir no estar interrumpida. Por otro no se detallan medidas efectivas que garanticen la seguridad del recorrido en el tramo paralelo al vial, a su entrada al sector y al cruzar la avda. Ricardo Ferré a la salida del mismo.

INTEGRIDAD SUPERFICIAL

La memoria informativa (punto 4.6, pág 65) detalla gráfica y literalmente las anchuras y longitudes del nuevo trazado. Globalmente hay un incremento de superficie dedicado a estos usos complementarios que la norma reserva a este dominio público, lo que resulta en principio adecuado. Analizado con detalle se observa una reducción de la anchura de 20 a 16m que no obstante se considera suficiente en este caso para su objeto. Más preocupante es la reducción a 10 m del tramo norte-sur a su entrada al sector por el oeste. Se considera que dada su pequeña longitud puede ser suficiente si se garantiza un uso exclusivo para estos usos propios y diferenciado y aislado del tráfico del futuro vial, de acuerdo con lo expuesto anteriormente.

Conclusión:

Visto lo expuesto y para informar favorablemente El Plan, en cuanto su afección al dominio público pecuario, se debería requerir al Planificador documentación, que detalle:

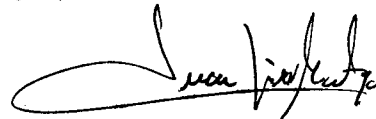
- el respeto a los principios expuestos y en especial en los tramos con cruces y paralelismos con viales (uso preferente, firmes)
- detalle de los cruces o paralelismos con vías por donde circulen vehículos a motor, especificando medidas de seguridad si son al mismo nivel, grafiándolo convenientemente en los mapas o mejor en un mapa específico que garanticen la seguridad y continuidad del tránsito.

El Ingeniero de Demarcación forestal



Luis Alonso García

V.º B.º
EL JEFE DE SECCIÓN FORESTAL



Fdo. Juan Giner Montoya