

**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA  
DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL  
SECTOR OI/2 “RENFE”**





## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL PROCESO PREVIO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA: SÍNTESIS.</b>	<b>2</b>
2.1.	DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DESARROLLADO ANTES DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.	2
2.2.	SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA.	3
2.3.	PARTICIPACIÓN SOBRE LA CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA.	7
2.4.	PARTICIPACIÓN SOBRE LA VALORACIÓN DEL PAISAJE.	9
2.5.	OPINIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL PLAN ESPECIAL.	10
2.6.	SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA PAISAJÍSTICA.	12
<b>3.</b>	<b>CARACTERIZACIÓN DE RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA.</b>	<b>20</b>
3.1.	UNIDADES DE PAISAJE.	20
3.2.	RECURSOS PAISAJÍSTICOS AFECTADOS POR LA ACTUACIÓN.	23
3.3.	VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	31
	3.3.1. UNIDADES PAISAJÍSTICAS	31
	3.3.2. RECURSOS PAISAJÍSTICOS	32
3.4.	OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA	32
<b>4.</b>	<b>MODELO DE ORDENACIÓN ADOPTADO DEL PLAN ESPECIAL</b>	<b>33</b>
4.1.	MODELO GLOBAL DE ORDENACIÓN	33
4.2.-	FUNCIÓN TERRITORIAL Y OBJETIVOS DEL SECTOR.	34
	4.3.- ZONAS DE ORDENACIÓN.	34
4.2.	PROGRAMA ESPECÍFICO PARA EL DISEÑO Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE PÚBLICO URBANO	39
4.3.	CRITERIOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO	40
<b>5.</b>	<b>IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES.</b>	<b>40</b>
5.1.	UNIDADES PAISAJÍSTICAS.	41
	5.1.1. FASE DE OBRA	41
	5.1.2. FASE DE FUNCIONAMIENTO	41
5.2.	RECURSOS PAISAJÍSTICOS.	42
	5.2.1. FASE DE OBRA	42
	5.2.2. FASE DE FUNCIONAMIENTO	42
5.3.	CONCLUSIONES	43
<b>6.</b>	<b>VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL</b>	<b>45</b>
6.1.	PUNTOS DE OBSERVACIÓN	45
6.2.	ANÁLISIS VISUAL	46
6.3.	CONCLUSIONES	47
<b>7.</b>	<b>MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA</b>	<b>55</b>

7.1.	NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.	56
7.2.	SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS	57
<b>8.</b>	<b>PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN</b>	<b>59</b>
<b>9.</b>	<b>PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLANEAMIENTO</b>	<b>60</b>

**APÉNDICE 1: PLANOS**

- PLANTA GENERAL
  - 1.1 Situación y emplazamiento
  - 1.2 Planos de ordenación
  
- CARTOGRAFÍA TEMÁTICA
  - 2.1 Ámbito de estudio
  - 2.2 Unidades Paisajísticas
  - 2.3 Recursos Paisajísticos
  - 2.4 Estudio de la Visibilidad
  - 2.5 Infraestructura Verde Urbana

**APÉNDICE 2: SIMULACIONES VISUALES**

## 1. INTRODUCCIÓN

Se redacta el presente Estudio de Integración Paisajística del **PLAN ESPECIAL DEL SECTOR OI/2 DEL PG DE ALICANTE**, según lo dispuesto en el **Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana (RPCV)**, donde se regula que “*El planeamiento urbanístico de desarrollo contemplado en los apartados b, c, d y f del artículo 38 de la ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana*”, deben ir acompañados de un Estudio de Integración Paisajística (Artículo 48.4.f. D120/2006 (RPCV)).

De conformidad con lo establecido en la **Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación de Territorio y Protección del Paisaje**, de acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje, se entiende por paisaje cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones. En consecuencia la concepción del paisaje debe integrar las siguientes dimensiones:

- Perceptiva, considerando no sólo la percepción visual sino la del conjunto de los sentidos.
- Natural, considerando que factores tales como suelo, agua, vegetación, fauna, aire, en todas sus manifestaciones, estado y valor son constitutivos del paisaje.
- Humana, considerando que el hombre, sus relaciones sociales, su actividad económica, su acervo cultural son parte constitutiva y causa de nuestros paisajes.
- Temporal, entendiendo que las dimensiones perceptiva, natural y humana no tienen carácter estático, sino que evolucionan a corto, medio y largo plazo.

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.

Así mismo, incluye la valoración de los impactos paisajísticos y visuales que produce la actuación sobre el paisaje. La valoración de la integración paisajista de la actuación prevista analizará y valorará la capacidad o fragilidad del paisaje para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico. La valoración de la integración visual de la actuación analizará y valorará los cambios en la composición de vistas hacia el paisaje como resultado de la implantación de la actuación y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente.

Se ha realizado una página Web que ha servido de soporte para desarrollar el proceso de participación pública del Estudio de Integración Paisajística del citado Plan Especial.

## 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.

Si bien durante este segundo proceso de participación, las alegaciones y sugerencias presentadas han vuelto a incidir en las mismas consideraciones que ya se habían detectado durante la primera fase de participación, es relevante destacar el informe emitido es destacable el informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial

## 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:

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

ENTIDAD/INSTITUCION	SINTESIS DE LA SUGERENCIA/INFORME
	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Realizar un estudio de tráfico: público y privado.</li> <li>7. Conservar el Puente Rojo.</li> <li>8. Parque central de, al menos, una superficie igual al 50% del sector.</li> <li>9. Minimizar los equipamientos en el parque.</li> <li>10. Reubicar los equipamientos escolares fuera del parque y, a ser posible, fuera del sector.</li> <li>11. Introducir un catálogo de especies vegetales y criterios de urbanización.</li> <li>12. Estudiar con detalle la articulación de la Glorieta de la Estrella.</li> <li>13. Redactar de forma bilingüe los documentos del PE.</li> <li>14. Convocar un concurso para definir la ordenación.</li> </ol>
<p>PLATAFORMA COMARCAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. PCM.</p> <p>23/03/2013</p>	<p>PROPUESTA DE RETIRADA DE LA ORDENACIÓN.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminar la edificabilidad lucrativa salvo la dispuesta para tapar medianeras existentes.</li> <li>2. Replantear la sección de C/ General Gutiérrez Mellado.</li> <li>3. Conservar el Puente Rojo.</li> <li>4. Distribuir las dotaciones por todo el ámbito.</li> <li>5. Proteger estación y tinglados existentes.</li> <li>6. Reducir la sección de los ejes viarios de penetración.</li> <li>7. Ubicar la estación intermodal junto a la Vía Parque.</li> <li>8. Reformular el convenio Avant.</li> <li>9. Convocar un concurso para definir la ordenación.</li> </ol>
<p>COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE. CTAA.</p> <p>27/02/2013</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Convocar un concurso para definir la ordenación.</li> <li>2. Plantear una ordenación más visionaria que refleje un nuevo modelo de ciudad.</li> <li>3. Certificación de sostenibilidad del proyecto.</li> <li>4. Aportar más documentación gráfica.</li> <li>5. Potenciar ejes visuales.</li> <li>6 Replantear las secciones viarias de las grandes vías de tráfico. Incrementar la peatonalización. Reducir el tráfico rodado.</li> <li>7. Proteger y rehabilitar el edificio de la estación. Poner en valor y respetar el tinglado existente.</li> <li>8. Repensar el derribo del Puente Rojo.</li> <li>9. Estudiar y documentar el desarrollo por fases.</li> <li>10. Integrar distintos usos en las edificaciones.</li> <li>11. Definir directrices de urbanización.</li> <li>12. Apostar por edificación sostenible y de alta eficiencia energética.</li> <li>13. Integrar las edificaciones ubicadas en el parque evitando parcelas cerradas.</li> <li>14. Expandir las zonas verdes por el viario colindante.</li> <li>15. Coordinar los concursos del parque y la nueva estación.</li> <li>16. Maximizar las conexiones peatonales.</li> <li>17. Permitir el ajardinamiento sobre el cajón ferroviario.</li> </ol>
<p>PLATAFORMA RENFE. AA.VV. CIUDAD DE ASÍS, LA FLORIDA, ALIPARK, PRINCESA MERCEDES, SAN BLÁS Y JUAN PABLO II-PAU 1</p> <p>25/12/2012</p>	<p>PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ORDENACION.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminar todas las vías en superficie.</li> <li>2. Recuperar la conexión entre San Blas y Princesa Mercedes.</li> <li>3. Tratamiento de integración paisajística de la boca del túnel.</li> <li>4. Mantenimiento y limpieza de los terrenos afectados.</li> <li>5. Eliminar el Puente Rojo.</li> <li>6. Minimizar el impacto para el tránsito peatonal del cruce subterráneo de la Gran Vía.</li> <li>7. Replantear la rotonda de la Gran Vía de modo que permita la continuidad de las zonas verdes y la intercomunicación de los barrios colindantes.</li> <li>8. Expandir la ubicación de los edificios situados en el parque junto a la C/ Medico Ricardo Ferré a lo largo de toda la alineación, limitando su altura a 10 plantas.</li> <li>9. Reubicar las dotaciones escolares en un ámbito externo al del Plan Especial.</li> <li>10. Contemplar la conexión del parque con el cinturón verde del Plan</li> </ol>

ENTIDAD/INSTITUCION	SINTESIS DE LA SUGERENCIA/INFORME
	<p>Rabassa.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>11. Replantear y disminuir las secciones viarias de C/ Medico Ricardo Ferré y C/ General Gutiérrez Mellado.</li> <li>12. Disminuir la superficie de la manzana de estación intermodal y definir su ordenación.</li> <li>13. Mantener el edificio histórico de la estación.</li> <li>14. Abrir el parque a la Av. De Salamanca.</li> <li>15. Completar el soterramiento de las vías.</li> <li>16. Disponer la estación de Autobuses totalmente soterrada.</li> <li>17. Incluir un aparcamiento intermodal.</li> <li>18. Ubicar la nueva estación sobre el soterramiento.</li> <li>19. Incorporar Villa Teresa como dotación al PE, manteniendo el jardín.</li> </ol> <p>APORTA ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DEL DERRIBO DEL PUENTE ROJO.</p>
WEB DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parque Urbano continuo y sin interrupciones.</li> <li>2. Completar el soterramiento de las vías.</li> <li>3. Eliminar el puente rojo.</li> <li>4. Disponer carriles bici.</li> <li>5. Presentar más documentación de detalle de la ordenación.</li> <li>6. Evitar vías de penetración rodada.</li> <li>7. Evitar efecto barrera. Eliminar autopistas urbanas.</li> <li>8. Conservar el puente rojo.</li> <li>9. Redactar de forma bilingüe la documentación de la intervención.</li> <li>10. Estudiar la propuesta de la PCM.</li> </ol> <p>SOLUCIONES ALTERNATIVAS. AGRADECIMIENTO POR LA PÓSIBILIDAD DE PARTICIPAR.</p>
MINISTERIO DE FOMENTO.  01/03/2013	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reflejar en el planeamiento la situación actual y las fases transitorias previstas.</li> <li>2. Garantizar las protecciones ferroviarias establecidas por la Ley del Sector Ferroviario.</li> </ol>
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. ADIF.  22/03/2013	<p>PROPUESTAS DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incrementar la superficie de equipamientos.</li> <li>2. Reducir la superficie de zona verde.</li> <li>3. Incorporar ficha específica de ordenación de la manzana de la estación intermodal, calificándola como Sistema General Ferroviario.</li> <li>4. Incorporar calificaciones superpuestas sobre rasante y bajo rasante.</li> <li>5. Permitir siempre la compatibilidad del uso ferroviario.</li> <li>7. Evitar las parcelas privadas superpuestas al dominio público ferroviario.</li> <li>8. Incorporar ordenanzas específicas de estudio de ruido y vibraciones para las edificaciones del ámbito.</li> <li>9. Incluir los muros y losas del cajón ferroviario como obras de urbanización.</li> <li>10. Establecer criterios de urbanización que minimicen el impacto sobre la infraestructura ferroviaria. (Sobrecargas, filtraciones, interferencias con elementos de evacuación, etc.)</li> <li>11. Definir unidades de ejecución para el desarrollo del PE.</li> <li>12. Presentación de un Programa de Actuación Integrada.</li> <li>13. No proteger la estación y permitir su traslado.</li> <li>14. Completar y actualizar los planos de Estado Actual.</li> </ol>

Pueden sintetizarse este nutrido conjunto de sugerencias en varios grupos, según su alcance, sin perjuicio 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 ordenación del sector, de modo que su valoración en un sentido u otro tiene una influencia determinante en el diseño de dicha ordenación. En este grupo, destacan cuestiones como:

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

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

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

h) Cumplimiento de estándares urbanísticos.

### **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 convierte 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:

*“1º 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.”*

Otros colectivos, en este caso políticos, como el grupo municipal socialista y el de UPD, también se muestran partidarios de su desaparición.

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. Otros colectivos, como partidos políticos con representación municipal (PSPV y UPD), también abogan por su desaparición.

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:

ENTIDAD	RESUMEN
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	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).

<p>PABLO II – PAU/1, NRE 2014031719 DE FECHA 11 DE JUNIO DE 2014.</p>	<p>(b) 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.</p> <p>(c) 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.</p> <p>(d) 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.</p> <p>(e) Solicita que el espacio central dotacional previsto junto a la calle Tarra-sa, se segregue y se incluya en la primera fase de la actuación.</p> <p>(f) 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 pa-bellón postal de la calle Bono Guarnier; y que el espacio que se libere con todas las anteriores obras de soterramiento se dedique en su mayor parte a zona verde.</p>
<p>3.- JOSÉ VICENTE GARCÍA ABELLÁN, NRE E214033227, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.</p>	<p>(a) 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.</p> <p>(b) Compensar entre los distintos barrios el reparto ente zonas verdes y edificaciones, garantizando un ancho mínimo de Parque Central de 70 m.</p> <p>(c) 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.</p> <p>(d) Disposición de una nueva línea de tranvía en superficie, modificando su trazado.</p> <p>(e) 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".</p> <p>(f) 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 Puen-te 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 transformación urbanística.</p> <p>(g) 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.</p>
<p>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.</p>	<p>(a) 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.</p> <p>(b) Repensar el diseño de lo que denomina como "autopistas urbanas".</p> <p>(c) 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.</p>
<p>5. LUIS FALCÓ MAESTRE, EN REPRESENTACIÓN DE BLOC-INICIATIVA-</p>	<p>(a) Manifiestan su rechazo a la totalidad Plan Especial ya que la realidad socioeconómica y demográfica actual han dejado sin efecto la cobertura del mis-</p>

<p>VERDS: COMPROMIS PER ALACANT, NRE E2014033357, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.</p>	<p>mo, 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.</p> <p>(b) Desde un punto de vista parcial, plantean también las siguientes alegaciones:</p> <p>a. Debe integrarse realmente la Vereda del Desierto en la actuación.</p> <p>b. 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".</p> <p>c. Cuestiona el estudio acústico, ya que el ruido de los trenes es sustituido por el tráfico rodado de vehículos.</p> <p>d. 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".</p> <p>e. 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.</p> <p>f. Propone una serie de usos dotacionales a implantar en los terrenos liberados de instalaciones ferroviarias, a saber:</p> <p>i. Instalación de un parque de las edades, con parques infantiles, zonas deportivas, itinerarios y circuitos de bicis y footing, musculación tercera edad, etc...</p> <p>ii. Espacio para biblioteca pública.</p> <p>iii. Auditorio y anfiteatros.</p> <p>iv. Corredor botánico y aula de la naturaleza.</p> <p>v. Contar con la participación de artistas y arquitectos creativos para planificar las dotaciones.</p> <p>vi. Establecer relojes de sol y zonas de orientación.</p> <p>vii. Sistema de paseos con aparcabicis, depósitos de basura selectiva y plantas endógenas.</p>
<p>JOSÉ GILBERT ZARCO, EN REPRESENTACIÓN DE ALACANT EN BICI.</p>	<p>(a) 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.</p> <p>(b) Solicita, en relación con el Plan de Movilidad, que se fomenten los itinerarios ciclistas y peatonales a lo largo del sector</p>
<p>7. MIGUEL ÁNGEL PAVÓN GARCÍA, EN REPRESENTACIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL DE ESQUERRA UNIDA, NRE E2014033791, DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2014</p>	<p>(a) Se incumple el objetivo de crear un gran parque central: predominio del viario sobre las zonas verdes.</p> <p>(b) 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.</p> <p>(c) Debe ampliarse el Catálogo incluyendo dos pabellones ferroviarios, el Puente Rojo y la posibilidad de reconstruir el pórtico neoclásico anterior de la actual Estación.</p> <p>(d) El convenio suscrito en 2003 no ha cumplido sus objetivos y debe reformularse adaptándose a los tiempos actuales.</p> <p>(e) Propone convocar un concurso internacional de ideas para definir la ordenación.</p> <p>(f) Propone destinar el cajón de vías ya ejecutado a uso tranviario (línea 1, aparcamiento y talleres).</p> <p>(g) Propone que se destine todo el techo residencial resultante (sólo edificios que se adosen a medianerías existentes) a vivienda pública de alquiler.</p> <p>(h) Solicita que el Plan Especial se someta a Evaluación Ambiental Estratégica.</p>

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 AMBIENTE, DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL, SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.	<p>(a) 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.</p> <p>(b) 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.</p> <p>(c) Se requiere una justificación más detallada de la manzana 4 para determinar el análisis visual de la futura edificación y su relación con la silueta urbana de la ciudad de Alicante.</p> <p>(d) 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.</p> <p>(e) 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.</p> <p>(f) 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 situadas en el extremo oeste del sector, así como para incorporar las condiciones de diseño y urbanización del parque público.</p>
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.	<p>A) Aspectos puestos de manifiesto con motivo de la versión preliminar del Plan, que no han sido subsanados en el Plan:</p> <p>(a) La inclusión de terrenos provenientes del PAU/1 determina que no se les pueda atribuir a éstos edificabilidad ni puedan computarse a efectos del estándar exigible de usos dotacionales.</p> <p>(b) 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.</p> <p>(c) 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.</p> <p>(d) 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.</p> <p>(e) 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.</p> <p>(f) La catalogación de la actual Estación incumple lo establecido en el convenio de 2003 e impide la construcción de la nueva Estación Intermodal.</p> <p>(g) El Plan General debe adaptarse al Plan Especial que se apruebe y recoger sus determinaciones.</p> <p>B) Comentarios a la versión del Plan Especial de 2014.</p> <p>(a) Requieren que la ulterior versión del Plan Especial cuente con autoriza-</p>

	<p>ción previa de ADIF, de conformidad con la Ley del Sector Ferroviario.</p> <p>(b) Debe incluirse una relación de propietarios y superficies.</p> <p>(c) 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.</p> <p>(d) 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.</p> <p>(e) El convenio de 2003 contempla varias actuaciones ferroviarias a financiar con cargo a las plusvalías generadas por la actuación, con prioridad sobre el Parque Urbano y demás usos dotacionales.</p> <p>(f) Los costes de urbanización previstos se consideran excesivamente bajos en comparación con otras actuaciones similares.</p> <p>(g) Detalla una serie de afecciones a instalaciones y elementos pertenecientes al sistema ferroviario.</p> <p>(h) Debe comprobarse si la cota proyectada para la modificación del trazado del canal resulta compatible con la infraestructura ferroviaria.</p> <p>(i) El paso inferior de la Gran Vía puede que resulte innecesario o, al menos y dado su coste, ejecutable de forma independiente de la OI/2.</p> <p>(j) El Plan Especial no debe diferir el aprovechamiento edificatorio de nueva planta en la Fase B hasta que se complete el soterramiento.</p> <p>(k) El trazado previsto para el tranvía puede afectar a la ejecución de la Estación Intermodal.</p> <p>(l) 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.</p> <p>(m) Señala a una serie de errores materiales del documento.</p>
7.- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA, 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 e 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 habitantes 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 Mestre, 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 consideración 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 alegaciones presentadas, de conformidad con la fundamentación contemplada en el informe presentado por AVANT

### **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 diferenciadores 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” del apéndice 1).

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:

#### **Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras**

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 caudales 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 generaron 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 tomillar 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 remarcar, 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 (artículo 32.3 del Decreto 120/2006, de 11 de agosto del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana.)

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 artículo 35 del Decreto 120/2006 “Se realizará una caracterización de los Recursos Paisajísticos con las áreas o elementos del territorio de relevancia e interés ambiental, cultural y visual, que incluirán:

a) Por su *interés ambiental*, las áreas o elementos que gocen de algún grado de protección, declarado o en tramitación, de carácter local, regional, nacional o supranacional; el dominio público marítimo y fluvial; así como aquellos espacios que cuenten con valores acreditados por la Declaración de Impacto Ambiental. Las áreas o elementos del paisaje altamente valoradas por la población por su interés natural.

b) Por su *interés cultural y patrimonial* las áreas o los elementos con algún grado de protección, declarado o en tramitación, de carácter local, regional, nacional o supranacional y los elementos o espacios 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.

c) Por su *interés visual* las áreas y elementos visualmente sensibles cuya alteración o modificación puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción visual del paisaje.

- Los elementos topográficos y formales que definen la estructura espacial que hace singular un lugar, tales como hitos topográficos, laderas, crestas de las montañas, línea de horizonte, ríos y similares.
- Los elementos y áreas significativas o características no estructurantes que conforman un paisaje tanto derivadas de su configuración natural como por la acción del hombre-perfiles de asentamientos históricos, hitos urbanos, culturales, religiosos o agrícolas, siluetas y fachadas urbanas, y otros similares.
- Las principales vistas y perspectivas hacia los elementos identificados en los apartados anteriores y de los inventariados por causas medioambientales o culturales.
- Los puntos de observación y los recorridos paisajísticos de especial relevancia por su alta frecuencia de observación, o la calidad de sus vistas.

- *Las cuencas visuales que permitan observar la imagen exterior de los núcleos urbanos a los que se haya reconocido un extraordinario valor y su inserción en el territorio, su escena urbana interior y las vistas desde ellos del entorno que los circunda. Las áreas de afección visual desde las carreteras”.*

### **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, el Castillo de San Fernando y el Puente Rojo 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.

#### **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 antiguas 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 realizaron 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 evitar 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 puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción visual del paisaje.

### **Castillo de Santa Bárbara**

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**

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 ciudad, 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.

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.

Vistas zona norte, desde edificios de la Avenida de Salamanca



Vistas zona norte, desde el PAU 1



### **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 edificio 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.



Vista desde calle Princesa Mercedes norte



Vista desde calle Médico Pedro Herrero

En cuanto al denominado “Puente Rojo”, sobre el cual se ha generado un importante debate sobre su valor estético-paisajístico-cultural, e incluso funcional, se ha optado en este estudio por decantarse por la opinión de los vecinos próximos de la actuación, representados por las asociaciones de vecinos integradas en la Plataforma RENFE, y respalda por una amplísima mayoría de los grupos con representación municipal representada por el Partido Popular en el Gobierno Municipal y por los grupos municipales de el PSPV y UPD, al entender que expresan, en términos democráticos, el sentir mayoritario de la ciudadanía, sin perjuicio del interés que puedan tener las sugerencias y opiniones a favor de este elemento.

A tal efecto, a pesar de ser considerado como un recurso de interés cultural, la valoración ciudadana más próxima a la zona de actuación y la valoración técnico-funcional se orientan por la desaparición de la estructura existente, una vez soterradas las vías que originalmente generaron su necesidad para salvar el obstáculo de las mismas. Así pues el Plan Especial contempla su desmantelamiento el cual se verá compensado por la ejecución de un nuevo espacio público y abierto a la ciudad, un gran parque urbano, considerado como una mejora significativa del paisaje que contribuirá de manera positiva a la infraestructura verde de la ciudad de Alicante.

### 3.3. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

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. (Artículo 54.1 Decreto 120/2006).

Así mismo, la valoración de la integración paisajística debe identificar los posibles impactos potenciales, y según lo establecido en el artículo 54.2.c del Decreto 120/2006, analizará la caracterización y magnitud de cada uno de ellos.

De acuerdo con el artículo 54.4 del citado decreto, 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.

#### **Valoración fragilidad paisajística.**

Según lo establecido en el artículo 54.3 del Decreto 120/2006, 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.

#### **3.3.1. 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 costeros, 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.

### **3.3.2. 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 transformación, 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 transformación 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.

## **3.4. 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, 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.

#### **4. MODELO DE ORDENACIÓN ADOPTADO DEL PLAN ESPECIAL**

##### **4.1. MODELO GLOBAL DE ORDENACIÓN**

La ordenación 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 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 adopta un criterio de funcionalidad especial, en el sentido de que, más allá de verificar el cumplimiento de estándares dotacionales y de edificabilidad en su ámbito, trata de adoptar soluciones de integración con los barrios colindantes para mejorar la calidad de vida de sus vecinos. Todo ello pivota 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 destinan a usos lucrativos, de escasa entidad superficial atendiendo a la magnitud del ámbito ordenado, responden a un diseño de ciudad compacta, esto es, planteando pequeños barrios integrados en su entorno, con una edificabilidad y densidad alta, lo que contribuye a viabilizar los servicios públicos que se presten a los futuros vecinos y usuarios.

Los criterios que han orientado la definición de la ordenación del sector son, esencialmente, los siguientes:

- a) Respetar las condiciones de ejecución del proyecto de acceso ferroviario y los compromisos institucionales vinculados al mismo, teniendo en consideración la fase en que se encuentra actualmente y su estado definitivo según el proyecto aprobado. 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.

#### **4.2.- 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) Generar un conjunto de usos lucrativos, residenciales y terciarios, con criterios de concentración e intensidad alta, contribuyendo a dar solución urbanística a la conexión entre barrios.
- e) Adoptar medidas de eficiencia ambiental y energética tanto en el diseño del espacio urbano como en los edificios públicos y privados que se implantarán en desarrollo de la actuación.

#### **4.3.- Zonas de ordenación.**

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

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

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

subestación destinada a dar servicio a la red ferroviaria convencional, que por criterios de operatividad se mantendrá con carácter provisional y hasta su traslado definitivo a medio plazo. La parcela se ha calificando como dotacional.

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

La edificación se dispone alineada al nuevo Bulevar de la Estación completando la trama del barrio de Benalúa y proporciona un frente homogéneo al nuevo espacio público del parque y el equipamiento ferroviario. La altura y dimensión de los edificios se adaptan a su entorno. Entre la Glorieta de la Estrella y la Calle de Pedro Herrero, frente al barrio de Benalúa, la planta de los edificios se adapta a las dimensiones de las manzanas del barrio con semejantes alturas, al tiempo que la alineación de los viarios se hace coincidir con la trama urbana consolidada. Los puntos singulares de la ordenación, en ambos extremos y en el cruce con el eje de la Calle Pedro Herrero, se significan con un incremento de alturas mayor. El edificio de la Glorieta de la Estrella asume su condición de referencia de la intervención con una altura mínima de 20 plantas, y una máxima de 30.

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

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





*La edificación propuesta en el Plan Parcial permite la apertura visual hacia el parque desde los barrios colindantes al mismo (Plaza San Pablo II, Avd Médico Ricardo Ferre y Zona Benalúa), y una mayor integración del parque en la ciudad*



*Vista general de la ordenación propuesta*



## 4.2. 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, aprovechando el índice de edificabilidad pública dotacional previsto en la legislación vigente (0,05 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s). A estos efectos, para la base de este índice de edificabilidad se tomará la totalidad de la superficie de espacios libres públicos, pudiendo distribuirse el volumen resultante en cualquier de las parcelas públicas integrantes del parque.
- 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 que se integre en el parque.

#### **4.3. 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 planes específicos en dichas áreas, con el fin de mejorar determinadas condiciones que hagan efectiva la implantación de una verdadera Infraestructura Verde Urbana (Ver plano nº 2.5 “Infraestructura Verde Urbana” del apéndice 1).

Estos planes tendrían, entre otros, los siguientes criterios:

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

#### **5. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES.**

De acuerdo a lo establecido en el artículo 54.2.b del Decreto 120/2006, 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.

## 5.1. UNIDADES PAISAJÍSTICAS.

### 5.1.1. 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.

### 5.1.2. 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 moderado 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.

## **5.2. RECURSOS PAISAJÍSTICOS.**

### **5.2.1. 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 del Plan Especial contempla su catalogación, preservándose por tanto en el proceso de transformación urbanística.

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.

### **5.2.2. 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 del Plan Especial, 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.

### 5.3. 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 existente 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.

## 6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL

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 (artículo 55.1 D.120/2006).

Según el artículo 52.6 del Decreto 120/2006, la valoración de la integración visual se realizará a partir de un análisis visual del ámbito, desarrollado conforme al artículo 36.

Atendiendo al artículo 36.1, la visibilidad del paisaje es función de la combinación de distintos factores como son los puntos de observación, la distancia, la duración de la vista y el número de observadores potenciales.

Siguiendo el artículo 36.6, los puntos de observación se clasificarán como principales y secundarios, en función del número de observadores potenciales, la distancia y la duración de la visión.

Según el artículo 36.7, en función del grado de importancia se obtendrán las zonas de máxima visibilidad, las de visibilidad media, las de visibilidad baja y las no visibles. Son zonas de máxima visibilidad las perceptibles desde algún punto de observación principal. Son zonas de visibilidad media aquellas que son perceptibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios y baja desde menos de la mitad de éstos. Finalmente son zonas no visibles aquellas que no se observan desde ningún punto de observación.

### 6.1. 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.

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, Benalua, 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.



*Situación de los Puntos de observación más próximos al Plan Especial*

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

## 6.2. 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” del apéndice 1.

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.

### 6.3. 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 es positiva (ver apartado 7.3), 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.

A continuación se muestran, mediante técnicas gráficas de representación y simulación visual del paisaje, la situación existente y la previsible desde otros puntos de observación considerados (desde el entorno más próximo y otros lugares más alejados a la zona actuación):

#### VISUALES DESDE EL ENTORNO MÁS PRÓXIMO



*Situación de las visuales desde los puntos de observación considerados más próximos a la zona de actuación*

Vista 1: Calle Med Luis Rivera

En las siguientes imágenes se aprecia el cambio paisajístico que tendrá lugar en la zona de actuación tras la implantación del nuevo espacio público del parque, considerado como una mejora significativa del paisaje urbano. El emplazamiento, la altura y dimensión de los nuevos edificios se han integrado en la trama urbana existente, creando un espacio público y abierto con conectividad o apertura visual hacia el parque desde los barrios situados más próximos a la nueva ordenación.



*Vista de la situación actual desde la calle Med Luís Rivera hacia la zona de actuación*



*Vista de la situación futura desde la calle Med Luís Rivera hacia la zona de actuación. En este caso los edificios de las manzanas 24 y 25 previstos en la nueva ordenación permiten un corredor visual que potenciará la contemplación de los ciudadanos hacia el parque*

### Vista 2: Calle Joaquín Orozco

Actualmente desde la calle Joaquín Orozco, tal y como se puede apreciar en las siguientes imágenes, se puede observar como fondo escénico una infraestructura relacionada con el sistema ferroviario. El fondo urbano actual no presenta ninguna singularidad en cuanto a morfología y estructura urbana de calidad paisajística. Sin embargo, tras la ejecución del nuevo parque urbano se prevé una zona compatible e integrada con la trama urbana, que dispondrá de nuevas zonas arboladas y otros espacios de encuentro que permitirán el uso y disfrute de los ciudadanos. Todo ello conllevará una mejora de la calidad visual del ámbito de actuación.

Asimismo la edificación propuesta en la nueva ordenación del Plan Especial planteada junto al barrio de Benalúa también se adapta a su entorno, de manera que favorece la accesibilidad visual hacia el futuro parque.



*Vista de la situación actual desde la calle Joaquín Orozco hacia la zona de actuación.*



*Vista de la situación futura desde la calle Joaquín Orozco. Los edificios de las manzanas 4 y 5 previstos en la nueva ordenación favorecen la percepción visual de los vecinos del barrio hacia el parque*

Vista 3: Interior del Plan Especial, concretamente desde la nueva glorieta adyacente a la calle existente Capitán General Gutiérrez Mellado

Tal y como se puede apreciar en la imagen de la situación actual, las instalaciones ferroviarias suponen un conflicto paisajístico muy generalizado, ya que fragmentan el paisaje y conllevan a una pérdida de la conectividad física y visual entre barrios. Las vías ferroviarias son elementos artificiales que al estar poco integrados en el paisaje no presentan ningún aspecto visual de interés pues distorsionan y degradan la calidad de éste.

Tras las actuaciones del Plan Especial (ver imagen situación futura) se mejorará la calidad paisajística de la zona, ya que el nuevo parque será diseñado para ser un centro de encuentro abierto a la ciudad, que dispondrá además de elementos sociales y culturales, de espacios arbolados que favorezcan diferentes contrastes cromáticos a lo largo de las estaciones del año. Todo ello enriquecerá la calidad escénica de la situación actual. Además, el parque urbano establecerá la continuidad entre barrios que confluyen en el que han estado aislados física y visualmente durante un cierto tiempo.



*Vista de la situación actual desde el interior del Plan Especial hacia la estación de ferrocarril*

La vista de la situación futura está realizada desde la nueva glorieta adyacente a la calle existente Capitán General Gutiérrez Mellado hacia el extremo este de la actuación, junto a la estación del ferrocarril, donde se prevé un edificio (manzana 4) entre 20 y 30 plantas de altura. Tras el análisis de esta simulación se considera que desde este punto de vista interior del parque, este edificio no es percibido por los usuarios del mismo, debido a que los espacios arbolados hacen de barrera tanto visual como física dentro del entorno en el que se ubican. No obstante se considera que desde otros puntos de observación quizá sí pueda ser observado dada la considerable altura del mismo, sin embargo la plantación de ejemplares arbóreos de gran porte hará que este edificio sea poco percibido visualmente por el resto de usuarios.



*Vista de la situación futura desde el interior del Plan Especial hacia la estación de ferrocarril.*

#### VISTAS DESDE OTROS LUGARES MAS ALEJADOS A LA ZONA ACTUACIÓN

La altura y dimensión de los edificios en la nueva ordenación del Plan Parcial se adaptan a su entorno siendo compatibles con las dimensiones de las manzanas de los barrios adyacentes, sin embargo hay un edificio situado en la manzana 4 que asume su condición de referencia de la intervención con una altura mínima de 20 plantas, y una máxima de 30 y que debe ser analizado ya que podría modificar el skyline de la ciudad de Alicante. Este análisis se desarrolla desde los siguientes puntos de observación:



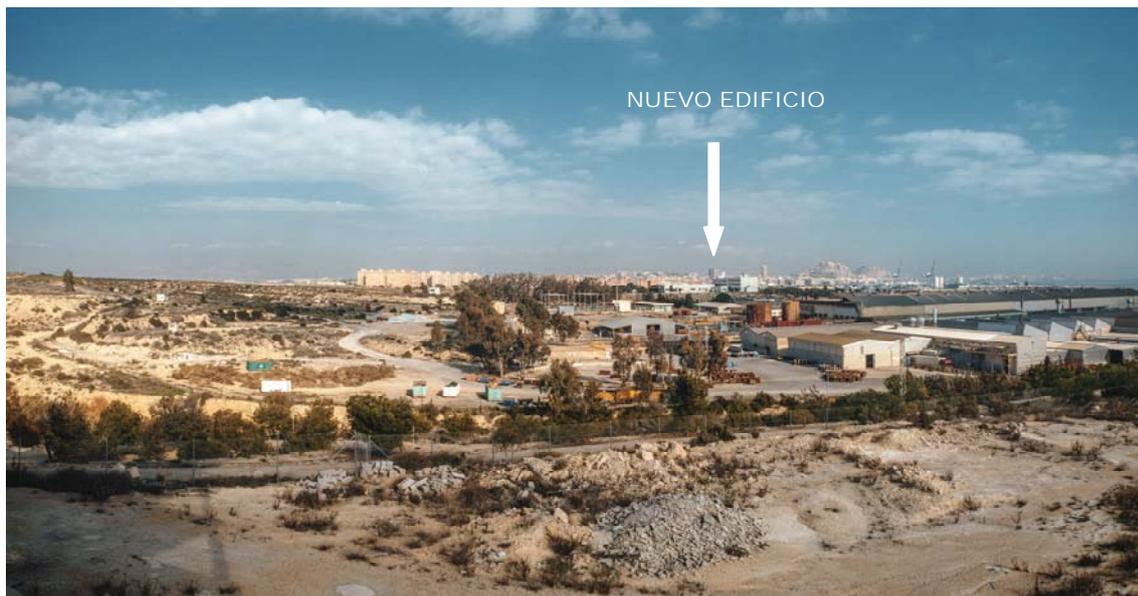
*Situación de las visuales desde los puntos de observación considerados más alejados a la zona de actuación*

Vista 4: Ciudad de la Luz

Tras el análisis visual entre la situación actual y futura de la silueta urbana desde este punto de observación alejado de la urbe, se considera que el edificio previsto de mayor altura apenas destaca del resto de elementos que componen la silueta urbana de Alicante. Se estima que las vistas de los observadores desde esta perspectiva apenas se verán alteradas.



*Vista de la situación actual desde una loma elevada próxima a la Ciudad de la Luz*



*Vista de la situación futura desde una loma elevada próxima a la Ciudad de la Luz. Apenas se identifica el edificio de referencia del Plan Parcial*

### Vista 5: Entrada Sur Alicante (N-332)

Analizada la silueta urbana de la ciudad de Alicante desde la entrada sur de la ciudad, concretamente desde la carretera N-332, se destaca actualmente el edificio “El Riscal” así como el castillo de Santa Bárbara sobre el monte Benacantil, considerado principal hito paisajístico, y la Serra Grossa tal y como se muestra en la siguiente imagen:



*Vista actual desde la entrada sur-carretera N-332.*

Tras la ejecución del Plan Especial se percibe que desde este punto de observación, también alejado de la urbe, el nuevo elemento que destacará sobre el skyline de Alicante es el edificio más alto proyectado en la ordenación. Tal y como se observa en la siguiente imagen, la de situación futura, la altura máxima prevista será similar al edificio Riscal ya existente, de manera que quedará integrado con el resto de elementos que componen la silueta urbana de la ciudad y se considera que apenas modificará el skyline. No obstante, este nuevo edificio puede servir de referencia para ubicar la nueva ordenación del Plan Especial desde este punto de observación.



*Vista situación futura desde la entrada sur-carretera N-332*

Vista 6: Facha Marítima

Finalmente, desde este nuevo punto de observación, desde la fachada marítima, igualmente destaca el Edificio Riscal y además otro edificio de apartamentos con aproximadamente 20 plantas de altura localizado frente a las instalaciones portuarias.



*Vista de la situación actual desde la fachada marítima.*

Tal y como se observa en la siguiente imagen de la situación futura, sí se prevé que el nuevo edificio de referencia de la manzana 4 destaque sobre la silueta urbana de la ciudad, pero se considera que quedará integrado en el entorno urbano que incluye los edificios existentes de características similares, estimándose que no se modificará significativamente el Skyline de la ciudad. Además, este nuevo edificio no supondrá la ocultación de ningún elemento de interés paisajístico.

Al igual que ocurría en el punto de observación anterior, desde la entrada sur a la ciudad, este nuevo edificio puede servir de referencia para ubicar la nueva ordenación desde este punto de observación.



*Vista situación futura desde la fachada marítima.*

## 7. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

El Plan Especial aporta simulaciones visuales (apartado 6.3) que permiten comparar la situación actual del entorno y la futura, permitiendo comprobar que dichas actuaciones mejoran la calidad paisajística de la zona de actuación que actualmente se encuentra antropizada, y muy deteriorada por la existencia de playas de vías, que restan valor a la imagen urbana y crean una importante barrera entre los barrios de la ciudad de Alicante.

Así, a continuación se muestra una fotografía de la situación actual que demuestra una baja calidad paisajística y una fragmentación de la continuidad urbana:



*Fotografía que muestra la situación actual en la zona objeto Plan Especial*

A continuación se muestra una simulación de la situación futura, en la que se observa una mejora sustancial del paisaje de la zona de estudio:



*Simulación que muestra la situación futura del ámbito de estudio una vez realizado el Plan Especial*

### **7.1. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.**

Las medidas de integración paisajística que se incluyen en este apartado atienden a lo dispuesto en el título 2: *Normas de aplicación directa y de integración del paisaje en el medio*, del Decreto 120/2006, de 11 de agosto del Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana. Asimismo, respetan lo establecido en el Estudio del Paisaje del Plan General de Ordenación Urbana de Alicante, redactado en octubre de 2008.

Así, las actuaciones del Plan Especial 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 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 los elementos existentes en el ámbito con interés histórico, arquitectónico, botánico o paisajístico. Destacan la estación de ferrocarril, construida entre 1853 y 1858, y el conjunto de ficus situados en la avenida de Salamanca. Ambos recursos se incorporaran a la nueva ordenación.

- 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.

## 7.2. SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS

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

Esta Infraestructura Verde está conformada por los siguientes elementos:

- a. *“La red de espacios que integran Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad.”*
- b. *La red que conforman los espacios naturales protegidos declarados como tales de conformidad con la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, incluyendo en su caso sus áreas de amortiguación de impactos.*
- c. *Las áreas protegidas por instrumentos internacionales, señaladas en el artículo 49 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.*
- d. *Las Zonas Húmedas Catalogadas y las cavidades subterráneas incluidas en el correspondiente catálogo, tal y como se prevé en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.*
- e. *Los montes de Dominio Público y de Utilidad Pública o Protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente Catálogo, así como los terrenos que sean clasificados como Áreas de Suelo Forestal de Protección en el Plan de Ordenación Forestal de la Comunitat Valenciana formulado en desarrollo de la Ley 3/1993, Forestal de la Comunitat Valenciana.*
- f. *Los espacios litorales de interés que no se encuentren incluidos en ninguno de los supuestos anteriores.*
- g. *Los espacios de interés cultural a los que se refiere el artículo 21.3 de la presente Ley.*
- h. *Las zonas que se encuentren sometidas a riesgo de inundación, de acuerdo con lo establecido al respecto en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (Acuerdo de 28 de enero de 2003) y sus posteriores revisiones.*

*i. Las zonas que presenten un riesgo significativo de erosión o contaminación de acuíferos, y que como tales sean definidas y delimitadas por la normativa de desarrollo de la presente Ley o, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado a tal efecto.*

*j. Las áreas que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la presente Ley y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas para su incorporación a la mencionada Infraestructura Verde, por su interés para la conservación del paisaje, para la protección de terrenos que presenten especiales valores agrarios cuya preservación sea conveniente para el medio rural, o para la protección de espacios naturales que, sin haber sido declarados expresamente como protegidos, reúnan valores naturales merecedores de protección o se hallen profundamente transformados, en los que sea necesario establecer medidas de rehabilitación destinadas a disminuir los impactos paisajísticos existentes.*

*k. Las áreas, espacios y elementos que garanticen la adecuada conectividad territorial y funcional entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a las áreas fluviales y los conectores ecológicos”.*

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

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

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

Por consiguiente, el presente Plan Especial define gráfica y funcionalmente la Infraestructura Verde que le servirá de soporte para su ordenación, estableciendo los conectores ecológicos y funcionales necesarios para integrarse en la citada malla, contribuyendo a la optimización del disfrute y calidad de los espacios integrados por la Infraestructura Verde municipal.

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

- Las Lagunas de Rabasa.
- El Castillo de Santa Bárbara y su ladera.
- El Castillo de San Fernando y su ladera.
- La fachada litoral.
- La Sierra de Fontcalent y la Serreta.
- La Vía Pecuaría Vereda del Infierno.

En el siguiente esquema puede observarse gráficamente los corredores y conectores con la Infraestructura Verde, gracias especialmente al nuevo parque público lineal que presidirá la nueva ordenación del ámbito, que servirá de rótula de distribución y comunicación esencialmente peatonal entre los espacios citados anteriormente.



*Conectores entre el nuevo parque lineal del Plan Especial y la infraestructura verde de la ciudad de Alicante*

Por tanto, el Plan Especial permitirá configurar y crear un sistema de espacios públicos abiertos que estructure y conecte viario, espacios libres y equipamientos con recorridos peatonales creando una imagen unitaria y ordenada del casco urbano.

## **8. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN**

El Proyecto de Urbanización debe contemplar las especificaciones necesarias para la puesta en marcha de las Medidas de Integración adoptadas, incluyendo tiempos, cantidades 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.

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

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. Es por ello que to-

davía no se han definido las etapas (tiempos, cantidades económicas, etc) y fases de ejecución del proyecto, las cuales serán descritas durante la redacción del proyecto específico de urbanización.

## **9. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLANEAMIENTO**

El Plan Especial, en su versión definitiva, ha sido objeto de exposición 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.

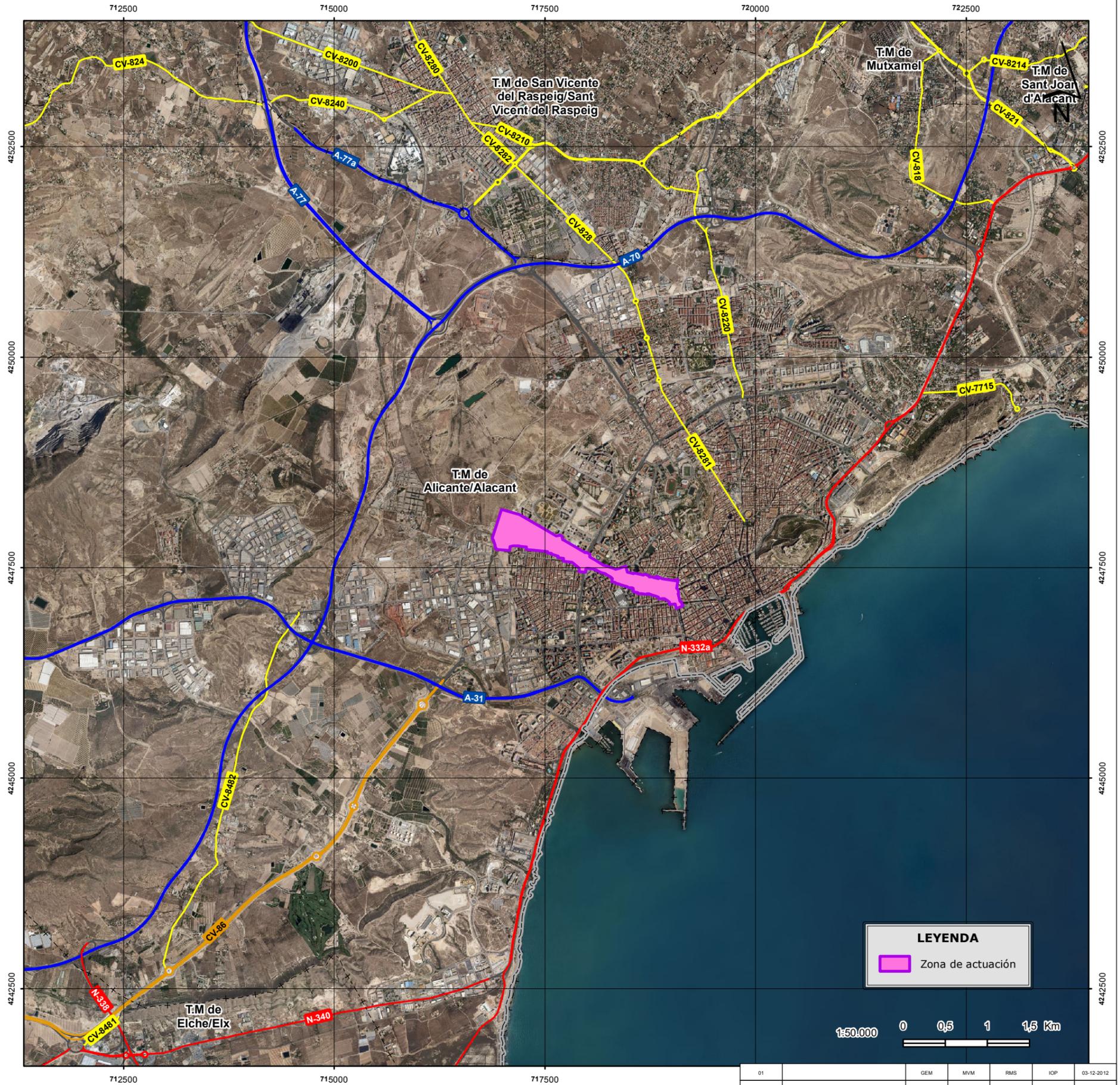
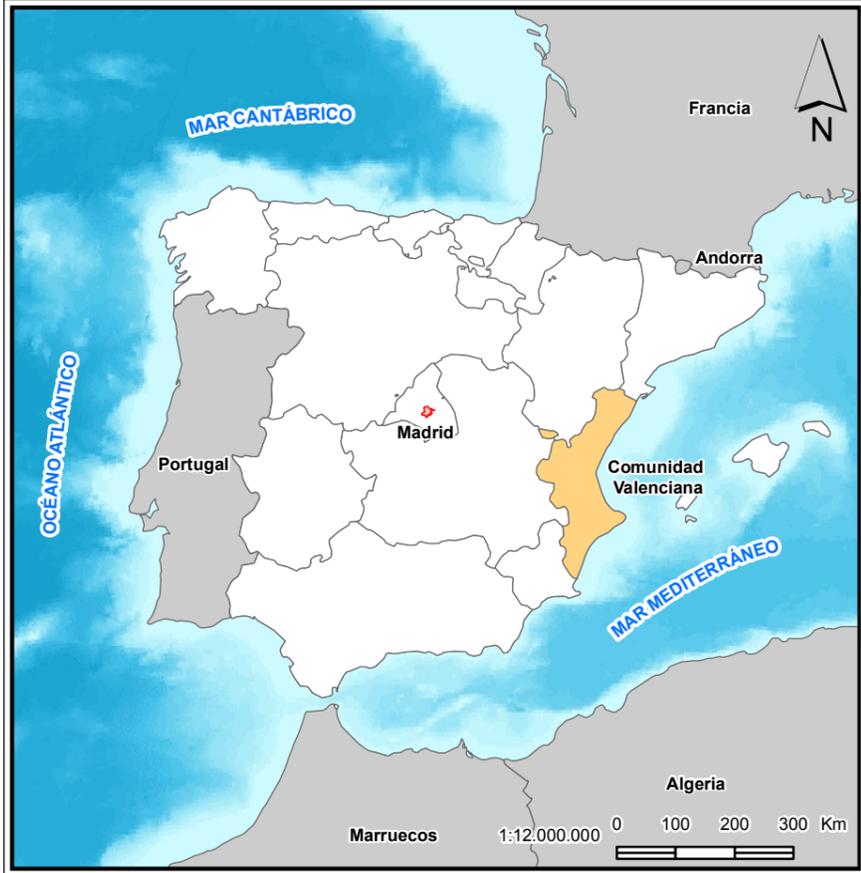
Se pretendía, además, valorar la percepción de los grupos de interés sobre el modo en que la ordenación del Plan Especial se adapta a los criterios de integración paisajística y visual, en función de los objetivos de calidad paisajística marcados. Para ello se facilitó la modelización virtual de la ordenación en su contexto urbano, herramienta ésta que permite a usuarios no expertos la valoración de la propuesta y la formación de una opinión propia.

Para canalizar la participación, se propuso el siguiente sistema:

- a.- Presentación pública de la propuesta de ordenación, con presencia del promotor de la misma y el equipo redactor, explicando el proceso desarrollado en su conjunto.
- b.- Desarrollo de reuniones específicas con grupos de interés, para facilitar el debate participativo y la formulación de alegaciones y sugerencias en un formato verbal y dinámico.
- c.- Difusión de la propuesta de ordenación a través de la página web de participación pública, junto con un cuestionario específico orientado a reflejar el grado de integración visual y paisajística de la propuesta de ordenación.
- d.- Formulación de alegaciones y sugerencias en el Registro Municipal del Ayuntamiento de Alicante durante el plazo establecido a tal efecto.

## **APÉNDICE 1: PLANOS**





**LEYENDA**

Zona de actuación

ESCALAS	GRÁFICA	TÍTULO	01	GEM	MVM	RMS	IOP	03-12-2012
ESCALAS INDICADAS		PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL PGMOU DE ALICANTE	EDICIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
			Nº PLANO	DESIGNACIÓN				FECHA
			1.1	SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO				ENERO 2015
			HOJA 1 DE 1					



- SECTOR
- RESIDENCIAL
- RESIDENCIAL VV. PROTEGIDA
- TERCIARIO
- 31 NÚMERO DE MANZANA
- VI NÚMERO DE MANZANA
- ZONAS VERDES
- SAL ÁREA DE JUEGO - RED SECUNDARIA
- SJL JARDIN - RED SECUNDARIA
- PJL JARDIN - RED PRIMARIA
- EQUIPAMIENTOS
- SED EDUCATIVO CULTURAL - RED SECUNDARIA
- SAT ASISTENCIAL - RED SECUNDARIA
- SMD USO MULTIPLE - RED SECUNDARIA
- SISTEMA FERROVIARIO
- VÍA PECUARIA

01	GEM	JML	MLA	ACG	07-01-2015
EDICIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
CLASE DE MODIFICACIÓN					
DESIGNACIÓN DEL PLANO:	PLANTA GENERAL ACTUACIONES PROPUESTAS FASE A			NÚMERO: 1.2	FECHA: ENERO 2015
				HOU: 1 DE 2	



TÍTULO DEL ESTUDIO:

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO  
DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL  
PGMOU DE ALICANTE



- SECTOR
- RESIDENCIAL
- RESIDENCIAL VIV. PROTEGIDA
- TERCIARIO
- NÚMERO DE MANZANA
- VI NÚMERO DE MANZANA
- ZONAS VERDES
- SAL ÁREA DE JUEGO. RED SECUNDARIA
- SJL JARDÍN. RED SECUNDARIA
- PJL JARDÍN. RED PRIMARIA
- EQUIPAMIENTOS
- SED EDUCATIVO CULTURAL. RED SECUNDARIA
- SAT ASISTENCIAL. RED SECUNDARIA
- SMD USO MÚLTIPLE. RED SECUNDARIA
- SISTEMA FERROVIARIO
- VÍA PECUARIA

01	GEM	JML	MLA	ACG	12-01-2015
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO
DESIGNACIÓN DEL PLANO:		PLANTA GENERAL ACTUACIONES PROPUESTAS FASE A		NÚMERO:	FECHA:
				1.2	ENERO 2015
				HOU: 2 DE 2	



TÍTULO DEL ESTUDIO:

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO  
DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL  
PGMOU DE ALICANTE



	SECTOR
	RESIDENCIAL
	RESIDENCIAL VV. PROTEGIDA
	TERCIARIO
31	NÚMERO DE MANZANA
VI	NÚMERO DE MANZANA
	ZONAS VERDES
	SAL ÁREA DE JUEGO - RED SECUNDARIA
	SJM JARDIN - RED SECUNDARIA
	PJM JARDIN - RED PRIMARIA
	EQUIPAMIENTOS
	SED EDUCATIVO CULTURAL - RED SECUNDARIA
	SAT ASISTENCIAL - RED SECUNDARIA
	SMD USO MULTIPLE - RED SECUNDARIA
	SISTEMA FERROVIARIO
	VÍA PECUARIA



TÍTULO DEL ESTUDIO:

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL PGMOU DE ALICANTE

01	GEM	JML	MLA	ACG	07-01-2015
EDICIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
CLASE DE MODIFICACIÓN		DESIGNACIÓN DEL PLANO:		NÚMERO:	FECHA:
		PLANTA GENERAL ACTUACIONES PROPUESTAS FASE B		1.2	ENERO 2015
				HOU: 1 DE 2	

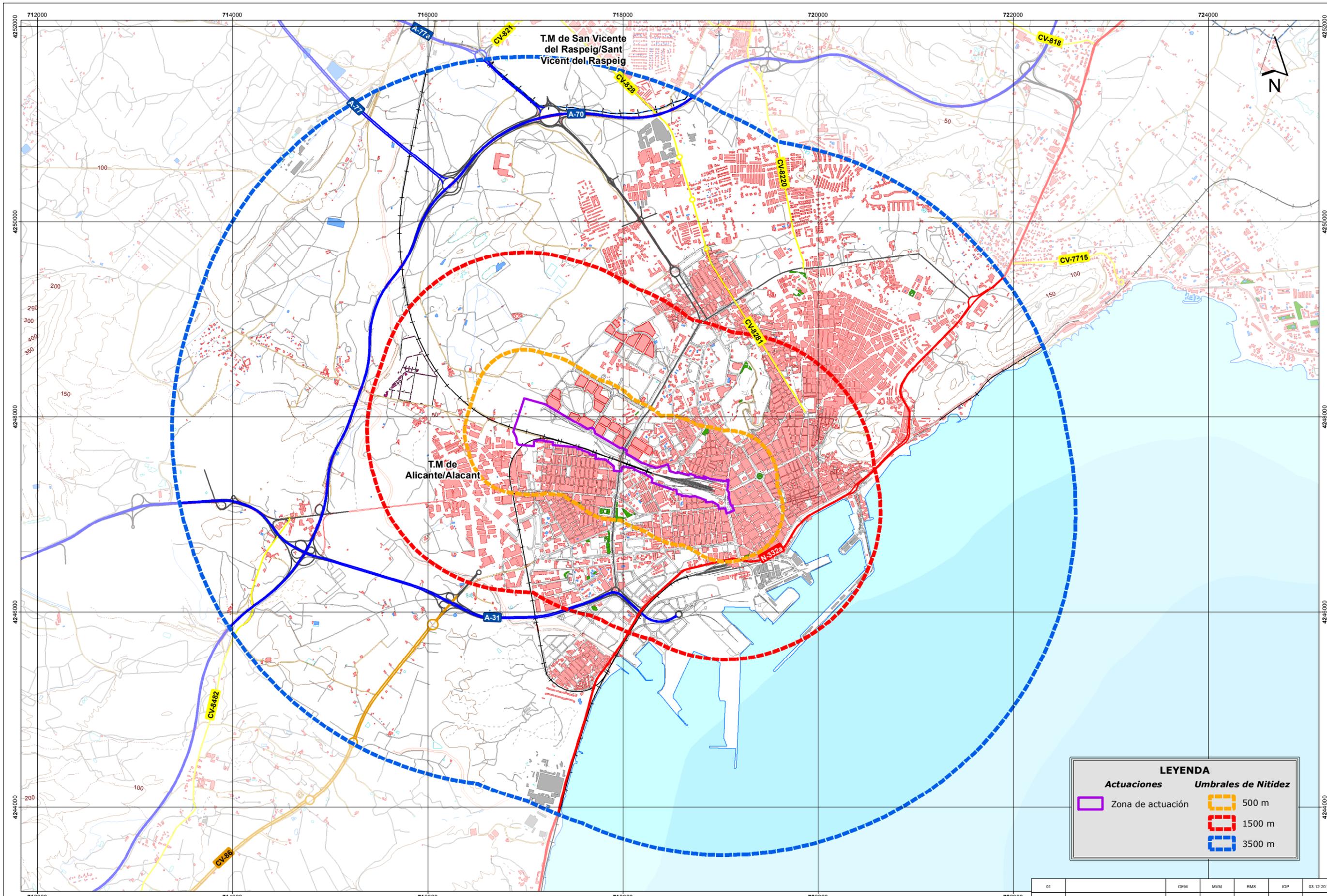


01	GEM	JML	MLA	ACG	12-01-2015
EDICIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
CLASE DE MODIFICACIÓN					
DESIGNACIÓN DEL PLANO:	PLANTA GENERAL ACTUACIONES PROPUESTAS FASE B			NÚMERO:	FECHA:
				1.2	ENERO 2015
				HOU: 2 DE 2	



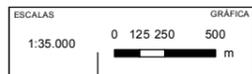
TÍTULO DEL ESTUDIO:

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO  
DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL  
PGMOU DE ALICANTE



**LEYENDA**

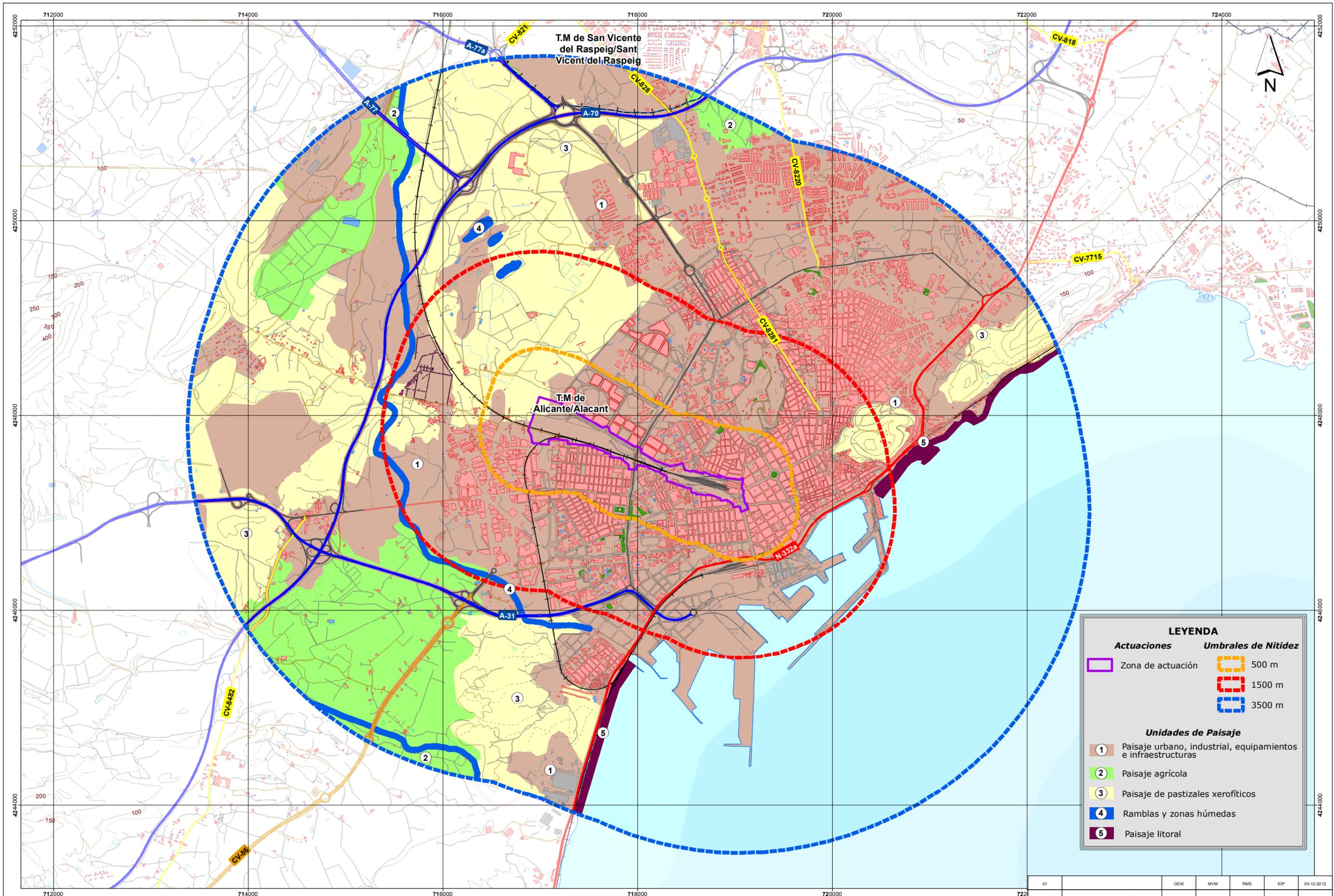
Actuaciones	Umbral de Nitidez
Zona de actuación	500 m
	1500 m
	3500 m



TÍTULO

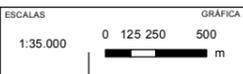
PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL PGMOU DE ALICANTE

01	GEM	MVM	RMS	IOP	03-12-2012
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO
Nº PLANO	DESIGNACIÓN	ÁMBITO DE ESTUDIO			FECHA
2.1					ENERO 2015
HOJA 1 DE 1					



**LEYENDA**

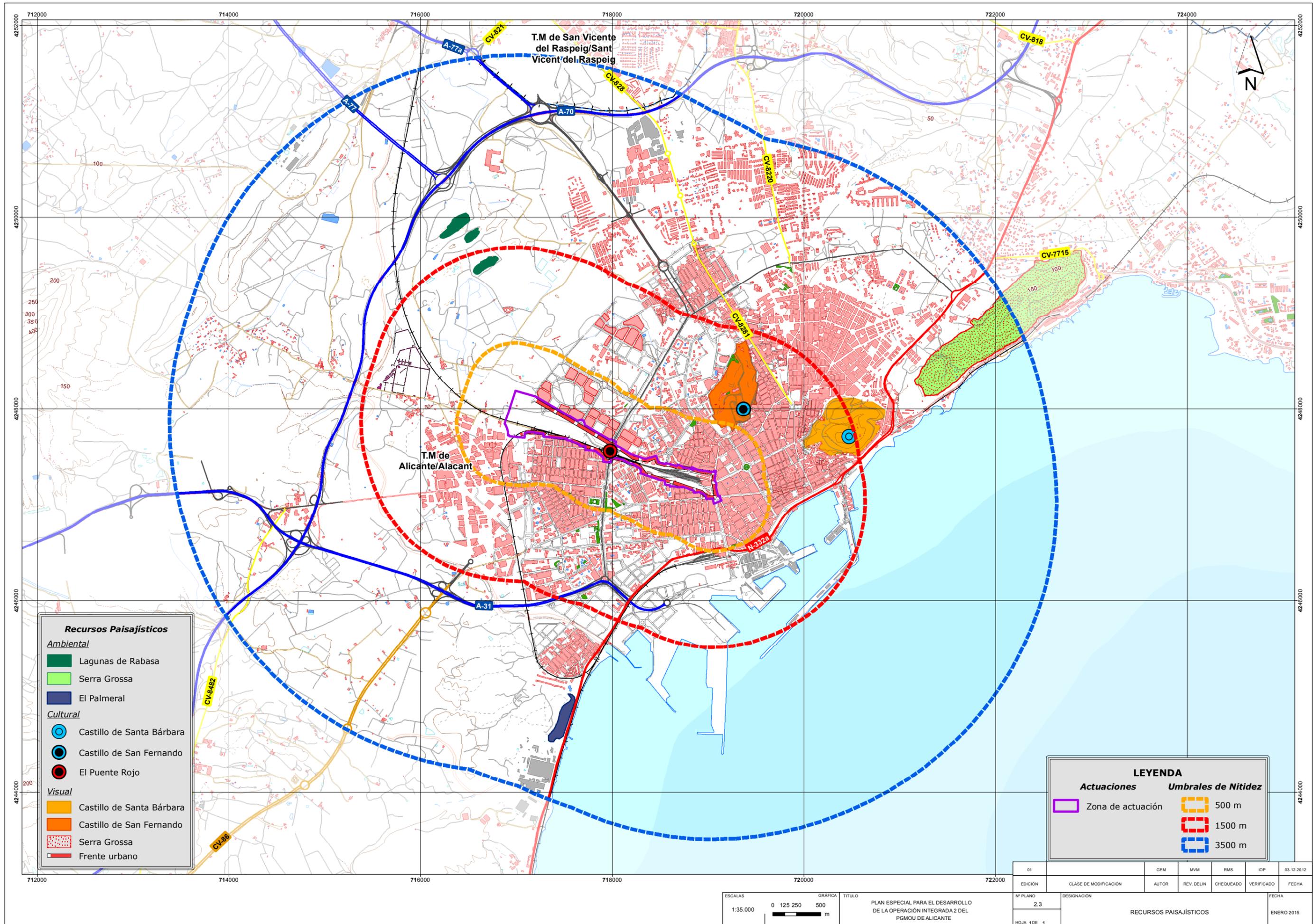
<b>Actuaciones</b>	<b>Umbral de Nitidez</b>
Zona de actuación	500 m
	1500 m
	3500 m
<b>Unidades de Paisaje</b>	
1 Paisaje urbano, industrial, equipamientos e infraestructuras	
2 Paisaje agrícola	
3 Paisaje de pastizales xerofíticos	
4 Ramblas y zonas húmedas	
5 Paisaje litoral	



TÍTULO

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA DEL PGMOU DE ALICANTE

01	GEM	MVM	RMS	IOP	03-12-2012	
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
Nº PLANO	DESIGNACIÓN				FECHA	
2.2	UNIDADES PAISAJÍSTICAS				ENERO 2015	
HOJA 1 DE 1						



**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	Umbral de Nitidez
Zona de actuación	500 m
	1500 m
	3500 m

ESCALAS

1:35.000

0 125 250 500 m

GRÁFICA

TÍTULO

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL PGMOU DE ALICANTE

01	GEM	MVM	RMS	IOP	03-12-2012	
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
Nº PLANO	DESIGNACIÓN				FECHA	
2.3	RECURSOS PAISAJÍSTICOS				ENERO 2015	
HOJA 1 DE 1						





- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> MONTES CATALOGADOS</li> <li><span style="color: green;">■</span> TERRENO FORESTAL ESTRATÉGICO</li> <li><span style="color: green;">■</span> PARQUES URBANOS</li> <li><span style="color: green;">—</span> VÍA PECUARIA</li> <li><span style="color: red;">—</span> SENDERO</li> </ul> | <p>RECURSOS PAISAJÍSTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">①</span> SERRA GROSSA</li> <li><span style="color: red;">②</span> CASTILLO DE SANTA BÁRBARA</li> <li><span style="color: red;">③</span> CASTILLO DE SAN FERNANDO</li> <li><span style="color: red;">④</span> CENTRO HISTÓRICO</li> <li><span style="color: red;">⑤</span> PLAYA</li> <li><span style="color: red;">⑥</span> EXPLANADA</li> <li><span style="color: red;">⑦</span> LAGUNAS DE RABASA</li> <li><span style="color: red;">⑧</span> LOMAS DE RABASA</li> <li><span style="color: red;">⑨</span> RAMBLA DE RAMBUCHAR</li> </ul> |
|---|---|



TÍTULO DEL ESTUDIO:

PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN INTEGRADA 2 DEL PGMOU DE ALICANTE

01		GEM	JML	MLA	ACG	19-01-2015
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
DESIGNACIÓN DEL PLANO:		NÚMERO:		FECHA:		
RELIACIÓN CON LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL		2.5		ENERO 2015		
HOJA:		1 DE 1				

## **APÉNDICE 2: SIMULACIONES VISUAL9G**



VISTA 1: CALLE MED LUIS RIVERA



VISTA 2: CALLE JOAQUÍN OROZCO



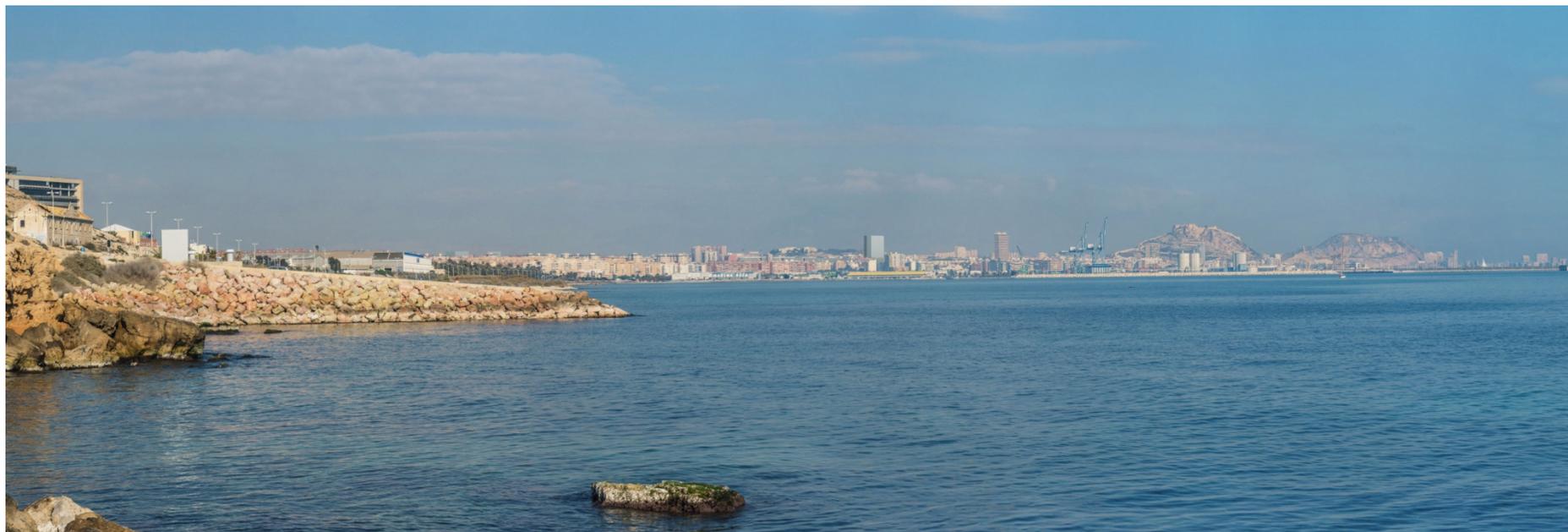
**VISTA 3: INTERIOR DEL PLAN ESPECIAL, CONCRETAMENTE DESDE LA NUEVA GLORIETA ADYACENTE A LA CALLE EXISTENTE CAPITÁN GENERAL GUTIÉRREZ MELLADO**



VISTA 4: CIUDAD DE LA LUZ



**VISTA 5: ENTRADA SUR ALICANTE (N-332)**



VISTA 6: FACHA MARÍTIMA



VISTA 7: VISTA AÉREA



**VISTA 8: VISTA GENERAL 1 PLAN ESPECIAL**



**VISTA 9: VISTA GENERAL 2 PLAN ESPECIAL**



**VISTA 10: VISTA GENERAL 3 PLAN ESPECIAL**

