

**PLAN ESPECIAL DEL SECTOR OI/2 “RENFE”
TRÁMITE DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA**



INFORME DE ALEGACIONES Y CONSULTAS SECTORIALES



1.- ANTECEDENTES.

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.

En el presente informe se va a proceder a analizar las alegaciones e informes sectoriales aportados al expediente de tramitación de este Plan Especial, identificando aquellos aspectos que son susceptibles de ser considerados en el trámite de aprobación provisional del Ayuntamiento de Alicante.

Dada la heterogeneidad de las alegaciones y las peticiones que en ellas se postulan, y la complejidad que presenta la ordenación del sector OI/2 debido a las especiales condiciones que lo caracterizan, algunas de las peticiones no han podido ser aceptadas íntegramente, si bien sí se han considerado con el fin de adecuar la ordenación resultante a las diferentes sensibilidades mostradas durante el proceso. Ha de recordarse, no obstante, que en noviembre de 2012 ya se sometió a participación pública una Versión Preliminar de este Plan Especial, por lo que muchas de estas sensibilidades han sido valoradas, en mayor o menor medida, en esta última versión.

Seguidamente procedemos con el informe.

2.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN.

2.1.- CONSIDERACIÓN PREVIA. CONDICIONANTES EXISTENTES EN RELACIÓN AL SECTOR OI/2 QUE INFORMAN EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES SOBRE SU ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

Antes de entrar a analizar con detalle cada una de las alegaciones presentadas, conviene recordar el conjunto de condicionantes que presenta la ordenación del sector, pues, como se ha venido insistiendo desde el primer proceso de participación pública, son circunstancias determinantes del modelo global de ordenación de este Sector. Algunas de las alegaciones y sugerencias formuladas durante los dos procesos de participación pública de este expediente de planeamiento (noviembre de 2012 y abril de 2014) sugieren un modelo de ordenación radicalmente diferente del que se propone en el Plan Especial, obviando todos o algunos de estos condicionantes existentes. Pese a que algunas de estas propuestas son más que dignas de consideración desde una perspectiva intelectual, científica o social, no pueden, a nuestro juicio, incorporarse en el Plan, debido a su incompatibilidad con algunos de estos condicionantes.

Los principales condicionantes pueden resumirse en las siguientes categorías:

a.- Institucionales.

Nos encontramos ante **un ámbito netamente ferroviario**, donde deben integrarse las infraestructuras de dominio público presentes y futuras en materia ferroviaria, garantizando suficientemente la calidad del servicio público conforme a las prescripciones de su legislación sectorial, que es de obligada aplicación. Este conjunto ferroviario, además, **se encuentra en plena transformación**, gracias a la cual se podrán liberar suelos hoy afectos a uso público, que se podrán destinar a usos urbanísticos con el objeto de integrar este espacio en la ciudad.

Esto implica, entre otras cosas, que **el Plan Especial debe adaptarse a los proyectos sectoriales relativos a la transformación del conjunto ferroviario**, relacionados con la puesta en marcha de los servicios de Alta Velocidad en la ciudad de Alicante, y, en la medida de lo posible, a las numerosas edificaciones e instalaciones ferroviarias que hay a lo largo del ámbito del Sector.

Todo este proceso de transformación del conjunto ferroviario fue objeto de regulación en un convenio interadministrativo, fechado en 2003, que concretaba algunos de estos condicionantes y cómo debían ser considerados en términos urbanísticos durante la gestión del Plan Especial, por lo que **este convenio debe ser entendido como un condicionante** a este respecto.

b.- Físicos.

Además de los condicionantes institucionales, hay que tener en consideración otras circunstancias, a saber:

- **Cauce del Barranco de Benalúa**, que discurre a lo largo de todo el sector, y que constituye una **infraestructura hidráulica** relevante en el contexto del Plan de Antirriadas de la ciudad de Alicante, por lo que la ordenación debe integrarla y, en la medida de lo necesario, suplementarla.
- **Vía pecuaria del Barranco del Infierno**, que discurre en la zona noroeste del ámbito del Plan Especial, precisamente sobre terrenos que estaban parcialmente ordenados en el sector PAU/1 del Plan General.

Estos elementos son de necesaria observancia para definir la ordenación de este ámbito.

c.- Sociales.

Desde un primer momento, el promotor del Plan Especial ha sido sensible a las demandas de los ciudadanos de los barrios colindantes con la actuación. **La ordenación de este ámbito es una antigua pero consistente e irrenunciable demanda ciudadana**, que ha puesto de manifiesto la vocación de este ámbito para con cada barrio con el que colinda.

En este sentido, se ha configurado el **Plan Especial** como una **iniciativa de regeneración urbana, orientada**, además de garantizar el correcto funcionamiento de la infraestructura ferroviaria –insistimos que ello es determinante para que exista el propio Plan Especial- a **convertirse en una herramienta que mejore la calidad de los ciudadanos de los barrios colindantes**. Así se ha considerado en el Plan Especial, que, como consta en su Memoria Informativa, analiza las condiciones de calidad de vida –principalmente equipamientos públicos, zonas verdes (un gran Parque Público lineal) y movilidad sostenible- de estos barrios colindantes, **proponiendo una ordenación del sector OI/2 que se dirige a mejorar estas condiciones, especialmente en aquellos barrios cuyas circunstancias actuales en dicha materia son claramente deficitarias**.

d.- Económicos.

El **Plan Especial está obligado a proponer una ordenación orientada a la sostenibilidad económica**, entendida ésta tanto desde el punto de vista del impacto de la actuación sobre las arcas públicas como desde el punto de vista de la propia viabilidad económico-financiera de la actuación, aspectos ambos que legalmente deben considerarse en cualquier proceso de transformación urbanística.

Ello implica la **necesaria presencia de usos lucrativos en el conjunto del sector, con el fin de generar potenciales ingresos que permitan internalizar los costes de transformación sin generar gasto público**, así como amortizar en parte la importante inversión ferroviaria realizada hasta el momento. Evidentemente, la disposición de estos usos lucrativos en el ámbito del sector OI/2 está sometida a los condicionantes institucionales, físicos y sociales anteriormente expuestos, lo que ha sido posible mediante una **estrategia urbana consistente en generar nuevas fachadas en la zona del PAU/1** –revisando su ordenación actual a través del Plan Especial- **y en Benalúa, consumiendo con ello muy poca superficie del ámbito (apenas el 5%), contribuyendo así a su sostenibilidad ambiental y económica**.

e.- Urbanísticos.

Finalmente, **el Plan Especial debe plantear soluciones de integración urbana a los problemas de conexión de los barrios situados a uno y otro lado de las vías ferroviarias.** En este sentido, el Parque Público, que es uno de sus grandes objetivos, es un elemento determinante para facilitar esta conexión peatonal, y junto a ella habrán de habilitarse pasos transversales para garantizar la conexión rodada para vehículos y transporte público, atendiendo así una demanda funcional histórica.

Teniendo en cuenta estos condicionantes, pasamos a analizar el conjunto de alegaciones presentadas.

2.2.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES.

2.2.1.- ASOCIACION DE VECINOS DE BENALÚA “EL TEMPLETE”, NRE 2014032576, DE FECHA 16 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen de la alegación.

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.

B.- Análisis técnico.

Como se ha expuesto en el apartado de consideraciones previas, la propuesta de ordenación del Plan Especial expuesto al público y objeto de las presentes alegaciones ha optado por localizar la mayoría de la edificación lucrativa de nueva planta en los límites de los barrios PAU/1, al noroeste, y de los barrios de Benalúa, Alipark y Princesa Mercedes, al sureste. El resto de la edificabilidad se ubica en la zona este del Barrio de La Florida, en el entorno de lo que hoy se conoce como Puente Rojo, y en la zona sur del Barrio de San Blas, en este caso para completar la trama urbana.

En lo que concierne a los barrios de Benalúa, Alipark y Princesa Mercedes, la ordenación propone cerrar la trama urbana existente, que está caracterizada por medianeras vistas y manzanas incompletas, y crear una nueva fachada edificada que permita terminar de conformar el barrio al que dará frente la gran manzana del equipamiento ferroviario.

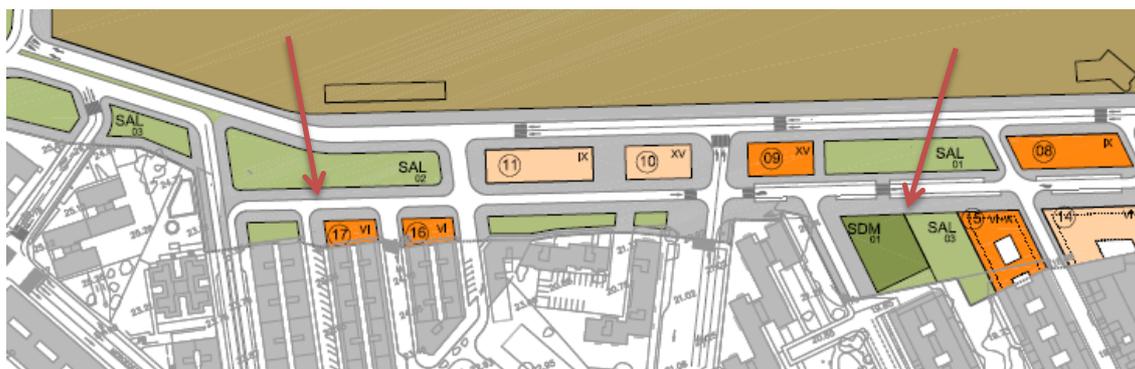
En cuanto a la conexión con el Parque Público, ciertamente, el condicionante técnico del proyecto ferroviario impide, en una primera fase de la ordenación, extender el trazado del Parque Público hasta toda la fachada del Barrio de Benalúa. La realidad del estado de ejecución de dicho proyecto y las infraestructuras ferroviarias existentes en dicha zona lo impiden.



*Imagen de la ordenación urbanística en la Fase A del Plan Especial - zona este (Benalúa – San Blas)
Versión expuesta al público en abril de 2014*

Así se puede observar en la anterior imagen de la ordenación propuesta en el Plan Especial para la Fase A, que es la que considera el estado actual de ejecución del proyecto ferroviario.

Lo que se propone para esta fase es la disposición de zonas verdes de superficie limitada para cerrar el borde urbano en una manzana de Princesa Mercedes (la que dispone de fachada urbana, pues las dos colindantes tienen medianera vista y es preciso completar su edificación) y en Alipark.



En la zona de Benalúa, se dispone un dotacional múltiple (DM), pudiendo destinarse también a espacio libre, dada su condición de suelo dotacional público.



Imagen del borde urbano de Princesa Mercedes – Calle Deportista Ramón Mendizábal y Alipark



Imagen del borde urbano de Benalúa - Alipark

No obstante ello, lo que sí prevé el Plan es que conforme se vaya ejecutando el proyecto ferroviario integral, y se vayan liberando terrenos del uso ferroviario, puedan destinarse a zonas verdes y parque público.



Imagen de la ordenación de la Fase B del Plan Especial – zona este (Benalúa - San Blas)
Versión expuesta al público en abril de 2014

En la anterior imagen vemos la propuesta de ordenación de la Fase B del Plan Especial, en la que se prevé la continuidad del Parque Público hasta lo que será la prolongación de la Calle Tarrasa hasta su intersección con la Calle Deportista Ramón Mendizábal. Además, las Normas Urbanísticas contemplan para la manzana Sistema Ferroviario (PSF), una vez que esté ejecutado completamente el proyecto ferroviario y soterrado todo el tramo de vías, que la mayor parte de su superficie se destine a espacio libre que permita completar la trama del Parque Público y servir de conector peatonal con el centro urbano.



Imagen de la ordenación de la Fase B del Plan Especial – zona este (Benalúa - San Blas)
Nueva propuesta Dic 2014

Así, **desde un punto de vista de funcionalidad dotacional**, y ya entrando de modo específico en la valoración de las peticiones de la asociación alegante, puede considerarse que las zonas de Princesa Mercedes (Renato Bardín) y Alipark están suficientemente tratadas, máxime teniendo en cuenta que el Plan General contempla que gran parte de los terrenos que en su momento fueron Cuartel Militar están calificados como zona verde, si bien no se ha ejecutado aún.

Por el contrario, la zona de Benalúa carece de estos espacios libres, al menos hasta que se concrete la Fase B del Plan Especial, y además el Barrio de Alipark hace de efecto barrera para la conexión con el futuro Parque de Princesa Mercedes. En este sentido, **podría atenderse parcialmente la alegación** de la Asociación calificando como equipamiento deportivo-recreativo (RD) o dotacional múltiple (DM) la manzana

donde se ubica la propuesta de equipamiento público administrativo (SAD), manteniendo la zona edificable para completar la trama urbana y su fachada.

La vocación de esta dotación sería la de espacios libres con usos deportivos y de esparcimiento, admitiendo pequeños equipamientos comunitarios, y se conectaría con la calle Deportista Ramón Mendizábal, a través de la cual se podrá llegar al citado Parque de Princesa Mercedes, cuando éste esté ejecutado, y a la red de espacios libres de este borde urbano facilitando así el acceso peatonal al Parque Público de este Plan Especial.



Propuesta de revisión de la ordenación en la Fase A – zona de Benalúa – incremento de suelo dotacional – espacios libres



Propuesta de revisión de la ordenación en la Fase B – zona de Benalúa – incremento de suelo dotacional – espacios libres

En cuanto a la **disposición de la edificación y las alturas**, se procederá a modificar parcialmente esta cuestión en el Plan Especial que se propone para su aprobación provisional. En cualquier caso, se plantean diferentes alturas con el objeto de no generar soluciones repetitivas desde un punto de vista volumétrico y procurando con ello la menor ocupación de suelo por la edificación, de forma que se priorice el espacio público. Ciertamente, no existe un fiel reflejo de la volumetría de los barrios colindantes, si bien también es cierto que, precisamente en la zona de Benalúa, esta volumetría es heterogénea y hasta desordenada, y la escena urbana existente se caracteriza por edificios de diferentes alturas y tipologías, por lo que la propuesta de ordenación volumétrica que se propone en el Plan Especial tampoco puede considerarse extravagante o disonante, tal como se puede observar en las representaciones gráficas que se han realizado para analizar la integración paisajística y visual de las propuestas urbanísticas.

En la ordenación expuesta al público se garantiza la permeabilidad de la nueva zona edificada en este entorno de Benalúa con la trama urbana del barrio, procurando, cuando ello es posible, el mantenimiento de las visuales hacia el mar. No obstante, para mejorar su percepción y la integración urbana pretendida, **se propone también modificar la geometría de las alineaciones**, con el fin de que el resultado perseguido sea más evidente (puede apreciarse en las imágenes insertadas).



Propuesta de revisión de alineaciones para mantener estructura de la trama urbana del Barrio de Benalúa

C.- Propuesta de resolución.

En consecuencia, se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la presente alegación, en el sentido de proponer un **incremento de 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 verde de área de juegos (SAL)**. Estas nuevas dotaciones tendrán como función principal procurar usos dotacionales relacionados con el esparcimiento y recreo de los ciudadanos del Barrio de Benalúa y los futuros moradores de las nuevas viviendas de este entorno, completándose estas dotaciones cuando se ejecute la Fase B del Plan Especial.

2.2.2.- PLATAFORMA RENFE Y LAS ASOCIACIONES DE VECINOS CIUDAD DE ASIS, LA FLORIDA, PRINCESA MERCEDES, ALIPARK, SAN BLAS Y JUAN PABLO II – PAU/1, NRE 2014031719 DE FECHA 11 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen de la alegación.

En su escrito de alegaciones se contemplan diferentes reflexiones y sugerencias, con un ilustrativo soporte gráfico y escrito que es de agradecer. 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).
- (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.

- (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.
- (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.
- (e) Solicita que el espacio central dotacional previsto junto a la calle Tarrasa, se segregue y se incluya en la primera fase de la actuación.
- (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 pabellón 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.

B.- Análisis y propuesta de resolución.

Aprovechando que el escrito de alegaciones propone una metodología clara y ordenada de las cuestiones debatidas, seguiremos el mismo orden para su análisis y valoración técnica.

B.1.- En relación al Puente Rojo.

Los alegantes, vecinos de los barrios colindantes con la actuación, aprovechan su escrito para reiterar las razones que llevan esgrimiendo desde hace años sobre la solución que el Plan Especial debe dar a la estructura conocida por Puente Rojo, que no es otra que su desaparición. Aducen para ello desde motivos funcionales hasta estéticos y sociales. A este respecto, como se reconoce en la misma alegación, **el Plan Especial sometido a participación pública ha optado por proponer el desmantelamiento de esta controvertida estructura**, habida cuenta que el soterramiento de las vías lo hace innecesario, pues su función era conectar los barrios de Florida y San Blas, articulando y dando sentido a la Gran Vía, salvando las vías del ferrocarril.

El Plan Especial, en su Estudio de Integración Paisajística, ha evaluado la relevancia de esta estructura, aprovechando el importante debate generado ya en el primer proceso de participación pública, en noviembre de 2012. **La pérdida de la funcionalidad que motivó su construcción, el rechazo ciudadano y la ausencia**

de valores de protección cultural (el Plan Especial ha sido sometido a consulta de la administración competente en materia de defensa del patrimonio, que no ha encontrado motivos para su protección y preservación), son las **principales razones que han conducido a su no incorporación al Catálogo del Plan Especial y a su consideración como elemento incompatible con la futura ordenación.**

B.2.- En relación a las propuestas viarias.

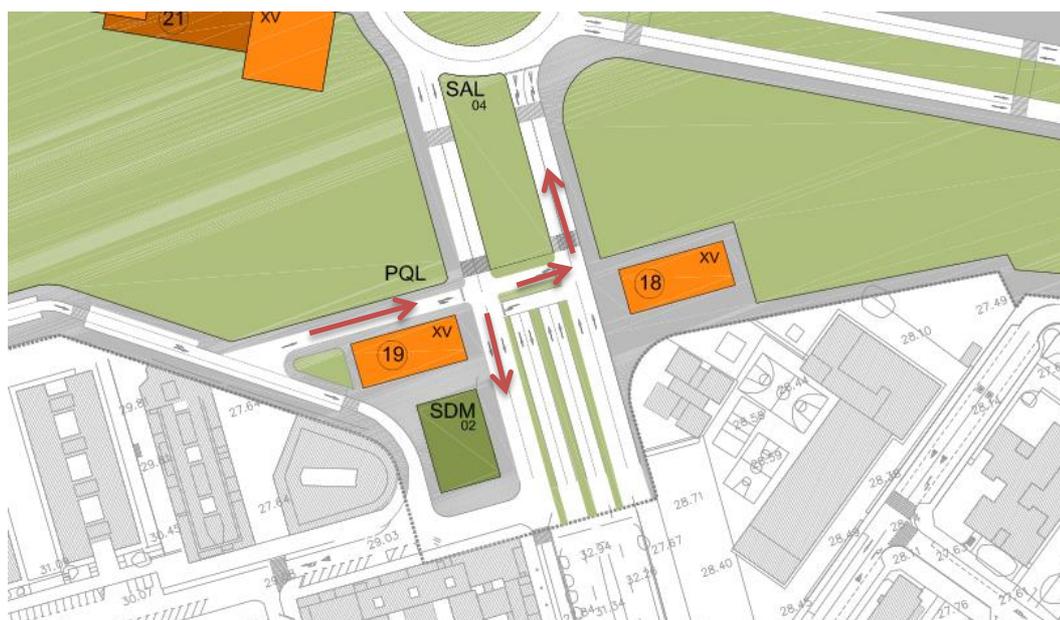
En este apartado, las asociaciones sugieren diferentes cuestiones, a saber:

- (a) En relación con el paso soterrado de la Gran Vía sobre las vías del ferrocarril, plantean que se solucionen adecuadamente las conexiones peatonales entre los diferentes barrios, la distribución del tráfico en calles como Espinosa Echevarría y que la rotonda prevista en superficie se diseñe procurando la mejor continuidad del Parque Público.

A este respecto, **la propuesta de ordenación del Plan Especial no define con carácter vinculante el detalle de la red viaria, siendo función del futuro Proyecto de Urbanización este cometido.**

Se propone **aceptar la sugerencia en esta materia, incorporando en las Normas Urbanísticas un apartado de criterios a observar en el Proyecto de Urbanización respecto a esta cuestión.**

En cualquier caso, y en relación a la propuesta de mejora de la conexión de la calle Espinosa Echevarría con la Gran Vía, que afecta a la ordenación gráfica del Plan, sí se ha considerado conveniente revisar la propuesta de Plan Especial, reflejando expresamente la propuesta realizada por las asociaciones alegantes, que quedará tal como se observa en la siguiente imagen:



Propuesta de revisión de la ordenación Dic 2014 Prolongación Calle Espinosa Echevarria- Gran Vía

- (b) En relación a la posible ejecución completa del tramo de la Vía Parque con el que linda el ámbito del Sector OI-2 y su conexión con el tramo previsto al norte del PAU/1 y PAU/2

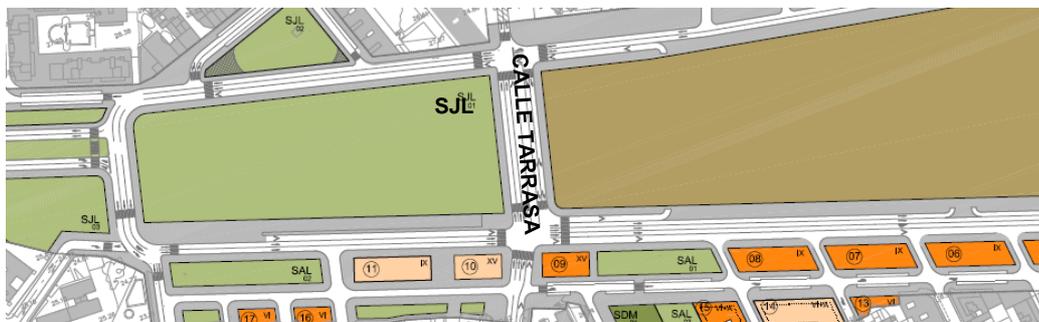
Esta sugerencia es igualmente interesante desde un punto de vista funcional, pues permite completar la trama de conexiones viarias a nivel estructural. No obstante, su incorporación como condición de conexión e integración con cargo a la ejecución del Plan Especial implica un coste adicional que condiciona la viabilidad del sector, ya ajustada, **no siendo necesaria realmente para el correcto funcionamiento del sistema de tráfico y movilidad propuesto para el sector.**

Esta circunstancia implica, de suyo, que sea complejo atender esta demanda, al menos en la Fase A de la ordenación, pudiendo **diferirse su ejecución a un momento posterior** (ejecución de la Fase B), o proceder a estudiar fórmulas para la ejecución de este tramo de la Vía Parque en el contexto del documento de Revisión del Plan General, **sin condicionar el desarrollo de este Plan Especial** al menos en su Fase A.

- (c) En relación a la previsión de una rotonda en la prolongación de la calle Tarrasa y un acceso rodado a las áreas soterradas de la futura Estación Intermodal.

Esta cuestión afecta a la solución de ordenación de la Fase B del Plan Especial, que ha optado por plantear una conexión lineal entre las calles Tarrasa y Deportista Ramón Mendizábal, que garantice la permeabilidad entre los barrios de San Blas y Benalúa. En la Fase A, dichos terrenos están ocupados por el actual Sistema General Ferroviario, que contempla las vías del ferrocarril en superficie hasta los muelles de llegada y la estación.

Inicialmente no parece necesario realizar ajustes en la sección de esta vía, que se entiende suficiente tal como está diseñada. Sin perjuicio de ello, será conveniente estudiar, cuando se desarrolle la Unidad de Ejecución de esta Fase B, la posibilidad de realizar las actuaciones y acciones sugeridas por parte de las asociaciones alegantes, por lo que **esta circunstancia podrá ser incluida en las prescripciones a observar en el desarrollo de la citada Fase B**, a fin de que el Proyecto de Urbanización y el eventual Estudio de Detalle de la manzana del Sistema General Ferroviario y/o Proyecto de Estación concreten cuestiones como las planteadas en la alegación.



- (d) En relación a la ejecución de la extensión de la Línea 1 de Tranvía en superficie.

El Proyecto de extensión de la Línea 1 del Tranvía fue aprobado en su momento por la Conselleria competente en materia de transportes, y ha sido considerado en el Plan Especial, que contempla la oportuna reserva de suelo para su eventual ejecución. La sugerencia que se propone desde las asociaciones alegantes, por tanto, **no es viable procedimentalmente**, si bien hay que destacar que **la ordenación del Plan Especial admite, si fuera el caso, la posibilidad de integrar este trazado tranviario en superficie.**

B.3.- En relación a las propuestas de edificación y volumetría.

En este apartado, las asociaciones alegantes demandan la revisión de las volumetrías edificatorias previstas en el Plan Especial, sobre todo en el ámbito del PAU/1 y de la Florida Baja y el Colegio Gabriel Miró. Solicitan se rebajen las alturas previstas para su integración con las volumetrías preexistentes, contemplando, en su caso, la reducción de la edificabilidad bruta del Plan Especial.

En cuanto a esta petición, hemos de remitirnos a los condicionantes que se han citado al principio de este informe, en el sentido de que el Plan Especial debe respetar los acuerdos institucionales que le preceden. Uno de estos acuerdos consiste específicamente en la determinación de la edificabilidad lucrativa que debía presentar el Plan Especial para procurar la generación de ingresos públicos con que hacer frente a la inversión asociada a la importante transformación urbanística promovida. Ello impide reducir la edificabilidad del sector.

Sentada esta cuestión, y reiterando criterios que ya se han expuesto con anterioridad, **el Plan ha optado por distribuir la edificabilidad lucrativa con un criterio de concentración y mínimo consumo de suelo, tratando así de destinar la mayor parte del suelo a espacios públicos.** Esto conduce, necesariamente, a la generación de volumetrías que, en algunos puntos, superan las alturas medias de estos barrios, sin que se ello sea paisajísticamente negativo, como se observa en el Estudio de Integración Paisajística.

En cualquier caso, y con la finalidad de adaptar de nuevo la ordenación a estas sugerencias, **se ha procedido a reestudiar la posición de la edificación lucrativa del Plan Especial, proponiendo mejoras que tratan de integrar recomendaciones** como las que se sugieren en este escrito.

En este sentido, se propone que el Plan Especial ha procedido, en la zona del PAU/1, modifique la estructura de los volúmenes edificables (residenciales y terciarios), atendiendo parcialmente las recomendaciones vecinales, disponiendo los edificios en perpendicular, para garantizar la permeabilidad peatonal y visual del Parque. En cuanto a las alturas, se plantean edificios de 10 plantas en la fachada a la calle Médico Ricardo Ferré, y de 15 plantas en el volumen retranqueado a dicha calle.



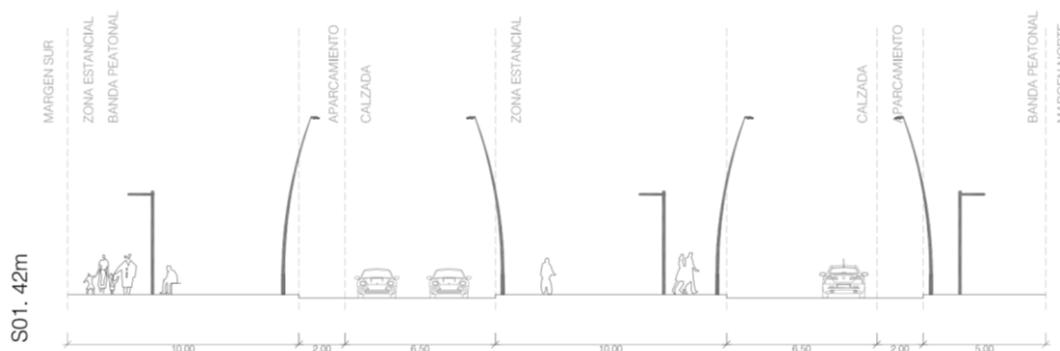
Ordenación de volúmenes en fachada calle Médico Ricardo Ferré (PAU/1)
Propuesta de revisión de ordenación

B.4.- En relación al Parque Público y Zonas Verdes.

En cuanto al Parque Público, la alegación plantea como actuación prioritaria su ejecución entre los tramos de Vía Parque y Gran Vía, consensuando su diseño con los vecinos y colectivos de la ciudad. Asimismo, requiere que el tratamiento del viario que conecta Avenida Medico Ricardo Ferré con Santo Domingo tenga un formato de bulevar y admita la posibilidad de tranvía en superficie, previendo su conexión con la Avenida de Orihuela y la Vía Parque. También se realizan sugerencias acerca de la sección que deberían disponer los viales desde Santo Domingo hasta Bono Guarner, y desde Alipark (prolongación de la calle Deportista Ramón Mendizábal).

A este respecto, debemos manifestar que **las secciones viarias que el Plan Especial grafía, son indicativas y relacionadas con el Estudio de Movilidad que lo complementa, si bien su definición técnica es competencia exclusiva del Proyecto de Urbanización que, en desarrollo del Plan Especial, se redacte.**

No obstante, la filosofía del Plan Especial es atender los criterios de movilidad sostenible en materia peatonal de forma similar a lo que proponen estos colectivos de vecinos, y de forma indicativa, así se puede observar en las secciones de las calles a las que se refieren en esta alegación, tal como se ve en las siguientes imágenes:





*Fase A de Ordenación del Plan Especial – Coincide con Unidad de Ejecución Fase B
Versión expuesta al público abril 2014*

Si bien la intención es loable y ello permitiría disponer de mayor superficie de Parque Público y suelo dotacional, lo cierto y verdad es que, como se ha señalado con ocasión de la alegación de la Asociación de Vecinos de Benalúa “EL TEMPLETE”, no es posible desde un punto de vista material acceder a lo solicitado, pues los terrenos como SJL-01 se encuentran ocupados por la infraestructura ferroviaria, ya en superficie, fuera del cajón ferroviario, a la altura de lo que sería la prolongación de la calle Ausó y Monzó. **Por esta razón se difiere su gestión a la Unidad de Ejecución de la Fase B**, condicionada a que se haya procedido a ultimar el proyecto de accesos ferroviarios a la ciudad de Alicante, soterrando el tramo de vías que actualmente discurre en superficie.



Imagen del estado actual del acceso ferroviario

B.6.- En relación al conjunto del Sistema General Ferroviario.

La alegación plantea en este apartado la reiterada reclamación de que el Plan Especial ordene pormenorizadamente el ámbito del Sistema General Ferroviario, adoptando soluciones como las de mantener la Estación actual, catalogada, y garantizar la conexión visual y peatonal del centro urbano (Avenida de Salamanca) con el Parque Público, que la Estación Intermodal (junto con la de Tranvía) esté soterrada íntegramente, ocupando, junto con los eventuales edificios terciarios, la zona próxima a la calle Bono Guarner, lo que permitiría así la ejecución del bulvar demandado.

los ciudadanos, junto con el mantenimiento de la actual Estación (catalogada) y la construcción de una Estación Intermodal.

Algunas de las cuestiones gráficas que se proponen, son, sin embargo, incompatibles con el mantenimiento de algunas de las infraestructuras y equipamientos vinculados al servicio ferroviario, cuya afección generaría importantes costes de indemnización y reposición, además de los consiguientes perjuicios al servicio público.

En nuestra opinión, dado el estado de ejecución del proyecto de accesos ferroviarios y la condición de estos terrenos de Sistema General Ferroviario, **parece oportuna la opción adoptada en el Plan Especial de no incorporar la ordenación pormenorizada de esta manzana, pues ello es competencia del titular de la infraestructura, esto es, el Ministerio de Fomento, manteniéndose no obstante la relación de criterios urbanísticos cuyo cumplimiento dicha administración deberá garantizar en desarrollo del Plan.**

A tal efecto, se ha aprovechado esta alegación para **reforzar la redacción del articulado de las Normas Urbanísticas que regula la manzana PSF (Sistema General Ferroviario)**, contemplando la necesidad de que el desarrollo de edificaciones vinculadas a la ampliación funcional de la Estación actual –y la futura Intermodal- se realice previa formulación de un Estudio de Detalle y/o Proyecto de construcción de la Estación Intermodal que diseñe de forma global la ordenación de las instalaciones del Sistema Ferroviario, que tendrá en consideración tanto la situación actual (Fase A) como la final (Fase B) y los criterios urbanísticos previstos en las Normas.

C.- Propuesta de resolución.

Se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** las alegaciones de las asociaciones alegantes, en el sentido que se indica a continuación:

- 1) Incorporar en la Normativa Urbanística una relación de condicionantes de integración y conexión en las que se recojan las sugerencias formuladas en el apartado A de este escrito de alegaciones, para su evaluación y solución técnica en el Proyecto de Urbanización que describa las obras a realizar en desarrollo del Plan Especial.
- 2) Reflejar gráficamente la solución de conexión viaria de la calle Espinosa Echevarría con la Gran Vía.
- 3) 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.
- 4) 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.

- 5) Mejorar la redacción de la normativa reguladora de las condiciones de uso y desarrollo de la manzana Sistema Ferroviario (PSF), 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 mediante la tramitación de un Estudio de Detalle y/o Proyecto de construcción, que diseñe globalmente el conjunto del Sistema Ferroviario conforme a los criterios urbanísticos expuestos.

2.2.3.- JOSÉ VICENTE GARCÍA ABELLÁN, NRE E214033227, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen de la alegación.

El alegante tiene la doble condición de técnico (Ingeniero Civil e Ingeniero Técnico de Obras Públicas) y vecino del ámbito del Sector OI/2, habiendo realizado además su proyecto final de grado tomando como referencia una *“propuesta de adecuación y ordenación del entorno de la Estación Intermodal de Alicante”*.

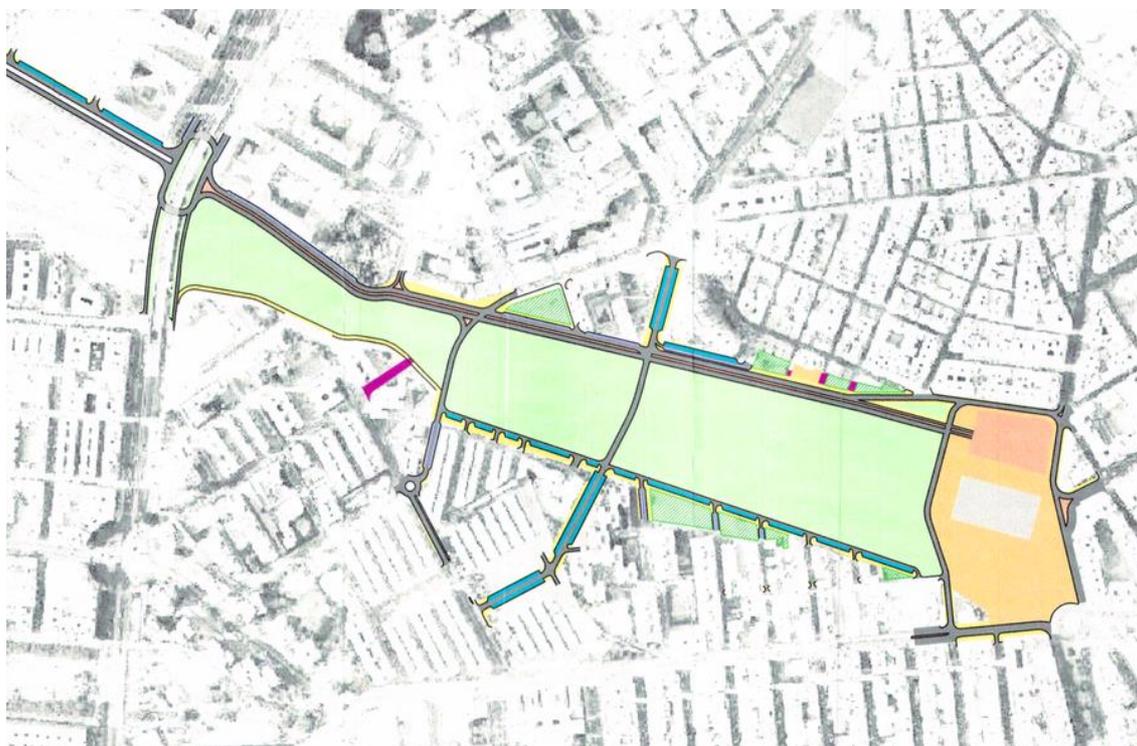
A tal efecto, expone una serie de reflexiones sobre este ámbito y su relación no sólo con su entorno inmediato sino a nivel de ciudad y área metropolitana. El análisis se centra en los problemas existentes y cómo la ordenación del Sector podría ofrecer soluciones a dichos problemas, para terminar concretando, al final de su escrito, las siguientes alegaciones:

- (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.
- (b) Compensar entre los distintos barrios el reparto ente zonas verdes y edificaciones, garantizando un ancho mínimo de Parque Central de 70 m.
- (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.
- (d) Disposición de una nueva línea de tranvía en superficie, modificando su trazado.
- (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”*.
- (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 Puente Rojo y diferimiento de la ejecución del paso inferior de la Gran Vía, mantener el cauce actual del Barranco de San Blas, mejorar el diseño de la

urbanización a base de más zona verde y nueva infraestructura viaria mejor dimensionada. Todo ello permitiría en su opinión una considerable reducción de las cargas de la transformación urbanística.

- (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.

Apoya los distintos argumentos que expone en su alegación con un soporte gráfico y numérico que facilita en gran medida la evaluación de sus propuestas.



Propuesta de ordenación del alegante – zona desde Gran Vía hasta Avenida Salamanca

B.- Análisis técnico.

Compartimos con el alegante gran parte de las reflexiones previas que realiza en su escrito, a modo de contextualización de las propuestas que más adelante realiza. El Plan Especial, aprovechando el bagaje de información generada tras los frustrados intentos de ordenación de este ámbito, y especialmente la que se obtenido durante el proceso de participación pública a través de numerosos encuentros con colectivos ciudadanos de los barrios afectados (lo que puede deducirse al leer la alegación conjunta suscrita por las asociaciones integradas en la Plataforma RENFE), no oculta, en modo alguno, la problemática que presentan estos barrios, especialmente sus carencias dotacionales (espacios públicos) y funcionales (conectividad con otras zonas de la ciudad y obsolescencia anticipada de la edificación).

Así, el Plan realiza algo novedoso en este tipo de instrumentos de planeamiento, aunque no debería serlo tanto, como el análisis cuantitativo y cualitativo de la

situación de estos barrios adyacentes, a modo de DAFO territorial (Análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades). La información que resulta de este análisis, de gran valor, se convierte en un activo para el Plan, y, como hemos expuesto al principio de este informe, y se explica en la Memoria, el balance obtenido se incorpora en forma de un **conjunto de criterios y objetivos que el Plan Especial debe satisfacer** para tratar de solucionar, en la medida de lo posible, los problemas detectados.

Ahora bien, estos criterios y objetivos, como condicionantes, deben ser analizados en paralelo al resto de condicionantes que presenta la ordenación de este ámbito, que ya hemos citado, esto es:

- (a) Los derivados de la propia infraestructura ferroviaria, que no desaparece, sino que se transforma.
- (b) Los institucionales, que implica asumir posiciones adoptadas previamente por las administraciones que tienen intereses concurrentes y consensuados en este delicado ámbito.
- (c) Los económicos, entendidos desde la perspectiva obligada legalmente de que las actuaciones urbanísticas deben contribuir a su viabilidad comprometiendo en la menor medida posible a las arcas públicas.

Este marco es, inevitablemente, más amplio que el que considera el alegante en su escrito. También es más antipático, si cabe. O más realista.

Por esta razón, **no puede compartirse una ordenación como la que postula, exenta de cualquier tipo de edificabilidad lucrativa, más allá de meros complementos para rematar edificaciones inacabadas o mejorar una escena urbana ciertamente degradada en algunas zonas, como hemos tenido ocasión de mostrar.**

Pero la edificabilidad propuesta no sólo tiene por función armonizar costes con ingresos. **Una actuación como la que se promueve debe aprovecharse para introducir usos lucrativos –residenciales y terciarios- de nueva planta, que ayuden a mejorar la sostenibilidad de los barrios existentes,** al tiempo que debe de garantizar otros objetivos como la sostenibilidad intrínseca del propio sector..

El alegante debe conocer que la propia Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, citada en su escrito, apuesta por las **actuaciones de regeneración urbana en áreas de oportunidad, procurando promover la implantación de usos complejos y diversos, como herramienta para la sostenibilidad ambiental y económica** (ver Directriz 78 del Decreto 1/2011 por el que se aprueba la Estrategia).

En este sentido, **aprovechar la presente actuación incorporando usos lucrativos y, con ello, potenciales nuevos ciudadanos, garantiza la plena habitabilidad del entorno,** densificándolo (pero sin sobrepasar indicadores aceptados por la doctrina científica), y con ello permitiendo que se generen nuevos flujos de población en el centro de la ciudad, evitando así su desplazamiento a zonas periurbanas. **Esta estrategia, a medio y largo plazo, contribuye a generar entornos urbanos**

sostenibles, pues reduce el uso de medios motorizados (los ciudadanos viven más cerca del centro y de los servicios asociados), y rentabiliza y anticipa la amortización de los costes de prestación de servicios públicos esenciales, como los relacionados con la movilidad sostenible, saneamiento, recogida y tratamiento de residuos.

La argumentación que se realiza para tratar de vincular la reducción de la edificabilidad con la reducción de costes de transformación tampoco puede compartirse, primero por tratarse de premisas excesivamente básicas que no se dan en realidad, y segundo porque **el resultado propuesto por el alegante arroja inevitablemente, aunque sea de menor importe, un coste, elevado también, que la actuación no puede autofinanciar al carecer de recursos que generen ingresos**. Ello conduce al alegante, para completar la argumentación, a reclamar que el ámbito para producir esta “equidistribución” del coste debe ser toda la ciudad, e incluso su área metropolitana, y esto, en sí, es interesante, pero carece de mecanismo compensatorio, a no ser que éste sea deducir que el proyecto se financiará y soportará con cargo a uno o varios presupuestos públicos, integrados por las aportaciones de los ciudadanos que integramos la comunidad en su totalidad.

Pese a que la intención es loable, insistimos que **no se ajusta al mandato legal previsto en el Texto Refundido de la Ley de Suelo, que impone en su artículo 15 la obligación de que las actuaciones de transformación urbanística garanticen, en la medida de lo posible, tanto su sostenibilidad ambiental como la económica**, sin comprometer, en la medida de lo posible, recursos económicos públicos, y si así fuera, generando ingresos que permitan su amortización.

Así, **no compartimos tampoco propuestas específicas como las de retirar la totalidad de la edificación de la zona de Benalúa, o trasladar parte de la misma a la zona de Ciudad de Asís y La Florida**. En nuestra opinión, estos barrios, más densos, y con una problemática más grave que la de Benalúa, merecen un acceso directo al Parque Público, que servirá de elemento de comunicación a y desde el centro urbano, además de espacio de recreo y esparcimiento. **Ello sin perjuicio de que la zona de Benalúa deba mejorarse desde una perspectiva dotacional, lo que se ha atendido estimando parcialmente sugerencias como la de la Asociación de Vecinos de Benalúa “EL TEMPLETE”**.

En cuanto a la **delimitación y carácter del Parque Urbano**, consideramos –y así lo reconocen colectivos vecinales como los integrados en la Plataforma RENFE- que **la delimitación que se propone en el Plan Especial**, si no es la óptima, **es la más razonable atendiendo a los condicionantes expuestos**, esperando que conforme el proyecto de accesos ferroviarios avance y se consolide, liberando nuevos suelos, se pueda atender el esperado objetivo de conectar el parque público con el centro neurálgico de la ciudad.

No obstante ello, reiteramos que **generar un potente sistema de zonas verdes que alcanza desde Ciudad de Asís hasta el comienzo del barrio de Benalúa, gracias a la acción concertada de las Administraciones implicadas, es ya de por sí una gran acción**, respondiendo así a una demanda histórica de los vecinos.

En relación al **diseño del Parque Público y su consideración como bosque urbano**, el Plan Especial contempla en su memoria y normativa que **la definición**

formal del Parque sea compleja, atendiendo a las demandas de los que serán sus futuros usuarios, los vecinos de la zona, proponiendo espacios dotacionales para actividades relacionales, junto a masas boscosas y otras áreas de esparcimiento.

Finalmente, y **en cuanto a la consideración por parte del alegante de que el Plan Especial propone un viario excesivo y una delimitación del mismo que impide la continuidad del Parque Público**, hemos de destacar dos cuestiones:

- (a) En cuanto al viario y su superficie, tenemos que recordar que, ciertamente, representa un porcentaje relevante del ámbito ordenado, cercana al 38%, si bien un somero examen a las secciones indicativas contempladas en el Plan permitirá verificar que **la filosofía de su diseño responde a una clara apuesta del peatón y el transporte público versus vehículo privado**. Así, podemos afirmar que **más del 60% de la superficie de este viario se destina a aceras y corredores peatonales**, cifra ésta que se omite en la alegación pero que resulta ilustrativa de la filosofía del Plan y su apuesta por la conectividad peatonal y la movilidad sostenible.

Si se observa la sección orientativa de la calle Medico Ricardo Ferre o su continuidad hasta Santo Domingo a través de la calle General Gutiérrez Mellado, vemos que de una sección aproximada de 42-43 metros lineales, entre 25 y 30 se destinan a espacios peatonales (aceras y bulevar). Algo parecido sucede con el nuevo vial que conecta la glorieta del cruce de la calle Cronista Raúl Álvarez Antón con la Avenida de Salamanca, donde de una sección de 20 metros lineales se destinan 15 a espacios peatonales. Es evidente, por tanto, que términos como “autopistas urbanas”, usados por el alegante para calificar el viario propuesto en el Plan Especial, no parecen muy acertados.

cuyo impacto se suaviza al preverse el tramo soterrado del viario con mayor tráfico.

C.- Propuesta de resolución.

De conformidad con las anteriores consideraciones, se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la alegación, específicamente en lo relativo a mejorar la oferta dotacional del Plan Especial en relación al Barrio de Benalúa, en la Fase A de ordenación. Ello implica la revisión de la delimitación del espacio dotacional administrativo (SAD) y su entorno inmediato, procurando la creación de un espacio dotacional vinculado funcionalmente al esparcimiento y recreo de los habitantes de esta zona.

2.2.4. JOAQUÍN ROCAMORA FERRI, EN REPRESENTACIÓN DE INECA Y JESUALDO ROS TONDA, EN REPRESENTACIÓN DE PROVIA, NRE E2014033356, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen de la alegación.

- (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.
- (b) Repensar el diseño de lo que denomina como “autopistas urbanas”.
- (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.

B.- Análisis técnico.

B.1.- Los alegantes consideran insuficientes los datos utilizados en el Estudio de Tráfico y Movilidad para calcular la demanda de uso y el estudio de capacidad del viario proyectado en el Plan, y estiman que el tráfico del sector va a ser mayor que el previsto, dado que los viarios del mismo conectarán, en un futuro, con la A70 a través de Rabasa, posibilitando un acceso y salida a y desde el centro de la ciudad.

Asimismo, consideran que no se da respuesta a los problemas de tráfico generados con ocasión de las salidas y llegadas de los trenos de largo recorrido.

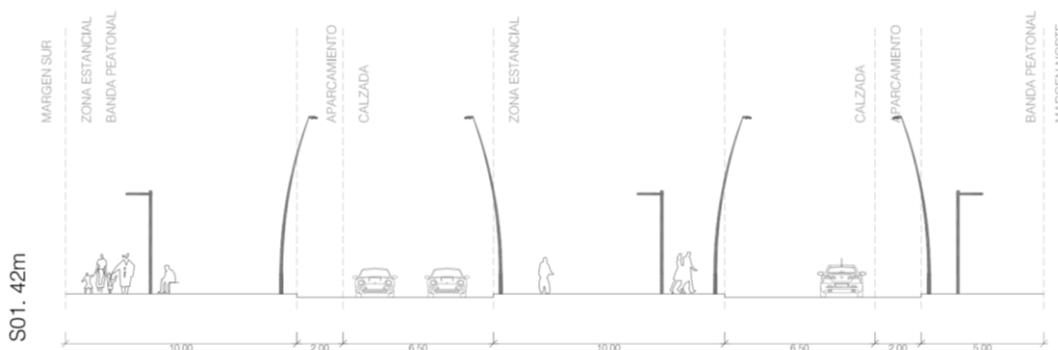
A este respecto, cabe confirmar la **fiabilidad de las encuestas realizadas con ocasión de la redacción del Estudio de Tráfico y Movilidad**. Actualmente se han realizado cuatro oleadas de encuestas desde junio de 2013, fecha de puesta en marcha de la nueva red ferroviaria de Alta Velocidad, confirmándose en cada una de ellas los datos aportados en el estudio de movilidad. Además de estas, se dispone de información con resultados similares, realizada por los operadores de la Estación y la línea ferroviaria (RENFE y ADIF), y por la Universidad de Alicante, que confirman el perfil del usuario de la estación término de Alicante. Por el contrario, los alegantes no aportan datos que desvirtúen estas estimaciones.

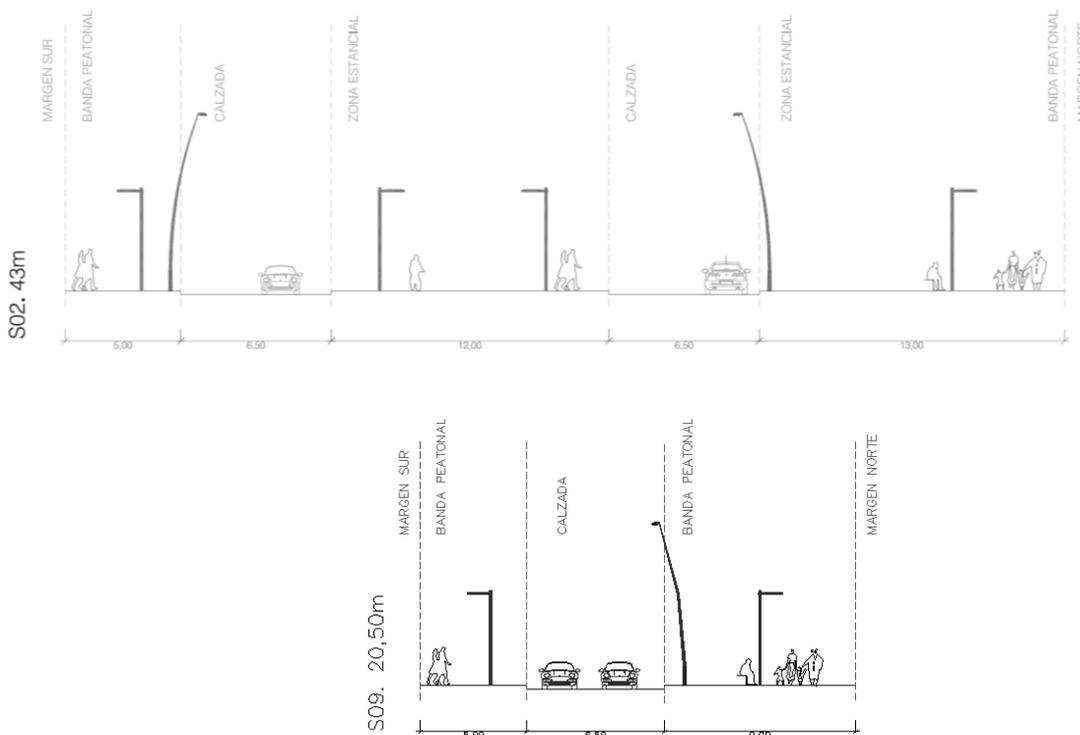
En cuanto al viario proyectado y su capacidad para atender la demanda de uso propia e inducida, debemos señalar que, al menos a corto y medio plazo, **no se contempla que el viario de este sector pueda conectar con la A-7, dado que, como es conocido, el Plan urbanístico del Sector LAS LAGUNAS DE RABASA ha sido anulado**, por lo que no se dispone de ninguna conexión con la citada vía que no sea a través de la Vía Parque o la Gran Vía y su posterior enlace con la Calle Teulada y la Avenida de la Universidad.

Sobre la cuestión de la problemática, actual, asociada a los accesos y salidas de la Estación con ocasión de las horas punta de los trenes de largo recorrido, es ésta una cuestión que debe analizarse desde la perspectiva de la ordenación del tráfico del entorno, que parece ser que se está tratando de resolver de forma coordinada entre la administración ferroviaria y el Ayuntamiento de Alicante, que están adoptando medidas al respecto. Tampoco sugieren los alegantes soluciones técnicas concretas que permitan su evaluación y, en su caso, incorporación al Plan.

B.2.- Resulta curioso que al tiempo que los alegantes solicitan una ampliación de las secciones viarias, por entenderlas insuficiente para el, previsible tráfico que, a su juicio, se va a generar en torno a la estación vengan a calificar la sección proyectada de estos viales, como de “autovías urbanas”. No obstante lo anterior indicar, como ya hemos tenido ocasión de señalar en apartados anteriores, que el Plan Especial contempla estas secciones de un modo puramente indicativo, correspondiendo su definición y precisión al Proyecto de Urbanización. Con el fin de atender las diferentes sensibilidades mostradas al respecto, se estudiarán posibles cambios en la fisonomía del viario para tratar de hacerlo, si cabe, más permeable y accesible, desde el punto de vista de movilidad sostenible y relación con el medio urbano, especialmente el futuro Parque Público.

No obstante, volvemos a insistir que la filosofía del Plan Especial es precisamente aportar por estos principios de movilidad sostenible, y si se observa con detalle las secciones de los principales viarios del Plan, especialmente aquellos de mayor capacidad, se comprobará que la mayor parte de la sección está destinada a espacio peatonal (ej, calle Médico Ricardo Ferre, con una sección total de 42 metros, tiene 25 para el peatón).





Detalle de algunas secciones viarias propuestas con carácter orientativo

Del mismo modo que hemos comentado anteriormente, a la vista de esta información, no parece muy acertado, por tanto, el término de “autopistas urbanas” empleado por los alegantes.

B.3.- Finalmente, sobre la necesidad de generar una actuación icónica en el entorno de la Plaza de la Estrella y garantizar una conexión peatonal amable con la Avenida de Maisonnave y con ello el centro urbano de Alicante, hay que señalar que **la ordenación del Plan Especial propone la creación de un espacio singular en dicha manzana**, como reconocen los alegantes, y que las conexiones peatonales, no sólo con la Avenida Maisonnave sino con el resto de calles del entorno, son un objetivo fundamental de la actuación, que no obstante debe analizarse y gestionarse de modo específico, a través de las medidas y propuestas derivadas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

C.- Propuesta de resolución.

De conformidad con las consideraciones anteriores, se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la presente alegación, en lo referente a la conveniencia de considerar las mejores soluciones técnicas en el Proyecto de Urbanización para garantizar el cumplimiento de los objetivos en materia de movilidad sostenible.

2.2.5. LUIS FALCÓ MAESTRE, EN REPRESENTACIÓN DE BLOC-INICIATIVA-VERDS: COMPROMIS PER ALACANT, NRE E2014033357, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen de la alegación.

- (a) Manifiestan su rechazo a la totalidad Plan Especial ya que la realidad socioeconómica y demográfica actual han dejado sin efecto la cobertura del mismo, en especial el convenio que da lugar al desarrollo de la actuación. Además se considera que el Plan Especial contempla modificaciones que deberían realizarse a escala de Plan General, y que no es viable ni seguro ubicar una Estación subterránea en un lugar donde confluyen barrancos y ramblas naturales de agua.
- (b) Desde un punto de vista parcial, plantean también las siguientes alegaciones:
- a. Debe integrarse realmente la Vereda del Desierto en la actuación.
 - 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”.
 - c. Cuestiona el estudio acústico, ya que el ruido de los trenes es sustituido por el tráfico rodado de vehículos.
 - 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”.
 - 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.
 - f. Propone una serie de usos dotacionales a implantar en los terrenos liberados de instalaciones ferroviarias, a saber:
 - i. Instalación de un parque de las edades, con parques infantiles, zonas deportivas, itinerarios y circuitos de bicis y footing, musculación tercera edad, etc...
 - ii. Espacio para biblioteca pública.
 - iii. Auditorio y anfiteatros.
 - iv. Corredor botánico y aula de la naturaleza.
 - v. Contar con la participación de artistas y arquitectos creativos para planificar las dotaciones.

- vi. Establecer relojes de sol y zonas de orientación.
- vii. Sistema de paseos con aparcabicis, depósitos de basura selectiva y plantas endógenas.

B.- Análisis técnico.

B.1.- En cuanto a la primera alegación planteada, en la que se manifiesta el rechazo total al Plan, tenemos que discrepar del alegante, ya que **el Plan Especial, pese a que es cierto que han sido varios los intentos para su aprobación, es más necesario y conveniente que nunca**. Así, hoy por hoy nos encontramos con un proyecto de accesos ferroviarios a la ciudad de Alicante que se encuentra ejecutado en una fase muy avanzada, que ha posibilitado dos situaciones más que relevantes:

- (a) De un lado, la llegada de la Alta Velocidad a Alicante, que ha significado un incremento de viajeros a la ciudad y la posibilidad de contar con un servicio ferroviario de mayor calidad a los ciudadanos de esta ciudad.
- (b) De otro lado, más importante para la ciudad a escala urbana, la posibilidad de liberación de suelos antiguamente vinculados al sector ferroviario, que pueden destinarse a usos urbanísticos, principalmente dotacionales, resolviendo los problemas de conexión y función urbana de los terrenos que se encuentran en su entorno.

Esto está sucediendo inevitablemente ya, y parece oportuno tratar de ordenar cuanto antes este espacio, para tratar de aprovechar esta coyuntura y así facilitar su integración urbana, que es objetivo primordial del Plan junto a la definición precisa de la Infraestructura Ferroviaria y su relación con la ciudad.

El hecho de que el alcance del Plan sea general no exige que su tratamiento deba ser referenciado necesariamente al Plan General, sino que el Plan Especial tenga una visión global. En este sentido, el Plan ha realizado un adecuado análisis de la influencia del Plan a nivel de la ciudad, especialmente en relación al entorno urbano inmediato (barrios de Ciudad de Asís, Florida, Benalúa, San Blas, etc...), e identifica también los elementos principales de la Infraestructura Verde Urbana, con la finalidad de generar respuestas a las necesidades de estos barrios y las condiciones de integración con dicha Infraestructura.

Finalmente, y en relación con la cuestión de la inundabilidad, como reconoce el alegante, el Estudio de Inundabilidad anejo al Plan Especial, y la obras derivadas del Plan de Emergencias Antirriadas de la ciudad de Alicante, evidencian que no existe reparo técnico en la ubicación de la Estación Intermodal de modo subterráneo. No obstante será el futuro proyecto de la estación donde se adopten las medidas que garanticen la adecuación de la actuación.

B.2.- En cuanto a las **alegaciones parciales**, tenemos que informar lo siguiente:

a.- Sobre la Vía Pecuaria.

De conformidad con lo dispuesto en el informe de Vías Pecuarias de la Consellería competente en materia de espacios naturales y medio ambiente, **se va ha procedido a rectificar el trazado de la vía pecuaria a su paso por el sector**, de forma que se garanticen los criterios establecidos en la Ley de Vías Pecuarias sobre trazado y conectividad.



Propuesta de revisión de la ordenación Dic 2014 Vía pecuaria

Si bien la solución que en relación con la vía se plantea en este trámite procedimental da respuesta exclusivamente a los requerimiento legales, compartimos con el alegante la necesidad de una adecuada y real integración de la misma y para ello se propone establecer como condición a cumplir en el proyecto de urbanización la conectividad de la misma dentro del conjunto de sendas y caminos peatonales que conformen el futuro parque.

b.- Sobre el tipo de vegetación y posibles usos dotacionales del Parque Público.

Esta cuestión será analizada en el Proyecto de Urbanización, si bien las Normas Urbanísticas (artículo 57) contemplan una serie de criterios orientativos para el diseño del Parque Público. En este sentido, **se procederá a incorporar la relación de sugerencias propuestas en la alegación**, con el objeto de que sean consideradas en el proceso de elaboración de dicho documento técnico.

c.- Sobre el impacto acústico.

El Estudio Acústico ha analizado la influencia de los usos generadores de ruido sobre la ordenación. A tal efecto, **se han establecido en las normas urbanísticas una serie de medidas correctoras que deberán seguirse con ocasión de la edificación de las parcelas lucrativas y dotacionales**, siendo estas medidas coherentes con lo establecido en la normativa legal en materia de contaminación acústica.

d.- Sobre la ampliación del Catálogo de Edificios y Espacio Protegidos, incluyendo el Puente Rojo y los tinglados que están entre la Estación y la Avenida de Aguilera.

En cuanto al Puente Rojo, a lo largo de este informe **hemos puesto de manifiesto las razones que conducen al Plan Especial a rechazar la protección de esta estructura** (manifiesta oposición de los vecinos de la zona a su mantenimiento, nulo valor cultural o patrimonial, desde el punto de visto de la legislación de patrimonio cultural, escaso valor funcional, etc...).

Lo mismo sucede en relación a los edificios que cita el alegante, destinados actualmente a oficinas técnicas, carentes de especial valor cultural, patrimonial y funcional, mientras que por el contrario el espacio que ocupan tiene una clara vocación de elemento de conexión entre el nuevo sector y la ciudad existente, aunque el Plan Especial defiende unos criterios diferentes a los del alegante.

e.- Finalmente, sobre la propuesta de redacción de alturas y eliminación de edificios.

Como se ha señalado a lo largo de este informe de forma reiterada, una de las condiciones esenciales del Plan Especial es contemplar una edificabilidad lucrativa que lo haga viable desde el punto de visto económico y sostenible desde una perspectiva ambiental, procurando un sector complejo y diverso.

Acceder a la petición del alegante de reducir considerablemente las alturas en los barrios del PAU/1 y de Benalúa, o eliminar edificabilidad en la zona de la Plaza de la Estrella, es incompatible con dicho condicionante, so pena de destinar a la edificabilidad mayor superficie de suelo, lo que perjudica otro de los condicionantes del Plan Especial, que es generar una importante superficie de suelo dotacional que beneficie de forma especial a los vecinos de los barrios adyacentes.

C.- Propuesta de resolución.

Se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la alegación presentada, en el sentido de:

- (a) Revisar el trazado de la Vía Pecuaría para hacerlo compatible con las determinaciones del informe en esta materia emitido por el órgano ambiental.
- (b) Incorporar las sugerencias del alegante sobre usos y urbanización del Plan Especial a la relación de criterios que se contempla en las Normas Urbanísticas, a los efectos de su consideración en el proceso de elaboración del Proyecto de Urbanización.

2.2.6. JOSÉ GILABERT ZARCO, EN REPRESENTACIÓN DE ALACANT EN BICI.

A.- Resumen de la alegación.

- (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.

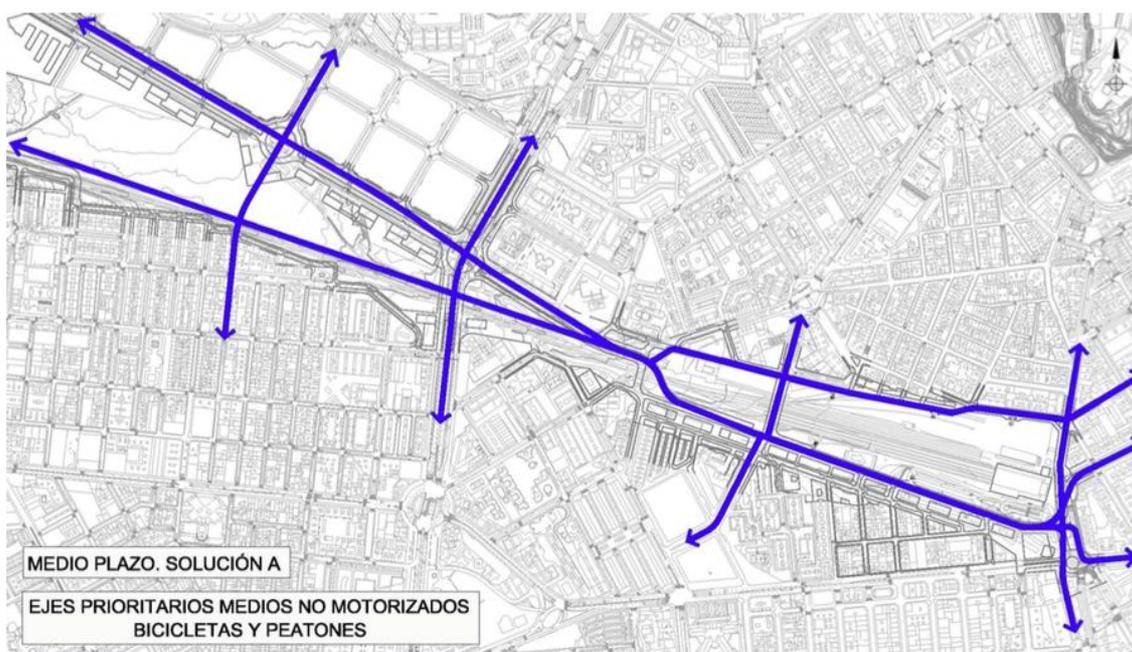
- (b) Solicita, en relación con el Plan de Movilidad, que se fomenten los itinerarios ciclistas y peatonales a lo largo del sector.

B.- Análisis técnico.

La primera de las cuestiones planteadas, a modo de enmienda a la totalidad del Plan, ya ha sido suficientemente argumentada a lo largo de este informe, pues es común a otras alegaciones, por lo que para evitar reiteraciones, **nos remitimos a los argumentos ya expuestos para avalar la presencia de usos lucrativos dentro del sector** (complejidad, diversidad, sostenibilidad y viabilidad económica), **la incompatibilidad del Puente Rojo** (ausencia de funcionalidad y carencia de valores patrimoniales), **conveniencia del soterramiento de la Gran Vía** (precisamente para garantizar continuidad del Parque Público de una forma más “amable” para el peatón), y finalmente, **la suficiencia del viario y su capacidad portante** (recordando a tal efecto que más del 60% de la superficie viaria prevista en el Plan se destina a espacios por y para el peatón y la movilidad sostenible).

En cuanto a **las sugerencias relativas a la implantación de carriles bici específicos**, ya hemos comentado también en otras alegaciones (especialmente en la relativa a la Plataforma RENFE y otras asociaciones de vecinos), que las secciones viarias previstas en el Plan son orientativas, y que **será el Proyecto de Urbanización el que disponga las medidas oportunas para resolver las exigencias en materia de tráfico y movilidad sostenible, conforme a los criterios del Plan Especial y, en este caso, del Proyecto de Urbanización.**

En este sentido se pronuncia el Estudio de Movilidad del Plan Especial, que recoge esquemáticamente la estrategia de conectores peatonales-bici de un modo similar al que se propone en esta alegación, tal como se recoge en la siguiente imagen:



Detalle del Estudio de Movilidad – Ejes prioritarios conectores peatonales y bicicleta

C.- Propuesta de resolución.

En consecuencia, se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la alegación planteada, en el sentido específico de **incorporar a los criterios de redacción del Proyecto de Urbanización en materia de movilidad sostenible**, las sugerencias de itinerarios peatonales y ciclistas que se realizan en el escrito, siempre conforme con las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

2.2.7. MIGUEL ÁNGEL PAVÓN GARCÍA, EN REPRESENTACIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL DE ESQUERRA UNIDA, NRE E2014033791, DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2014.

A.- Detalle de la alegación.

- (a) Se incumple el objetivo de crear un gran parque central: predominio del viario sobre las zonas verdes.
- (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.
- (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.
- (d) El convenio suscrito en 2003 no ha cumplido sus objetivos y debe reformularse adaptándose a los tiempos actuales.
- (e) Propone convocar un concurso internacional de ideas para definir la ordenación.
- (f) Propone destinar el cajón de vías ya ejecutado a uso tranviario (línea 1, aparcamiento y talleres).
- (g) Propone que se destine todo el techo residencial resultante (sólo edificios que se adosen a medianerías existentes) a vivienda pública de alquiler.
- (h) Solicita que el Plan Especial se someta a Evaluación Ambiental Estratégica.

B.- Análisis técnico.

1.- Sobre el incumplimiento del objetivo de crear un gran parque central.

Como se ha indicado a lo largo del presente informe, el **Plan Especial ha realizado un importante esfuerzo para conciliar espacialmente los diferentes intereses y condicionantes que se dan en este ámbito**. Pese a su dificultad, y partiendo del también destacado esfuerzo institucional realizado por el Ministerio de Fomento, facilitando la ejecución de un nuevo acceso ferroviario que permite la liberación de

suelo ferroviario y su uso urbanístico, **se ha delimitado un espacio capaz de albergar el mejor Parque Público posible.**

Para ello **se ha consensuado su delimitación, en gran parte, con las asociaciones de vecinos de los barrios adyacentes, y se ha tenido en consideración la necesidad de conectar los barrios a un lado y otro de la vía, entre sí, lo que exige la presencia de viarios transversales** (2 en la Fase A de ordenación y 3 en la Fase B), sin que esta razón impida el carácter lineal de Parque Público.

En este sentido, **nos encontramos ante un Parque Público razonablemente delimitado, fácilmente identificable, con una dimensión y diseño razonables, y con unas condiciones cuantitativas y cualitativas que permiten afirmar su aptitud para satisfacer las necesidades de los ciudadanos de los barrios adyacentes**, gran objetivo del Plan, y de los futuros ciudadanos y usuarios del mismo.

2.- Sobre la inconveniencia de proponer usos lucrativos con el fin de generar plusvalías urbanísticas.

En relación a esta cuestión, nos remitimos a lo expuesto en el informe de la alegación del Sr. Abellán, reiterando que **la presencia de usos lucrativos no es solo obligada por mandato legal** –el Plan debe garantizar en la medida de lo posible su sostenibilidad y viabilidad económica minimizando su impacto en las Haciendas Públicas- sino que es **razonable y recomendable en un sector como el que nos ocupa, máxime cuando la intensidad de uso que se propone es cuantitativamente razonable y su posición espacial, presidida por criterios de concentración y compacidad, apenas supone el consumo de algo más del 5% de la superficie total del sector, porcentaje que se reduce aún más con ocasión de la revisión de tipologías que se está realizando al admitir algunas sugerencias en esta materia durante el proceso de participación pública.**

3.- Sobre la ampliación del Catálogo para proteger el Puente Rojo, los pabellones ferroviarios y la reconstrucción del pórtico neoclásico de la Estación.

También esa cuestión ha sido tratada con profusión a lo largo de este informe, y nos vemos en la precisión de reiterar que **no existen especiales motivos funcionales, patrimoniales ni paisajísticos que justifiquen la protección del Puente Rojo, cuya eliminación es una demanda vecinal insistente y reiterada desde hace décadas. Algo parecido a lo que sucede con los pabellones ferroviarios situados entre la Estación y la Avenida de Aguilera.**

En cuanto a la posibilidad de que el Catálogo incorpore la obligación de reconstruir el pórtico neoclásico que una vez tuvo la Estación, no se ha considerado necesaria tal actuación, proponiéndose un nivel de protección ambiental que permita el disfrute funcional del edificio, actualmente afecto a uso público, sin perjuicio de que tampoco lo impide de manera que si en futuro se decidiera por tal reconstrucción la misma sería totalmente factible.

4.- Sobre la reformulación del convenio de 2003.

Sobre esta cuestión **el Plan Especial carece de funcionalidad o capacidad para realizar cambios en el convenio a que hace referencia el alegante**, siendo ello competencia de las instituciones públicas que lo suscribieron.

5.- Sobre el concurso internacional de ideas para definir la ordenación.

En relación al pretendido concurso de ideas para la ordenación de este sector, hay que señalar que **ello no se considera necesario ni conveniente, dado que el Plan Especial se ha redactado por profesionales cualificados, en el seno de un procedimiento que ha garantizado la más amplia participación pública posible**, con una intervención más que notable de colectivos y ciudadanos interesados.

No obstante, el **Plan Especial sí recoge la posibilidad de que la elaboración del Proyecto de Ejecución del Parque Urbano sea susceptible de concurso público**, con el fin de fomentar su mejor diseño, conforme a criterios de funcionalidad, sostenibilidad y atención de las demandas de los vecinos de los barrios adyacentes y de colectivos profesionales.

6.- Sobre la propuesta de destinar el uso del cajón ferroviario a aparcamiento y talleres del tranvía (Línea 1).

Esta sugerencia es claramente incompatible con los condicionantes del Plan Especial, pues parte del criterio de que la Estación ferroviaria e intermodal no se terminara ejecutando donde está proyectada por el Ministerio de Fomento, sino en otro emplazamiento. Es evidente que **el Plan Especial, como no puede ser de otra manera, está sometido administrativamente a las previsiones del Proyecto de accesos ferroviarios (RAF) aprobado por dicho Ministerio, actualmente en fase adelantada de ejecución, así como al Convenio de 2003**, motivos por los que no cabe incluir entre las determinaciones del Plan Especial una sugerencia como la que plantea el alegante.

7.- Sobre que la totalidad de la edificabilidad lucrativa residencial del sector se destine a la construcción de viviendas de protección pública en régimen de alquiler.

En relación a esta cuestión, **el Plan asume la obligación de destinar a viviendas de protección pública el porcentaje de edificabilidad establecido en la legislación vigente, que es el 30%**, sin que se observen razones para destinar toda la edificabilidad a este uso, lo que estaría además reñido con los criterios de sostenibilidad, complejidad y diversidad de usos a que se ha hecho referencia a lo largo de este informe.

8.- En relación al sometimiento del Plan Especial a Evaluación Ambiental Estratégica.

En relación a esta alegación, hay que manifestar lo siguiente:

a.- El 3 de agosto de 2012, por parte del promotor del Ayuntamiento de Alicante, se realizó **consulta al órgano ambiental a los efectos del artículo 4 de la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente**. A tal efecto se acompañó una Versión Preliminar del Plan, comprensiva de sus principales objetivos y magnitudes urbanísticas (suelo lucrativo y edificabilidad, suelo dotacional público e incidencia sobre el entorno). El citado artículo 4 de la Ley 9/2006 –norma vigente a efectos de evaluación ambiental en aquel momento- establecía lo siguiente:

1. En los supuestos previstos en el artículo 3.3, el órgano ambiental determinará si un plan o programa, o su modificación, debe ser objeto de evaluación ambiental. Para ello, se consultará previamente al menos a las Administraciones públicas afectadas a las que se refiere el artículo 9.

2. Tal determinación podrá realizarse bien caso por caso, bien especificando tipos de planes y programas, bien combinando ambos métodos. En cualquiera de los tres supuestos, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el anexo II.

.....

b.- La Comisión de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial, con fecha 24 de octubre de 2012, acordó que, a los efectos de la citada Ley 9/2006, el Plan NO GENERA EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE, mientras se cumplieran una serie de condiciones que se adoptan en la misma resolución, a saber:

- 1 El Plan Especial para el desarrollo de la Operación Integrada nº 2 (OI/2), prevista en el vigente Plan General de Alicante, no constituye una variación fundamental de las estrategias, directrices o propuestas del vigente instrumento de planeamiento, que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no requiere de evaluación ambiental conforme a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, siempre y cuando se desarrolle de acuerdo con lo establecido en la documentación presentada y con los condicionantes establecidos a continuación.
- 2 Con carácter previo a la tramitación urbanística del Plan Especial el promotor debe iniciar un proceso de participación pública, con información al público en general y consultas dirigidas a la población afectada por esta importante actuación urbana, en coordinación con la participación en materia de paisaje.
- 3 Condicionantes para la aprobación definitiva del plan especial; se obtendrán todos los informes sectoriales preceptivos de acuerdo a la legislación reguladora de las materias objeto de la evaluación ambiental, debiendo al menos:
 - Realizar consulta a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano sobre el valor patrimonial del conjunto ferroviario (Estación, tinglados o muelles mercantiles, pabellones, ramales, arbolado y otros bienes).
 - Obtener informe en materia de integración paisajística del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de la Subdirección de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas.
 - Realizar consulta sobre la afección, trazado y consideración urbanística de la Vía Pecuaría "Vereda del Desierto y Barranco del Infierno", a la Unidad de Vías Pecuarias del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Alicante.

Se considerará la posibilidad de diseñar en el parque un punto de inicio para recorridos no motorizados aprovechando el recorrido de dicha vereda.

- Evaluar la capacidad de los espacios libres ordenados por el plan especial de conectar lo urbano con lo rural, como parte de la Infraestructura Verde, y para la movilidad sostenible a través de recorridos peatonales y en bicicleta.
- Realizar consulta al Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, departamento competente en materia de inundabilidad, acerca del riesgo geomorfológico de inundación existente en el ámbito de estudio.

Para ello, el Plan Especial se acompañará de un análisis con suficiente grado de concreción sobre la incidencia sobre el régimen de escorrentías de las actuaciones previstas en dicho ámbito, estimando los caudales de pluviales generados, la capacidad de las infraestructuras existentes, las ejecutadas en el soterramiento, y las soluciones previstas para el sistema de evacuación de aguas pluviales y su destino final.

- El proyecto de urbanización y/o los proyectos de infraestructuras para la ejecución del Plan Especial, los pliegos de prescripciones técnicas y el presupuesto, incluirán las medidas correctoras para garantizar la recogida de las aguas pluviales, y en su caso la mejora del drenaje, con el detalle de las soluciones previstas bien sea con conducciones, entubamientos, o de otro tipo como los sistemas urbanos de drenaje sostenible - SUDS.
- Para cubrir la demanda de agua para el riego del parque, se debe optar por el aprovechamiento de las aguas pluviales y/o por la reutilización de aguas residuales depuradas, debiéndose indicar la previsión sobre el origen y cuantía de agua requerida, incluyendo en el proyecto de urbanización las infraestructuras y redes de riego independientes de la red de abastecimiento de agua potable.
- Se debe planificar un parque con especies autóctonas de bajo consumo de agua.
- Si se llevan a cabo movimientos de tierras, los materiales de relleno y aportes de tierra vegetal necesarios se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas; si se reutiliza la tierra vegetal susceptible de aprovechamiento extraída en los movimientos de tierras, se definirá el lugar de acopio y condiciones de almacenamiento en la propia obra.

El promotor exigirá al contratista de las obras las certificaciones que justifiquen estos suministros y los certificados de recepción de los residuos de obras.

c.- Con posterioridad, en noviembre de 2012, se formuló una **Versión Preliminar del Plan Especial**, con evaluación de alternativas, y fue **sometida a participación pública, siguiendo así las prescripciones del órgano ambiental**. Superada esta fase de participación pública previa, se elaboró una nueva propuesta de Plan Especial, que ha sido objeto de información pública en abril de 2014.

d.- En consecuencia, **el órgano ambiental**, siguiendo el trámite de evaluación ambiental estratégica de la ley 9/2006 (artículo 4), **sí evaluó ambientalmente la propuesta de plan especial, y valoró que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, lo que tiene como principal consecuencia que no es preciso formular el informe de sostenibilidad ambiental**.

No obstante, **sí establece una serie de prescripciones ambientales que deben ser consideradas en el Plan Especial y su tramitación**. Prescripciones que se han venido cumpliendo hasta ahora.

e.- El procedimiento seguido hasta ahora, como hemos dicho, es coherente con la Ley 9/2006, y no es cierta la afirmación del alegante sobre que no se ha sometido a evaluación ambiental el Plan Especial. **Sí ha sido evaluada, determinándose que no tiene efectos significativos y por tanto simplificando trámites y contenidos**.

f.- Con la nueva legislación urbanística valenciana (Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, en adelante LOTUP), se sigue un esquema parecido al desarrollado hasta ahora. Conforme al artículo 50 de la misma, el órgano promotor de un Plan lo someterá a consulta del órgano ambiental, que instruirá un primer procedimiento de petición de informes sectoriales y evaluación previa.

Este primer procedimiento puede concluir de dos modos, a saber:

- (a) Si se considera que el Plan puede tener efectos significativos en el medio ambiente, somete su tramitación a EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA, y emite un Documento de Alcance Ambiental y Territorial Estratégico, que establece el alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico que deberá elaborar el órgano promotor junto al Plan, además del alcance del plan de participación pública. Una vez transcurrido el proceso de participación, el órgano ambiental evaluará el expediente y emitirá la preceptiva Declaración Ambiental y Territorial Estratégica, previamente a la aprobación definitiva del Plan.
- (b) Si se considera que el Plan no tiene efectos significativos en el medio ambiente, el órgano ambiental emite un Informe Ambiental y Territorial Estratégico, sometiendo el trámite del Plan a EVALUACIÓN AMBIENTAL Y ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA, lo que no requiere la elaboración por el promotor del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, ni la posterior Declaración Ambiental y Territorial Estratégica por el órgano ambiental. Este es el caso de un plan como el Plan Especial del Sector OI/2.

g.- En cualquier caso, como con la Ley 9/2006, los planes sí se someten a la legislación de evaluación ambiental –la consulta previa al órgano ambiental es preceptiva- y la evaluación siempre se produce, si bien su alcance –trámite ordinario o simplificado- dependerá de que TENGA O NO TENGA EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.

h.- Por lo tanto, **el Plan Especial OI/2 sí se ha sometido a los trámites de la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, habiéndose realizado la consulta previa conforme prescribe su artículo 4. El órgano ambiental, siguiendo las reglas de este precepto y conforme a los criterios del Anexo II de la citada norma, evaluó el Plan y consideró que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, aprovechando para establecer una serie de condicionantes ambientales a cumplir por el Plan Especial**, que han sido recogidas expresamente por el mismo en la parte que le afecta como instrumento de planeamiento. De forma específica, el Plan ha incorporado una serie de Anejos técnicos en materia de sostenibilidad ambiental (Análisis Bioclimático y Modelo Urbano de Referencia), junto a otros específicos – exigidos por la legislación sectorial- en materia de Integración Paisajística, Movilidad Sostenible, Riesgo de Inundación y Contaminación Acústica, que justifican y confirman que la actuación no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, más allá de las normales de cualquier proceso de transformación urbanística, controladas mediante la aplicación de las medidas contempladas en las legislaciones sectoriales y recogidas en la ordenación y su normativa urbanística.

C.- Propuesta de resolución.

En consecuencia con lo expuesto, se propone **ESTIMAR PARCIALMENTE** la presente alegación, proponiendo, en lo relativo al **proyecto técnico del Parque Público urbano**, que ésta 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.

3.- EVALUACIÓN DE LOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS A LA OI/2.

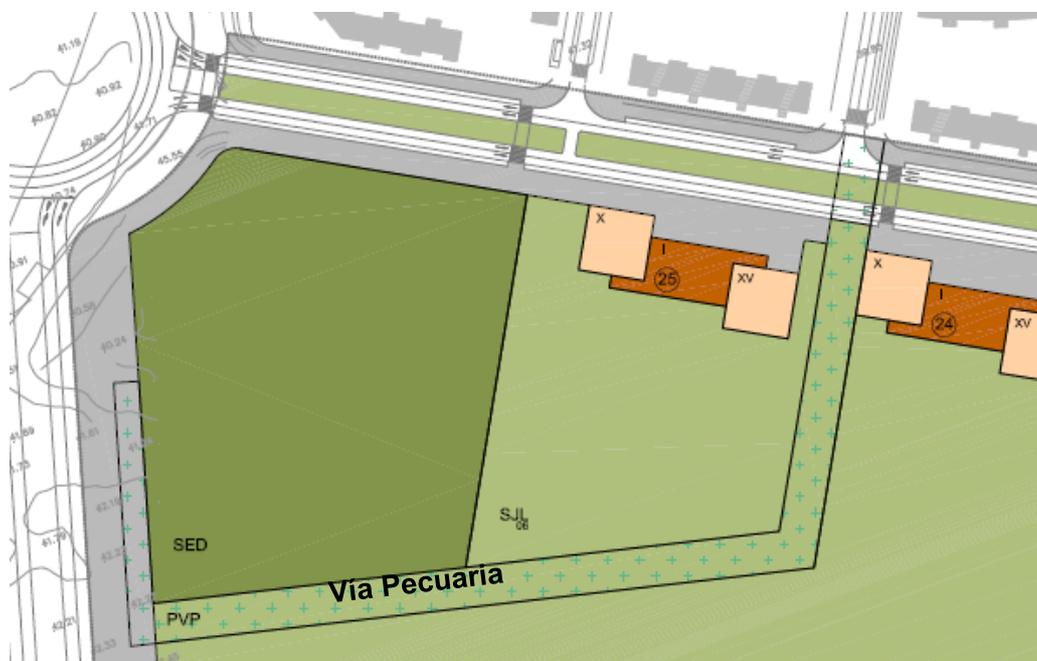
3.1.- DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, NRE E2014033448, DE FECHA 19 DE JUNIO DE 2014.

El informe dictamina favorablemente las determinaciones del Plan Especial.

3.2.- CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, SECCIÓN FORESTAL- VÍAS PECUARIAS, NRE E2014038247.

En este informe, se requiere la revisión del Plan Especial para incorporar el tratamiento de la vía pecuaria conforme a las determinaciones de la legislación sectorial específica.

Para coordinar esta actuación, el equipo redactor se puso en contacto con el responsable de la Sección Forestal de la Consellería en Alicante, y fruto de las reuniones de trabajo celebradas se ha elaborado un nuevo plano de ordenación del Sector en el que se integra el trazado de la vía pecuaria conforme a los criterios de la Consellería.



*Detalle del trazado de la vía pecuaria en el sector
Propuesta de revisión de la ordenación del Plan Especial*

3.3.- CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL, SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE.

A.- Resumen del informe.

El informe del Servicio de Paisaje e Infraestructura Verde plantea las siguientes consideraciones:

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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 docentes situadas en el extremo oeste del sector, así como para incorporar las condiciones de diseño y urbanización del parque público.

B.- Análisis técnico.

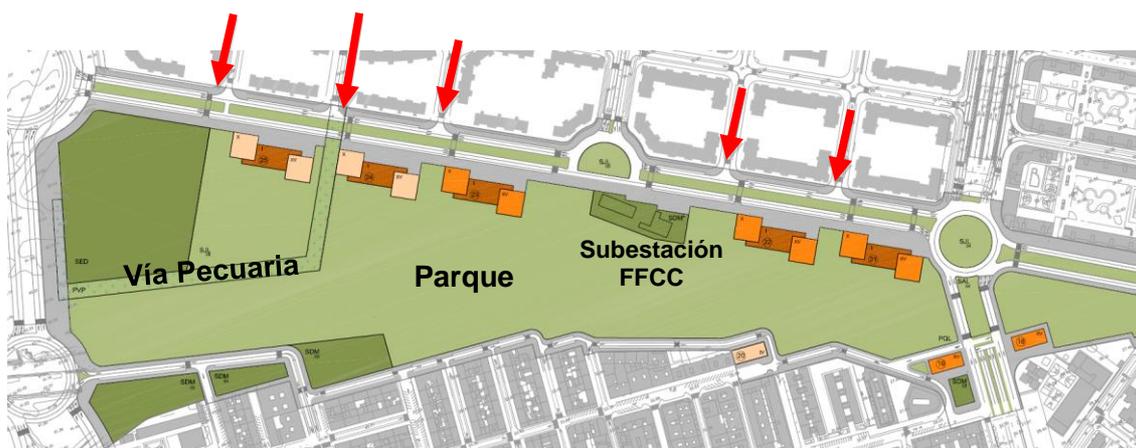
B.1.- En relación a las condiciones volumétricas de la edificabilidad del sector.

Como se ha señalado a lo largo de este informe, la ordenación del Plan Especial ha sido revisada para atender, en la medida de lo posible, las sugerencias deducidas durante el proceso de participación pública, tanto a nivel de ciudadanos y vecinos como de administraciones sectoriales.

En este sentido, se ha procedido a modificar la ordenación de los volúmenes edificables en el sector, concentrando la edificabilidad en el frente del PAU/1, Benalúa y, puntualmente, en la Florida, en torno a la Gran Vía.

La nueva ordenación trata de atender los criterios de la Consellería en materia de paisaje, y así:

- En la zona del PAU/1, se ha modificado la posición de las parcelas edificables para mantener las visuales desde el parque público y calles perpendiculares.
- En la zona de Benalúa, se han extendido las alineaciones de la trama consolidada a la nueva zona edificable, mejorando su integración urbana, generándose nuevos espacios dotacionales y espacios libres para garantizar una mejor conectividad con el Parque Público.
- En la zona de la Plaza de la Estrella, se ha mejorado la definición gráfica de la manzana edificable para usos terciarios, contemplándose una edificación con altura superior a 20 plantas, que generará un nuevo icono arquitectónico en la ciudad de Alicante, siempre por debajo de la cota superior del Castillo Santa Bárbara. La futura edificación se incorporará como un nuevo actor en la silueta de la ciudad, teniendo como referencia edificios ya representativos como el Hotel Gran Sol, el Apartotel Riscal, el edificio de Representantes o el edificio de la Caja de Ahorros en la calle Juan Ramón Jiménez.



Propuesta de ordenación revisada zona PAU/1



Propuesta de revisión de alineaciones para mantener estructura de la trama urbana del Barrio de Benalúa

B.2.- En cuanto al Puente Rojo.

El Estudio de Integración Paisajística ha realizado, en el contexto del Plan Especial y su proceso de participación pública, un análisis específico del recurso paisajístico

denominado Puente Rojo. Su resultado ha sido concluyente, en el sentido de que no se dan en dicho recurso paisajístico elementos de valor específico desde un punto de vista funcional, patrimonial cultural ni paisajístico.

Así se recoge con relativa precisión en la memoria del Estudio de Integración Paisajística, si bien es cierto que quizás se ha destacado en este sentido la valoración resultante del proceso de participación pública, siendo conveniente completar la valoración técnica específica en esta materia, evaluando los indicadores a que hace referencia el informe de la Consellería.

B.3.- En cuanto a las recomendaciones de incorporar criterios normativos y soporte gráfico relativos a la integración con la Infraestructura Verde.

El informe sugiere la conveniencia de mejorar el soporte gráfico del Plan Especial para confirmar su relación positiva con la Infraestructura Verde Urbana, y en este sentido, se procederá a incorporar un plano específico en la materia, identificando los principales elementos de esta infraestructura a escala de ciudad, y su relación con la ordenación del Sector.

Asimismo, **se completará la redacción de 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 los elementos catalogados.

3.4.- DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA, NRE E2014039939, DE 29 DE JULIO DE 2014.

El informe dictamina favorablemente, a los efectos de la protección del Patrimonio Cultural, el Plan Especial y su Catálogo.

3.5.- 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.

3.6.- ADIF, NRE E2014033298, DE FECHA 18 DE JUNIO DE 2014.

A.- Resumen del informe.

A) Aspectos puestos de manifiesto con motivo de la versión preliminar del Plan, que no han sido subsanados en el Plan:

- (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.
- (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.

- (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.
- (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.
- (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.
- (f) La catalogación de la actual Estación incumple lo establecido en el convenio de 2003 e impide la construcción de la nueva Estación Intermodal.
- (g) El Plan General debe adaptarse al Plan Especial que se apruebe y recoger sus determinaciones.

B) Comentarios a la versión del Plan Especial de 2014.

- (a) Requieren que la ulterior versión del Plan Especial cuente con autorización previa de ADIF, de conformidad con la Ley del Sector Ferroviario.
- (b) Debe incluirse una relación de propietarios y superficies.
- (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.
- (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.
- (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.
- (f) Los costes de urbanización previstos se consideran excesivamente bajos en comparación con otras actuaciones similares.
- (g) Detalla una serie de afecciones a instalaciones y elementos pertenecientes al sistema ferroviario.
- (h) Debe comprobarse si la cota proyectada para la modificación del trazado del canal resulta compatible con la infraestructura ferroviaria.

- (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.
- (j) El Plan Especial no debe diferir el aprovechamiento edificatorio de nueva planta en la Fase B hasta que se complete el soterramiento.
- (k) El trazado previsto para el tranvía puede afectar a la ejecución de la Estación Intermodal.
- (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.
- (m) Señala a una serie de errores materiales del documento.

B.- Análisis técnico.

B.1.- En cuanto a la incidencia de los terrenos incluidos originalmente en el ámbito del PAU/1, hay que destacar que se han considerado inicialmente incluidos a efectos de superficie bruta y computable toda vez que el Plan Especial contempla su desafectación. No obstante ello, dado que se trata de suelo dotacional público en origen, el Plan Especial debe garantizar, y efectivamente lo hace, el equilibrio dotacional, y así, los estándares dotacionales exigidos en el Plan Especial son los aplicables a la edificabilidad de nueva planta promovida, más la superficie dotacional inicialmente ubicada en el PAU/1.

Así se observa en la Memoria del Plan Especial, especialmente en el apartado relativo a la justificación del cumplimiento de estándares.

En cualquier caso, hemos de señalar también que la edificabilidad de este sector no es fruto de la aplicación de un concreto conjunto de índices de edificabilidad (bruto, residencial y terciario), sino de la capacidad urbanística del sector para albergar usos lucrativos conforme a los criterios expuestos en el Plan Especial, lo que ha dado lugar a una edificabilidad específica, de los que se deducirían los índices de edificabilidad oportunos. De ahí que si no hubieran de considerarse estos terrenos como superficie computable, el único efecto sería el incremento de los índices de edificabilidad brutos, sin más incidencia, ya que la edificabilidad se mantiene igual.

En cuanto a la relación de esta superficie a efectos del cálculo del aprovechamiento tipo, se ha considerado inicialmente incluida en el área de reparto, dada la desafectación propuesta. No obstante, será en sede reparcelatoria cuando se determine el área de reparto y aprovechamiento tipo final, una vez definida la superficie de dominio público que deba quedar excluida conforme a los criterios de la legislación urbanística.

B.2.- En cuanto a la superficie de zonas verdes, ciertamente el Plan Especial supera los mínimos legales a efectos de estándares, y ello es así para atender los condicionantes expuestos al principio de este informe, adoptando el Plan una función social si cabe aún más reforzada que la que tiene legalmente atribuida, compensando

Sistema Ferroviario, y, en principio, no debe impedir la ejecución de una nueva Estación Intermodal, dado que se ha delimitado un ámbito para la manzana PSF Sistema Ferroviario lo suficientemente versátil para acoger dicho equipamiento, máxime cuando el mismo tendrá una distribución a diferentes cotas.

B.10.- El informe considera que los costes estimados en el Informe de Sostenibilidad Económica son relativamente bajos en relación a actuaciones similares, si bien no se aporta información que complemente esta afirmación. A este respecto, hay que señalar que el citado Informe se basa en estimaciones iniciales, que deberán ser refrendadas o revisadas con ocasión de la tramitación del Programa de Actuación Integrada que desarrolle cada una de las Unidades de Ejecución que conforman el Sector. No obstante, si comparamos los costes de urbanización estimados con los costes de otras actuaciones en el entorno (PAU/1, por ejemplo) o en la ciudad de Alicante (PAU/5), por citar obras urbanística recientemente ejecutadas, puede confirmarse que las cargas estimadas aún son algo más elevadas que en esos supuestos, lo que es producto de la complejidad derivada de las numerosas afecciones en materia de servicios e infraestructuras.

B.11.- En relación a las limitaciones que se contemplan para la ejecución de edificaciones complementarias de la estación en la manzana PSF Sistema Ferroviario, en la Fase A, ciertamente la redacción original de la normativa reguladora de esta manzana es demasiado rígida, por lo que se ha procedido a flexibilizarla, admitiendo la posibilidad de realizar usos previstos inicialmente para la Fase B, siempre que cuenten con un Proyecto, y que su ejecución no impida ni obstaculice la ejecución completa de las obras de soterramiento y la Estación Intermodal.

B.12.- En relación a la línea del tranvía, ha de reiterarse que se trata de un trazado que cuenta con la aprobación de la Consellería competente en materia de transportes, por lo que debe ser respetado e integrado en la ordenación, sin perjuicio de que pueda ser modificado. A este respecto, la ordenación del Plan Especial admite la posibilidad de que, en su caso, esta línea pueda discurrir en superficie.

B.13.- En cuanto al paso subterráneo de la Gran Vía, sugiere el informe de ADIF la posibilidad de diferir su ejecución a una fase posterior de ejecución del Plan Especial. Sin embargo, no se considera factible acceder a dicha cuestión, y así, a pesar de que se trata de una obra compleja y con un montante económico elevado, parece conveniente incorporarla en la primera fase de ejecución del Plan, con la finalidad de resolver en la mayor medida el sistema de conexiones viarias. Sin perjuicio de ello, el Programa de Actuación Integrada que desarrolle el Plan Especial podrá precisar con más detalle esta cuestión, en función del estudio más pormenorizado que en su caso realice el oportuno Proyecto de Urbanización.

B.14.- Finalmente, y en relación a las afecciones acústicas y las derivadas de la infraestructura hidráulica, se procederá a mejorar la redacción de las Normas Urbanísticas en esta materia, para garantizar el cumplimiento de la normativa legal en materia de contaminación acústica y la no afección funcional al cauce subterráneo del barranco de Benalúa.

**3.7.- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y LOGISTICA, NRE
E2014062956, DE FECHA 26 DE NOVIEMBRE DE 2014.**

El informe emitido es favorable y sin reparos a los efectos de la Ley 6/11, de Movilidad.

4.- CONCLUSIÓN DEL INFORME Y PROPUESTA DE TRAMITACIÓN.

De conformidad con lo expuesto en este informe, se propone resolver las alegaciones en el sentido expuesto en el análisis de cada una de ellas, sin perjuicio del mejor criterio municipal y consecuentemente, elevar a Pleno la aprobación de los criterios que se exponen en el mismo.

Alicante, a 9 de diciembre de 2014

Fdo.- El equipo redactor

Fdo.- El Director General de AVANT