



PÉREZ-GUERRAS
ARQUITECTOS & INGENIEROS
DIVISIÓN URBANISMO

EXpte 2199/98-PRI
MERCACOMBUSTIBLE S.L.
APD/21-PGMO ALICANTE
PLAN DE REFORMA INTERIOR

000001

1

PLAN DE REFORMA INTERIOR
SECTOR "APD/21"
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE
ORDENACION URBANA DE
ALICANTE

Aprobado definitivamente por el
Pleno del Excmo. Ayuntamiento
en sesión de...1.3.MAY.2003.....

Este tomo consta de 64
folios y planos, numerados
desde el 1 al 64.



El Secretario General

Fdo. Carlos Arteaga Castaño

URBANIZADOR:

MERCACOMBUSTIBLE, S.L.

INDICE

A) PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA (art. 64 del R.P.)

1.- MEMORIA INFORMATIVA (art. 65 del R.P)

1.1. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

1.2. CONDICIONES GEOGRÁFICAS

1.2.1. CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO

1.2.2. USOS PRESENTES EN EL SUELO, VEGETACIÓN, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

1.2.3. APROVECHAMIENTOS POTENCIALES DEL TERRITORIO.

1.3. CONDICIONES INSTITUCIONALES

1.3.1. CONDICIONES QUE SE DERIVAN DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN DE REFORMA INTERIOR

1.3.2. ANALISIS DE LAS AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

2.- PLANOS DE INFORMACIÓN (art. 66 del R.P.)

P.I.1.- PLANO DE SITUACIÓN

P.I.2.- PLANO DE SITUACIÓN, CLASIFICACION Y CALIFICACIÓN SEGÚN EL P.G.M.O.

P.I.3.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD. PLANO CATASTRAL.

P.I.4.- PLANO TOPOGRÁFICO, DE USOS, APROVECHAMIENTOS, VEGETACIÓN Y EDIFICACIONES EXISTENTES.

P.I.5.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS, REDES GENERALES DE SERVICIO Y BIENES DEMANIALES (RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA).

P.I.6.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS, REDES GENERALES DE SERVICIO Y BIENES DEMANIALES (RED DE SANEAMIENTO Y DE ENERGIA ELECTRICA).

P.I.7.- PLANO DE AFECCIONES.

3.- MEMORIA JUSTIFICATIVA (art. 67 R.P.)

3.1.- DIFERENTES ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO

3.1.1 Síntesis de las condiciones del territorio.

3.1.2 Objetivos y criterios de la ordenación.

3.1.3 Alternativas de ordenación. Ponderación y selección.

3.2.- JUSTIFICACIÓN DE SU ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

3.2.1 Directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio

3.2.2 Ficha de Planeamiento

3.2.3 Ficha de Gestión

3.3.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA E INFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LAS MAGNITUDES.

3.3.1 Descripción y justificación de la ordenación pormenorizada

3.4.- DEFINICIÓN, CÓMPUTO Y JUSTIFICACIÓN DE LOS ESTÁNDARES Y ELEMENTOS PROPIOS DE LA RED SECUNDARIA.

3.5.- DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE QUE REÚNEN LAS CONDICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS PROPIAS DE DICHA DELIMITACIÓN.

3.6.- SUPUESTOS EN LOS QUE ES ADMISIBLE LA REDACCIÓN DE ESTUDIOS DE DETALLE.

3.7.- CONDICIONES DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

3.8.- ANEXO A LA MEMORIA: SÍNTESIS CON CUADRO DE CARACTERÍSTICAS.



B) PARTE CON EFICACIA NORMATIVA (art. 68 del R.P.)

1.- NORMAS URBANÍSTICAS

1.A. GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

1.B. USOS ESPECÍFICOS Y TIPOLOGÍA DE ZONAS URBANÍSTICAS

- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO
- ZONAS EDIFICABLES CON DESTINO PRIVADO
- ZONAS DE TITULARIDAD PÚBLICA

1.C. ORDENACIÓN DE VOLÚMENES, ALTURA Y NÚMERO DE PLANTAS Y DEMÁS DETERMINACIONES DEFINITORIAS DE LA EDIFICACIÓN Y SU SITUACIÓN EN LA PARCELA.

- NORMAS DE EDIFICACIÓN DE LAS ZONAS EDIFICABLES CON DESTINO PRIVADO.

1.D. NORMAS RELATIVAS A LOS ELEMENTOS DOTACIONALES.

- NORMAS APLICABLES A LOS ESPACIOS DE TITULARIDAD PÚBLICA

1.E. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO CON RELACIÓN A LOS ESTUDIOS DE DETALLE Y PROYECTOS DE URBANIZACIÓN.

- CONDICIONES TÉCNICAS DE LAS OBRAS EN RELACION CON LAS VIAS PÚBLICAS EN ZONAS EDIFICABLES CON DESTINO PRIVADO

1.F. OTRAS DETERMINACIONES PROPIAS DEL RÉGIMEN ESPECÍFICO DEL ÁMBITO.

2.- PLANOS DE ORDENACIÓN

P.O.1.- PLANO DE ZONIFICACION, ORDENACIÓN Y USOS PORMENORIZADOS.

P.O.2. PLANO DE DELIMITACION DE LA RED DE RESERVAS DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO. ALINEACIONES Y RASANTES.



EXpte 2199/98-PR
MERCACOMBUSTIBLE S.L.
APD/21 PGMO ALICANTE
PLAN DE REFORMA INTERIOR



P.O.3. PLANO DE SECCIONES VIARIAS.

P.O.4.- PLANO DE ACTUACIONES INTEGRADAS PREVISTAS. DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.



**A) PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA
(Art. 64 R.P.)**

1. MEMORIA INFORMATIVA

1.1. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

Se pretende llevar a cabo el desarrollo urbanístico de unos terrenos clasificados por el vigente P.G.M.O. de Alicante como Suelo Urbano en el ámbito denominado como "APD/21", para posibilitar la promoción de una Actuación Integrada de gestión indirecta.

La presente propuesta de Plan de Reforma Interior se redacta a instancias del encargo promovido por la mercantil MERCACOMBUSTIBLE, S.L.

El 1 de septiembre de 1.998, la mercantil MERCACOMBUSTIBLE, S.L., presenta un Programa de Actuación Integrada del Sector APD/21, incluyendo un Anteproyecto de Urbanización y un Plan Especial de Reforma Interior.

Con fecha 3 de septiembre de 1.998, la Concejalía de Urbanismo dicta el Decreto por el que resuelve someter a información pública el P.D.A.I. del Sector APD/21 del P.G.O.U. de Alicante, promovido por la mercantil MERCACOMBUSTIBLE, S.L. Todo ello al amparo de lo previsto en los artículos 44 al 52 de la Ley 6/1.994 Reguladora de la Actividad Urbanística.

Como consecuencia de la información pública se presentan alegaciones de las Entidades y Organismos con intereses y competencias concurrentes en dicho Sector, todo ello junto con los informes técnicos municipales.

El 29 de octubre de 1.998 el arquitecto municipal emite informe referente a la documentación y alegaciones presentadas.

El 29 de octubre de 2.000, la mercantil MERCACOMBUSTIBLE, S.L., presentó ante el Ayuntamiento de Alicante la documentación modificada de conformidad con los informes anteriormente señalados, compuesta por, Programa de Actuación Integrada, Plan de Reforma Interior, Homologación, Anteproyecto de Urbanización y Proposición Jurídico-Económica.

Se abrió un segundo periodo de información pública durante el plazo de un mes, mediante la publicación de un Edicto en el periódico Información de fecha 2 de abril de 2.001, en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana nº 3993, del día 7 de mayo de 2.001 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 288, de 18 de diciembre de 2.001, practicándose igualmente una notificación individualizada, dando cuenta de este trámite a los interesados en el procedimiento.

El 4 de febrero de 2002, Mercacombustible, S.L., presentó nuevamente Programa de Actuación Integrada, Plan de Reforma Interior, documento de Homologación, Anteproyecto de Urbanización, Proposición Jurídico-Económica y Estudio Geotécnico.

Durante el arriba mencionado periodo de información pública se presentaron diversas alegaciones por parte de particulares, e informes de Organismos con intereses y competencias concurrentes en dicho Sector.

Finalmente se establecieron rectificaciones y condicionantes, siguiendo el criterio expresado en informes de 26 de febrero de 2002 y 4 de marzo del mismo año, que fueron recogidos en el Acuerdo Plenario de Aprobación Provisional, de fecha 15 de marzo de 2002.

Durante la tramitación del expediente se han formulado consultas o formalizado acuerdos, en particular con las administraciones cuyas competencias y bienes demaniales puedan resultar afectados, constando en el expediente los siguientes Informes:

- Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 3 de febrero de 2003, de carácter favorable, de acuerdo con la documentación aportada y las modificaciones en ella introducidas y con las consideraciones recogidas en el citado informe.
- Dirección General de Comercio. Consellería de Industria, Energía y Comercio, solicitado el 25 de octubre de 2002, de carácter favorable.
- Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente, informe de fecha 12 de marzo de 2001 de carácter genérico.
- Oficina de Plan de Carreteras de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, solicitado el 21 de octubre de 2002 por el Ayuntamiento y reiterado por el Servicio Territorial e Urbanismo el 28 de enero de 2003, no existe inconveniente para su aprobación.
- División de Recursos Hidráulicos. Dirección General de Obras Públicas Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, solicitado el 28 de enero de 2003, por parte del Servicio Territorial de Urbanismo.
- Del Servicio de Planificación Territorial de Alicante dependiente de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial, de fecha 28 de enero de 2003 en el sentido siguiente:

“En el PATEMAE se recoge la previsión de un cambio en el trazado ferroviario de la línea Alicante-Elche. La modificación consiste en un desvío del actual a la altura de Torrellano para dar servicio al Aeropuerto y, continuando hacia Alicante por el interior hasta la

Estación Central de Alicante. La previsión es que este nuevo trazado sea utilizado por el AVE para realizar la conexión Alicante-Elche-Murcia.

El sector APD/21 se encuentra afectado por este nuevo recorrido, en concreto el sector al Oeste de Mercalicante denominado M.1 que, en caso de consolidarse, impediría el paso de la línea prevista."

- Dirección General de Transportes. Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fecha 31 de enero de 2003, del siguiente tenor literal:

"...que su ámbito se encuentra afectado por el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, cuyo tramo Alicante-Elche discurre en el entorno del sector APD/21 al este de la autovía de circunvalación de Alicante.

Por ello se considera que el documento que se tramita deberá reflejar la previsión del futuro trazado, cuyo estudio informativo se encuentra actualmente en redacción, recogiendo las correspondientes zonas de limitación de uso ferroviarias, así como la realización del correspondiente cerramiento y elementos de protección acústica y visual, sin perjuicio de lo que al respecto disponga el Ministerio de Fomento –GIF- al que deberá solicitarse informe en relación con la afección indicada."

- Dirección General de Infraestructuras. Secretaría de Estado de Infraestructuras. Ministerio de Fomento, solicitado el 20 de marzo de 2003 por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento, no existe inconveniente para su aprobación.

Justificación Administrativa

Esta actuación se ampara en lo dispuesto en el Art. 12.D), en las Secciones 3ª Y 6ª del Capítulo Segundo del Título Primero en los Arts. 23, 28, de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU), así como en el Capítulo 2º "Ejecución y Desarrollo del Plan General" del Título I de las Normas Urbanísticas del P.G.M.O.

1.2. CONDICIONES GEOGRÁFICAS

1.2.1. CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO

El área de planeamiento presenta una topografía poco acusada por su parte central y occidental, no obstante presenta una topografía muy irregular por su parte oriental, cerca del Barranco de las Ovejas y de la estación depuradora. En esta parte más oriental se han ido vertiendo con el tiempo todo tipo de escombros.

Estos terrenos se encuentran prácticamente baldíos, excepto en el centro aproximadamente del Sector, donde sí hay una zona cultivada con árboles frutales.

1.2.2. USOS PRESENTES EN EL SUELO, VEGETACIÓN, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. (ART.65.2.R.P.)

Edificaciones y Construcciones

Dentro del Sector existen dos naves, (una de ellas en estos momentos se encuentra en construcción), una antigua edificación, (en el extremo Oeste con su corral-almacén) y dos viviendas de carácter rural que se encuentran ubicadas en la parte central del Sector.

Infraestructuras

El área objeto de planeamiento está cruzada por una red de M.T. sobre torres metálicas, así como por una red secundaria tendida sobre postes de madera.

También existe una conducción de drenaje que procede del pontón situado bajo la autovía y desemboca en el Barranco de las Ovejas

Plantaciones y Vegetación

El terreno se halla prácticamente baldío, con restos secos de algunos arbustos. No obstante hay que destacar una zona de cultivo de árboles frutales, en el centro del Sector.

1.2.3. APROVECHAMIENTOS POTENCIALES DEL TERRITORIO: (Art. 65.2. R.P.)

Potencialmente en la zona no existe ningún tipo de estos aprovechamientos. No existen ni recursos mineros, ni forestales, etc.

Esta zona no se caracteriza por ser área de explotación agrícola, o al menos, así lo demuestra su estado actual.

1.3. CONDICIONES INSTITUCIONALES

1.3.1. CONDICIONES QUE SE DERIVAN DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN DE REFORMA INTERIOR.

Condiciones que se derivan de la ordenación del P.G.O.U.

Se pretende llevar a cabo el desarrollo urbanístico de unos terrenos clasificados como SUELO URBANO en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante, mediante la promoción de una Actuación Integrada de Gestión Indirecta.

Para su desarrollo nos hemos de sujetar a las previsiones que en el Plan General vigente se contienen para el sector APD/21 "Área del Transporte".

Adecuación a los criterios y objetivos del Plan General.

La ordenación final propuesta se ha intentado adaptar al máximo a los criterios y objetivos marcados en la correspondiente ficha del Plan General Municipal de Ordenación, tras la modificación puntual nº 10 del P.G.O.U. de Alicante, así como al resto de objetivos marcados anteriormente. Cabe decir que algunos de los criterios o directrices que no venían explícitamente en la ficha, como son el tema de los accesos al sector, se han resuelto de acuerdo con el informe emitido por la Unidad de Carreteras en Alicante del Ministerio de Fomento de fecha 18 de mayo de 2.001, habiendo emitido un posterior informe de fecha 3 de febrero de 2003, de carácter favorable, de acuerdo con la documentación aportada y con las modificaciones introducidas en la misma.

El P.G.M.O. del Municipio de Alicante (Modificación puntual nº 10) fija las siguientes determinaciones:

1.- Caracterización del ámbito de actuación:

Clasificación de suelo: Suelo Urbano

Superficie total del sector: 305.000 m²s

2.- Criterios de Ordenación:

Usos: Industrial y terciarios relacionados con el transporte y servicios complementarios.

Tipos de edificación: Industrial Grado 2.

Edificabilidad: 310.000 m²t

Aprovechamiento tipo: 1.016 m²t/m²s.

$310.000 \text{ m}^2\text{t}/305.000 \text{ m}^2\text{s} = 1,016 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}.$

Reservas dotacionales públicas:

Se reservará al menos 50.000 m²s a usos dotacionales públicos, excluido viario.

3.- Criterios de Gestión

La ordenación del área se llevará a cabo mediante un Plan Especial de iniciativa privada a redactar durante el primer Cuatrienio del Programa del Plan General; si esta previsión no se cumple, se redactará por iniciativa pública durante el Segundo Cuatrienio.

Las cargas de urbanización, con la extensión alcanzan a la totalidad de viales y espacios libres públicos incluidos en el ámbito a ordenar, incluyendo además las obras de defensa del Barranco de las Ovejas en su tramo lindante con dicha área.

El área de planeamiento tiene una superficie de 338.420 m² ó 33,8420 Has., correspondiéndose exactamente con los terrenos objeto de planeamiento.

Integración y Coherencia

La ordenación se articula por un vial estructurante de 20 m de ancho que conecta los dos accesos principales, y por otro vial de la misma sección que discurre paralelo a la autovía y que conecta con el vial descrito anteriormente por medio de viales perpendiculares y rotondas.

Secundariamente, aparecen unos viales perpendiculares a éstos viales principal, de un ancho total de 17 metros que dan acceso a las parcelas industriales.

Justificación de los límites del Sector

El Sector se define atendiendo al modo más idóneo de estructurar la utilización urbanística del territorio (Art. 20.2 LRAU).

El perímetro del Sector está prácticamente bordeado por elementos o ejes viarios propios de la red primaria o estructural.

- Al Norte, el límite lo constituye el suelo Urbano que coincide con las instalaciones de Mercalicante y el margen derecho del Barranco de las Ovejas (SNU/R).
- Al Sur la Autovía de acceso al puerto



- Al Este la carretera vieja de Orihuela.
- Al Oeste la Autovía dirección Valencia-Murcia: A7-E15

Régimen de tenencia

Todos los propietarios catastrales incluidos en el Sector serán notificados con posterioridad.

1.3.2. ANÁLISIS DE LAS AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL.

Afecciones existentes

Las afecciones que inciden en un sector pueden ser:

- a) Afecciones derivadas de las infraestructuras territoriales
- b) Afecciones derivadas de los elementos naturales del territorio
- c) Otras afecciones territoriales

Dentro de nuestro sector hemos de tener en cuenta las dos primeras; la primera, por las vías de comunicación que lo articulan con los sectores colindantes (formadas por: Autovía de Murcia-Alicante, Autovía de acceso al Puerto y por último la carretera vieja de Orihuela); la segunda por el Barranco de las Ovejas.

Las afecciones del sector se dividen en dos bloques; Afección en materia de carreteras y Afección en materia de Aguas.

La Autovía de acceso al Puerto y la Autovía de Murcia-Alicante tiene su correspondiente zona de afección pública de 100 m. La Carretera Vieja de Orihuela tiene su correspondiente zona de afección pública de 50 m. Grafiada en los planos.

El Barranco de las Ovejas tiene una zona de servidumbre en toda su extensión de 5 m de anchura para uso público y una zona de policía en toda su extensión longitudinal de 100 metros de anchura.

Junto a las anteriormente señaladas afecciones existe, en el extremo oeste del sector, una franja de terreno destinada para Reserva Ferroviaria (P/RF), con una superficie e 20.518 m² y un ancho de 60 metros, destinada al nuevo trazado ferroviario Alicante-Aeropuerto del Altet-Elche-Murcia.



2. PLANOS DE INFORMACIÓN (Art. 66 R.P.)

INDICE DE PLANOS

PLANOS DE INFORMACION

- P.I.1. Plano de situación (1/50.000) (1/25.000).
- P.I.2. Plano de situación, Clasificación y Calificación según el P.G.M.O (1/10.000).
- P.I.3. Plano de la estructura de la propiedad. Plano catastral (1/2.000).
- P.I.4. Plano Topográfico del terreno, usos, aprovechamientos, vegetación y edificaciones existentes (1/2.000).
- P.I.5. Plano de infraestructuras, redes generales de servicio y bienes demaniales (Red de Abastecimiento de Agua) (1/10.000).
- P.I.6. Plano de infraestructuras, redes generales de servicio y bienes demaniales (Red de Saneamiento y de Energía Eléctrica) (1/10.000).
- P.I.7. Plano de afecciones (1/2.000).



3. MEMORIA JUSTIFICATIVA (Art. 67 R.P.)

3.1. DIFERENTES ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO

3.1.1. SÍNTESIS DE LAS CONDICIONES DEL TERRITORIO

Además de las condiciones geográficas del territorio que hemos detallado en la memoria informativa del presente documento, también existen una serie de condiciones institucionales que se resumen en:

a) Derivados de la ordenación:

El Plan General fija la edificabilidad máxima así como las dotaciones mínimas a reservar para suelo dotacional no viario.

b) Derivadas de obras programadas y políticas de inversiones públicas:

Actualmente existen obras programadas y políticas de inversiones públicas que afectan al Sector. En concreto la ejecución del encauzamiento del Barranco de las Ovejas posee consignación presupuestaria de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte.

d) Derivadas de afecciones territoriales impuestas por la legislación:

Hay que tener en cuenta dentro del sector las afecciones impuestas por la legislación estatal y autonómica. Tenemos pues cuatro afecciones, tres relativas a la red viaria (dos autovías y una carretera convencional) y otra relativa al Barranco de las Ovejas.

Las dos autovías, imponen las siguientes limitaciones: (arts. 21, 22, 23 y 25 de la Ley 25/1988)

Zona de dominio público:	8 metros
Zona límite de edificación:	50 metros
Zona de afección:	100 metros
Zona de servidumbre:	25 metros

La carretera convencional impone las siguientes limitaciones: (arts. 32, 33 y 35 de la Ley 6/1991)

Zona de dominio público:	3 metros
Zona de protección:	25 metros

El Barranco de las Ovejas impone las siguientes limitaciones: (art. 6 de la Ley 29/1985 y arts. 6 y 8 del R.D. 849/1986)

Zona de servidumbre: 5 metros
Zona de policía 100 metros

- e) Derivadas de la previsión del futuro trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia:

En el PATEMAE se recoge la previsión de un cambio en el trazado ferroviario de la línea Alicante-Elche. La modificación consiste en un desvío del actual a la altura de Torrellano para dar servicio al Aeropuerto y, continuando hacia Alicante por el interior hasta la Estación Central de Alicante. La previsión es que este nuevo trazado sea utilizado por el AVE para realizar la conexión Alicante-Elche-Murcia.

El sector APD/21 se encuentra afectado por este nuevo recorrido, en concreto en el extremo oeste del sector, por lo que se ha previsto una franja de terreno, de 60 metros de ancho, de reserva ferroviaria para destinarlo al paso de la línea prevista.

3.1.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

Los objetivos perseguidos con la redacción del presente Plan de Reforma Interior son:

- a) Desarrollar el Plan General Municipal de Ordenación en el ámbito territorial de la actuación, mediante la ordenación detallada y completada de ésta, señalando usos y niveles de intensidad en todo el ámbito del sector.
- b) Gestionar y desarrollar un nuevo polígono para suplir la demanda de Suelo Industrial en el municipio, dada la carencia de este. El área tiene una situación estratégica y está muy bien comunicada: junto a las Instalaciones de Mercaliente, bordeada por la Autovía A7-E15, los nuevos Accesos al Puerto de Alicante, y en el Extremo Norte la carretera nacional N-330, hacen de este Suelo el ideal para su planificación.
- c) Conseguir la operatividad de la ordenación de forma que sea viable dentro de la realidad del mercado de suelo industrial y terciario, respondiendo adecuadamente a la demanda de esta categoría de suelo en el municipio de Alicante.
- d) Desarrollar las condiciones fundamentales y características de la actuación, de forma que constituya una unidad urbanística integrada en la estructura general que el planeamiento superior prevé, y con las dotaciones, servicios y equipamientos adecuados a usos futuros y capaces de generar un núcleo de servicios.

Para la consecución de dichos objetivos se han fijado los siguientes criterios de ordenación:

- a) Máximo aprovechamiento de los recursos ofrecidos por la topografía, infraestructuras y servicios existentes.
- b) Adaptación de las redes de comunicación y accesos a la topografía existente y a los condicionantes impuestos por las conexiones con elementos de la red primaria o con los sectores colindantes.
- c) Protección de las condiciones naturales del territorio, con el mínimo impacto sobre el paisaje y el medio ambiente.
- d) Diseño de una red viaria que, de acuerdo con el punto anterior, sea respetuosa con el medio y prevista su ejecución con el menor coste ambiental posible.
- e) Creación de un viario perimetral que recoge y distribuye a todo el que entra en el sector.
- f) En cuanto a los usos de las parcelas privadas, el característico será el industrial, permitiéndose el terciario y el de servicios relacionados con el transporte.

A la hora de diseñar una propuesta de ordenación pormenorizada del Sector se han observado las directrices de ordenación que marca la ficha de desarrollo del Sector APD/21 del P.G.M.O. de Alicante, que son las siguientes:

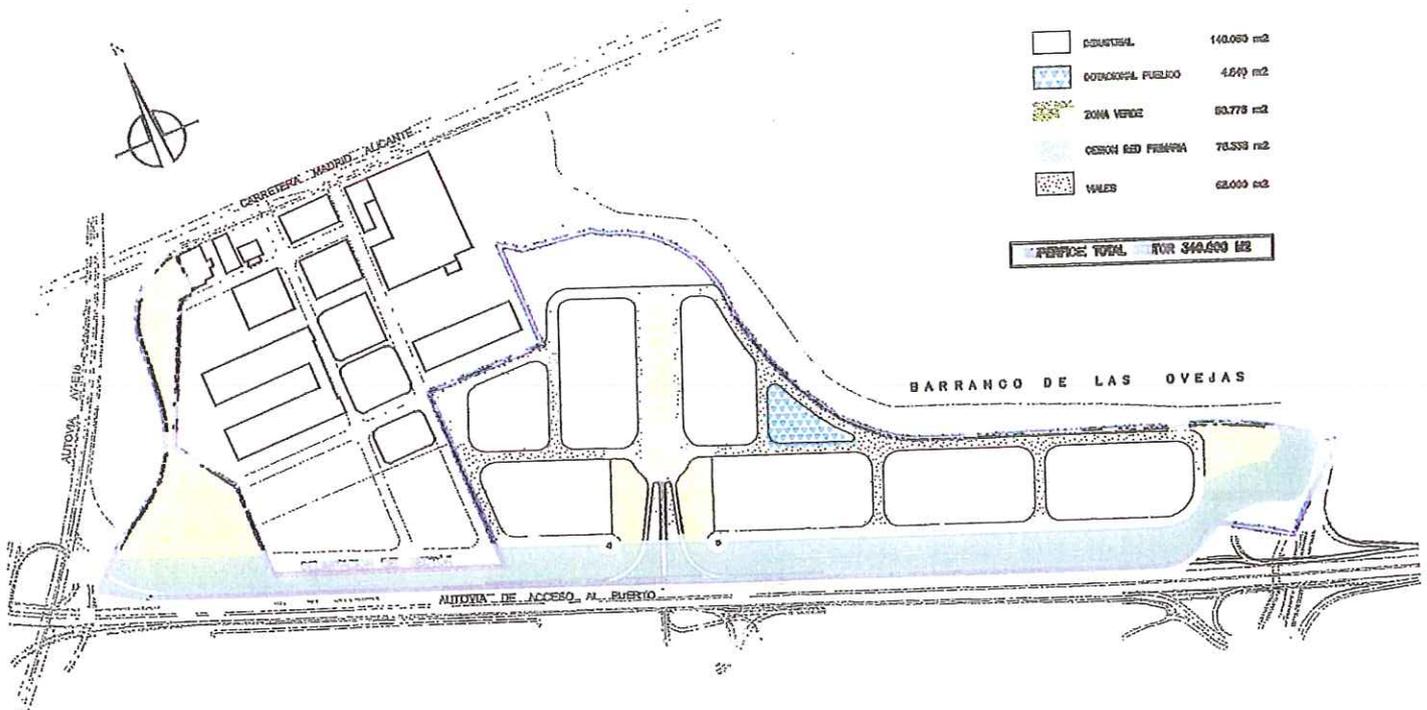
- Usos: Industrial y Terciario relacionados con el transporte y servicios complementarios.
- Tipo de edificación: Se adaptará básicamente al establecido para las Áreas Industriales Grado 2, en el Capítulo 9; del Título V de las Normas Urbanísticas.
- Red Viaria: Se preverá vía de servicio adosada al Acceso Sudoeste, según la sección establecida en el Capítulo 6 de la Memoria del Plan General de Alicante. Asimismo se preverá una vía de borde junto al Barranco de las Ovejas, resolviendo el encauzamiento de éste en el perímetro del área. Conectará su red viaria con la zona industrial que separa ésta área de la actual Carretera de Madrid y con Mercalicante, de forma que el eje estructurador de ésta última instalación quede prolongada hasta alcanzar el Acceso Sudoeste.

3.1.3. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. PONDERACIÓN Y SELECCIÓN

Se han ponderado varias alternativas que se describen a continuación, resultando como más viable la descrita como propuesta nº 5.

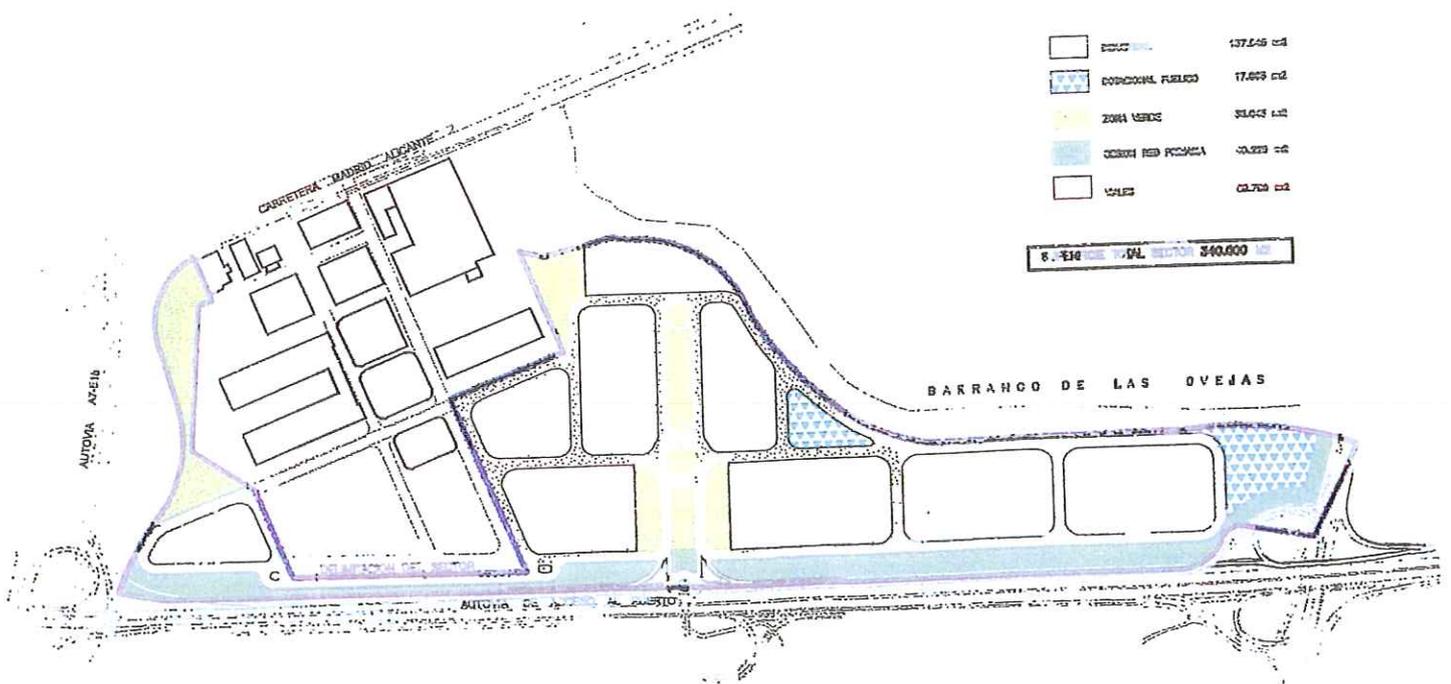
A) PROPUESTA Nº 1

- Esta ordenación plantea unas manzanas homogéneas con parcelas de similares dimensiones, pero esto hace que en la zona Oeste más próxima a las instalaciones de Mercalicante, el vial no quede coherente.
- La circulación presenta algunas dificultades ya que los accesos están focalizados en la rotonda central, quedando esta sin capacidad para absorber todo el tráfico generado en ella.
- De las zonas verdes laterales, la que se encuentra en el Oeste, si bien sirve para el cómputo general, queda desvinculada del resto de la ordenación. Además hay exceso de superficie destinada a espacios verdes públicos.



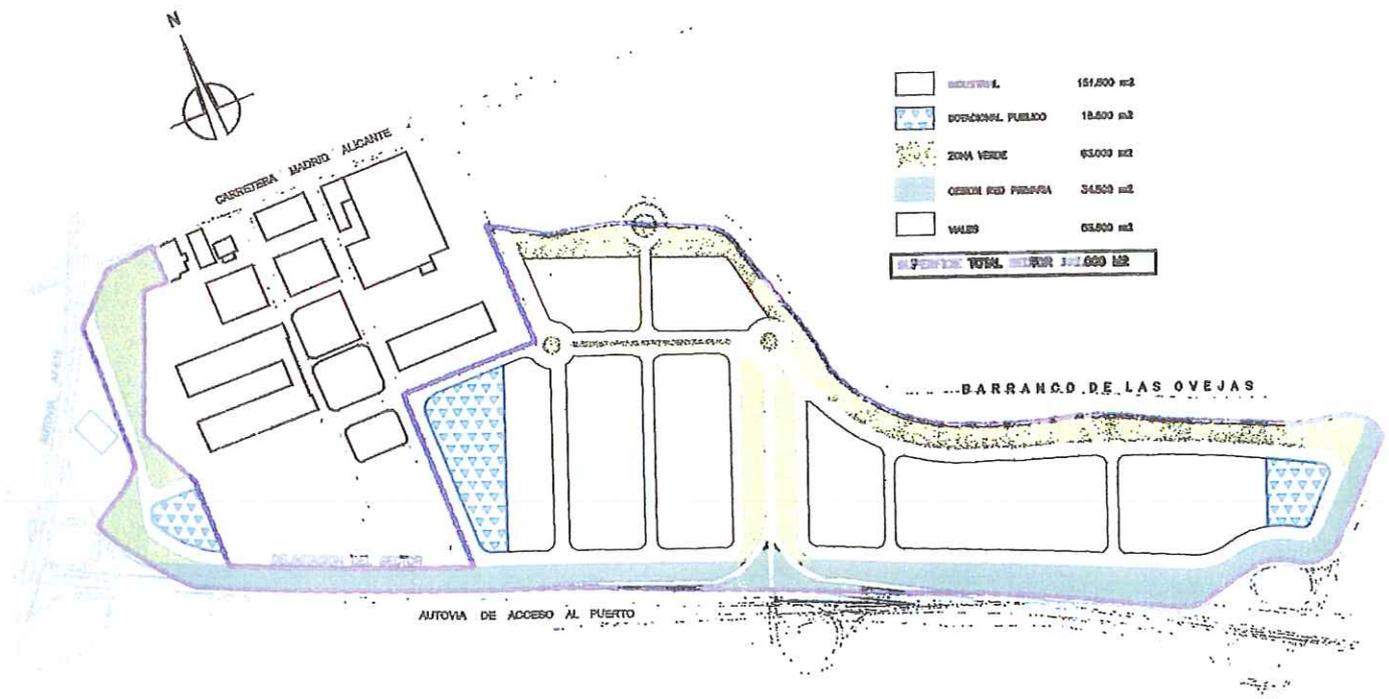
B) PROPUESTA Nº 2

- Aunque la estructura viaria queda más o menos clara, y la glorieta central se simplifica con respecto a la anterior propuesta, se tienen que seguir estudiando los accesos al Sector porque no quedan bien resueltos.
- En esta solución se mantiene tanto la ordenación de las manzanas como las dimensiones de las mismas pero se modifica la esquina de la zona Oeste, que en la anterior solución no se resolvía correctamente.
- Las zonas verdes se redistribuyen, se incorpora una nueva manzana de uso industrial, y se incrementa en exceso el suelo de uso dotacional público.
- En cuanto a los viales, también decir que resulta excesiva superficie, lo que encarecerá considerablemente los costes de urbanización.



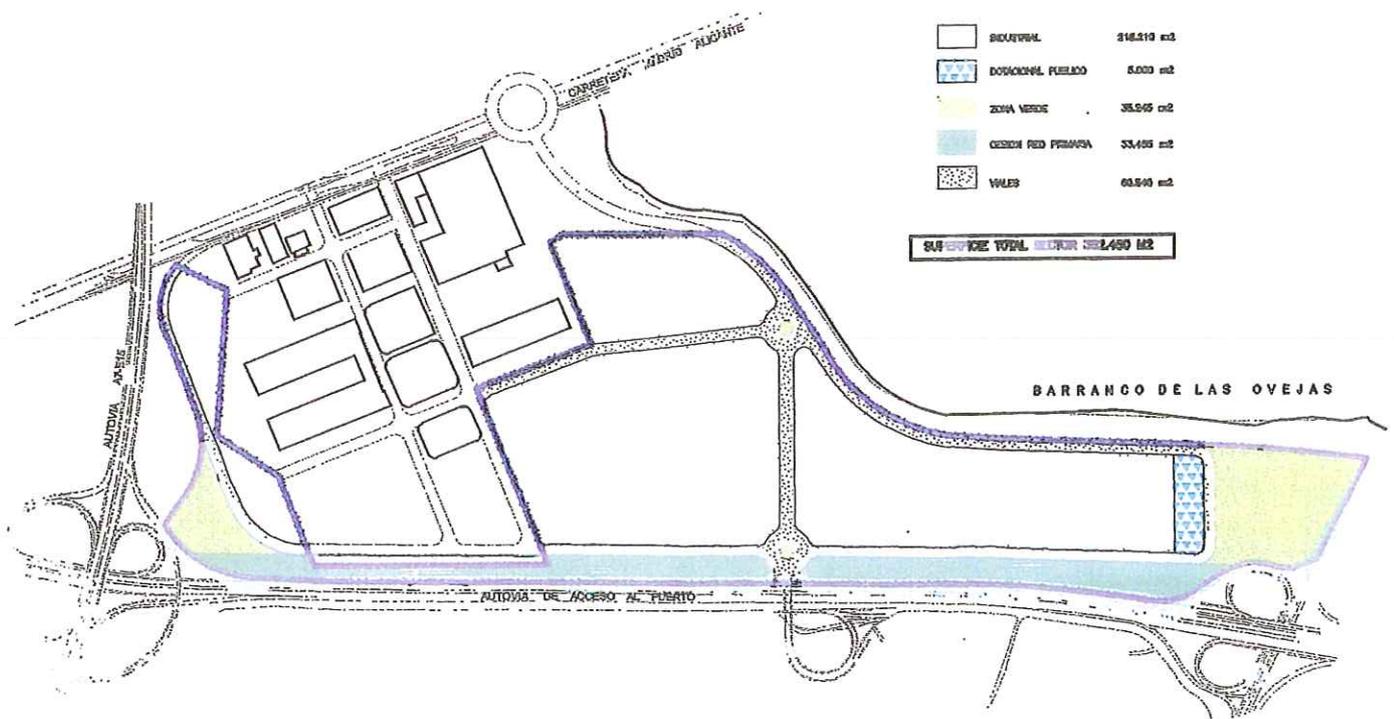
C) PROPUESTA Nº 3

- Esta propuesta modifica sustancialmente las ordenaciones anteriores, incorporando al conjunto excesiva superficie de viales. El esquema de los mismos resulta complejo y la circulación no queda bien resuelta. La solución incorpora un nuevo acceso al Sector desde la carretera nacional N-330 de Madrid-Alicante.
- En cuanto a dotacional y zonas verdes públicas, distribuidas homogéneamente por todo el Sector, la cantidad de suelo destinada a estos usos se incrementa en exceso repercutiendo negativamente en el aprovechamiento industrial.



D) PROPUESTA Nº 4

- En esta propuesta la ordenación cambia considerablemente. Si el objetivo era aumentar el suelo para uso industrial y reducir el suelo de viales, con este sobre-dimensionamiento de las manzanas estamos dificultando el acceso a algunas parcelas.
- El trazado del vial que conecta con el acceso Norte, aunque pretendía bordear el Barranco de las Ovejas, no queda muy justificado, se estudiará otro trazado.
- Se reduce la superficie de Zonas verdes y de suelo dotacional para ajustarse a los estándares mínimos según la LRAU. Pero la manzana de dotacional queda en el extremo Este un poco desvinculada del resto de suelo industrial.



3.2. JUSTIFICACIÓN DE SU ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

3.2.1. DIRECTRICES DEFINITORIAS DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.

- 1) En primer lugar, se pretende el desarrollo y consolidación de un Sector destinado a uso industrial, permitiéndose el uso terciario, (pudiéndose destinar a dicho uso terciario, como máximo el 35% de la totalidad de la superficie y del Aprovechamiento lucrativo del sector), el uso de Alojamiento Temporal (Hotelero) y el Dotacional e Infraestructuras.
- 2) Las infraestructuras generales del sector se ejecutan o completan, según se encuentren en mayor o menor medida evolucionadas.
- 3) En definitiva, se trata de complementar la ordenación que marca el Plan General para el Sector con las previsiones necesarias tanto para dotarlo de la red primaria como de las condiciones de conexión e integración del Sector que a nivel de la ordenación estructural del ámbito de la actuación son necesarias.

FICHA DE PLANEAMIENTO SECTOR APD/21 "ÁREA DEL TRANSPORTE"

- SUPERFICIE DEL SECTOR = 33'8420 Ha (según restitución de vuelo realizado y teniendo en cuenta la delimitación que marca el P.G.M.O. de Alicante tras la modificación puntual nº 10).
- USO CARACTERISTICO = Industrial, Grado 2.
- USOS COMPATIBLES = Terciario (Se podrá destinar a uso terciario, como máximo, el 35% de la totalidad de la superficie y del Aprovechamiento lucrativo del sector), Alojamiento Temporal (Hotelero) y Dotacional e Infraestructuras.
- USOS INCOMPATIBLES = Cualquiera de los citados anteriormente que no cumpla el artículo 164.2 del Capítulo 9º. Título 5º. de las Normas Urbanísticas del P.G.M.O. de Alicante.
- ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO = 1,00 m²t/m²s.
- ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD NETO = 1,60 m²t/m²s.
- OCUPACIÓN MÁXIMA DE PARCELA = 80 %.
- PARCELA MÍNIMA = 2.000 m².
- LONGITUD MÍNIMA DE FACHADA = 16 m.
- ALTURA MÁXIMA = 4 Plantas y 16 m.

CESIONES DOTACIONALES

RED VIARIA (RV + AV) =	105.432 m ²
P/VA (Viario + Aparcamiento)	5.231 m ²
S/VA (Viario + Aparcamiento)	58.928 m ²
P/RV (Reserva Viaria)	20.755 m ²
P/RF (Reserva Ferroviaria)	20.518 m ²

En esta propuesta se dispone de unas 1.015 plazas de aparcamiento aproximadamente, en superficie, de las cuales, 247 están dispuestas en batería, por lo que solo podrán ser utilizadas por coches, mientras que el resto, al estar dispuestas en cordón, podrán ser utilizadas tanto por coches como por vehículos industriales.

DOTACIONAL NO VIARIO (SD-RV-AV)	56.916 m ²
S/JL (Jardines)	56.916 m ²
TOTAL CESIONES (*)	162.348 m²

(*)Están incluidos los elementos de la Red Primaria que cumplen el artículo 2 del Anexo del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

FICHA DE GESTIÓN SECTOR APD/21 "AREA DEL TRANSPORTE"

SECTOR = APD/21 "AREA DEL TRANSPORTE"

UNIDAD DE EJECUCIÓN = SECTOR APD/21 "AREA DEL TRANSPORTE" Y LOS TERRENOS NO INCLUIDOS EN EL MISMO PERO NECESARIOS PARA SU URBANIZACIÓN

AREA DE REPARTO = SECTOR APD/21 "AREA DEL TRANSPORTE"

SUPERFICIE ÁREA REPARTO = 33'8420 Ha

EDIFICABILIDAD = 338.420 m²t.

APROVECHAMIENTO TIPO = $338.420/338.420 = 1 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$.

El Sector se desarrollará en una única unidad de ejecución

A. Secuencia de desarrollo. Debido a la situación actual del Sector, se considera prioritaria la tramitación de esta Unidad de Ejecución.

B. Condiciones de integración y conexión del Sector.

Las condiciones objetivas que han de cumplirse para que sea posible el desarrollo de la Unidad de Ejecución Unitaria prevista en el Plan de Reforma Interior son: Deberá ejecutarse la conexión de la red viaria interna con la rotonda que prevé el Plan General de Alicante en la Carretera Nacional CN-330 a la altura del Barranco de las Ovejas. Igualmente deberá ejecutarse el acceso al sector por medio de puente que cruza el Barranco de la Ovejas.

C. Delimitación de Unidades de Ejecución. Existe una única Unidad de Ejecución, que abarca la totalidad de los terrenos incluidos en el Sector así como los terrenos no incluidos en el mismo pero necesarios para su urbanización.

D. Áreas de Reparto y Aprovechamiento Tipo. El área de reparto abarca la misma superficie que la del Sector. Al tratarse de un suelo urbano no existe excedente de aprovechamiento, y por lo tanto no hay propietarios externos al sector que tengan derecho a materializar su aprovechamiento dentro de este Sector.

3.3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA E INFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LAS MAGNITUDES DEL SECTOR.

3.3.1. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

En el apartado 3.1.3. se ha justificado la alternativa elegida para la ordenación del sector, y que ahora describiremos más detalladamente.

3.3.1.A. Red Viaria

Tenemos dos niveles de red viaria. Por un lado el correspondiente a la red primaria, que contiene la parte de viario que conecta el sector con la rotonda situada en la Carretera Nacional CN-330 a la altura del Barranco de las Ovejas y el vial central con sección de 30 metros, situado en posición perpendicular en relación con la autovía de acceso al puerto, y la Reserva Viaria lindante con Mercalicante; por otro lado el correspondiente a la red secundaria, que contiene el resto del viario.

Dentro de éste último grupo tenemos dos tipos de viales, los viales estructurantes y los meramente de conexión.

Los estructurantes son los correspondientes al viario paralelo a la autovía de acceso al puerto y al Barranco de las Ovejas, disponiendo de una sección de 20 metros, los restantes son meramente de conexión y disponen de 17 metros.

En esta propuesta se dispone de unas 1.015 plazas de aparcamiento aproximadamente, en superficie.

3.3.1.B. Zonificación

Dentro del ámbito del Plan de Reforma Interior se ha procedido a la calificación de las parcelas resultantes de la introducción del sistema viario, fijando las siguientes zonas:

a) Zona Industrial (I)

Corresponde a las parcelas destinadas y grafiadas en el plano de ordenación y calificación del presente documento con la sigla (I). La tipología de edificación es Abierta (EA) - Industrial de grado 2 nivel b.

Son parcelas edificables de uso privado y sobre ellas se adjudica la edificabilidad correspondiente al uso fundamental, que es el industrial (I). Hay que decir que en esta zona se permiten otros usos, además del característico, estos usos permitidos son, el terciario,



limitado al 35% máximo del Aprovechamiento total del sector, y el Alojamiento Temporal (Hotelero) y Dotacional e Infraestructuras.

b) Zona Servicios Urbanos de Mercado (S/M) (I-S/M)

Corresponde a las parcelas destinadas y grafiadas en el plano de ordenación y calificación del presente documento con las siglas (S/M) (I-S/M). La tipología de edificación es Abierta (EA).

Son parcelas edificables de uso privado y sobre ellas se adjudica la edificabilidad correspondiente al uso Servicios Urbanos de Mercado (S/M).

c) Zona Dotacional Pública (SD).

Corresponde a los terrenos destinados a los usos señalados en el art. 58.4. de la L.R.A.U. y el art. 3 del Anexo al Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

El suelo con destino dotacional público se desglosa en suelo dotacional público viario (Viario + Aparcamiento, Reserva Viaria y Reserva Ferroviaria) y suelo dotacional público no viario (Jardines).

Suelo dotacional público no viario (SD-RV-AV)

Corresponde a los terrenos grafiados de esa forma en los planos de ordenación, y son terrenos de cesión obligatoria a la Administración a través del Proyecto de Reparcelación, adquiriendo la naturaleza de bienes de dominio y uso público.

Jardín Público (S/JL)

Corresponde a los terrenos destinados a la reserva prevista a este fin, cuya función principal es la de ocio y reposo de la población. Están grafiados de esta forma en el plano de ordenación y calificación.

Constituye uno de los elementos definitorios de la ordenación del sector. También tienen la naturaleza de dominio y uso público.

La configuración de este Jardín pasa por regenerar el entorno donde se va a ubicar puesto que hoy día es un vertedero de escombros. Aún así, será necesario tomar una serie de medidas encaminadas a la correcta utilización del mismo para el que ha sido concebido.

3.4. DEFINICIÓN, CÓMPUTO Y JUSTIFICACIÓN DE LOS ESTÁNDARES Y ELEMENTOS PROPIOS DE LA RED SECUNDARIA.

Los espacios públicos de la ordenación responden a lo establecido en la correspondiente ficha urbanística del P.G.M.O. y al cumplimiento de los estándares aplicables para la redacción de planes de reforma interior para sectores industriales que se establecen en la Sección B del anexo del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana (Arts. 14 y 15), y estos mínimos son los siguientes:

La superficie total del sector es de 338.420 m², según medición efectuada conforme a la restitución del vuelo realizado y superponiendo la delimitación que marca el Plan General de Alicante tras la modificación puntual nº 10.

La red estructural del sector la forma la parte de viario compuesta por el vial de conexión desde la rotonda situada en el extremo norte del sector hasta conectar con el vial exterior al sector que conecta con la Carretera Nacional CN-330 a la altura del Barranco de las Ovejas y el vial central con sección de 30 metros, situado en posición perpendicular en relación con la autovía de acceso al puerto, los terrenos configurados como Reserva Viaria situados dentro del ámbito de proximidad de las instalaciones de Mercalicante y los terrenos calificados como Reserva Ferroviaria y que se encuentran situados en el extremo oeste del sector. Ninguno de los anteriores elementos pertenecientes a la Red Primaria existe actualmente, por lo que no son detraibles para calcular la Superficie Computable del Sector.

La superficie computable del sector es de 338.420 m²s, coincidiendo con la superficie del sector, al no existir ningún elemento de la Red Primaria ya obtenido. Para esta superficie se asigna una edificabilidad de 338.420 m²t, lo que equivale a un coeficiente de edificabilidad real de 1,00 m²t/m² suelo bruto.

Como ya se ha dicho, la reserva de suelo dotacional se debe realizar de conformidad con lo establecido en los artículos 14 y 15 del Anexo al Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana. En los mismos se fija como superficie mínima que se ha de destinar para dotaciones publicas, el 40% de la superficie computable del sector. Además, será exigible reservar un 10% de su superficie computable a zonas verdes públicas (reserva incluida en el 40% anteriormente citado).

La reserva mínima de suelo dotacional a reservar en el presente sector debe ser la siguiente:

SUELO DOTACIONAL PÚBLICO (SD)

La superficie computable del sector es de 338.420 m²s.

- 1) DOTACIONAL PÚBLICO 40% (338.420) = 135.368 m²
- 2) DOTACIONAL NO VIARIO (SD – RV – AV) 10% (338.420) = 33.842 m²
- 3) DOTACIONAL NO VIARIO (según modificación puntual nº 10 del P.G.O.U.): 50.000 m²
Dentro de la ordenación proponemos los siguientes:

**SUELO DOTACIONAL PÚBLICO (SD) 162.348 m² > 135.368 m²
cumple**

- 1) RED VIARIA (RV + AV) = 105.432 m²
 - P/VA (Viario + Aparcamiento) 5.231 m²
 - S/VA (Viario + Aparcamiento) 58.928 m²
 - P/RV (Reserva Viaria) 20.755 m²
 - P/RF (Reserva Ferroviaria) 20.518 m²

- 2) DOTACIONAL NO VIARIO (SD – RV – AV) 56.916 m² > 33.842 m²
cumple
56.916 m² > 50.000 m²
cumple
 - S/JL (Jardines) 56.916 m²

Por lo que se cumple con todos los estándares mínimos que se exigen para este Sector.

3.5. DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN QUE REUNEN LAS CONDICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS PROPIAS DE DICHA DELIMITACIÓN.

La ejecución del planeamiento se llevará a cabo en una sola Unidad de Ejecución para todo el ámbito del Sector junto con los terrenos necesarios para la urbanización del mismo.

- a) La Unidad de Ejecución es una Actuación Integrada autónoma.

- b) La Unidad de Ejecución no excluye de su perímetro restos de parcela privada ó pública, que queden inedificables, ni fragmentos de vial o zona verde de forma que dificulten la urbanización.
- c) La Unidad de Ejecución incluye todas las superficies de destino dotacional precisas para ejecutar la Actuación y las parcelas edificables que, como consecuencia de ella, se transformen en solares.
- d) Se fomentará su desarrollo por una única iniciativa urbanizadora.
- e) Dentro del Área de Reparto solo se delimita una Única Unidad de Ejecución. (Art. 117).
- f) La delimitación de la Unidad de Ejecución asegurará la previa o simultánea urbanización de las dotaciones respecto al ritmo de la edificación de acuerdo con las condiciones de integración y conexión.

Por lo tanto, cumplimos con lo establecido en los Artículos 114 y 115 del R.P.C.V. y 33 de LRAU en cuanto a los requisitos exigidos para delimitación de las Unidades de Ejecución.

3.6. SUPUESTOS EN LOS QUE ES ADMISIBLE LA REDACCIÓN DE ESTUDIOS DE DETALLE.

Únicamente es admisible la redacción de Estudios de Detalle en la manzana M.2, según se grafió en el Plano de Zonificación, Ordenación y Usos Pormenorizados (P.O.1), ya que en dicha manzana M.2 existe una compatibilidad de usos, al permitirse tanto el uso Industrial como el uso de Servicios de Mercado, y además, sus lados norte y oeste lindan con suelo urbano, conformado por las instalaciones de Mercalicante, por lo que, aquellos terrenos de ésta manzana que se destinen a uso de Servicio de Mercado y pasen a integrarse en las mencionadas instalaciones de Mercalicante, requerirán la concreción de las conexiones viarias con las ya existentes en dicho suelo urbano.

3.7. CONDICIONES DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

Las características de los distintos elementos integrantes del Proyecto de Urbanización que se redacte para la ejecución del presente Plan deberá cumplir además de las normativas sectoriales y de obligado cumplimiento las condiciones fijadas en el Título 4º, Capítulo 6º de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante.



CONDICIONES ESPECÍFICAS DE NUEVA URBANIZACIÓN

Regulación general.

Se deberá de tener en cuenta la regulación contenida en la Ordenanza Especial Municipal que establezca las Condiciones Técnicas para la redacción de los Proyectos de Urbanización y de los Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

Condiciones provisionales.

a) Contenido y alcance.

Las determinaciones contenidas en el en el Título 4º, Capítulo 6º de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante regulan las características de los distintos elementos integrantes de los Proyectos de Urbanización que se redacten para la ejecución de este planeamiento.

Será de aplicación la Ordenanza Especial Municipal que establezca los Pliegos de Prescripciones Técnicas Generales para la redacción de los Proyectos de Urbanización.

b) Coordinación de los distintos servicios.

Todas las canalizaciones deberán ser paralelas y discurrir, salvo que resulte materialmente imposible, por espacios libres no rodados y no pavimentados. Habrá de utilizarse zanja común para todos los servicios, excepto saneamiento y drenaje. La separación mínima entre las generatrices de las tuberías de saneamiento y agua potable que se encuentren próximas será de 0'30 m libres, dándose esta distancia en el nivel superior de ambas.

En los cruces de vías rodadas se dispondrá conductos para el alojamiento de las instalaciones, de forma que la implantación de éstas en el tiempo no de lugar a sucesivas reposiciones.

En zonas de nueva urbanización, todos los servicios públicos dispondrán de canalizaciones subterráneas. Asimismo, se enterrarán o trasladarán todos aquellos servicios existentes no subterráneos. Se entiende por servicios a estos efectos las redes de abastecimientos y distribución de agua potable, energía eléctrica, saneamiento y teléfonos.

En cualquier caso, deberán resolverse las conexiones de cada uno de los servicios con los generales de la ciudad a los que conecten, previa comprobación de la suficiente capacidad de éstos; en caso contrario, se buscará otro punto de conexión.

c) Saneamiento.

Será necesario que la red de saneamiento cuente con un doble grado de protección frente a las escorrentías: el grado básico y el grado complementario.

La protección básica no permitirá sobreelevaciones de agua sobre aceras que impidan el uso de éstas o de las calzadas; a estos efectos se cifra en 0'15 m. la cota máxima admisible del agua sobre la calzada. En cualquier caso, se garantizará la circulación de vehículos, no admitiéndose que la lámina de agua tenga una profundidad mayor de 0'40 m. En cumplimiento de estas determinaciones se tendrá en consideración la existencia de remansos producidos por estrechamientos de sección y cambios significativos de pendientes.

La protección complementaria garantizará que el tráfico de personas y vehículos se realice sin molestias significativas, entendiéndose como tales la superación de la cota de 0'05 m de agua sobre la calzada, y del ancho máximo de 1'00 m de inundación junto a las aceras.

La probabilidad de presentación de las escorrentías se relacionará directamente con el de las precipitaciones medidas en los observatorios meteorológicos de la comarca. El riesgo admitido de superación de un valor determinado vendrá dado por el periodo de retorno. Los valores del periodo de retorno serán, como mínimo de, 100 años para la protección básica y de 10 años para la protección complementaria.

Los valores a considerar como coeficiente de escorrentía serán, como mínimo y según las zonas, los siguientes:

- Edificación abierta: 0'5
- Parques y jardines: 0'2

Como condiciones básicas de diseño para la red de saneamiento, se establecen las siguientes:

- a) El sistema de evacuación será básicamente unitario, salvo en áreas industriales, donde también podría ser separativo.
- b) Siempre que sea posible, la conducción tendrá un funcionamiento por gravedad y garantizará su autolimpieza.
- c) Las redes serán siempre subterráneas, admitiéndose canalizaciones de pluviales en superficie cuando el sistema sea separativo, o cuando se refieran al tratamiento de los antiguos cauces naturales de evacuación del agua de lluvia.
- d) El trazado de la red discurrirá por calles o espacios públicos, a una profundidad no inferior a 1'00 m. bajo la rasante.



- e) La sección mínima de alcantarillado será de 0'30 m. de diámetro.
- f) La pendiente mínima en ramales será del cinco por mil.
- g) El cupo de velocidades estará comprendido entre 0'6 m/seg y 4'00 m/seg.
- d) Depuración y vertido

No se permite, en ningún caso, el vertido al terreno de aguas residuales sin depurar.

En tanto no se redacte la Ordenanza Especial de vertidos a que se hace referencia en el artículo 88 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante, cualquier implantación, modificación o ampliación de vertidos industriales a la red municipal de saneamiento deberá contar con licencia municipal.

- e) Abastecimiento de agua

El abastecimiento de agua se hará, básicamente, a través de la red municipal.

Deberá preverse un consumo medio de 250 litros/habitante por día para usos domésticos o su equivalente para otros usos, según se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales. En tanto éste no se redacte, se considerarán las siguientes dotaciones diarias para otros usos:

- Locales Comerciales: 10 l./ m²
- Jardines: 4 l./ m²
- Zonas Industriales: 5 l./ m²

Estos cálculos se realizarán considerando la capacidad poblacional total del planeamiento que se desarrolle mediante el Proyecto de Urbanización respectivo.

El trazado de las conducciones discurrirá bajo accesos o espacios públicos y, en cualquier caso, serán de fácil acceso para su mantenimiento correspondiente.

La red deberá garantizar el servicio de incendios, tanto en lo referente a presiones mínimas en bocas, como a reservas de depósitos. A tal fin, y en tanto no se redacte la Ordenanza Especial reguladora del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales, se consideran necesarios los siguientes caudales y usos:

Uso	Caudal (l/seg)
Pequeña industria sin almacenes ni garajes	15
Industrias, almacenes y garajes	25
Grandes establecimientos comerciales	40

La presión mínima para conexión directa de manguera será de 35 mca.

La presión de servicio debe asegurar la correcta alimentación de los depósitos de consumo. Sobre la cota que tenga el depósito de consumo y en situación de funcionamiento existirá una presión mínima de 5 mca.

f) Energía eléctrica y alumbrado público

El trazado de las redes será subterráneo y discurrirán por espacios públicos. En los casos de brazos murales, las canalizaciones podrán ir grapadas sobre fachada.

Los centros de transformación serán accesibles en todo momento desde la vía pública para camiones de hasta 3'5 Tm. de carga.

Las cotas de desagüe de los centros de transformación deberán quedar por encima de los niveles máximos de avenida.

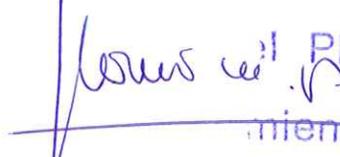
Sólo se admite la fijación de puntos de luz sobre brazos murales, en vías no arboladas y de carácter local cuya anchura de acera sea menor de 2'00 m.

En vías locales, la proyección de luz deberá realizarse en parte sobre los edificios, de forma que sea posible el contraste de la silueta sobre las fachadas. En el resto de las vías, según su uso, deberá tenerse en consideración las áreas de iluminación local de peatones y fachadas, así como las de iluminación general de las calzadas.

Alicante, marzo de 2003
PEREZ GUERRAS E INGENIEROS
Y ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.

p.p.)

Aprobado definitivamente por

 Pleno del Excmo. Ayunta-
miento en sesión de 13 MAY. 2003.

Fdd. Roberto Pérez Guerras


SECRETARÍA GENERAL,
Co.: Carlos Antequa Castaño

3.8. ANEXO CUADRO DE CARÁCTERÍSTICAS GENERALES

ZONAS DE USO	SUELO (m ²)	SUPERFICIE %	OBSERVACIONES
SUELO LUCRATIVO	176.072 m ²	52'03 %	
<u>Industrial:</u>			
• Edificación abierta I	125.841 m ²	37'18 %	PRIVADO
<u>Servicios de Mercado:</u>			
• Edificación abierta S/M	8.397 m ²	2'48 %	PRIVADO
<u>Industrial - Servicios de Mercado:</u>			
• Edificación abierta I-S/M	41.834 m ²	12'36 %	PRIVADO
DOTACIONAL PÚBLICO (SD)	162.348	47'97 %	
<u>Espacios Libres-Zonas Verdes:</u>			
• Zonas Verdes S/JL	56.916 m ²	16'82 %	PÚBLICO
<u>Red Viaria:</u>			
• Red Viaria P/VA	5.231 m ²	1'55 %	PÚBLICO
• Red Viaria S/VA	58.928 m ²	17'41 %	PÚBLICO
• Reserva Viaria P/RV	20.755 m ²	6'13 %	PÚBLICO
• Reserva Ferroviaria P/RF	20.518 m ²	6'06 %	PÚBLICO
TOTALES	338.420 m²	100 %	