

ESTUDIO DE DETALLE

594/89

MEMORIA



UNIDAD DE ACTUACION 23
ESTUDIO DE DETALLE

M E M O R I A

1.- JUSTIFICACION

- 1.1.- Descripción de la Unidad
- 1.2.- Ordenación según el P.G.M.O.U.
- 1.3.- Incidencia de la Ley de Costas
- 1.4.- Objetivos del Estudio de Detalle

2.- SOLUCION ADOPTADA

- 2.1.- Descripción
- 2.2.- Coherencia de la solución adoptada con el Planeamiento Superior
- 2.3.- Coherencia de la solución adoptada con la Legislación Urbanística

P L A N O S

- 0.- SITUACION Y DETERMINACIONES PGMOU
- 1.- SOLUCION PROPUESTA



UNIDAD DE ACTUACION 23
ESTUDIO DE DETALLE

M E M O R I A

1.- JUSTIFICACION

1.1.- DESCRIPCION DE LA UNIDAD

La Unidad de Actuación 23, definida en el Plan General de Ordenación Urbana de Alicante, está constituida por la superficie de terreno señalada en el plano 0, entre los siguientes límites:

- Norte: Suelo consolidado (Colonia Holandesa) y la Avda. de la Costa Blanca.
- Sur: Línea límite de la zona Marítima-Terrestre.
- Este: Terreno propiedad del Estado (ICONA)
- Oeste: Suelo urbano consolidado, que lo separa de la Cala de los Judíos.

El terreno presenta pendiente de diferente inclinación hacia el mar, a causa de la irregular topografía, sobre todo en su zona Este.

La diferencia de cotas máxima en sentido N-S es, aproximadamente de 28 m., quedando la altimetría y delimitación concreta de la Unidad graficadas en el plano 1.

1.2.- ORDENACION SEGUN EL PGMOU

La Unidad queda definida en el Plan General con las características de ordenación que se reflejan en el plano 0, y que, en lo relativo a superficies y dotaciones, se resume en:

SUPERFICIE BRUTA	106.440 m ²
SUPERFICIE EDIF. PRIVADA	44.780 m ² (42.07%)
SUPERFICIE DE CESION:	
Escolar	5.200 m ²
Libre público	46.000 m ²
Viario	10.460 m ²
 TOTAL CESIONES	 <hr/> 61.660 m ² (57.93%)

Sin embargo, en el propio Plan General ya se acepta el nuevo carácter indicativo de estas cifras, en tanto en cuanto, lógicamente, deben ser ajustadas a los resultados de una medición a escala más detallada.



En este aspecto, teniendo en cuenta que el ajuste debe estar orientado a la posterior reparcelación de la Unidad, deben tenerse en cuenta las siguientes circunstancias:

- 1.- En la zona Norte de la Unidad, (zona destinada a equipamiento docente, y viario perimetral), los límites ya se hallan definidos: Límite con la Colonia Holandesa, alineación con la Avda Costa Blanca, límite de la Unidad de Actuación 24, y línea a partir de la cual los desniveles naturales del terreno encarecerían fuertemente cualquier ejecución de viario. Al ser evidente la conveniencia de mantener anchos de calle coherentes con el resto de las calles de la zona (previstas o existentes), y por otra parte, no deber disminuirse su ancho por lo establecido en el art. 65.3 del Reglamento de Planeamiento, la superficie del equipamiento escolar deberá aceptarse como la resultante real de la parcela así delimitada.
- 2.- La zona Oeste de la Unidad está constituida por una sola parcela, afecta casi en su totalidad a zona libre pública. Se entiende que, a fin de simplificar el proceso de Reparcelación, la delimitación de la Unidad debe ajustarse a los límites de la parcela inicial, a fin de no introducir posibles pequeñas superficies del propietario colindante (Estado Español) que, en principio, no estaban incluidas en la Unidad. Si se mantiene fija la línea que separa la zona edificable de la Unidad de la Zona Libre Pública (línea, por otra parte, fácilmente reconocible y replanteable), resulta que la superficie de Zona Libre Pública se verá ligeramente modificada, en función de la variación del límite Este de la parcela citada.
- 3.- Como límite Sur de la Unidad, se ha adoptado la línea de la Zona Marítimo Terrestre, recientemente replanteada por la Jefatura de Costas. La superficie total de la Unidad se verá ligeramente afectada por este criterio.

En resumen, uno de los objetivos del Estudio de Detalle debe ser el ajuste de las previsiones de superficie y afecciones de la Unidad a la realidad física de la misma.

1.3.- INCIDENCIA DE LA LEY DE COSTAS

La Ley 22/1.988, de costas, en vigor desde el 29 de Julio de 1.988 introduce dentro de la Unidad de Actuación las siguientes limitaciones:

- 1.- Situación de la línea interior de la Ribera del Mar: Por la definición que de ella se hace en el art. 3 de la ley, se entiende que la línea coincide con el trazado del límite de la Zona Marítimo-Terrestre, recientemente replanteada y amojonada por la Jefatura de Costas. Esta línea debe tomarse como origen para la medición de las restantes zonas de servidumbre que describen en la Ley.

- 2.- Zona de Servidumbre de Tránsito: Debe quedar permanentemente expedita para el paso público peatonal y vehículos de vigilancia y salvamento, pudiendo ser ocupada por paseos marítimos.
- 3.- Zona de Servidumbre de Acceso al Mar: Los terrenos no contiguos a la Zona Marítimo-Terrestre deben tener acceso público y gratuito al mar, mediante accesos situados a distancia máxima entre sí de 200 m. (peatonales) y 500 m (rodados), estableciéndose servidumbre de paso sobre los terrenos colindantes a la Ribera del Mar.
- 4.- Servidumbre de protección: El retranqueo de la edificación deberá ser de 20 m., con respecto a la Ribera del Mar.

A falta de Reglamento, que permitiría enjuiciar estas limitaciones de forma más concreta, se plantean dos problemas diferentes sobre la Ordenación de la Unidad, de cara a su posterior reparcelación:

- A) Conveniencia de que las parcelas resultantes de la reparcelación puedan adjudicarse libre de cargas que no sean las previstas en el Reglamento de Gestión Urbanística (cuotas de Urbanización, indemnizaciones y diferencias de adjudicación). Para ello, parece necesario incrementar las cesiones previstas por el Plan General en las superficies necesarias para la zona de servidumbre de tránsito y las calles que permitan cumplir la exigencia de acceso al mar.
- B) El retranqueo de la edificación respecto a la Ribera del Mar puede ocasionar que, con la situación del viario prevista en el Plan General, no exista espacio físico en algunas parcelas para materializar la edificabilidad máxima asignada por el Plan. Al ser esta edificabilidad el patrón de proporcionalidad para el reparto de cargas urbanísticas, se considera necesario reajustar el viario previsto, de forma que todas las parcelas resultantes puedan alojar en su interior la edificabilidad que les corresponda.

La resolución de ambos problemas justifica, entre otras razones el presente Estudio de Detalle.

1.4.- OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE DETALLE.

Como quedó expuesto, los objetivos del Estudio de Detalle son:

- a) Ajustar la Ordenación prevista para la Unidad a la Ley de Costas vigente.
- b) En función de la adaptación anterior, ajustar las superficies y afecciones de la Unidad a su realidad física, mediante medición a escala más detallada y redefinir la situación y trazado del viario interior.
- c) Con los resultados anteriores, servir de base para la puesta en práctica de la Reparcelación, conforme a lo previsto en el Reglamento de gestión Urbanística.



2.- SOLUCION ADOPTADA

2.1.- DESCRIPCION

Como respuesta a la problemática planteada, se ha optado por la solución que aparece grafiada en el plano 1, cuya descripción se resume en:

Zona de servidumbre de tránsito:

Se ha delimitado una franja de 6 m. de ancho constituyendo un paseo paralelo a la Zona Marítimo-Terrestre, que deberá cederse de forma obligatoria, incrementando las cesiones de viario de la Unidad

Zona de servidumbre de acceso al mar:

Se ha diseñado un acceso de 6 m. de anchura desde el interior de la Unidad hasta la línea límite de la Zona Marítimo Terrestre, enlazando el viario de la Unidad con el paseo citado en el apartado anterior. Al igual que este último, la superficie del acceso deberá ser cesión obligatoria y, juntamente con el viario del límite Oeste previsto por el Plan General, proporcionar acceso al mar en las condiciones previstas por la vigente Ley de Costas.

Viario interior de la Unidad

Se ha optado por desplazar el viario de la Unidad hasta hacerlo coincidir parcialmente con el límite Norte de la misma.

Si bien se respeta la intención del Plan General, en cuanto a la creación de una calle paralela al mar finalizada en fondo de saco para aparcamiento, que enlace peatonalmente con el viario rodado procedente de la zona de la Unidad topográficamente más elevada. Estos tramos de calle se han reducido en longitud hasta el mínimo necesario para, rodeando el colegio, dar acceso a la Colonia Holandesa.

Por otra parte, el viario peatonal de enlace se ha llevado hasta el límite Norte de la Unidad, para posibilitar la adjudicación de parcelas de gran tamaño en la posterior Reparcelación, y, por otra parte, mantener el enlace directo peatonal con la vía de acceso al mar abierta desde el fondo de saco de la calle interior.

Paralela a dicho viario, en la zona en que el suelo presenta mayores pendientes, se ha dejado una franja de terreno de dominio público, para facilitar las posibles obras de contención de tierras y en su caso, ubicar elementos técnicos de infraestructura (transformadores, etc.)

RESUMEN DE SUPERFICIES

Con los ajustes anteriores, los datos superficiales de la Unidad son los siguientes:

SUPERFICIE EDIFICABLE		43.594 m ² (42.80%)
CESIONES		
- Libre público	41.089 m ²	
- Docente	5.010 m ²	
- Viario	12.152 m ²	
TOTAL CESIONES		58.251 m ² (57.20%)
TOTAL SUPERFICIE BRUTA		<u>101.845 m²</u>



2.2.- COHERENCIA DE LA SOLUCION ADOPTADA CON EL PLANEAMIENTO SUPERIOR

La solución adoptada, que responde a los objetivos enunciados previamente, se legitima por lo establecido en la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana (Párrafo 7, Capítulo 8 del Anejo), tanto en la figura de Planeamiento como en los objetivos a conseguir.

2.3.- COHERENCIA DE LA SOLUCION ADOPTADA CON LA LEGISLACION URBANISTICA

Se estima que la solución propuesta cumple con las determinaciones previstas por la vigente Ley de Costas.

Por otra parte, se cumplen asimismo los preceptos y limitaciones contenidas en los art. 65 y siguientes del Reglamento de Planeamiento, relativos a la formulación de los Estudios de Detalle.

Con todo ello, se estima el presente documento adecuado para su tramitación y aprobación por el Ayuntamiento.

Alicante, 18 de Julio de 1.989

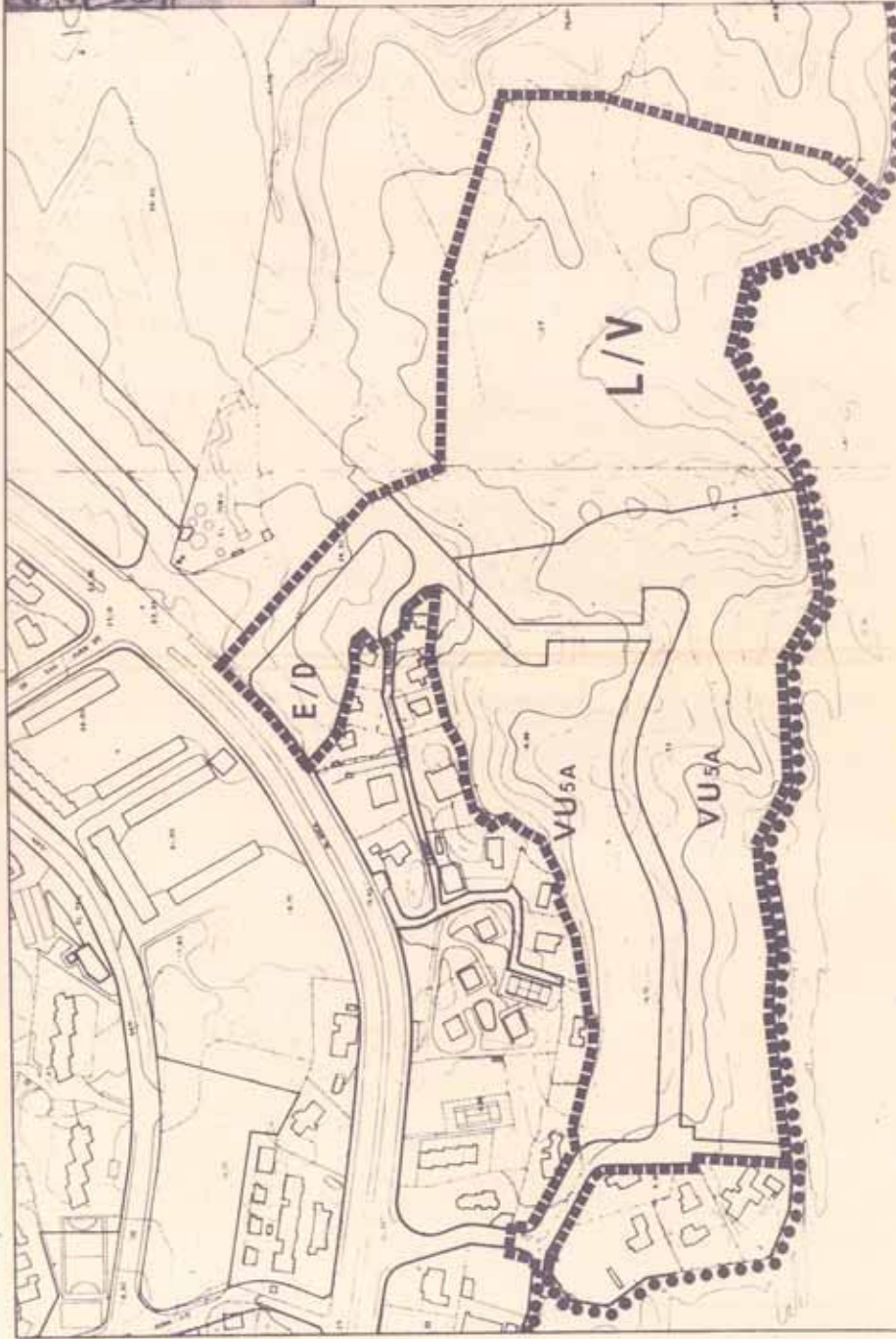
LOS ARQUITECTOS

Jose Antonio Munca

Aprobado definitivamente por
el Pleno del Excmo. Ayunta-
miento en sesión de 8 FEB. 1990



EL SECRETARIO GENERAL



SUPERFICIES

Sup. Bruta (m²): 106.440
 Sup. Edif. Privada: (42,07%)
 VU = 44.790 m²
 Sup. Cesión: 57.199 m² **Aprobado definitivamente por**
 E = 5.290 m² **Rfno del Excmo. Ayunta-**
 L = 46.000 m² **en sesión de 8 FEB. 1990**
 V = 10.460 m²

EL SECRETARIO GENERAL
 E = equipamientos L = espacios libres V = viario

UNIDAD DE ACTUACION Nº 23

P.G.M.O. ALICANTE E. 1/2.000

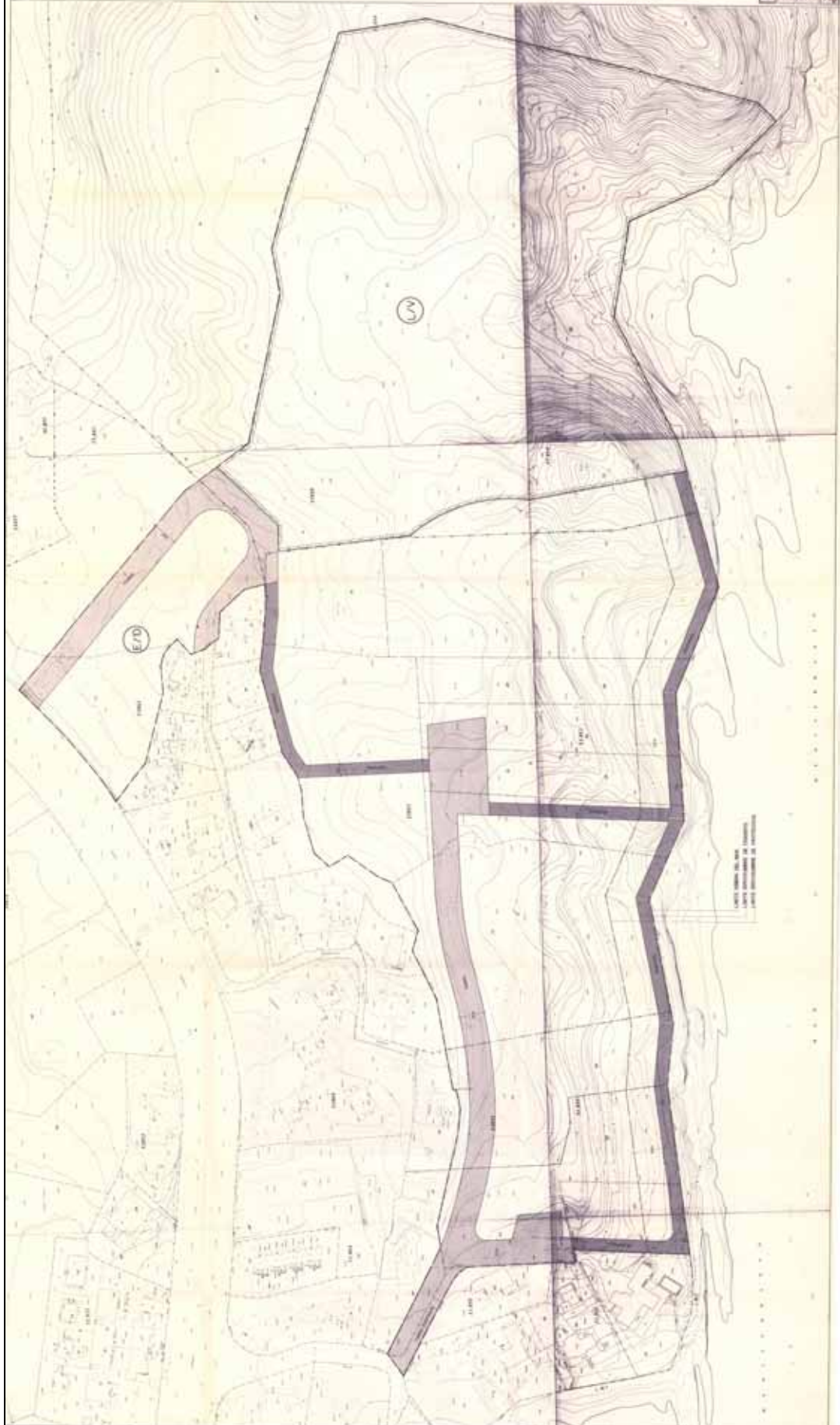
ARQUITECTO: JOSÉ A. RUBECIA MESSOUR JUAN C. OLIVA BIELSA	C/ Capitán Meca 2, 3 ^o Esp. Tfnos. 312279	Clase
PROMOTOR	PROFESORA	SITUACION: CABO LAS IGUERTAS U.I. Nº 23 - ALICANTE
PROYECTO	ESTUDIO DE DETALLE	PLANO DE SITUACION
Alicante febrero '89 <i>José Rubecia Messour</i>	Valencia febrero '89 <i>[Signature]</i>	Escala 1/1 dibujado J.L. BOLLERA

ESTUDIO DE DETALLE

Proyecto de urbanización de
la zona de Tránsito Agrícola
del sector de Tránsito de 8750 m²

Escala: 1:1000
Fecha: 1982
Autor: [Illegible]

Proyecto	Urbanización de Tránsito Agrícola
Parcela	1
Fecha	1982
Autor	[Illegible]
Escala	1:1000
Estado	[Illegible]
Ciudad	[Illegible]



LEYENDA:
- Línea gruesa: Límite del sector.
- Línea fina: Límite de la parcela.