



PLAN ESPECIAL
DE RESERVA Y CREACIÓN DE SUELO DOTACIONAL PARA

IMPLANTACIÓN DE NUEVA CONEXIÓN VIARIA
ENTRE LOS BARRIOS DE
LA ZONA NORTE Y DEL VIADUCTO

Sometido a información pública
mediante anuncio en el D.O.G.V.
nº de

6170 -- 22 DIC. 09

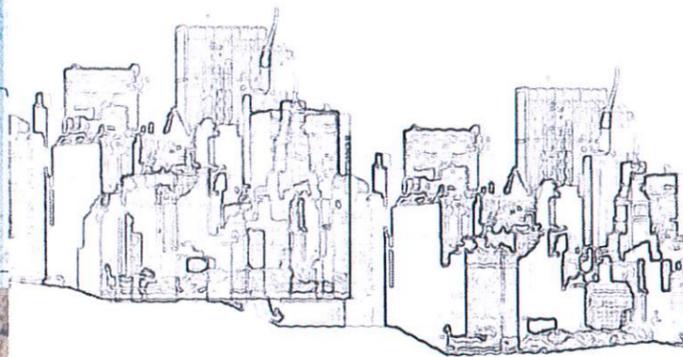
Alcoy, _____
EL/LA SECRETARIO,IA



Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de _____

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a _____
EL/LA SECRETARIO,IA



MEMORIA INFORMATIVA
MEMORIA JUSTIFICATIVA
ANEXOS
NORMAS



ÍNDICE

MEMORIA INFORMATIVA

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR.
2. ANTECEDENTES.
3. ORDENACIÓN VIGENTE.
 - 3.1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO.
 - 3.2. PLANOS DE LA ORDENACIÓN VIGENTE.
4. CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES Y AMBIENTALES DEL ENTORNO A ORDENAR.
5. PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO EN TRAMITACIÓN.
6. OTRAS OBRAS PÚBLICAS PROGRAMADAS.
7. ANÁLISIS CRÍTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL:
 - 7.1. DESCRIPCIÓN DE LA RED VIARIA EXISTENTE EN EL ENTORNO DEL PLAN ESPECIAL.
 - 7.2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTE.
 - 7.3. BALANCE CRÍTICO Y OBJETIVOS.

MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

1. ALCANCE Y OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.
2. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.
3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE RESERVA DE SUELO.
 - a. DISEÑO DE PLANTA Y TRAZADO.
 - b. ESTADO DE ALINEACIONES Y RASANTES DE LA RED VIARIA. SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA VÍA.
 - c. ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS RESULTANTE.
4. COMPATIBILIDAD URBANÍSTICA Y TERRITORIAL DE LA RESERVA DE SUELO.
5. CORRECCIONES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y AMBIENTAL DE LA PROPUESTA ADOPTADA.
6. GESTIÓN DE LA ACTUACIÓN.
7. FICHA DE GESTIÓN DEL PLAN ESPECIAL

ANEXOS

- ANEXO Nº 1. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SU ADENDA. (Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 2. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y SU ADENDA. (Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 3. ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE ALTERNATIVAS. (Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 4. ESTUDIO ACÚSTICO. (Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 5. RELACIÓN DE PROPIEDADES AFECTADAS.
- ANEXO Nº 6. CERTIFICACIÓN DE LA CONSIGNACIÓN PRESUPUESTARIA PARA LA EXPROPIACIÓN DEL SUELO CON DESTINO A DOTACIONAL VIARIO. (Se adjunta como documento independiente)

PLANOS

- PLANOS DE INFORMACION:
 - 1.- SITUACION.
 - 2.- TOPOGRAFÍA Y USOS EXISTENTES.
 - 3.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN EN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.
 - 4.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN EN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN TRAMITACIÓN.
 - 5.- AFECCIONES.
- PLANOS DE ORDENACIÓN:
 - 1.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN PROPUESTAS.
 - 2.- REFUNDICIÓN DE PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE. PLANO SU 16 - SU 17 mod. SUELO URBANO.

NORMAS DE PROTECCIÓN

1. CONDICIONES GENERALES DE LA RED VIARIA.
2. SUPERFICIE DE AFECCIÓN DE LA RED VIARIA.
3. OBRAS PERMITIDAS Y PROHIBIDAS EN RELACIÓN CON LA RED VIARIA.

NORMAS MÍNIMAS PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS TÉCNICOS

1. CONDICIONANTES DE DISEÑO.
2. CONDICIONANTES DE CONSTRUCCIÓN.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO/A






26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO/A**CONSIDERACION PREVIA**

El presente Plan Especial, promovido por parte del Ayuntamiento de Alcoy, consta del presente documento de Memoria y Planos, así como de varios anejos, que son el Estudio de Integración Paisajística y el Estudio de Impacto Ambiental de las actuaciones comprendidas en sendos proyectos de construcción del nuevo puente sobre el río Serpis y su conexión con el Parque del Viaducto y el barrio del mismo nombre (uno redactado por la Conselleria de Infraestructuras y otro por este mismo Ayuntamiento de Alcoy).

Tras la exposición pública de dicho conjunto documental y la oportuna fase de participación pública –DOGV nº 5768 de 22 de mayo de 2008 y DOGV nº 6037 de fecha 17 de junio de 2009-, se han realizado consultas al órgano competente de la Conselleria en materia ambiental, habiéndose emitido los siguientes informes:

- Informe de la Directora General de Medio Natural de fecha 16 de junio de 2009.
- Informe del Jefe de Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de fecha 29 de junio de 2009.
- Informe de la Directora General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias de fecha 30 de junio de 2009.
- Informe de la Dirección General de Territorio y Paisaje, sobre el Estudio de Integración Paisajística, de fecha 14 de julio de 2009.
- Informe del Servicio de Protección de la Biodiversidad de fecha 14 de septiembre de 2009.
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar de fecha 24 de septiembre de 2009.
- Informe del Área de Planificación Territorial y el Litoral relativo al riesgo de inundación, de fecha 28 de septiembre de 2009.

En algunos de estos informes se ha señalado la necesidad de completar la documentación inicialmente aportada y subsanar deficiencias formales, lo que dio lugar a la elaboración de un texto refundido del Plan Especial y sus anexos de evaluación ambiental y paisajística, con lo que se pretendía justificar la solución originalmente propuesta, completando determinados apartados. La principal innovación consistía, precisamente, en la aportación de un estudio de alternativas más completo, integral y expresivo de las distintas opciones de trazado de la infraestructura lineal, que contemplaba, junto a la solución propuesta, otras técnicamente factibles, valorándose el conjunto de alternativas conforme a un análisis multicriterio de carácter ambiental, paisajístico, técnico, económico, etc...

Dicho texto refundido, una vez elaborado por este equipo redactor, fue remitido al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante para la prosecución de los trámites oportunos, instando la aprobación definitiva del Plan Especial. A su vez, el citado Servicio comunicó el citado conjunto documental a la Dirección General de Medio Natural, Área de Evaluación Ambiental, a fin de que por el órgano competente se emitiera la oportuna y preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

A estos efectos, la Declaración de Impacto Ambiental ha sido recientemente resuelta, si bien hay que destacar que en la Resolución de la Directora General de Medio Natural se ha propuesto adoptar como solución ambientalmente viable la nº 3 de entre las incorporadas en el Estudio de Alternativas del presente Plan Especial, reclamando, en consecuencia, que se ajuste su contenido, así como el de sus anexos, y que los proyectos de ejecución de la infraestructura viaria –puente y red viaria- incorporen las cautelas y limitaciones que, a modo de medidas correctoras, se establecen en el seno de la Declaración de Impacto Ambiental.

Comunicada la Declaración de Impacto Ambiental a este equipo redactor, se ha procedido a elaborar un nuevo conjunto documental a fin de integrar las determinaciones de la Declaración de Impacto Ambiental, formando así un nuevo Texto Refundido del presente Plan Especial y del Estudio de Integración Paisajística, así como del Estudio de Impacto Ambiental (Adendas inicialmente presentadas) y el Estudio Acústico, en el bien entendido de que ello es técnica y jurídicamente necesario, ya que la alternativa seleccionada finalmente por la Dirección General de Medio Natural es sensiblemente distinta a la alternativa originalmente propuesta, lo que supone un conjunto de afecciones ambientales, paisajísticas y acústicas también diferenciadas (en este caso, con menor impacto, a juicio de la Declaración de Impacto Ambiental, razón que ha motivado su selección final, dado que también resulta técnica y económicamente viable).

Así pues, esta nueva documentación debe constituir la versión de Plan Especial y sus anejos que sea objeto de aprobación provisional municipal y remitida a la Conselleria competente en materia de urbanismo para su aprobación definitiva, previa comprobación por la Dirección General de Medio Natural de que se cumplen los condicionantes establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental. También será necesario solicitar informes sectoriales nuevos, dado el cambio de trazado, en lo referente a posibles afecciones al patrimonio cultural y al dominio público hidráulico.

A fin de aclarar el contexto de la tramitación administrativa a seguir, es preciso fijar los trámites a seguir y su contenido documental, pues ello permitirá dotar de mayor agilidad al proceso de implantación del referido vial:

- a) En primer lugar, se está tramitando un Plan Especial de Reserva de Suelo con la finalidad de establecer la calificación de parte del ámbito como dotacional viario, sin alteración de su clasificación como suelo no urbanizable, y así dotar a la actuación de la necesaria compatibilidad urbanística, dado que el ámbito donde se proyecta la infraestructura tiene condición de suelo no urbanizable de protección de bordes urbanos. Este Plan Especial se complementa con un Estudio de Integración Paisajística y un Estudio Acústico, a fin de evaluar la



compatibilidad de la infraestructura proyectada. Estos estudios son comunes también al proyecto de obra pública que desarrolla la infraestructura.

El Plan es objeto de promoción municipal, siendo competencia del Ayuntamiento su aprobación provisional, y debiendo ser remitido a Conselleria competente en materia de urbanismo para su aprobación autonómica. Conforme a lo dispuesto en el informe ambiental de fecha 16 de junio de 2009, no precisa de declaración de impacto ambiental toda vez que la misma se realiza con ocasión de la evaluación concreta de los proyectos de obra pública que lo desarrollarán.

- b) En paralelo, se tramita un proyecto de obra pública de promoción municipal, que diseña la ejecución del vial y puente sobre el río Serpis, que unirá el barrio del Viaducto y el de la Zona Norte (este proyecto refunde y adapta en uno solo los dos proyectos técnicos elaborados anteriormente a las exigencias de la Declaración de Impacto Ambiental). El proyecto se complementa con un Estudio de Impacto Ambiental (que finalmente se conforma del Estudio de Impacto Ambiental original del proyecto del primer tramo del puente del viaducto, el adenda de su extensión hasta el barrio del viaducto y la segunda adenda elaborada a fin de ajustar el conjunto de estudios ambientales al tenor de la Declaración de Impacto Ambiental).

La aprobación del proyecto de obra pública será competencia municipal, una vez aprobado el Plan Especial de Reserva de Suelo –que equivale a la declaración de compatibilidad urbanística prevista en el artículo 99.2 de la LUV- siendo preciso para ello gozar de la resolución complementaria a la Declaración de Impacto Ambiental ya emitida sobre el mismo (sobre los dos proyectos que ahora son refundidos), que confirme que se cumplen los condicionantes en ella establecidos.

Alcoy, noviembre de 2009

El equipo redactor


Fdo.- Rafael Ballester Cecilia


Fdo.- Angel Fajardo Palacios

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARÍA/O, /A







PEREZ SEGURA, ASOCIADOS

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A



MEMORIA INFORMATIVA



PEREZ SEGURA, ASOCIADOS

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO,/A



1.- IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR.

El siguiente documento está promovido por el Ayuntamiento de Alcoi, y redactado por sus Servicios Técnicos competentes en materia de urbanismo y consultores especializados en la materia, con la finalidad de conseguir los fines de interés público que le son propios.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A



2.- ANTECEDENTES.

El Ayuntamiento de Alcoy lleva tiempo postulando alternativas para la conexión de los Barrios de la Zona Norte y del Viaducto de la ciudad. Tras varios años planteando diversos análisis técnicos y económicos para hacer frente a dicha importante infraestructura (elaboración de avances, estudios de viabilidad, etc...), se han iniciado los trámites administrativos para su ejecución.

Ello requiere el concierto de varios instrumentos territoriales y urbanísticos, pues siendo importante la obra a proyectar, el espacio que la debe albergar tiene especiales factores de complejidad, ya que para realizar la conexión viaria se debe salvar una importante zona de accidentes naturales como el río Serpis a su paso por la ciudad de Alcoy, el barranco de la Salut y las laderas que lo circundan.

No se trata de una obra excepcional en el contexto de Alcoy, pues su orografía accidentada ha exigido y exigirá en el futuro más actuaciones como la proyectada. Ahora bien, su especial localización y las afecciones naturales que se dan en dicho ámbito obligan a un planteamiento territorial que justifique solventemente la opción adoptada finalmente, y evidencie el interés general que, especialmente en un caso como el que nos ocupa, debe presidir el proceso de toma de decisiones.

En el presente documento se va a analizar la situación urbanística, territorial y ambiental existente en el entorno de la actuación proyectada, con soporte en estudios que se acompañan como anejos a este Plan Especial. Asimismo, se valorará el estado actual de las infraestructuras y la necesidad de su reordenación, valorando a tal efecto las preexistencias y condicionantes ambientales y paisajísticos, en sana confrontación con las exigencias de viabilidad técnica y económica para hacer frente a las obras proyectadas, de relativa complejidad.

Ello requerirá adaptar la solución a la alternativa nº 3 propuesta en el texto refundido de Octubre de 2009 con las correcciones indicadas en la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA) emitida el 12 de noviembre de 2009 (exp 80/2009-AIA) por la Dirección general de Gestión del Medio Natural de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, teniéndose que justificar dicha alternativa para atender las necesidades de conexión inter-barrios en condiciones técnicas y económicas razonables, adoptando las medidas de compatibilidad e integración ambiental que resulten necesarias.



3.- ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE.

El ámbito de la actuación se encuentra localizado en la zona noreste de Alcoy, entre los Barrios de la Zona Norte y Viaducto, en las proximidades del Hospital Virgen de los Lirios y en el entorno inmediato del Río Serpis y el Barranco de la Salut.

3.1.- Clasificación del Suelo.

El ámbito territorial del Plan Especial que nos atañe se circunscribe al término municipal de Alcoy, presentando a lo largo del trazado de la nueva vía que se planea una clasificación del suelo tal y como se detalla seguidamente.

Actualmente, según el actual Plan General de Ordenación Urbana de Alcoy, con las pertinentes modificaciones puntuales¹ posteriores a su redacción, se determina que la zona de actuación del Plan Especial discurre sobre suelo clasificado como no urbanizable de protección de bordes urbanos, siéndole de aplicación lo dispuesto en el artículo 574 de sus Normas Urbanísticas.

3.2.- Planos de ordenación vigente.

En el documento gráfico de este Plan Especial se adjunta copia de los planos del Plan General de Ordenación Urbana, siendo los siguientes:

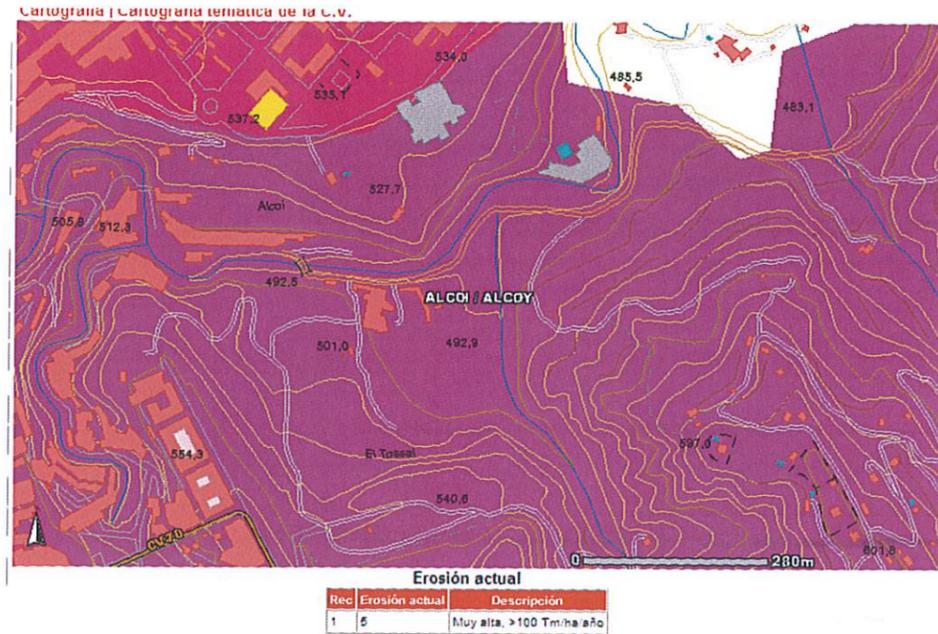
- PLANO REFUNDIDO DE:
 - PLANOS DE ORDENACIÓN (DETALLE SUELO URBANO Y URBANIZABLE):
 - SU 16
 - SU 17
 - SU 21
 - SU 22
 - PLANO DE ORDENACIÓN (DETALLE SUELO NO URBANIZABLE):
 - CS 11

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO/A

¹ Modificación Puntual del Plan General del municipio de Alcoy en el c/ Santa Teresa Jornet y vial de nueva apertura, aprobado definitivamente por resolución de 30 de diciembre de 2005 del conseller de Territorio y Vivienda.



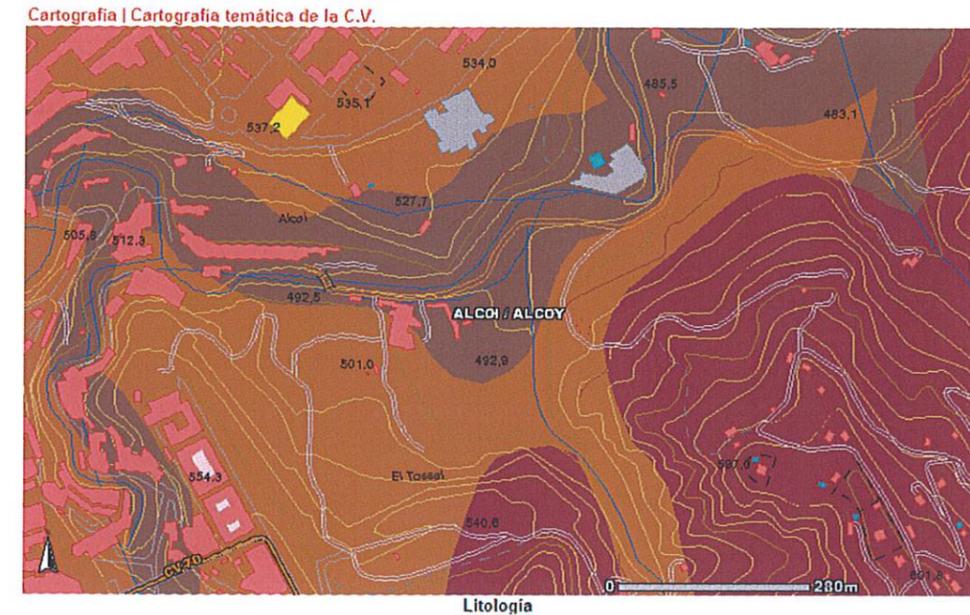
En relación a este aspecto de la erosión, y teniendo en cuenta la fragilidad que desde esta perspectiva presenta el suelo objeto de intervención, habrá de considerarse durante el proceso de ejecución de las obras esta circunstancia, procurando la adopción de medidas post-urbanización para garantizar una adecuada estabilización de los suelos en el entorno de la actuación, sobre todo en lo relativo a terraplenes.

C.- Litología.

Según la cartografía del Sistema de Información Territorial de la Comunidad Valenciana, el suelo afectado por la actuación está compuesto principalmente por arenas y arcillas en la zona coincidente con el lecho y entorno de los cauces existentes, y en el resto además cantos y gravas.

Esta circunstancia debe considerarse también en la adopción de sistemas constructivos que garanticen la seguridad de las instalaciones a ejecutar. Así se observa en los proyectos de ejecución del Puente del Viaducto y en el proyecto básico de su conexión con el Parque del Viaducto.

Figura 3.- Litología.



4.- Vulnerabilidad de acuíferos.

El ámbito de actuación presenta una vulnerabilidad de acuíferos en su entorno muy elevada, lo que deberá ser tenido en cuenta tanto para la ordenación de usos – evitando la presencia de actividades potencialmente contaminantes del subsuelo hídrico o estableciendo medidas correctoras con las suficientes garantías- como para la ejecución material de las obras de infraestructura, evitando el vertido de sustancias contaminantes al subsuelo y cauce existente.

En este sentido, deberán adoptarse las oportunas cautelas en el proyecto de ejecución.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO/A

Alcoi, a

Secretaría General

Figura 4.- Vulnerabilidad de acuíferos.

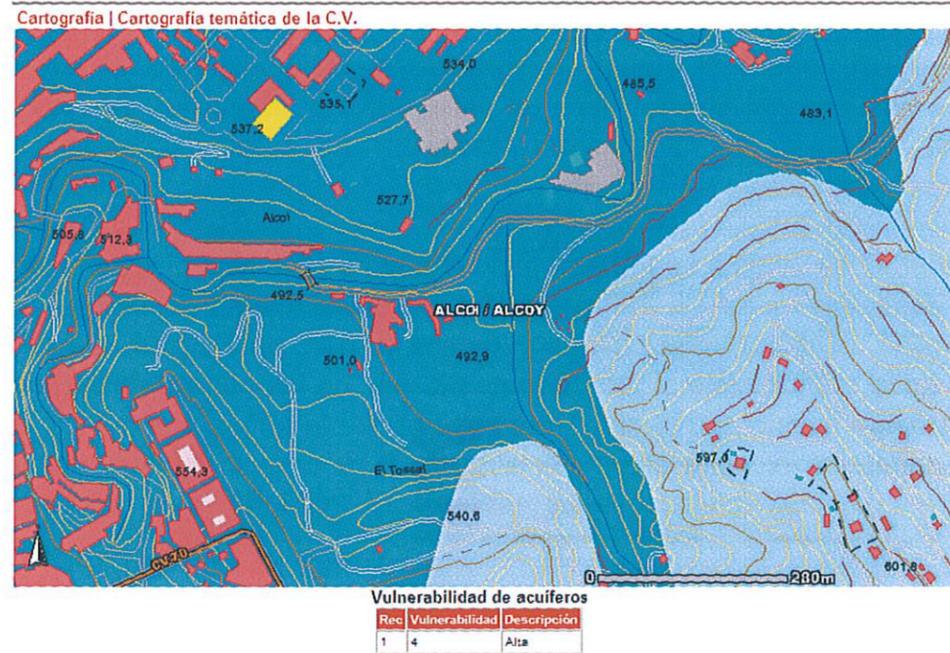


Figura 5.- Fisiología.

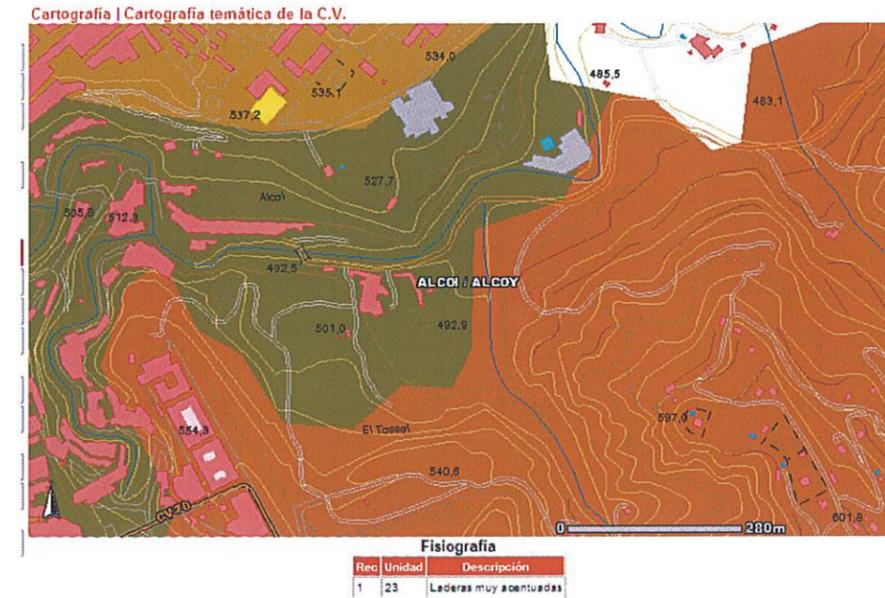
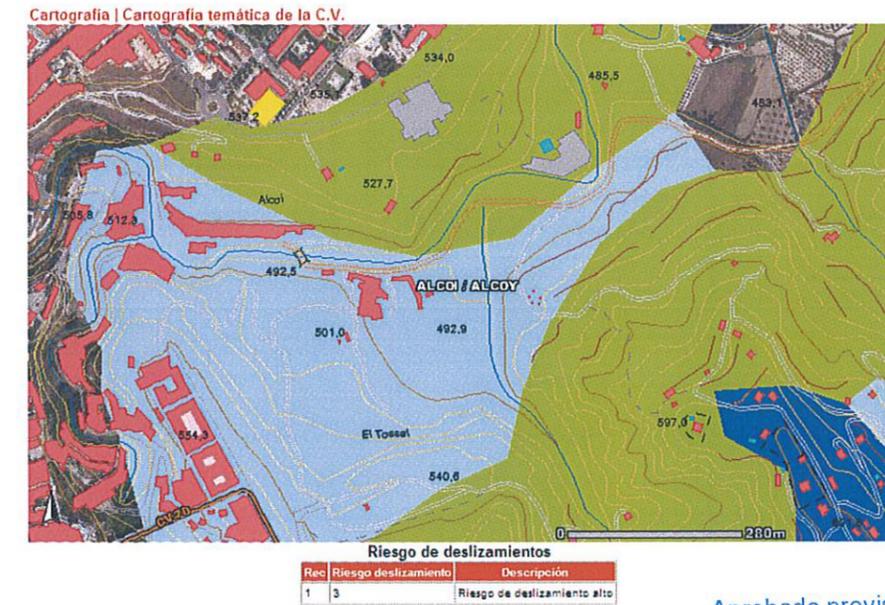


Figura 6.- Riesgo de deslizamientos.



5.- Riesgo de deslizamientos.

Fruto de la especial orografía de la zona donde se pretende actuar, cuya fisiografía presenta laderas muy acentuadas –término utilizado por el Sistema de Información Territorial- y potencialmente muy degradables dada su específica composición y la vulnerabilidad a escorrentías y otras acciones erosivas, el ámbito presenta también un riesgo de deslizamiento alto.

Esta circunstancia, junto al factor erosión, hace necesaria la adopción de especiales cautelas en la ejecución de las obras de infraestructura, para evitar riesgos y daños tanto durante su realización como, sobre todo, durante su fase de uso y explotación.

Respecto al apartado 13 de la DIA en el que se hace referencia al riesgo sísmico, se deberá tener en cuenta en las correcciones del proyecto que deben efectuarse, tal y como indica el informe del Servicio de Prevención y Planificación se deberán asumir todas las medidas establecidas en la Norma de Construcción Sismoresistente del 2002 (NCSR-02).

En este mismo apartado de la DIA también se remarca que se deberá realizar los pertinentes estudios geotécnicos para las correcciones del proyecto que deben efectuarse, y adoptar medidas para la prevención y corrección del riesgo de deslizamiento

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

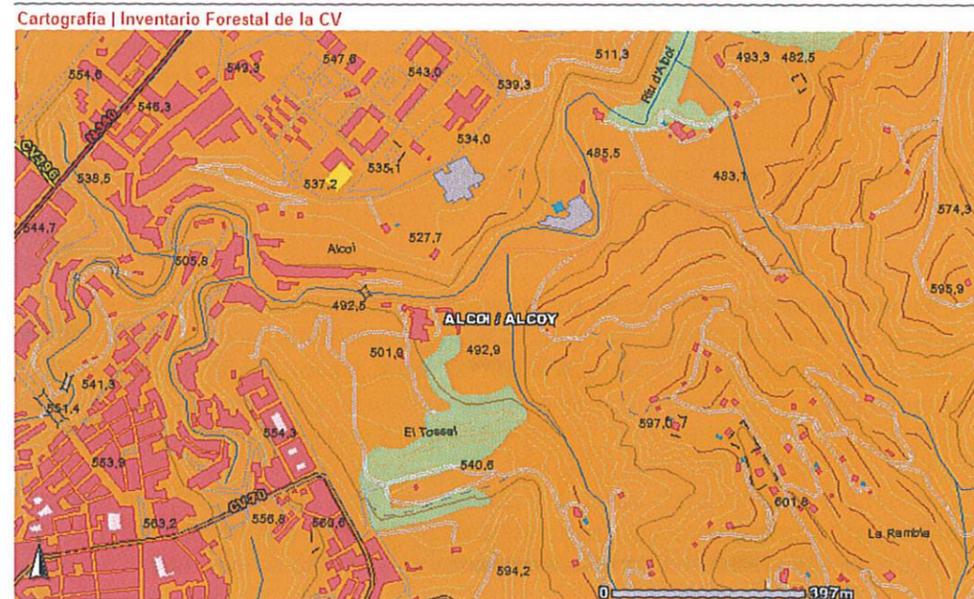
Alcoi, a
 EL/LA SECRETARÍA

6.- Afecciones forestales.

Según la Cartografía del Inventario Forestal de la Comunidad Valenciana, aprobado por el Consell de la Generalitat, la zona presenta un pequeño ámbito de suelo forestal en su extremo más meridional, coincidiendo con una ladera próxima al Barrio del Viaducto.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, se adoptarán las cautelas necesarias para su integración y compatibilidad, cuando ello sea posible, realizando en su caso medidas de compensación cuando así no sea. Su afección por la ejecución de obras públicas requerirá, conforme a lo previsto en la Ley Forestal de la Comunidad Valenciana y su Reglamento, evaluación ambiental, lo que se cumple en el presente caso al incorporarse al presente Plan Especial el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Figura 7.- Inventario Forestal.



7.- Espacios naturales protegidos.

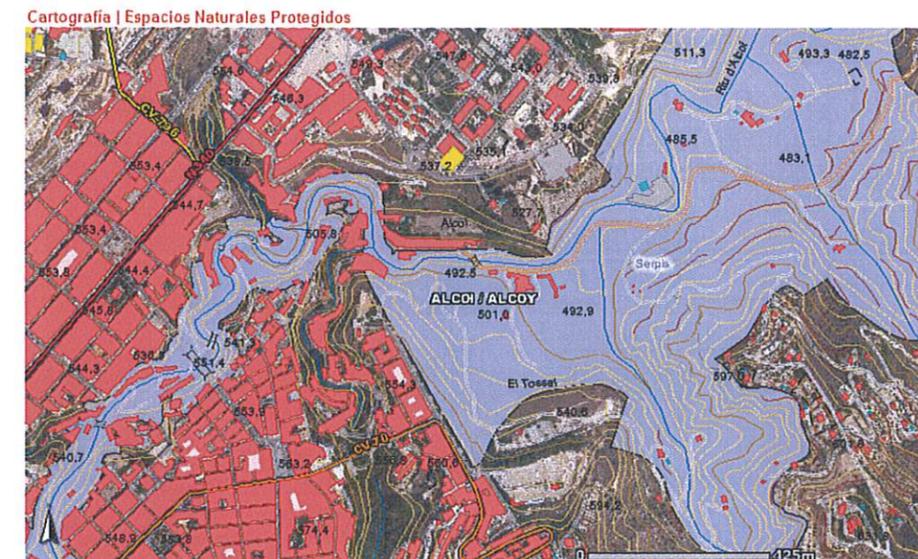
La zona afectada por la actuación no se encuentra localizada en ningún Parque Natural, ni forma parte de la Red Natura 2000, al no considerarse ni como Lugar de Importancia Comunitaria ni Zona de Especial Protección de Aves.

Consultada la cartografía de Hábitats y Biodiversidad, tampoco aparece esta zona como espacio potencialmente vulnerable al no darse la presencia de elementos catalogados en los anexos de la Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y Protección de la Biodiversidad, ni en las Directivas de Hábitats y Aves.

Ello sin perjuicio de que si se observare la presencia puntual de alguno de estos elementos se adopten las cautelas previstas en la legislación referida, sobre todo durante la fase de ejecución de las obras de infraestructura.

Sí está afectada la actuación por la figura del **Paisaje Protegido del Serpis**, declarado por Decreto 39/2007, del Consell.

Figura 8.- Paisaje Protegido del Serpis.



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

EL/LA SECRETARIO/A

Según el artículo 3 del citado Decreto se establece el siguiente régimen de protección:

“Artículo 3. Régimen de protección

En el ámbito del Paisaje Protegido regirán las siguientes disposiciones de carácter general:

1. Régimen urbanístico:

a) Los suelos urbanos y urbanizables en el ámbito del Paisaje Protegido podrán mantener sus actuales clasificaciones urbanísticas.

b) Asimismo, los suelos no urbanizables podrán mantener las calificaciones vigentes.

c) En el caso de planeamientos urbanísticos municipales que se encuentren en revisión en el momento de entrada en vigor de este decreto, se conservarán las determinaciones de planeamiento elaboradas y acordadas con la Conselleria competente en materia de urbanismo.

2. El régimen de protección del Paisaje Protegido, que será desarrollado por el correspondiente Plan Rector de Uso y Gestión del espacio protegido, está dirigido a las siguientes finalidades:

a) Conservar, regenerar en su caso, de forma racional y con las técnicas adecuadas, e incrementar el valor ecológico, geomorfológico y paisajístico de los distintos hábitats naturales y seminaturales.

b) Potenciar el carácter del valle fluvial como conector ecológico, paisajístico y territorial entre las sierras interiores y la costa.

c) Conservar y mejorar los paisajes armónicos generados por la interacción histórica entre el medio natural y la actividad humana, con sus valores ecológicos y culturales asociados.

d) De acuerdo con lo anterior, restaurar, proteger y conservar el patrimonio cultural, constituido por los elementos arqueológicos, paleontológicos, arquitectónicos, etnológicos e inmateriales que puedan estar presentes en la zona.

e) Promover la gestión racional y el uso sostenible de los citados recursos ambientales y culturales, en el marco de una estrategia de desarrollo sostenible en los ámbitos económico, social y cultural.

f) Fomentar el uso público del espacio protegido mediante el estudio, la enseñanza y el disfrute ordenado de los valores ambientales, paisajísticos y culturales. Garantizar un espacio protegido accesible a todas las personas. Potenciar específicamente la utilización de la antigua vía del ferrocarril Alcoi-Gandia como recurso de primer orden para dicho uso público ordenado, dado su carácter de eje vertebrador del conjunto.

g) Integrar el ejercicio de los usos económicos y sociales del suelo y de los recursos naturales, tanto los presentes en la actualidad como aquellos que puedan derivarse de las finalidades del espacio protegido, con los objetivos de conservación de los hábitats, la biodiversidad, el paisaje y los valores culturales.

h) Conseguir y mantener un adecuado nivel de cantidad y calidad de las aguas superficiales, tanto fluviales como procedentes de las fuentes y manantiales, evitando cualquier actuación que pueda ser causa de su degradación.

i) Corregir progresivamente los impactos negativos existentes sobre los hábitats y el paisaje, mediante la regeneración de ambientes degradados y la intervención sobre los procesos artificiales susceptibles de provocarlos.

Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO/A

AUBUN

j) Fomentar la participación de los distintos agentes socioeconómicos locales, tanto públicos como privados, en la ordenación y la gestión del espacio protegido.

k) Fomentar la participación de las Universidades y centros de investigación en la realización de estudios sobre conservación, gestión y ordenación de los recursos naturales (flora, fauna, geología, hábitats y paisaje) del nuevo espacio protegido

l) Fomentar asimismo la participación en dichas materias de las administraciones local y estatal, favoreciendo la coordinación y la concurrencia de iniciativas entre las distintas instancias administrativas con competencias en el espacio protegido."

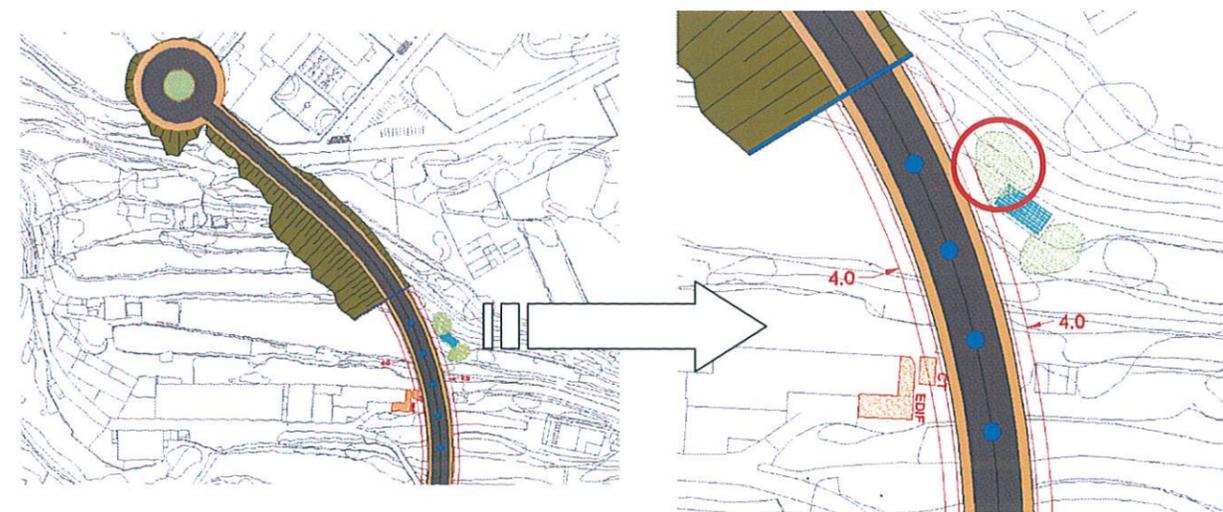
No se ha aprobado ni se encuentra en fase de tramitación el Plan Rector de Uso y Gestión que definirá el alcance y ordenación pormenorizada del Paisaje Protegido del Serpis, por lo que transitoriamente cualquier actuación proyectada en su ámbito deberá ser evaluada por el órgano competente en materia de espacios naturales protegidos.

8.- Afecciones a especies arbóreas y arbustivas

Dentro de las consideraciones ambientales incluidas en la DIA, se realiza una descripción y valoración de la zona afectada por la actuación. En esta descripción se enumeran las especies existentes tanto en el cauce del río como en las laderas del mismo, no registrándose ninguna especie catalogada como protegida.

Asimismo, queda reflejada la existencia de 3 ejemplares de gran envergadura de Mirto (*myrtus communis*) de más 6m de perímetro basal y un ejemplar de gran porte de Llidoner (*celtis australis*). Estas especies, aún no estando protegidas, se recomienda conservarlas debido a su porte y singularidad por lo que se sugiere las modificaciones oportunas del trazado para su mantenimiento y conservación.

Figura 9.- Situación de las especies respecto a la alternativa 3



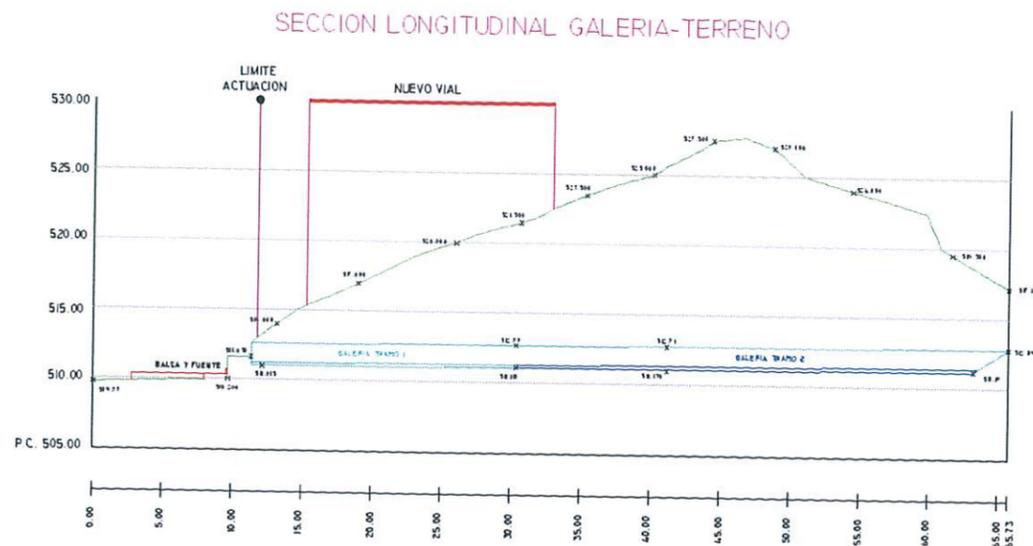
9.- Patrimonio Cultural.

Según el Estudio de Impacto Ambiental que es anejo al presente Plan Especial no constan afecciones relevantes al patrimonio cultural. En este sentido, no se encuentra afectado por la realización material de las obras ningún bien incluido en el Catálogo de Espacios y Edificios Protegidos municipal. También, con ocasión del citado Estudio, se han realizado una serie de prospecciones arqueológicas en dicho ámbito sin que se den resultados susceptibles de apreciación. En cualquier caso, será de aplicación lo dispuesto en la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, que prevé que en caso de aparición de restos arqueológicos o patrimoniales se procederá a la suspensión de la ejecución de las obras y a su puesta en conocimiento de los órganos competentes en la materia.

Como ya se ha comentado en el párrafo anterior no se ha registrado ningún elemento catalogado ni protegido. Aunque esto es así y según la información recabada existe, dentro del apartado cultural – etnológico, un elemento que sería conveniente respetar dada su entidad.

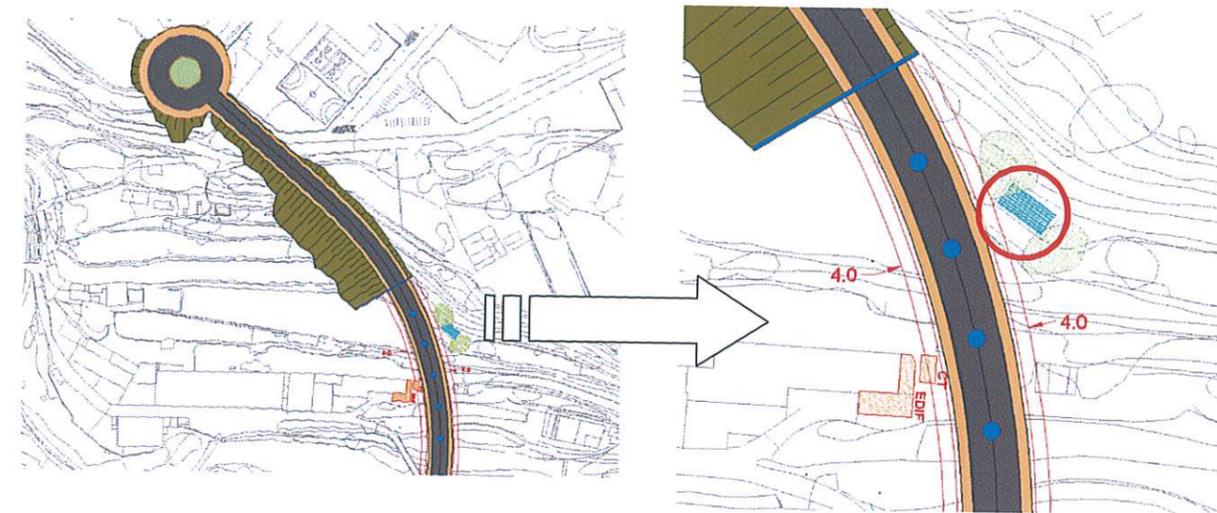
Se trata de un manantial con fuente en la zona de SANTA TERESA JORNET que consiste en un nacimiento de agua que incluye una galería subterránea de unos 55 m que cruza por debajo del futuro vial y que lleva este agua hasta una balsa. Esta galería no se afecta con la actuación ya que cruza a suficiente profundidad por debajo del vial.

Figura 10.- Perfil de la galería de la fuente



Respecto a la balsa y la fuente, decir que, como se muestra en la imagen adjunta, con la alternativa propuesta y la modificación del trazado realizada el vial mantiene un resguardo de 4 m con ella, con el fin de no afectarla y poder mantenerla.

Figura 11.- Situación de la balsa respecto a la alternativa 3



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoi, a
EL/LA SECRETARIO,/A



5.- PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO EN TRAMITACIÓN.

Actualmente se encuentra en fase de redacción el nuevo Plan General de Alcoy, que se encuentra en trámite de Concierto Previo, sometido a información pública en 2007 y cuya ordenación se puede consultar en la página web municipal. Actualmente se está en fase de elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental tras la recepción por parte de la Conselleria competente en materia ambiental del Documento de Referencia.

El documento de Concierto Previo contempla la reserva de suelo que es objeto del presente proyecto y su ordenación como red viaria.

Se ha emitido documento de referencia por parte del órgano ambiental competente (Dirección General de Medio Natural) y se está en fase de elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO./A



6.- AFECCIONES INSTITUCIONALES.

6.1.- Dominio Público Hidráulico.

La realización de la obra proyectada afectará en su fase de ejecución al entorno del Río Serpis, lo cual supone una afección específica al dominio público hidráulico.

Consta que con ocasión de la redacción del proyecto de ejecución del viaducto, por cuenta de la Conselleria de Infraestructuras, se solicitó autorización a la Confederación Hidrográfica del Júcar, órgano competente para ello según lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Aguas.

Dicha solicitud de autorización fue resuelta con carácter favorable mediante resolución del Comisario de Aguas de fecha 27 de noviembre de 2007, si bien dicha autorización sólo alcanzaba a las obras contempladas en dicho proyecto original.

Dicha solicitud de autorización fue resuelta con carácter favorable mediante resolución del Comisario de Aguas de fecha 27 de noviembre de 2007, si bien dicha autorización sólo alcanzaba a las obras contempladas en dicho proyecto original. Posteriormente se ha obtenido informe favorable previo para la obra completa (hasta el barrio del Viaducto), mediante resolución de fecha 24 de septiembre de 2009. Queda pendiente pues tan sólo la autorización de la ejecución de la obra de rotonda en el barranco de la Salut, conforme a los criterios que este último informe ya establece.

Ante la nueva propuesta planteada y respondiendo al punto nº4 de la DIA, se deberá obtener informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar a las correcciones efectuadas en el Plan y el Proyecto.

6.2.- Vías pecuarias.

No consta afección a vías pecuarias en la presente actuación, tan sólo el final de la actuación al conectar con el barrio del viaducto, contactaría con vía pecuaria "Canyada del Coll de la Sabata", que es calle del referido barrio.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A

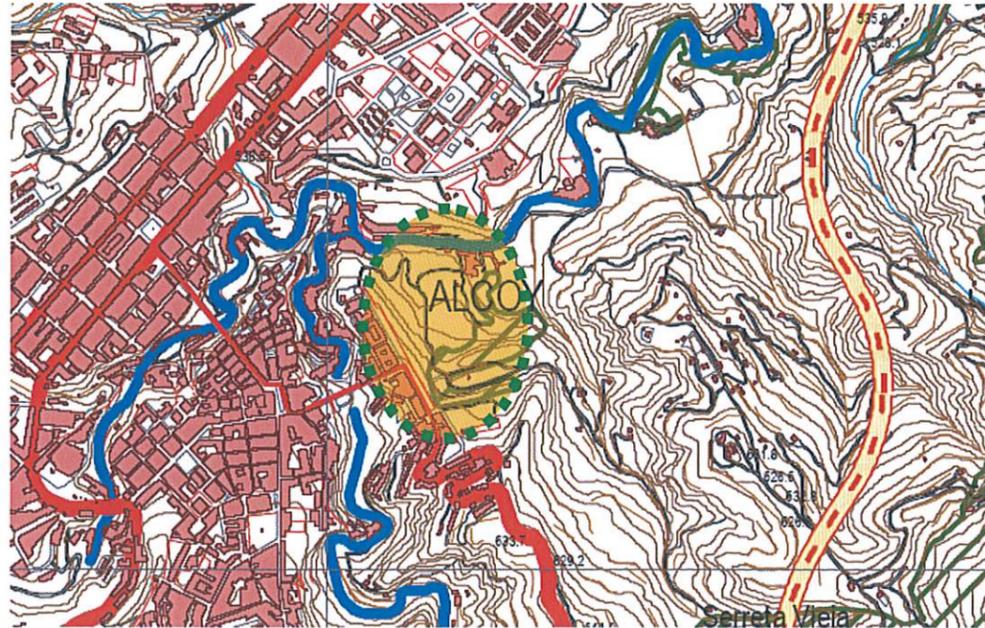




7.- OTRAS OBRAS PÚBLICAS PROGRAMADAS.

Se encuentra en fase de ejecución la Autovía Central que une Alcoy con Valencia y Alicante. Dicha obra no repercute ni afecta a la zona objeto de estudio.

Figura 12.- Trazado de la autovía.



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A

Official stamp of the Ayuntamiento de Alcoy and a handwritten signature in blue ink.



8.- ANALISIS CRÍTICO DE LA SITUACION EXISTENTE EN LA ACTUALIDAD.

8.1.- Descripción de la red viaria existente en el entorno de la actuación.

En cuanto a las redes viarias existentes, a parte de la ya citada discurrir por el Casco Histórico y barrio del Ensanche, los barrios del Viaducto y de la Zona Norte sólo se conectan de forma precaria y bajo circunstancias de emergencia mediante un camino asfaltado, de trazado y características muy limitadas, que descendiendo desde el Paseo del Viaducto hasta la planicie de la partida de la Rambla Baja conecta con el camino de sirga (o de servicio) en la margen derecha del río Serpis, cruzándolo a través del puente de "La máquina de Escaló", de ancho y capacidad portante muy reducida, para ascender al Barrio de la Zona Norte tras discurrir callejeando por las industrias situadas en las márgenes del río.

8.2.- Descripción del estado de infraestructuras y servicios urbanos existentes.

No existen en este momento redes de servicios urbanos ni infraestructura alguna entre los barrios de Zona Norte y del Viaducto que los conecte de forma directa.

La única urbanización con la que se cuenta, si puede denominarse así, es la pavimentación del camino descrito en el punto anterior que conecta los barrios de forma tortuosa y en precario.

8.3.- Balance crítico de la situación existente y establecimiento de objetivos de la nueva ordenación.

Con esta actuación se pretende conseguir una alternativa de acceso al barrio del Viaducto más directa y segura, descongestionando la única conexión que actualmente existe, que para acceder al barrio de la Zona Norte obliga a transitar por el Casco Histórico de la población, todo un barrio (Ensanche) y por tres puentes (Viaducto, San Jorge y Petxina / Benissaidó).

La conexión viaria entre barrios que se planea permitirá desarrollar dos zonas de la ciudad que habían visto frenado su potencial debido a la difícil orografía del terreno: el propio Casco Histórico y el barrio del Viaducto. Las actividades generales que se le atribuyen al Casco Histórico son las administrativas y comerciales, mientras que, en el del Viaducto los usos principales son el residencial y dotacional (Universidad Politécnica de Valencia). Por otra parte, el barrio con el que se planea conectarlos (el de la Zona Norte) es un barrio también residencial y dotacional, donde se encuentra el

Hospital General Virgen de los Lirios, así como muchas de los equipamientos culturales y deportivos de la población.

Es importante mencionar para describir completamente la situación de comunicación que presenta el citado barrio del Viaducto, el hecho de que tiene, en el puente de su mismo nombre, su única conexión con el resto de la ciudad, y con el acceso más directo a las autovías dirección hacia Alicante y Valencia.

Conforme a lo expuesto, y a los antecedentes señalados en los precedentes apartados, parece clara la necesidad de planificar y ejecutar una adecuada conexión entre los barrios de la Zona Norte y Viaducto, ya que ello contribuirá a (a) mejorar las comunicaciones de la ciudad; (b) proseguir el proceso de vertebración de una ciudad con una orografía singular; (c) potenciar nuevos y mejores accesos a la zona dotacional sanitaria del barrio de la Zona Norte, sobre todo desde y hacia la nueva Autovía, lo que sin duda redundará en una mejor funcionalidad de dicho equipamiento dado su carácter comarcal.

El nuevo documento de Plan General recogerá y plasmará estas cuestiones en el contexto de la estructura general del territorio municipal, como se ha evidenciado anteriormente. No obstante ello, y dada la necesidad de atender la ejecución de esta importante infraestructura cuanto antes y la posibilidad de acceder a financiación pública autonómica para su ejecución, parece oportuno y conveniente su planificación mediante el presente instrumento de Plan Especial de Reserva de Suelo, en el bien entendido de que es suficiente y eficiente, junto con los concretos proyectos técnicos de obra pública que lo desarrollen, para atender y resolver las cuestiones que ello exigirá.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a EL/LA SECRETARIO/A





Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A



MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA



1.- ALCANCE Y OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 38, 75 y 76, de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana (LUV, en adelante), el objeto de este Plan Especial consiste en la reserva y creación de nuevo suelo dotacional, en forma de red viaria, que posibilite la construcción de un puente, y sus accesos, para salvar el valle del río Serpis, con la finalidad de establecer una nueva conexión viaria entre los barrios del Viaducto y el barrio el de la Zona Norte.

Dado que se trata de una previsión no contemplada en el planeamiento urbanístico vigente, el Plan Especial tiene un carácter netamente modificativo, en el sentido de que se crea un nuevo elemento dotacional con calificación de red viaria pública, manteniendo su condición de suelo no urbanizable de protección viaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 575 de las Normas Urbanísticas del vigente Plan General, dado que su delimitación y definición no se realiza con ánimo de configurar un nuevo sector urbanístico de suelos lucrativos ni dotacionales.

Teniendo en cuenta que se trata de un instrumento de planeamiento, se ha acompañado de un Estudio de Integración Paisajística, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (artículo 48).

No obstante ello, hay que recalcar que según lo dispuesto en el artículo 574 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Alcoy, la actuación es urbanísticamente compatible, pues la propia norma prevé la posibilidad de realizar en dichos suelos instalaciones vinculadas a obras y servicios públicos, o declaradas de interés público, lo que se da en el presente caso.

La nueva vía de comunicación que se planea parte del barrio de la Zona Norte, en la intersección entre las calles Santa Teresa de Jornet y Alcalde Boronat, pasando por un nuevo puente en forma de viaducto, salvará el valle del río Serpis hasta alcanzar el barrio del Viaducto.

El trazado de la nueva conexión discurre por suelo no urbanizable de régimen de especial protección ("Bordes Urbanos"), cuya definición se encuentra en el art. 574 de las Normas Urbanísticas del PGOU. De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo, antes citado, en este tipo de suelo se prohíbe cualquier tipo de edificación, excepto la dedicada al entretenimiento y servicio de las obras públicas y las declaradas de interés público.

Es por tanto que el alcance de este Plan Especial implica la modificación del Plan General vigente, consistente en la ampliación de los sistemas generales del planeamiento general, dado que la nueva vía de comunicación se considera como

elemento que estructura y organiza el territorio del municipio. En cualquier caso, se mantiene la condición y clasificación de suelo no urbanizable en la totalidad del ámbito, si bien la dotación se incorpora como Sistema General –en la terminología del Plan General vigente- siéndole de aplicación lo dispuesto en el artículo 576 de las Normas Urbanísticas del PGOU (suelo no urbanizable de protección viaria).

Atendiendo el artículo 99.2 de la Ley Urbanística Valenciana, referente a la modificación de la ordenación estructural, la Administración que suscribe el presente Plan Especial somete este documento a la Administración autonómica para que declare, si procede, su compatibilidad urbanística.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO./A





26 -02- 10 / - 5 -03- 10

PEREZ SEGURA, ASOCIADOS

2.- ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.

Seguidamente se expone el análisis de alternativas que ha conllevado la decisión final acerca del trazado de la red viaria proyectada, conforme a la resolución de la DIA y, por tanto, la reserva de suelo contemplada en el Plan Especial.

2.1.- Relación del estudio de alternativas con los antecedentes del presente Plan Especial: primer anteproyecto.

Con la intención de dotar de una mejor conectividad entre el Casco Histórico y el barrio de la Zona Norte, el Ayuntamiento de Alcoi encargó al Arquitecto e Ingeniero Civil D. Santiago Calatrava la redacción de un puente que salvara el barranco del río Serpis, entre la plaza del Alcalde D. Agustí Albors, glorieta extrema de la Avda. de Andalucía, en este barrio y el extremo del Paseo del Viaducto.

La propuesta realizada, desarrollada tan sólo hasta detalle de anteproyecto, presentaba un puente con una luz total y de vano de 280 metros y un presupuesto de ejecución material de 18 millones de euros (aproximadamente unos 24,8 millones de euros de presupuesto de licitación); que fue finalmente desechada por su elevado coste de ejecución.

2.2.- Criterios para valoración de alternativas según estudio de viabilidad elaborado por la Oficina Técnica Municipal en 2005.

Con fecha febrero de 2005, el Consistorio de Alcoi retoma la iniciativa con la intención de revisar los planteamientos iniciales y los objetivos de la actuación, encargando a tal efecto un estudio de viabilidad a la Oficina de Arquitectura municipal.

La finalidad del estudio de viabilidad que se redactó en dicha fecha recoge esta motivación y plasma desde un punto de vista técnico las posibilidades que desde la propia oficina de Arquitectura del Ayuntamiento se consideraron más adecuadas. Dicho estudio se incorporó en los proyectos constructivos tanto del viaducto como del vial desde la Rambla Baixa hasta el Parque del Viaducto.

Los parámetros a considerar para la evaluación de las distintas alternativas fueron, originalmente, los siguientes:

- De índole funcional:

- Ancho útil de la vía; se define según predominio de usos y necesidades de capacidad de tránsito.
- Pendiente longitudinal; se limitará, en la medida de lo posible a 8% (máxima tolerada para tráfico pesado en carreteras).
- Dimensiones de las intersecciones; se ajustará a las recomendaciones normativas existentes, sobre todo en cuanto a visibilidad (seguridad), drenaje y necesidad de ocupación del suelo.

- Inserción en la ordenación urbana:

- Alineaciones predominantes en la ordenación urbana en los límites o inmediaciones de la actuación: trama de calles en el barrio del Viaducto y en el barrio de la Zona Norte.
- Determinación de puntos significativos para la ubicación de hitos de referencia urbanos: cruce de las principales alineaciones.

- Según el impacto ambiental que produzca:

- Balance de tierras: el criterio será minimizar el volumen de tierras procedentes de préstamo y el volumen de tierras con destino a vertedero.
- Restitución de las vías de agua interceptadas por la infraestructura vial; la dimensión de las obras de drenaje responderá al caudal de periodo de retorno de 500 años, según se exige para entorno urbano la normativa de aplicación, *Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana* (PATRICOVA).

- De índole presupuestaria:

- Movimiento de tierras: el criterio será movilizar el menor volumen de tierras posible con el objeto de reducir el empleo de medios.
- Durabilidad de las obras: por lo que el diseño del firme y el pavimento se ajustará a la normativa de carreteras.
- Tipología de estructura de paso más adecuada a las necesidades y condicionantes de contorno; como consecuencia se tratará de la solución más óptima económica y técnicamente.
- Titularidad del suelo: viabilidad de la expropiación forzosa.

Tabla resumen de parámetros y valores de referencia:



| PARÁMETRO | OBJETO | VALOR DE REFERENCIA |
|--------------------------------------|--|--|
| Ancho útil de la vía | Capacidad de tráfico | 15 metros ² |
| Pendiente longitudinal | Capacidad de tráfico / Comodidad | < 8 % |
| Alineaciones urbanas predominantes | Coherencia formal / Ordenación de tráfico | · Trama ortogonal del barrio del Viaducto. · Trama ortogonal del barrio de la Zona Norte. · Vial de prolongación del PERI del colegio Miguel Hernández como línea divisoria de tramas. |
| Hitos de referencia urbanos | Orientación espacial / Visuales de los usuarios | · Intersección del eje de la franja peatonal del Paseo del Viaducto con el eje del propio Viaducto de Canalejas; fuente del Paseo. · Intersección del vial de prolongación del PERI del colegio de Miguel Hernández y la alineación pasante por el hito anterior; inicio de la avenida ubicada en el fondo del valle. |
| Dimensiones mínimas glorieta central | Seguridad / Capacidad de tráfico | · Distancia entre accesos > 20 m ³ · Ángulo de trayectoria entre accesos consecutivos e [20° ; 60°]. |
| Balance de tierras | Impacto ambiental / repercusión económica | · Volumen de terraplén = Volumen de desmonte. |
| Obras de drenaje | Impacto ambiental / funcionalidad y durabilidad de las obras | · Marco de sección libre 3 x 2 m. ⁴ · Pendiente longitudinal > 3‰ |
| Luz de paso/vano Obra de paso | No afección a dominio público hidráulico | · L = 51,50 m · Con vanos de aproximación de L/2. ⁵ |
| Tipología Obra de paso | Seguridad / Economía de construcción y mantenimiento | · Puente de dintel continuo · Sección de hormigón armado · Puente pórtico · Puente arco ⁶ |

Adoptando los criterios de diseño anteriores se plantean seis alternativas de trazado. Resultan de la composición de dos subtrazados básicos que se articulan en la

² Sección transversal: 2 x (2,35/ 2,10/3,05) (acera / banda de estacionamiento / carril).

³ Recomendaciones para el diseño de glorietas en carreteras suburbanas de la Comunidad Autónoma de Madrid.

⁴ Dimensiones previsibles a falta de cálculo hidrológico e hidráulico a nivel de anteproyecto.

⁵ Los vanos de acceso permiten un ahorro considerable de terraplén y estructuralmente se emplean para reducir las leyes de momentos flectores en el vano principal.

⁶ Los factores más relevantes que condicionarán el diseño de puente son: la geotecnia del terreno (versus reacción de fuerzas horizontales), la accesibilidad al emplazamiento y la posibilidad de apoyar en el propio fondo del cauce una estructura auxiliar para la construcción del puente.

glorieta central, punto de intersección del vial de prolongación del PERI del colegio Miguel Hernández y el vial de ascensión hasta la coronación del Paseo del Viaducto.

Los subtrazados considerados son:

1º. Vial de prolongación de la calle Santa Teresa Jornet, con tres alternativas:

- (1) Vial de pendiente longitudinal de 6,75 %: pendiente uniforme entre cotas extremas.
- (2) Vial de pendiente longitudinal de 8%: composición de dos pendiente una inicial ajustada a la máxima recomendada según la normativa de carreteras (8%) y otra más tendida (5%).
- (3) Vial de pendiente longitudinal de 11,10 %: composición de dos pendiente una inicial más ajustada a la topografía del terreno (8%) y otra más tendida (2%).

2º. Vial de ascensión desde el fondo del valle a la coronación del Paseo del Viaducto.

- (A) Vial formado por una secuencia de tramos rectos ortogonales entre sí a modo de zig-zag, cuyo desarrollo tiene 1.182,80 m y una pendiente de 5,16 %.
- (B) Vial formado por un tramo recto y una curva en su extremo de radio 188 m. Este trazado tiene un desarrollo de 521,66 m y una pendiente longitudinal de 11,58 %.

Las alternativas planteadas, de forma resumida, son:

| ALTERNATIVA | DEFINICIÓN |
|-------------|------------|
| ALTER 1 | (1)-(A) |
| ALTER 2 | (2)-(A) |
| ALTER 3 | (3)-(A) |
| ALTER 4 | (1)-(B) |
| ALTER 5 | (2)-(B) |
| ALTER 6 | (3)-(B) |

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A





Se realiza una evaluación comparativa entre alternativas con el objeto de determinar la adecuación de las mismas a los siguientes factores:

- Funcionalidad.
- Impacto Ambiental.
- Economía de ejecución y mantenimiento.

Evidentemente atendiendo al primer factor, funcionalidad, las alternativas con pendientes longitudinales más tendidas se consideran las más adecuadas. El límite de 8% que establece la normativa de carreteras lo hace con la finalidad de garantizar una capacidad de tráfico (vehículos por unidad de tiempo) mínima, por lo que en un tramo urbano esta consideración no tiene tanta relevancia. Por otra parte los desarrollos que se plantean son de magnitud moderada por lo que podrían acometerse con pendientes mayores a la citada. En cambio, ha de tenerse presente que un vial de nueva planta como el que se pretende y con la función de conexión entre dos núcleos de población considerable debe de tener unas prestaciones mínimas en cuanto a su comodidad y aspecto que desaconsejen pendientes superiores al 8%. Puede comprobarse que en el resto de la población las calles con pendiente superiores a este valor son muy pocas y de desarrollo menor al que se propone para estos nuevos viales.

En cuanto al impacto ambiental generado por las distintas alternativas cabe señalar que a pendientes más suaves, es decir con mayor corrección de las naturales del terreno, el movimiento de tierras a realizar será mayor. El balance de tierras, entendido como la diferencia entre el volumen de terraplén y el de desmonte, se reduce con la consideración conjunta de la ejecución de la avenida pensada en el fondo del valle. Otro aspecto a tener presente es que las soluciones con pendientes más tendidas precisan de un mayor volumen de terraplén.

Finalmente atendiendo al factor económico, y más concretamente al esfuerzo de mantenimiento y conservación de las obras a proyectar, las soluciones con pendientes mayores suponen la construcción de obras de tierra y de fábrica (muros de contención) en mayor medida y por tanto un esfuerzo mayor.

La valoración de carácter estimado que se realizó de las seis alternativas atendió tan sólo a las obras de explanación y afirmado de viales, con un tanteo de las obras complementarias (obras de paso y de drenaje transversal), sin valorar las obras de drenaje longitudinal y equipamiento de las vías por considerarse de menor entidad.

Por lo que tras el análisis multivariante, se consideraba como trazado más adecuado el correspondiente a la alternativa formada por el vial de prolongación de la calle Santa Teresa Jornet con una pendiente longitudinal de 8% y el vial en curva para la ascensión desde el fondo del valle hasta la coronación del Paseo del Viaducto.

2.3.- Complemento del estudio de alternativas a requerimiento de la Dirección General de Medio Natural.

No obstante lo anterior, para ilustrar mejor este proceso de estudio de alternativas y opciones, atendiendo el requerimiento realizado en el informe emitido por la Dirección General de Medio Natural de fecha 16 de junio de 2009, se realizó un **nuevo estudio complementario de alternativas** con el objeto de contextualizar con mayor y mejor detalle la decisión sobre el trazado finalmente adoptado por el Ayuntamiento de Alcoy, ya que originalmente, sobre todo quizás debido a la ausencia de referencias gráficas, quizás pareciera que no ha habido esta fase de evaluación de alternativas.

A partir del análisis del estudio complementario de alternativas presentado en Octubre de 2009 se emitió la DIA, en la que se resolvía favorablemente el Plan especial siempre y cuando se realicen unas correcciones que tiendan a mejorar la solución reduciéndose las afecciones, y se redacta un nuevo refundido del estudio de alternativas, fechado en noviembre de 2009, en el que se tienen en consideración todos los puntos de la DIA. Este documento se acompaña como anejo a este documento.

En este sentido, este estudio de alternativas debe considerarse incluido en el contenido del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de nuevo viario que desarrollan el Plan Especial. Así, cuando en el referido original Estudio de Impacto Ambiental no se consideraban alternativas de trazado y diseño del nuevo viario no se pretendía decir que no las había, sino que las mismas se habían realizado con anterioridad.

Seguidamente se adjunta una imagen expresiva del conjunto de alternativas evaluadas y estudiadas, para su mejor comprensión:

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A





Figura 13.- Estudio de alternativas. Imagen de las diversas propuestas.



Tras su análisis y evaluación, finalmente se adoptado como más viable la opción 3. A continuación se reproducen los criterios seguidos y finalmente adoptados para dicha decisión.

EVALUACIÓN DE PROPUESTA CONSTRUCTIVA

Dentro de este campo se tendrán en consideración aspectos directamente relacionados con el proyecto de obra civil necesario para desarrollar la alternativa propuesta, entre los que valoraremos:

- Disponibilidad de terrenos (afección a edificaciones)
- Ajuste al planeamiento vigente.
- Magnitud del movimiento de tierras.
- Funcionalidad viaria por trazado y rasante.
- Coste del viario.
- Coste del puente.
- Riesgo de deslizamiento.
- Posibilidades de conectividad futura.

La valoración del efecto causado por la propuesta estudiada se clasificará en 5 niveles, desde pésimo a óptimo, pasando por unas valoraciones intermedias de tipo mala, media y buena. Para acentuar la diferenciación de aquellas soluciones que aporten mejores cualidades a la obra, la puntuación relacionada con cada valoración se bonifica de forma creciente conforme se ascienden niveles de mejora. En resumen, se aplicaran las siguientes puntuaciones.

| VALORACION | PESIMA | MALA | MEDIA | BUENA | OPTIMA |
|------------|--------|------|-------|-------|--------|
| PUNTUACION | 0 | 1 | 3 | 6 | 10 |

Aplicando la valoración y puntuación correspondiente a los aspectos reseñados de las diferentes propuestas, tenemos el siguiente cuadro de análisis:

| | ALTERNATIVA EN ESTUDIO | | | | | |
|-----------------------------|--|-------------|-------------|-----------|-------------|------------|
| | 1-A | 1-B | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Evaluación de alternativa constructiva | | | | | |
| Disponibilidad de terrenos | Buena (6) | Buena (6) | Pésima (0) | Media (3) | Buena (6) | Media (3) |
| Compatibilidad Planeamiento | Optima (10) | Optima (10) | Media (3) | Media (3) | Optima (10) | Pésima (0) |
| Movimiento de tierras | Medio (3) | Pésimo (0) | Optimo (10) | Bueno (6) | Malo (1) | Bueno (6) |
| Funcionalidad viaria | Media (3) | Mala (1) | Optima (10) | Buena (6) | Media (3) | Mala (1) |
| Coste viario | Medio (3) | Malo (1) | Optimo (10) | Bueno (6) | Medio (3) | Bueno (6) |
| Coste puente | Malo (1) | Medio (3) | Pésimo (0) | Bueno (6) | Medio (3) | Bueno (6) |
| Riesgo de deslizamiento | Optimo (10) | Malo (1) | Bueno (6) | Bueno (6) | Pésimo (0) | Medio (3) |
| Conectividad futura | Optima (10) | Optima (10) | Pésima (0) | Mala (1) | Buena (6) | Mala (1) |
| Puntuación Total = | 46 | 32 | 39 | 37 | 32 | 26 |

De los datos anteriores se desprende que según criterios constructivos, la opción más favorable es la alternativa 1-A, seguida por la opción 2 (aunque es inviable económicamente por el exceso de coste) y la opción 3

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a EL/LA SECRETARIO/A



**EVALUACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA**

Sin embargo, dentro del campo de la evaluación ambiental y paisajística, los aspectos a considerar en el análisis son diferentes, pues van dirigidos a analizar el impacto que causarían las actuaciones previstas sobre el medio ambiente del entorno y sobre los valores e hitos paisajísticos.

Dentro de este campo se tendrán en consideración las relaciones causa-efecto de aquellos aspectos de la obra que puedan influir negativamente sobre los valores naturales preexistentes, entre los que valoraremos:

- Permeabilidad ecológica y visual
- Minimización a la exposición visual de la infraestructura
- Afección a cauces.
- Magnitud del movimiento de tierras y barreras visuales.
- Afección a edificaciones industriales del cauce con posible valor paisajístico.

Y al igual que con el apartado anterior, se establece una escala de puntuación en función del efecto causado por las seis alternativas planteadas, cuyos cuadros resumen presentamos a continuación:

| | ALTERNATIVA EN ESTUDIO | | | | | |
|------------------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1-A | 1-B | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Evaluación de aspectos medioambientales y paisajísticos | | | | | |
| Permeabilidad ecológica | Buena (6) | Media (3) | Optima (10) | Buena (6) | Media (3) | Media (3) |
| Minimización a la exposición | Media (3) | Mala (1) | Buena (6) | Media (3) | Mala (1) | Mala (1) |
| Afección a cauces | Mala (1) | Mala (1) | Optimo (10) | Buena (6) | Buena (6) | Buena (6) |
| Barreras visuales | Media (3) | Mala (1) | Optima (10) | Buena (6) | Media (3) | Buena (6) |
| Afección a edificaciones | Optimo (10) | Optimo (10) | Pésima (0) | Optimo (10) | Optima (10) | Media (3) |
| Afección flora | Mala (1) | Mala (1) | Buena (6) | Buena (6) | Mala (1) | Media (3) |
| Afección etnológica | Pésima (0) | Pésima (0) | Optima (10) | Optima (10) | Pésima (0) | Optima (10) |
| Puntuación Total = | 24 | 17 | 52 | 47 | 24 | 32 |

De los datos anteriores se desprende que considerando aspectos medioambientales y paisajísticos la mejor solución sería la 2 (aunque es inviable económicamente por el exceso de coste), y a continuación las otras dos opciones menos dañinas serían las alternativas 3 y en menor medida la 5.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO/A

3.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.

3.1.- Diseño de la planta y trazado.

La ordenación que se propone finalmente es la creación de una reserva de suelo dotacional para la implantación de un vial de conexión que comunique dos barrios de la población, tal y como ya se ha expuesto.

El vial en cuestión se proyecta entre el vial de nueva apertura, prolongación hacia el cauce del río Serpis de la calle Santa Teresa Jornet, situada en el barrio de Zona Norte (margen izquierda del cauce), para descender hasta la cota del fondo del valle, en la partida Rambla Baja, ya sobre la margen derecha del cauce, y desde aquí ascender hasta el paseo del Viaducto, en el barrio del mismo nombre.

Podemos ver esta propuesta, en planta, en la siguiente figura:

Figura 14.- Planta y trazado del vial propuesto.



La reserva de suelo alcanza a la planta de la red viaria así como a los desmontes y terraplenes necesarios para su ejecución y otros terrenos precisos para ello, tal como se contempla en el plano correspondiente de este Plan Especial.

3.2.- Estado de alineaciones y rasantes de la red viaria. Sección transversal de la vía.

Esta alternativa consiste en un viario semi-directo de unos 780 m de longitud, que se estructura en 3 tramos:

- El tramo inicial del viario cuenta con una longitud de 164 metros, estando ejecutado sobre terraplen en toda su longitud. La altura de estos terraplenes va creciendo desde el inicio del tramo hasta su final llegando a una altura máxima de 7,50m. La rasante adopta una pendiente media del 8% en todo el tramo, incrementándose hasta valores cercanos al 15% en su tramo final.
- El segundo tramo en que se puede dividir el vial corresponde al viaducto de 320 metros de longitud sobre el cauce del río Serpis. Consiste en un puente de estructura aporticada, integrado por 16 vanos de 20 m de luz entre apoyos, compuestos por cuatro pilas martillo de fuste circular, que soportan 3 vigas cajón prefabricadas para sostenimiento de la losa del tablero, de 15 m de anchura. La altura máxima del puente sobre el cauce del río alcanza los 18,70 m. La rasante tiene pendientes cercanas al 15-16% en los recorridos inicial y final, que son reducidas en el centro del puente hasta el 0.52%.
- Por último, el tercer tramo con el que se conecta a la zona del Viaducto tiene una longitud de 293 metros y contempla zonas en terraplen y en desmonte. La altura máxima del terraplen llega hasta los 6 metros, siendo el desmonte máximo de unos 3 metros. La pendiente se mantiene prácticamente constante en todo este tramo, situándose en un 15%.

La sección transversal de la vía presenta un ancho útil de 15 m (se trata de una sección 2 x (2,35/ 2,10/3,05)), ordenándose las bandas longitudinales como sigue, con eje de simetría el de la propia vía:

- Acera de ancho 2,35 m
- Banda de estacionamiento de 2,10 m
- Carril de la calzada de 3,05 m

Ordenación que puede permutar por la siguiente:

- Acera de ancho 2,35 m
- Arcén de 2 m
- Carril de la calzada de 3,15 m

Las aceras sobre el puente reducen su ancho a 175 cm con la finalidad de reservar espacio para la disposición de barandillas e impostas.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-23-10

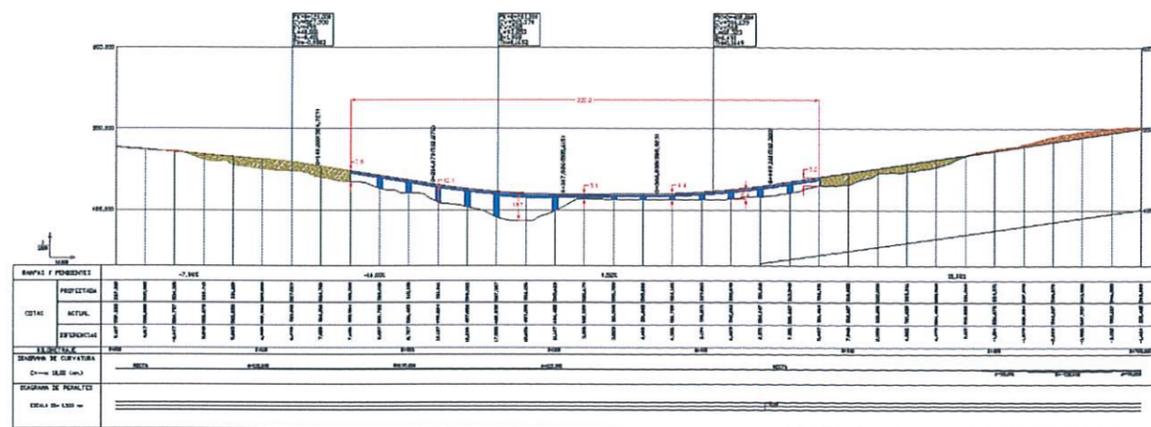
AJUNTAMENT D'ALCOI
Alcoi, a

EL/LA SECRETARIO/A

Secretaria General



Figura 15.- Perfil longitudinal



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a EL/LA SECRETARIO/A



Handwritten signature in blue ink

La propuesta finalmente adoptada, tal como se puede comprobar en planta y alzado se integra razonablemente en el entorno, al tiempo que minimiza los terraplenes y movimientos de tierra, destacando que el tramo que va desde la Rambla Baixa hasta el Parque del Viaducto se realiza parcialmente en viaducto para reducir el terraplenado en el vial, mejorando así la permeabilidad de la obra y acotando los riesgos de deslizamiento. Esta medida supone, además, una reducción del impacto paisajístico de la obra proyectada, considerándose razonable pues la reserva de suelo propuesta. Más adelante se justifican con más detalle la compatibilidad ambiental y paisajística de la opción finalmente objeto de desarrollo.

3.3.- Estado de infraestructuras y servicios urbanos tras la propuesta.

La urbanización de la nueva vía dará como resultado una pavimentación de la calzada y aceras, la instalación de red de drenaje de la escorrentía superficial de las aguas pluviales, la iluminación pública y la señalítica de la vía, conforme con los criterios establecidos por la Oficina Técnica municipal. Estos detalles se contemplan en los proyectos de la referida obra.



4.- COMPATIBILIDAD URBANISTICA Y TERRITORIAL DE LA RESERVA DE SUELO.

La propuesta de reserva de suelo resulta compatible desde un punto de vista urbanístico y territorial en función de los siguientes aspectos:

- a) Pese a que supone una afección parcial a suelo no urbanizable de especial protección de bordes urbanos, hay que recordar que el Plan General vigente, en su artículo 574, apartado 2, contempla la posibilidad de realizar en dichos ámbitos obras e infraestructuras vinculadas a usos de interés público.
- b) Desde un punto de vista funcional, la compatibilidad urbanística de la propuesta resulta evidente, ya que tiene una misión integradora y vertebradora que mejora las condiciones de accesibilidad y conexión de dos importantes barrios de la ciudad y cualifica los accesos a importantes equipamientos y dotaciones, destacando sobre todo el hecho de la mejora de accesos del Hospital Virgen de los Lirios, de carácter y alcance netamente comarcal.
- c) Por todo ello, pese a que se trata de una propuesta no contemplada en el Plan General vigente, parece clara la mejora que para el interés público de la colectividad supone la ejecución de esta importante infraestructura viaria. Asimismo, hemos visto que el nuevo Plan General de Alcoy también contempla desde una perspectiva más global la solución viaria apuntada en este Plan Especial, si bien razones de oportunidad y coyuntura aconsejan su tramitación a través de este instrumento a fin de agilizar y permitir su pronta licitación y construcción con cargo a programas de financiación autonómica.

Sin perjuicio de lo anterior, y al margen de aspectos meramente urbanísticos, hay que constatar que la ejecución de esta obra supone una transformación física que, aun siendo aceptable desde la perspectiva ambiental, requerirá la adopción de medidas correctoras para minimizar estas afecciones y contribuir a restaurar paisajísticamente el citado entorno transformado. En el siguiente apartado se harán las valoraciones oportunas acerca de la compatibilidad ambiental y paisajística, analizando a tal efecto las cuestiones señaladas en los informes emitidos por la Dirección General de Medio Natural, el Servicio de Protección de la Biodiversidad y el Servicio de Apoyo Técnico en materia de Paisaje, sin perjuicio de que ello será objeto de Declaración de Impacto Ambiental en el trámite de aprobación de los proyectos de obra pública que desarrollan el presente Plan Especial.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A



5.- CORRECCIONES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y AMBIENTAL DE LA PROPUESTA ADOPTADA.

En la Declaración de Impacto Ambiental emitida por la Dirección General de Gestión del Medio Natural con fecha noviembre de 2009 (exp 80/2009-AIA) se requiere de una serie de correcciones que se introducen en el texto refundido del Plan Especial en cuestión.

- Apartado 1: Correcciones trazado
Se redacta un nuevo refundido del estudio de soluciones justificando la idoneidad de la nueva alternativa (la número 3 modificada), una vez analizados todos los nuevos condicionantes indicados en la resolución de la DIA.
- Apartado 2.1: Ampliación de tramos en viaducto
Se amplía el tramo en viaducto de la solución, reduciéndose considerablemente los terraplenes a ejecutar.
- Apartado 2.2: Afección especies arbóreas
Se modifica el trazado de la alternativa nº 3 para evitar la afección al conjunto de fuente, balsa, ejemplares de mirto y llidoner junto a balsa, desplazándola hacia el oeste. El límite del suelo dotacional del vial queda a 4 m. de distancia de este conjunto. Con este resguardo de 4m se evita afectar y demoler la edificación existente en el otro margen del viaducto. La solución constructiva que se adopta con el tramo del vial en viaducto permite una adecuada integración del vial con el conjunto referido, concretándose en el proyecto debiendo recibir resolución complementaria. El proyecto deberá además adoptar medidas para evitar la afección del conjunto referido durante la ejecución del mismo.
- Apartado 3: Ordenación del paisaje
El proyecto que desarrollará el Plan Especial contendrá las modificaciones expuestas en la documentación refundida; ampliación del viaducto, modificación de características de los terraplenes y variación de la cota de rasante del vial minimizando los volúmenes de movimientos de tierras previstos.

- Apartado 4: Informe CHJ
En el proyecto deberá quedar convenientemente justificado que el cauce bajo el que se proyecta el puente tiene capacidad para desaguar una avenida provocada por una tormenta de diseño para un periodo de retorno de 500 años, así como que el vial en su conjunto no incrementa el riesgo de inundación a terceros según marca el PATRICOVA. Además debe obtenerse nuevamente informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar ante el nuevo planteamiento del vial.

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

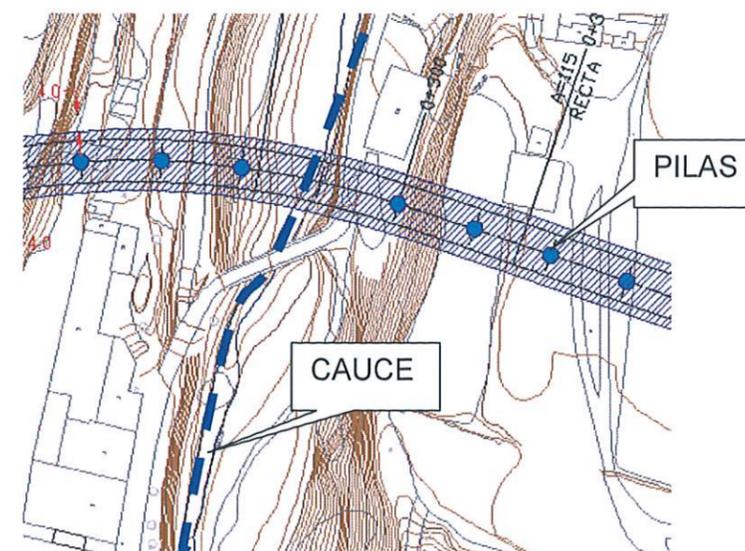
26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A



Figura 16.- Posición de las pilas del puente.



- Apartado 5: Informe Conselleria Cultura
Previamente a la aprobación del proyecto, se deberá obtener el informe favorable de la Conselleria de Cultura (artc. 11 de la Ley 4/1998 de 11 de junio del Patrimonio Cultural Valenciano).
- Apartado 6: Inventario de especies vegetales
Previamente al inicio de las obras se deberá inventariar las especies vegetales de interés afectadas por el vial. Se seguirá el criterio de eliminar en la medida de lo posible el menor número de ejemplares vegetales autóctonos y utilizarlos en la revegetación de la zona.
- Apartado 7: Restauración e integración paisajística
Para la integración paisajística y ambiental de la actuación se redactará un proyecto de restauración que se incluirá en el proyecto de ejecución a redactar y que deberá ser aprobado en una resolución complementaria. En



el estudio de integración paisajística que forma parte de este texto refundido se incluye las medidas y criterios a tomar en este proyecto de integración.

- Apartado 8: Delimitación de afecciones
Previamente al inicio de las obras se deberá marcar o acotar los ámbitos que no deben verse afectados por las obras.
- Apartado 9-10: Materiales y acopios
Los materiales deberán proceder de canteras legalizadas, para lo cual sólo serán admitidos en obra los que así lo justifiquen.
Las zonas de acopio se plantearán en los lugares mas degradados evitando los cauces.
- Apartado 11: Ruido y polvo
Se cumplirán las medidas reflejadas en el programa de vigilancia ambiental para minimizar las emisiones de polvo y ruido.
- Apartado 12: Plan de afección acústica
Este punto está desarrollado en el anexo del estudio acústico y en él se plasma el contenido del mismo.
- Apartado 13: Sismicidad
Este punto se ha tratado en el apartado 2.2. subapartado E de este documento.
- Apartado 14: Medidas correctoras
Se cumplirán las medidas correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental y de integración paisajística adaptadas a la nueva solución.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO,/A





6.- GESTIÓN.

El Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTyU, en adelante), en su artículo 178, recoge las determinaciones mínimas de un Plan Especial de reserva de suelo dotacional y ordenación de infraestructuras, siendo éstas las siguientes:

- a) El objeto, características y modo de gestión previsto del suelo reservado.
- b) La identificación precisa y motivada del ámbito de la reserva.
- c) Las fases o etapas de su ejecución, para lo que será indispensable aportar certificación acreditativa de la existencia de previa consignación presupuestaria adecuada y suficiente para proceder al pago del justiprecio. La ejecución de las obras se realizará en una única fase, siendo las etapas fijadas en el proyecto de ejecución de las mismas y en su pliego de licitación.

En cuanto al objeto y características de la nueva conexión viaria, su concreción se ha realizado en el apartado 2 y 3 de esta memoria justificativa.

En referencia al modo de gestión para la obtención del suelo dotacional necesario para su implantación se seguirá lo previsto en el Plan General, en su artículo 581 (Obtención de suelo en Sistemas Generales), al tratarse de un elemento que articula la estructura general y orgánica del territorio, por lo que se prevé una expropiación con finalidad urbanística.

La identificación precisa de los terrenos afectados, relacionando titulares, referencias catastrales y superficies es el que se adjunta como Anexo.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO,/A





8.- FICHA DE GESTION DEL PLAN ESPECIAL.

| FICHA DE GESTION ACTUACIÓN PLAN ESPECIAL CONEXIÓN BARRIO ZONA NORTE - PARQUE VIADUCTO | |
|--|-----------------------|
| DELIMITACION | |
| | |
| SUPERFICIE RV | 14.300 m ² |
| CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACION | |
| Criterios de integración ambiental, paisajística y territorial | |
| Deberán tenerse en consideración los riesgos de deslizamiento durante la ejecución de las obras. Deberá redactarse un Programa de Restauración Paisajística, sometido a informe de la Dirección General de Territorio y Paisaje, junto al proyecto de ejecución de la obra viaria. Deberán evitarse los vertidos a cauce público durante la ejecución de las obras. Los préstamos de tierras para las obras serán adecuados, no pudiendo destinarse los terraplenes como vertederos de inertes. Los residuos inertes serán trasladados a centro autorizado. | |
| Criterios de integración con cauces y barrancos | |
| La ejecución de la infraestructura respetará el cauce del río Serpis en su integridad. | |
| CONDICIONES DE GESTIÓN A CONTEMPLAR EN LA FASE DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, SEGÚN ESTUDIO Y DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL | |
| Deberán observarse las medidas correctoras previstas para la fase de ejecución y explotación de las obras, previstas en el Estudio de Impacto Ambiental y la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. Asimismo, se seguirán y adoptarán las consideraciones establecidas en el Programa de Vigilancia Ambiental | |

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO,/A

Stamp: AJUNTAMENT D'ALCOI, Secretaria General
Signature



PLANOS

- PLANOS DE INFORMACION:
 - 1.- SITUACION.
 - 2.- TOPOGRAFÍA Y USOS EXISTENTES.
 - 3.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN EN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.
 - 4.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN EN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN TRAMITACIÓN.
 - 5.- AFECCIONES AMBIENTALES: PAISAJE PROTEGIDO Y SUELO FORESTAL.

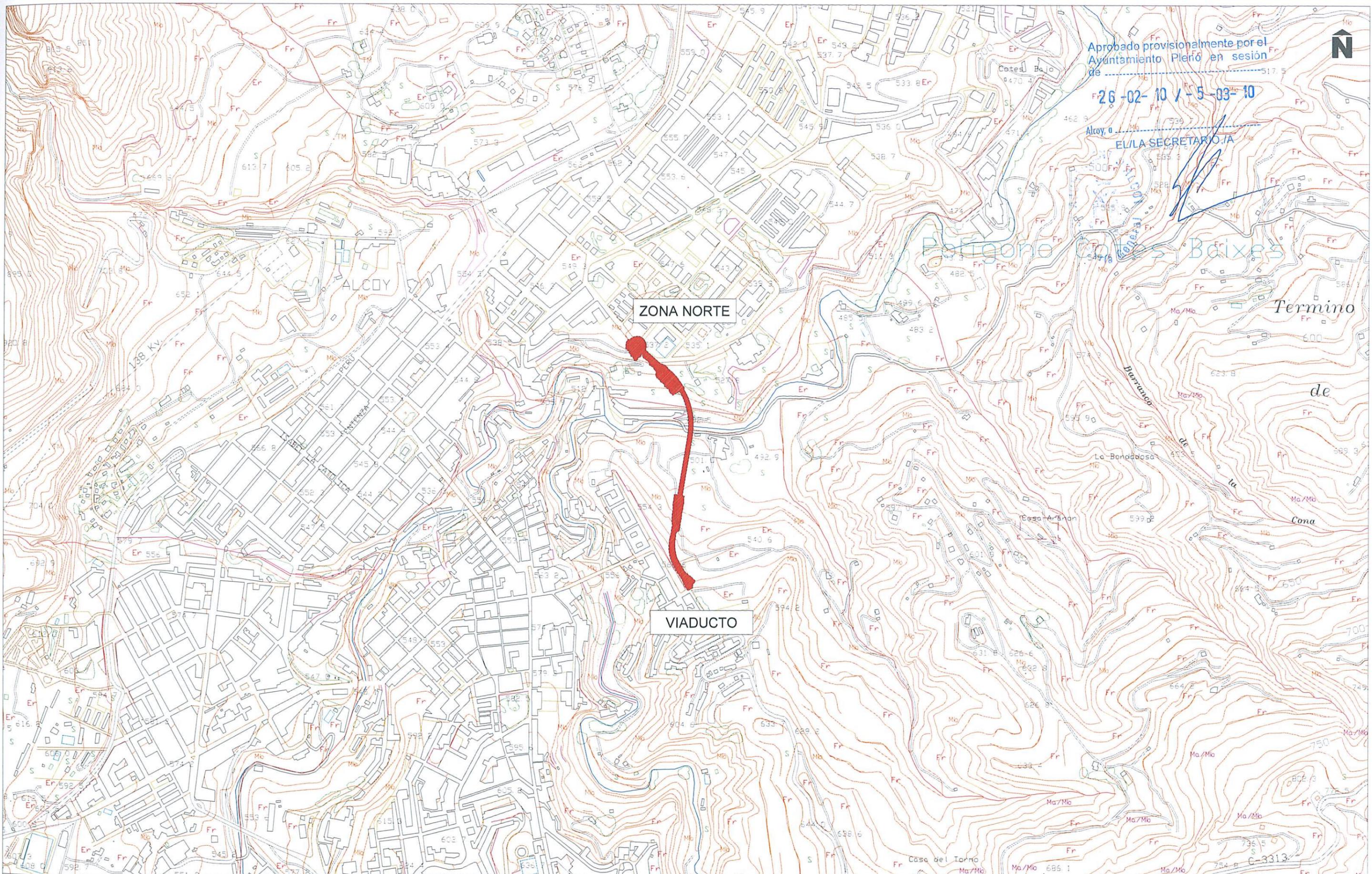
- PLANOS DE ORDENACIÓN:
 - 1.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN PROPUESTAS.
 - 2.- REFUNDICIÓN DE PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE. PLANO SU 16 - SU 17 mod. SUELO URBANO.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento de Alcoy en sesión de

26-02-10 / 5-03-10

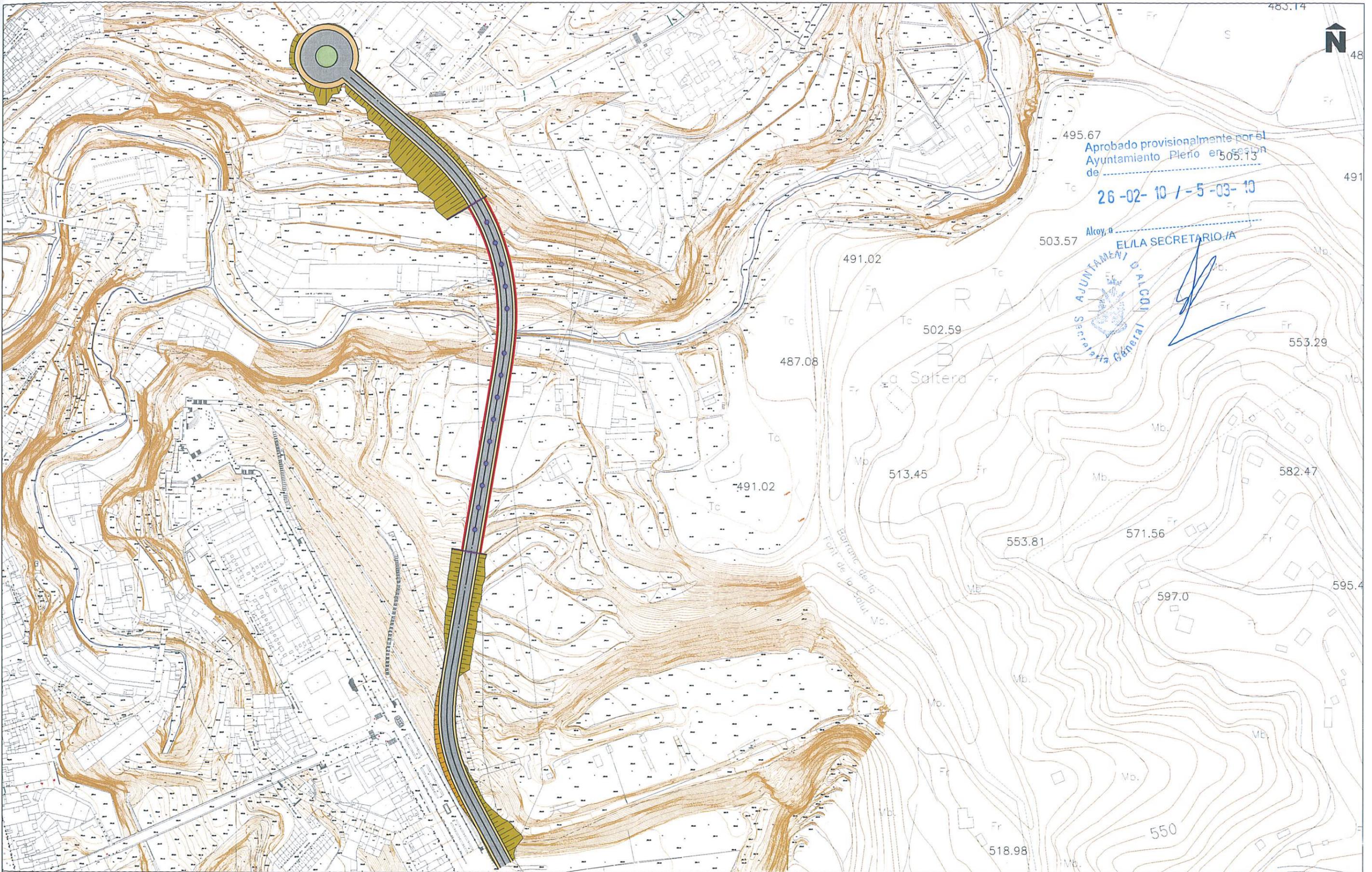
Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A

ZONA NORTE

VIADUCTO

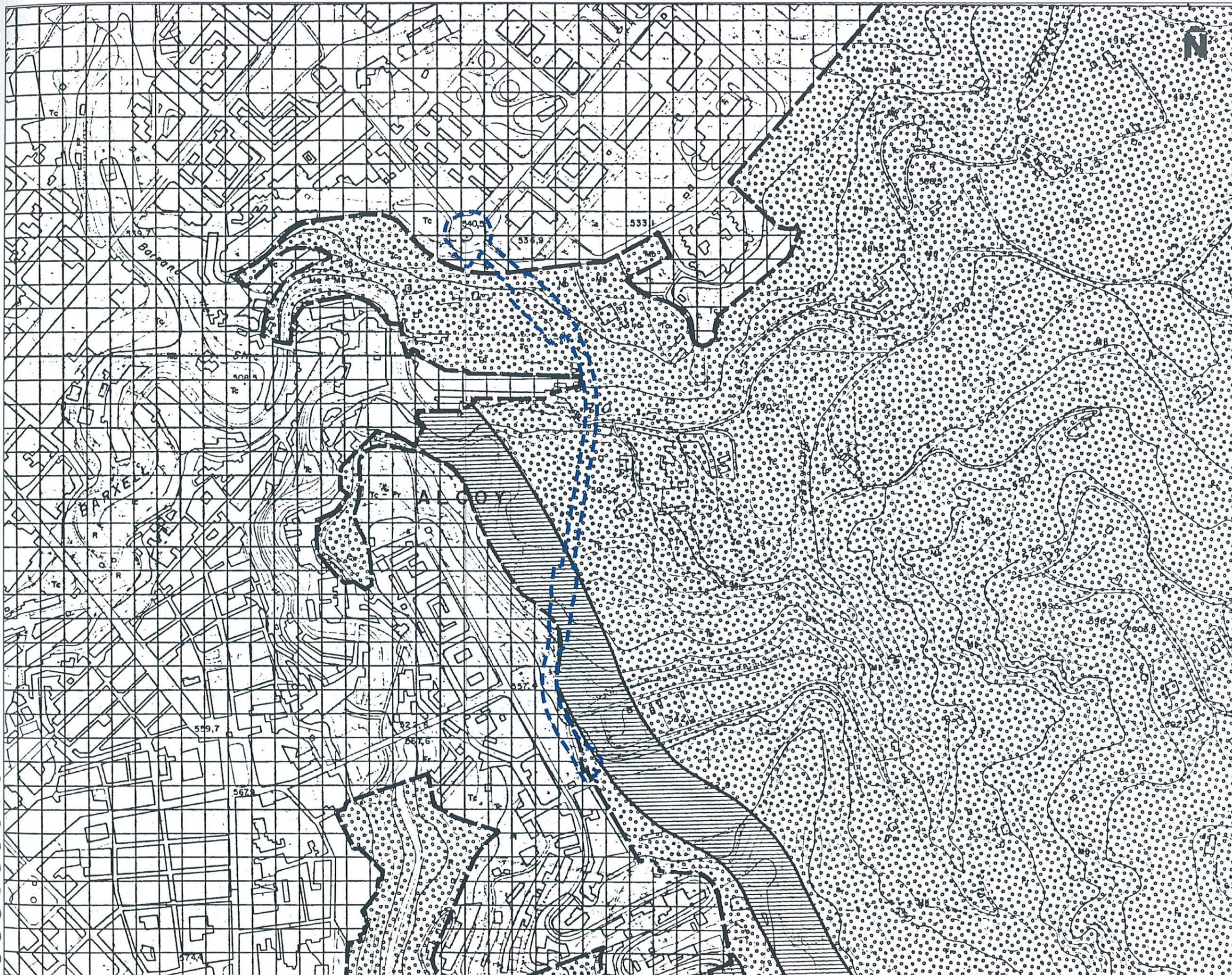
| | | | | | | |
|--|--|---------------------------------|--|---|--|-------------------------------|
| PROMOTOR  EXCEL·LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI | Angel Fajardo Palacios  ICCP Colegiado Nº 17.216 | ESCALAS 1/10.000 GRAFICAS | TITULO DEL PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY | FECHA Noviembre 2009 CODIGO EXPEDIENTE - | PLANO PLANOS DE INFORMACIÓN. SITUACIÓN | Nº PLANO 1.01 HOJA 1 |
|--|--|---------------------------------|--|---|--|-------------------------------|



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a EL/LA SECRETARIO/A
 Ayuntamiento de Alcoy
 General

| | | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--|---|-------------------------------|
| PROMOTOR  EXCEL·LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI | Angel Fajardo Palacios  ICCP Colegiado Nº 17.216 | ESCALAS 1/3.000 GRAFICAS | TITULO DEL PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY | FECHA Noviembre 2009 CODIGO EXPEDIENTE | PLANO PLANOS DE INFORMACIÓN. TOPOGRAFÍA Y USOS EXISTENTES | Nº PLANO 1.02 HOJA 1 |
|--|--|--------------------------------|--|--|---|-------------------------------|



SUELO NO URBANIZABLE

- DE REGIMEN GENERAL
- DE PROTECCION ESPECIAL
- DE BORDES URBANOS
- FORESTAL Y PAISAJISTICA
- VIARIA
- ACUIFEROS
- ARQUEOLOGICA

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO/A

Extracto del plano CS 11 "Ordenación: clasificación de suelo, detalle de suelo no urbanizable" del PGOU de 1.989

| | | | | | | |
|---|---|--------------------------------|--|---|--|-------------------------------|
| PROMOTOR EXCEL·LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI | Angel Fajardo Palacios ICCP Colegiado Nº 17.216 | ESCALAS 1/5.000 GRAFICAS | TITULO DEL PROYECTO PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY | FECHA Noviembre 2009 CODIGO EXPEDIENTE - | PLANO PLANOS DE INFORMACIÓN. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN PLANEAMIENTO VIGENTE | Nº PLANO 1.03 HOJA 1 |
|---|---|--------------------------------|--|---|--|-------------------------------|



| ZONAS FORN | |
|-------------------------------|--|
| MARICOLA | |
| SUELO NO URBANIZABLE | |
| ENUPE-MR | ÁREA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA |
| ENUPE-PI | ÁREA DE PROTECCIÓN INTEGRAL MARICOLA |
| ENUPE-FM | ÁREAS FORESTALES MARICOLA |
| ENUPE-P | PROTECCIÓN PARAJÍSTICA MARICOLA |
| ENUC-C2 | ÁREAS AGRÍCOLAS |
| ENUC-RC | ÁREAS RECREATIVAS MARICOLA |
| ENUPE-EX | ÁREAS DE ACTIVIDADES EXTRATIVAS MARICOLA |
| ENUPE-CE | CONECTORES ECOLÓGICOS |
| ÁREAS URBANAS | |
| SU | SUELO URBANO |
| SUZ | SUELO URBANIZABLE |
| SUZ-NC | SUELO URBANIZABLE - NUEVOS CRECIMIENTOS |
| FONT ROJA | |
| SUELO NO URBANIZABLE | |
| ENUPE-FR | ÁREA DE PROTECCIÓN INTEGRAL - ZONA I |
| ENUPE-AF | PROTECCIÓN AGROFORESTAL FONT ROJA - ZONA II |
| ENUPE-FH | FORESTAL DE PROTECCIÓN HIDROLÓGICA FR - ZONA III |
| ENUC-C3 | ÁREAS AGRÍCOLAS - ZONA IV |
| ENUPE-FNM | PARAJE BONAVENTURA CANALONS |
| ENUPE-MF | MICRORRESERVAS FLORÍSTICAS |
| ÁREAS URBANAS | |
| SUZ-NC | SUELO URBANIZABLE - NUEVOS CRECIMIENTOS |
| SUELOS NO URBANIZABLES | |
| ENUC-1 | SUELO NO URBANIZABLE COMÚN |
| ENUPE-F | ÁREAS FORESTALES |
| ENUPE-CJ | COVA JULIANA |
| ENUPE-BU | ESPECIAL PROTECCIÓN DE BORDES URBANOS |
| ENUPE-CE | CONECTORES ECOLÓGICOS |
| ENUPE-PDH | RÍOS, BARRANCOS |
| ENUPE-V | VÍAS PECUARIAS |
| ENUPE-PPS | PARAJE PROTEGIDO DEL SERPIS |
| VÍA VERDE | VÍA VERDE |
| ENUPE-AQ | PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA EN REVISIÓN |
| ENUPE-RV | VARIO |
| | PROTECCIÓN VARIO |
| ÁREAS URBANAS | |
| SU | SUELO URBANO |
| SUZ | SUELO URBANIZABLE |
| | NUEVOS CRECIMIENTOS |
| | TENDENCIA CRECIMIENTO |
| POL-PAL | PARQUES |
| PEQ | EQUIPAMIENTO DOTACIONAL |

PROMOTOR
 EXCEL.LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI

Angel Fajardo Palacios

 ICCP Colegiado Nº 17.216

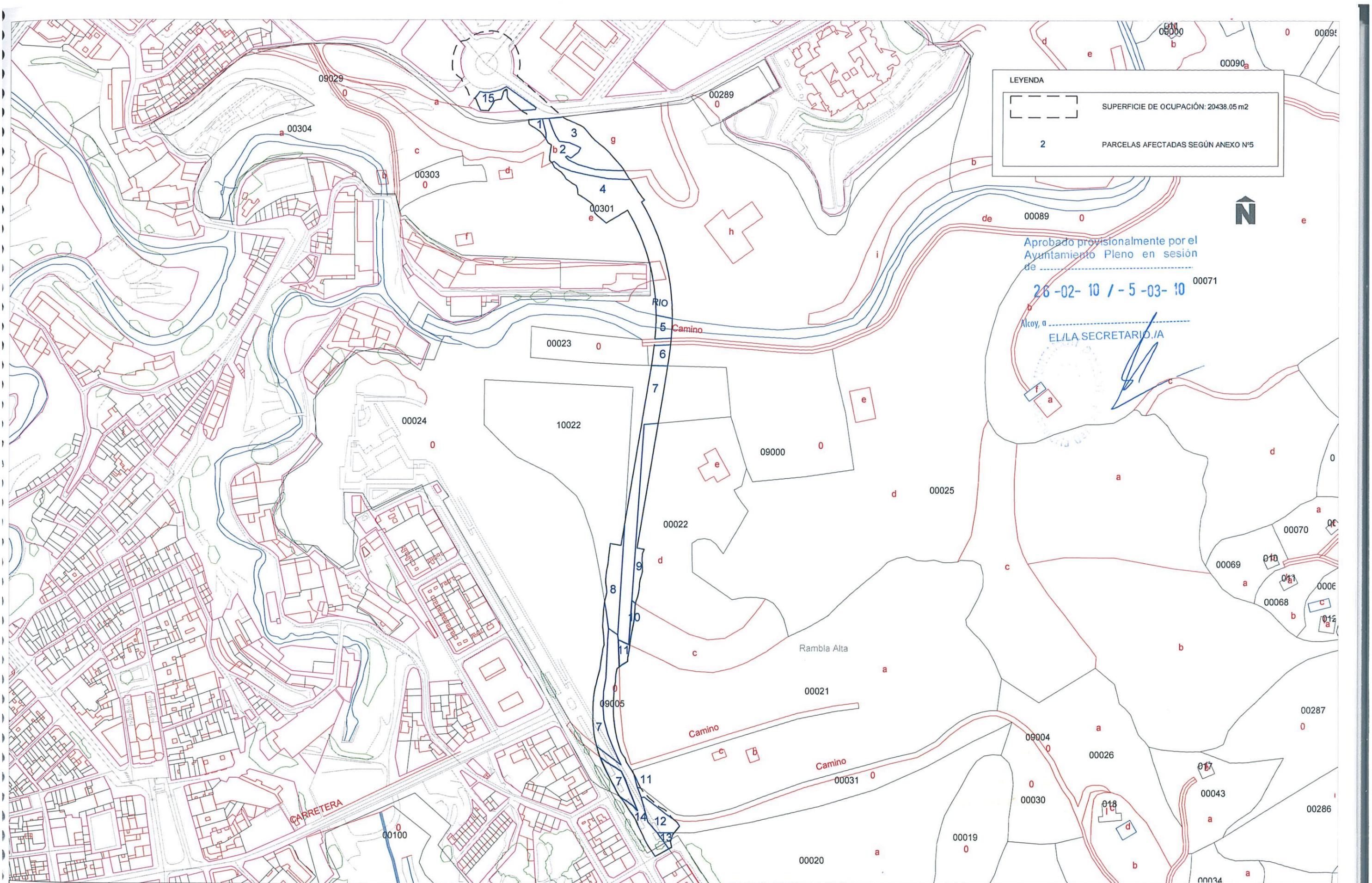
ESCALAS
 1/3.000
 GRAFICAS

TITULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY

FECHA
 Noviembre 2009
 CODIGO EXPEDIENTE -

PLANO
PLANOS DE INFORMACIÓN. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN

Nº PLANO
 1.04
 HOJA
 1



LEYENDA

[Dashed box symbol] SUPERFICIE DE OCUPACIÓN: 20438.05 m²

[Number 2 symbol] PARCELAS AFECTADAS SEGÚN ANEXO Nº5

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de ...

26-02-10 / -5-03-10

Alcay, a ...

EL/LA SECRETARIO/A

| | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|--|
| <p>PROMOTOR</p>  <p>EXCEL.LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI</p> | <p>Angel Fajardo Palacios</p> <p>ICCP Colegiado Nº 17.216</p> | <p>ESCALAS</p> <p>1/3.000</p> <p>GRAFICAS</p> <p>-</p> | <p>TITULO DEL PROYECTO</p> <p>PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY</p> | <p>FECHA</p> <p>Noviembre 2009</p> <p>CODIGO EXPEDIENTE</p> <p>-</p> | <p>PLANO</p> <p>PLANOS DE INFORMACIÓN. AFECCIONES</p> | <p>Nº PLANO</p> <p>1.05</p> <p>HOJA</p> <p>1</p> |
|--|---|--|---|--|--|--|



| | |
|-------------------------------|---|
| ZONAS PORN | |
| MARJOLA | |
| SUELO NO URBANIZABLE | |
| | SNUPE-MR ÁREA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA |
| | SNUPE-FI ÁREA DE PROTECCIÓN INTEGRAL MARJOLA |
| | SNUPE-FM ÁREAS FORESTALES MARJOLA |
| | SNUPE-P PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA MARJOLA |
| | SNUC-C2 ÁREAS AGRÍCOLAS |
| | SNUC-RC ÁREAS RECREATIVAS MARJOLA |
| | SNUPE-EX ÁREAS DE ACTIVIDADES EXTRATIVAS MARJOLA |
| | SNUPE-CE CONECTORES ECOLÓGICOS |
| ÁREAS URBANAS | |
| | SU SUELO URBANO |
| | SUZ SUELO URBANIZABLE |
| | SUZ-NC SUELO URBANIZABLE - NUEVOS CRECIMIENTOS |
| FONT ROJA | |
| SUELO NO URBANIZABLE | |
| | SNUPE-FR ÁREA DE PROTECCIÓN INTEGRAL - ZONA I |
| | SNUPE-AF PROTECCIÓN AGROFORESTAL FONT ROJA - ZONA II |
| | SNUPE-FH FORESTAL DE PROTECCIÓN HIDROLÓGICA FR - ZONA III |
| | SNUC-C3 ÁREAS AGRÍCOLAS - ZONA IV |
| | SNUPE-FHM PARQUE BOHAVENTURA CANALONS |
| | SNUPE-MF MICRORRESERVAS FLORÍSTICAS |
| ÁREAS URBANAS | |
| | SUZ-NC SUELO URBANIZABLE - NUEVOS CRECIMIENTOS |
| SUELOS NO URBANIZABLES | |
| | SNUC-1 SUELO NO URBANIZABLE COMÚN |
| | SNUPE-F ÁREAS FORESTALES |
| | SNUPE-CJ COVA JULIANA |
| | SNUPE-BU ESPECIAL PROTECCIÓN DE BORDES URBANOS |
| | SNUPE-CE CONECTORES ECOLÓGICOS |
| | SNUPE-PDH RÍOS, BARRANCOS |
| | SNUPE-V VÍAS PECUARIAS |
| | SNUPE-PPS PARAJE PROTEGIDO DEL SERPIS |
| | VÍA VERDE VÍA VERDE |
| | SNUPE-AQ PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA EN REVISIÓN |
| | SNUPE-RV VARIO |
| | PROTECCIÓN VARIO |
| ÁREAS URBANAS | |
| | SU SUELO URBANO |
| | SUZ SUELO URBANIZABLE |
| | NUEVOS CRECIMIENTOS |
| | TENDENCIA CRECIMIENTO |
| | POL-P.I.L. PARQUES |
| | PEQ EQUIPAMIENTO DOTACIONAL |

PROMOTOR

EXCEL.LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI
 ICCP
 Colegiado Nº 17.216

Angel Fajardo Palacios

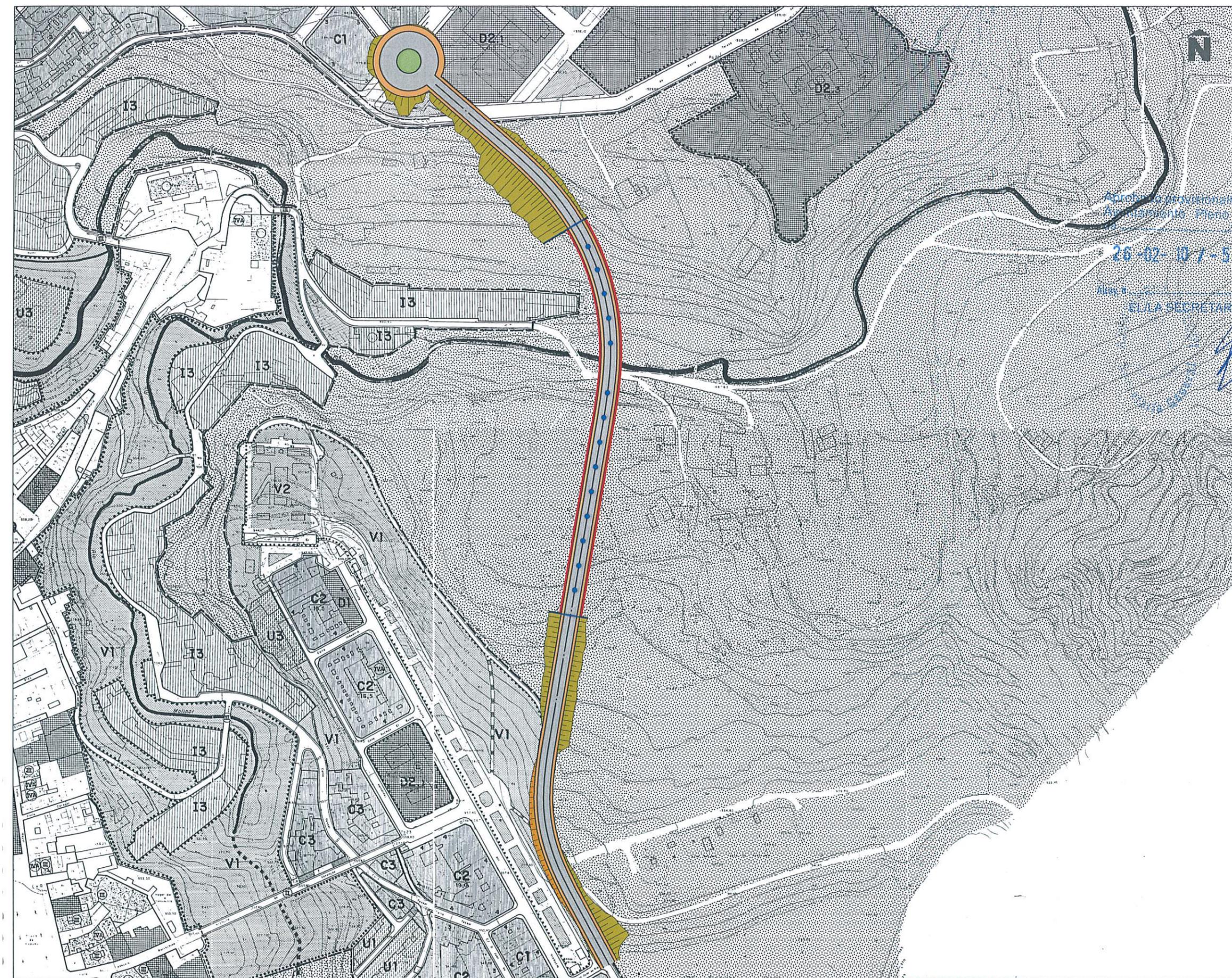
ESCALAS
 1/3.000
 GRAFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY

FECHA
 Noviembre 2009
 CÓDIGO EXPEDIENTE
 -

PLANO
PLANOS DE ORDENACIÓN. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN PROPUESTAS

Nº PLANO
 0.01
 HOJA
 1



- SUELO URBANO**
- ORDENANZA EDIFICACION CERRADA:**
- C1 MANZANA DENSA
 - C2 MANZANA CON PATIO CENTRAL
18,5 FONDO EDIFICABLE EN M
8/100 NUMERO MAXIMO DE PLANTAS
 - C3 BARRIOS PERIFERICOS
- ORDENANZA EDIFICACION ABIERTA:**
- A1 EXTENSIVA
 - A2 MEDIA
 - A3 INTENSIVA
- ORDENANZA EDIFICACION UNIFAMILIAR:**
- U1 ADOSADA
 - U2 AISLADA INTENSIVA
 - U3 AISLADA EXTENSIVA (VER PLANO CS)
- ORDENANZA INDUSTRIAL:**
- I1 EN EDIFICACION CERRADA
 - I2 EN EDIFICACION AISLADA
 - I3 EN BARRANCOS
- ORDENANZA DOTACIONAL:**
- D1 ENTRE MEDIANERIAS
 - D2 EN MANZANA COMPLETA
0,5 EDIFICABILIDAD EN M²/M²
3/100 NUMERO MAXIMO DE PLANTAS
- 1 EDUCATIVO
 - 2 SOCIOCULTURAL
 - 3 RESIDENCIAL
 - 4 ASISTENCIAL
 - 5 RELIGIOSO
 - 6 ADMINISTRATIVO
 - 7 COMERCIAL
 - 8 DEPORTIVO
 - 9 INFRAESTRUCTURAS
- ORDENANZA ZONAS VERDES:**
- V1 PARQUES
 - V2 JARDINES
- ORDENANZAS ESPECIALES:**
- CA CASCO ANTIGUO
 - CB COTES BAIXES
 - LB LA BENIATA
 - MS MONTESOL (VER PLANO CS)
 - PH MASIA PADRE HILARIO
 - CM CABALLERO MERITA
- AMBITO ORDENANZAS ESPECIALES
--- AMBITO UNIDADES DE ACTUACION (VER PLANO UA)
- SUELO URBANIZABLE**
- PROGRAMADO**
- SUP-1 POLIGONO INDUSTRIAL
 - SUP-2 UXOLA-LLOMETES
 - SUP-3 RIQUER
- NO PROGRAMADO**
- SUNP-1 LLOMETES
 - SUNP-2 COTES ALTES
 - SUNP-3 SAN BENET
 - SUNP-4 EL SARGENTO (VER PLANO CS)
- SUELO NO URBANIZABLE**
- DE REGIMEN GENERAL
 - DE PROTECCION ESPECIAL
 - DE BORDES URBANOS
 - FORESTAL Y PAISAJISTICA
 - VIARIA
 - ACUIFEROS
 - ARQUEOLOGICA

Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión
26-02-10 7-5-03-10

EL/LA SECRETARIO/A

Extracto de los plano SU 16, 17, 21 y 22
"Ordenación: detalle de suelo urbano y urbanizable" del PGOU de 1.989

PROMOTOR
EXCEL.LENTÍSSIM AJUNTAMENT D'ALCOI

Angel Fajardo Palacios
ICCP
Colegiado Nº 17.216

ESCALAS
1/3.000
GRAFICAS

TITULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL PARA LA CONEXION VIARIA DE LOS BARRIOS NORTE Y VIADUCTO DE ALCOY

FECHA
Noviembre 2009
CODIGO EXPEDIENTE

PLANO
PLANOS DE ORDENACIÓN.
REFUNDICIÓN DE PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE

Nº PLANO
0.02
HOJA
1



26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a _____
EL/LA SECRETARIO/A**NORMAS DE PROTECCIÓN.****1.- Condiciones generales de la red viaria.**

La nueva vía de comunicación presenta un ancho total de 15 metros, con una distribución de usos como sigue, siendo simétrica respecto de su eje longitudinal:

- Acera de ancho 2,35 m
- Banda de estacionamiento de 2,15 m
- Carril de la calzada de 3 m

Ordenación que puede permutar por la siguiente:

- Acera de ancho 2,35 m
- Arcén de 2 m
- Carril de la calzada de 3,15 m

Las aceras sobre el puente reducen su ancho a 175 cm con la finalidad de reservar espacio para la disposición de barandillas e impostas.

La longitud total de la vía es de 780 m donde, a lo largo de su trazado, el ancho de ocupación del suelo con destino dotacional varía en función del derrame de las tierras en las obras de explanación, reduciéndose al máximo en la proyección en planta del tablero del puente.

En cuanto a la clasificación del suelo que ocupa sobre el territorio será, dentro del suelo no urbanizable –la parte que originalmente discurre por suelo no urbanizable de protección de bordes urbanos-, parte de los sistemas generales del municipio de Alcoy, por lo que su régimen urbanístico de aplicación será el recogido en el Título X (Régimen de los sistemas generales), en concreto en su Capítulo I (Condiciones generales), del PGOU.

Entre los tipos previstos para los Sistemas Generales su asignación corresponde a la Red Viaria; donde sus condiciones de uso y ejecución se determinan en los Títulos V y VI del mismo Plan.

Las condiciones geométricas y constructivas de la nueva vía, en cuanto a pavimentación, alumbrado público y red de drenaje de aguas pluviales, serán las recogidas en el Título V (Normas Generales de la Edificación y de las Redes de Infraestructuras) en su Capítulo V (Normas para las Redes de Infraestructuras) del Plan General de Ordenación Urbana de Alcoy.

Por otro lado, en relación a su régimen de uso será de aplicación lo dispuesto en el Título VI (Normativa de Usos), en concreto en su Capítulo VI (Uso Dotacional), del PGOU, al tratarse de un suelo de uso público.

2.- Superficies de afección

Con el fin de garantizar la funcionalidad del sistema viario evitando los conflictos en la ocupación de los suelos destinados al mismo, así como impedir que se produzcan en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de la vía, al tiempo que se asegura la existencia de unas condiciones de estética adecuadas y se reduce el posible impacto de la misma sobre los usos circundantes, se establecen en ésta las siguientes zonas:

1. Zona de dominio público.**2. Zona de protección.****1. Zona de dominio público**

La zona de dominio público está destinada a la construcción, utilización y mantenimiento de la vía.

La anchura de esta zona viene determinada en la documentación gráfica de este Plan y abarca la superficie necesaria para la calzada, arcenes, y elementos de protección medioambiental o funcionales, incluidos los estacionamientos, así como para previsión de ampliaciones.

La anchura de la zona se entenderá que viene delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación tres metros.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En el tramo especial de puentes se fija como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno.

Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

2. Zona de protección

Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará mediante la planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.

Esta zona de protección se define por una banda longitudinal comprendida entre la arista de la explanación y una línea paralela a la misma equidistante 5 metros, suficiente para



poder acceder a cualquier punto del recorrido y realizar operaciones de mantenimiento y reparación de la vía y sus elementos constructivos.

3.- Obras permitidas y prohibidas en relación con la red viaria

1. Zona de dominio público.

En la zona de dominio público no se permite la realización de otras actividades que las directamente relacionadas con la construcción, conservación o explotación de la vía.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público previa autorización de la Administración titular de la vía, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

2. Zona de protección.

En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de protección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no conlleven aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

En las zonas de protección podrán realizarse sin autorización previa usos y aprovechamientos estrictamente agrícolas, como cultivos ordinarios y plantaciones de arbustos o árboles de porte medio, siempre que se garanticen las condiciones funcionales y de seguridad de la vía. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.

Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la ley de Expropiación Forzosa.

Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A





NORMAS MÍNIMAS PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS TÉCNICOS

1.- Condicionantes de diseño

El diseño de la nueva vía de comunicación debe ajustarse a las siguientes prescripciones técnicas:

- Ancho total de la plataforma: 15 m
- Pendiente longitudinal máxima: 12,2 %

La pavimentación de la calzada y de las aceras, con las dimensiones descritas en el apartado 4 de la Memoria Justificativa, mediante mezcla bituminosa en caliente y baldosa de cemento y bordillo y rigola de granito.

En cuando a las condiciones de las redes de servicios se atenderá a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Alcoy.

2.- Condicionantes de construcción

La redacción del proyecto de ejecución de la infraestructura de conexión que se planea ha de contener los siguientes documentos y recoger sus conclusiones:

- Directrices de diseño según el presente Plan Especial.
- Informe favorable referente a la actuación por parte de la autoridad estatal competente en la red hidrográfica.
- Declaración de impacto ambiental positiva.
- Informe favorable de compatibilidad urbanística del presente Plan Especial por parte de la autoridad autonómica competente en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

Para la licitación y ejecución de las obras será preciso contar con la disponibilidad jurídica del suelo afectado.

Alcoy, noviembre de 2009.

El equipo redactor

Fdo.- Rafael Ballester Cecilia



Fdo.- Angel Fajardo Palacios



Aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión de _____
26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a _____
EL/LA SECRETARIO./A





ANEXOS

- ANEXO Nº 1. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SU ADENDA.
(Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 2. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y SU ADENDA.
(Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 3. ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE ALTERNATIVAS.
(Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 4. ESTUDIO ACÚSTICO.
(Se adjunta como documento independiente)
- ANEXO Nº 5. RELACIÓN DE PROPIEDADES AFECTADAS.
- ANEXO Nº 6. CERTIFICACIÓN DE LA CONSIGNACIÓN PRESUPUESTARIA PARA LA EXPROPIACIÓN DEL SUELO CON DESTINO A DOTACIONAL VIARIO.
(Se adjunta como documento independiente)

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26 -02- 10 / - 5 -03- 10

Alcoy, a

EL/LA SECRETARIO./A

Aprobado provisionalmente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión
de

26-02-10 / -5-03-10

Alcoy, a
EL/LA SECRETARIO./A**ANEXO Nº 5. RELACIÓN DE PROPIEDADES AFECTADAS.**

Según plano I.05. del Plan Especial

| CUADRO FINCAS AFECTADAS | | | | | | |
|-------------------------|------------------|---------------------|----------------------|-------------|-------------|------------|
| Nº PARCELA | SITUACIÓN FINCA | NATURALEZA INMUEBLE | REF. CATASTRAL | SUPERFICIES | | |
| | | | | INICIAL | A EXPROPIAR | RESULTANTE |
| 1 | POL 3, PAR 301 a | RUSTICA | 03009A003003010000YB | 6.811,12 | 138,01 | 6.673,11 |
| 2 | POL 3, PAR 301 b | RUSTICA | 03009A003003010000YB | 3.997,24 | 1.040,81 | 2.956,43 |
| 3 | POL 3, PAR 301 g | RUSTICA | 03009A003003010000YB | 5.958,68 | 1.461,62 | 4.497,06 |
| 4 | POL 3, PAR 301 e | RUSTICA | 03009A003003010000YB | 48.580,00 | 3.475,35 | 45.104,65 |
| 5 | POL 3, PAR 0089 | CAUCE PÚBLICO | 03009A00300089 | 16.334,00 | 0,00 | 16.334,00 |
| 6 | POL 3, PAR 9000 | RUSTICA | 03009A00309000 | 13.079,83 | 284,66 | 12.795,17 |
| 7 | POL 3, PAR 24 | RUSTICA | 03009A003000240000YM | 61.941,00 | 4.165,10 | 57.775,90 |
| 8 | POL 3, PAR 10022 | RUSTICA | 03009A003100220000YJ | 14.056,00 | 1.017,26 | 13.038,74 |
| 9 | POL 3, PAR 22c | RUSTICA | 03009A003000220000YT | 5.083,00 | 101,78 | 4.981,22 |
| 10 | POL 3, PAR 22d | RUSTICA | 03009A003000220000YT | 1.450,00 | 1.131,94 | 318,06 |
| 11 | POL 3, PAR 21 | RUSTICA | 03009A003000210000YL | 46.229,00 | 195,70 | 46.033,30 |
| 12 | POL 3, PAR 31 | RUSTICA | 03009A003000310000YD | 5.363,00 | 557,97 | 4.805,03 |
| 13 | POL 3, PAR 20 | RUSTICA | 03009A003000200000YP | 35.036,00 | 114,98 | 34.921,02 |
| 14 | POL 3, PAR 9005 | VIARIO PÚBLICO | 03009A00309005 | | 0,00 | |
| 15 | | URBANA | 0172101YH2807S | 911,00 | 554,40 | 356,60 |