Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 01/10/2018 09:02:56
Nº: 201899900019920 / Exp: 2018/REGSAL-7678

ID DOCUMENTO: OBuzCuJmISEzD9DNq0BeFt8Xjdg=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO.
Dirección Territorial de Alicante.
Avenida de Aguilera n º1, 5º
03007 - ALICANTE

Servicio	Urbanismo. AJ/MYS
Expte.	PL-2/2015 MP Nº 1 PP 3/1 PGMO
S. Ref.	MNHA/cn PL-18/0056
Asunto	Subsanación informe sectorial
Fecha	1 de octubre de 2018

En relación al expediente **S.Refª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual nº 1 del PP 3/1 Industrial**, y a fin de subsanar el las cuestiones contenidas en el informe del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, Unidad de Carreteras en Alicante, de fecha 17 de julio de 2018 (REF. A3.16.0017.PPU), mediante la presente se adjunta, en soporte informático CD, informe subsanando cada uno de los condicionantes impuestos, presentado a este Ayuntamiento por el agente urbanizador del sector la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L. (28-09-19-REGING-11620).

Lo que se traslada los efectos de la emisión del informe prescrito en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO

Lourdes Caselles Domenech

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data 01 OCT. 2018
ENTRADA Núm.
REGISTRE D'ENTRADA
Avda. de Aguilera, 1 - 03007 Alicante

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	01-10-2018 09:02:53

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

REGISTRO DE ENTRADA

Nº de registro: 201820030002866

Fecha de registro: 01-10-2018 13:02:02

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Diligencia:

El Registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la ley 39/2015.

Organismo

Código: L01030319 Unidad: Ayuntamiento de Benidorm

Información del asiento registral

Resumen/asunto: SUBSANACIÓN INFORME SECTORIAL EN RELACIÓN AL EXPTE.DE MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº DEL PP 3/1 INDUSTRIAL.

Unidad de tramitación de destino: Unidad de Carreteras del Estado en Alicante

Ref. externa: Sin información

Nº Expediente: A3.16.0017.PPU

Archivos anexos

No existen archivos anexos asociados al registro.

En Madrid a 1 de octubre de 2018

El/la funcionario/a

Firma y sello

Dirección General de Carreteras
Ministerio de Fomento
Unidad de Carreteras en Alicante
Comunidad Valenciana

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 01/10/2018 09:09:20
Nº: 201899900019922 / Exp: 2018/REGSAL-7679

ID DOCUMENTO: d2tJa8poYyG3Ce5kwIuJsO6aK10=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

MINISTERIO DE FOMENTO
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA
UNIDAD DE CARRETERAS DE ALICANTE
Plaza de la Montañeta 5
03071 - ALICANTE

Servicio	Urbanismo. AJ/MYS
Expte.	PL-2/2015 MP Nº 1 PP 3/1 PGMO
S. Ref.	A3.16.0017.PPU
Asunto	Subsanación informe sectorial
Fecha	1 de octubre de 2018

En relación al expediente de **Modificación Puntual nº 1 del PP 3/1 Industrial, S.Refª. A3.16.0017.PPU**, y a fin de subsanar el las cuestiones contenidas en el informe del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, Unidad de Carreteras en Alicante, de fecha 17 de julio de 2018 (REF. A3.16.0017.PPU), mediante la presente se adjunta, en soporte informático CD, informe subsanando cada uno de los condicionantes impuestos, presentado a este Ayuntamiento por el agente urbanizador del sector la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L. (28-09-19-REGING-11620).

Lo que se traslada los efectos de la emisión del informe prescrito en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO

Lourdes Caselles Domenech

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	01-10-2018 09:09:17

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 05/11/2018 12:12:35
Nº: 201899900022449 / Exp: 2018/REGSAL-8577

ID DOCUMENTO: p2XUb1XW4rNdxv+VEooAPmBTdr4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm

Concejalía de Urbanismo

TERRA VILLAGE LAND, S.L.
Plaza de la Hispanidad nº 4
Oficinas Grupo Plaza
03503- BENIDORM

Servicio	Urbanismo/apr
Expediente	PL-2/2015
Asunto	Traslado Requerimiento de la Dirección Territorial de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y vertebración del Territorio
Fecha	5 de Noviembre de 2018

En su calidad de urbanizador el Sector de suelo urbanizable P.A.I. Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O., y en relación de la Modificación Puntual nº 1 de dicho sector, adjunto remito requerimiento de la Dirección Territorial de Alicante de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, con entrada en este Ayuntamiento el 02-11-2018 (2018/REGSED-13029).

Lo que traslado para su conocimiento y a los efectos de su corrección para poder proseguir con la tramitación del expediente.

LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO

AJUNTAMENT DE BENIDORM

Lourdes Caselles Domench

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	05-11-2018 12:12:33

ID DOCUMENTO: p2XUb1XW4rNdxv+YBooAPmBTdr4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ID DOCUMENTO: wpOhchd6Yg648XKQzgK4tciCWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 02/11/2018 09:06:01
Nº: 201899900038341 / Exp: 2018/REGSED-13028

Avda. Aguilera, 15
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

N/R: MNHA/cn PL-18/0056
ASUNTO: Requerimiento

SR ALCALDE – PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO DE BENIDORM
03501 BENIDORM

REFª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual n.º 1 del PP 3/1 Industrial

En lo relativo al expediente incoado en este servicio territorial de urbanismo de Alicante con referencia PL-2018/0056, con motivo de la notificación realizada con fecha de registro general de entrada de 19 de febrero de 2018 en que ese Ayuntamiento da traslado del Acuerdo Plenario de fecha 29 de enero de 2018 de Aprobación Provisional de la Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial *3/1 "Industrial" y vista la nueva documentación aportada con fecha 21* de mayo de 2018, con motivo del requerimiento efectuado por este servicio territorial de urbanismo de fecha 2 de mayo de 2018, así como los informes sectoriales recabados hasta la fecha, se advierte la necesidad de que se subsanen las siguientes deficiencias:

- Dado que se trata de una modificación de un Plan Parcial (PP) que fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 28 de enero de 2002, resulta conveniente introducir en el documento de modificación puntual en tramitación los siguientes datos fundamentales:
  - En la memoria informativa de la modificación en tramitación, incluir los datos mas relevantes del PP aprobado (ficha de planeamiento y gestión aprobada y magnitudes del PP conforme a la memoria justificativa vigente). Todo ello a la vista de las diferencias detectadas en los cuadros aportados en la página 20 de la última documentación presentada.
  - En el documento de Planos Informativos de la modificación en tramitación, el plano de ordenación pormenorizada vigente.
- El documento deberá tener en cuenta las determinaciones establecidas en el apartado IV del Anexo IV de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).
- Deberá atender al informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 17 de septiembre de 2018, corrigiendo la denominación del plano I6 e introduciendo en la Normativa Urbanística las consideraciones expuestas en el mismo.
- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar de fecha 21 de marzo de 2018.
- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe del técnico de la demarcación forestal de la Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de fecha 6 de agosto de 2018.

CSV:2AUEQ89I-7ZILLIFY-RLG9RMTV URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv_front/index.faces?cadena=2AUEQ89I-7ZILLIFY-RLG9RMTV

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	05-11-2018 12:12:33

ID DOCUMENTO: p2XUb1XW4xNdxv+YEooAPmBTdr4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ID DOCUMENTO: wpOkxbDdbYg64RMQzqK4tcICWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Avda. Aguilera, 1, 5ª
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

Por otro lado indicar que el 1 de octubre de 2018 se ha aportado nueva documentación por parte del Ayuntamiento de Benidorm a los efectos de subsanar las deficiencias establecidas en el informe de la Unidad de Carreteras de Alicante de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 17 de julio de 2018. Tras la emisión en su caso de informe favorable del citado organismo, deberá el ayuntamiento atender a las modificaciones que se hayan introducido como consecuencia de dicha afección sectorial, incorporándolas junto con el resto ya indicadas al documento final que, previa aprobación provisional acordada por el Ayuntamiento, remita a este servicio instando su aprobación definitiva.

Significándoles que mientras no se complete el expediente no habrá lugar al inicio del cómputo del tiempo que para la aplicación del silencio administrativo establece la legislación aplicable al presente expediente.

Firmado por Miguel Nicolás Halabi Anton el
31/10/2018 13:16:54
Cargo: Jefe del Servicio Territorial de
Urbanismo

CSV:ZAUFQ89I 7ZIL LIFY RLG9RMTV URL de validación: https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=ZAUFQ89I 7ZIL LIFY RLG9RMTV

ID DOCUMENTO: wpOkxhDGbYg84RNKQzqK4tcICWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 02/11/2018 09:06:01
Nº: 201899900038341 / Exp: 2018/REGSED-13029

Avda. Aguilera, 1,5ª
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

N/R: MNHA/cn PL-18/0056
ASUNTO: Requerimiento

SR ALCALDE – PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO DE BENIDORM
03501 BENIDORM

REFª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual n.º 1 del PP 3/1 Industrial

En lo relativo al expediente incoado en este servicio territorial de urbanismo de Alicante con referencia PL-2018/0056, con motivo de la notificación realizada con fecha de registro general de entrada de 19 de febrero de 2018 en que ese Ayuntamiento da traslado del Acuerdo Plenario de fecha 29 de enero de 2018 de Aprobación Provisional de la Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" y vista la nueva documentación aportada con fecha 21 de mayo de 2018, con motivo del requerimiento efectuado por este servicio territorial de urbanismo de fecha 2 de mayo de 2018, así como los informes sectoriales recabados hasta la fecha, se advierte la necesidad de que se subsanen las siguientes deficiencias:

- Dado que se trata de una modificación de un Plan Parcial (PP) que fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 28 de enero de 2002, resulta conveniente introducir en el documento de modificación puntual en tramitación los siguientes datos fundamentales:
  - En la memoria informativa de la modificación en tramitación, incluir los datos mas relevantes del PP aprobado (ficha de planeamiento y gestión aprobada y magnitudes del PP conforme a la memoria justificativa vigente). Todo ello a la vista de las diferencias detectadas en los cuadros aportados en la página 20 de la última documentación presentada.
  - En el documento de Planos Informativos de la modificación en tramitación, el plano de ordenación pormenorizada vigente.
- El documento deberá tener en cuenta las determinaciones establecidas en el apartado IV del Anexo IV de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).
- Deberá atender al informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 17 de septiembre de 2018, corrigiendo la denominación del plano I6 e introduciendo en la Normativa Urbanística las consideraciones expuestas en el mismo.
- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar de fecha 21 de marzo de 2018.
- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe del técnico de la demarcación forestal de la Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de fecha 6 de agosto de 2018.

CSV:2AUEQ89I-7ZILL1FY-RLG9RMTV URL de validación: https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=2AUEQ89I-7ZILL1FY-RLG9RMTV

ID DOCUMENTO: wpOkxhDdbYg84RNKQzqK4tcICWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Avda. Aguilera, 1, 5ª
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

Por otro lado indicar que el 1 de octubre de 2018 se ha aportado nueva documentación por parte del Ayuntamiento de Benidorm a los efectos de subsanar las deficiencias establecidas en el informe de la Unidad de Carreteras de Alicante de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 17 de julio de 2018. Tras la emisión en su caso de informe favorable del citado organismo, deberá el ayuntamiento atender a las modificaciones que se hayan introducido como consecuencia de dicha afección sectorial, incorporándolas junto con el resto ya indicadas al documento final que, previa aprobación provisional acordada por el Ayuntamiento, remita a este servicio instando su aprobación definitiva.

Significándoles que mientras no se complete el expediente no habrá lugar al inicio del cómputo del tiempo que para la aplicación del silencio administrativo establece la legislación aplicable al presente expediente.

Firmado por Miguel Nicolás Halabi Anton el 31/10/2018 13:16:54
Cargo: Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 31/01/2019 11:25:19
Nº: 201999900003159 / Exp: 2019/REGING-1209

ID DOCUMENTO: aVvnv68z52kurlk913fefg+JnTE=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

REGISTRO DE ENTRADA

Ayuntamiento de Benidorm

TIPO DOCUMENTO: Registro de Documentación no normalizada

FECHA PRESENTACIÓN:31-01-2019 EXPEDIENTE: 2019/REGING-1209

DATOS DEL INTERESADO

NOMBRE: Terra Village Land Sl DNI/CIF: B53634960 DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM TLFNO. FIJO: 666552424 MÓVIL: 666552424 E-MAIL: josea.soto@grupoplaza.org

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM

DATOS DE LA SOLICITUD

EXPONE

ATENCION ASESORIA JURIDICA DE URBANISMO

SOLICITA

Que se tenga por presentada la resolución de la Directora General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana referente al proyecto constructivo del enlace de la Carretera Nacional y conexión con Avda. de la Comunitat Valenciana adjunto al presente documento.

Estos datos que usted nos facilita se incorporarán a un fichero informático cuyo responsable es el Ayuntamiento de Benidorm. Puede ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición solicitándolo en el Registro General de este Ayuntamiento, según lo dispuesto en la Ley orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	31-01-2019 11:25:09

UR1994

GENERALITAT VALENCIANA | TOTS A UNA veu
Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport

DIRECCIÓ GENERAL DE CULTURA I PATRIMONI

Av. de La Constitució, 284
46019 VALÈNCIA
Tel.:963 874 014- Fax: 963 874 189

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'EDUCACIÓ, INVESTIGACIÓ, CULTURA I ESPORT
DIRECCIÓ GENERAL DE CULTURA I PATRIMONI
20 DES. 2018
EIXIDA 5104-5002

TYPSA S.A. Edificio Manuel Borso
C/Botiguers, nº5, planta 5ª
46980 Paterna
Valencia

Ref:

DGCP/SPC//AE/ac

Expedient / *Expediente*: 2015/1125-A

Emplaçament / *Emplazamiento*: Proyecto constructivo de enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avda. De la Comunidad Valenciana. Benidorm.

Localitat/ *Localidad*: Benidorm

Assumpte / *Asunto: Informe Patrimonial*

Interessat/s / *Interesado/s*:Typsa S.A. Edificio Manuel Borso , C/Botiguers, nº 5 planta 5ª, 46980. Paterna, Servicio Territoriales de Cultura de Alicante.

Adjunt es remet, per a què en preguen coneixement i als efectes oportuns, còpia de la resolució de la Directora General de Cultura i Patrimoni relativa a l'expedient de referència

Adjunto remito, para su conocimiento y efectos oportunos, copia de la resolución de la Directora General de Cultura y Patrimonio relativa al expediente de referencia.

Atentament, Atentamente,

Firmat per Marta Rosa Ponce Gonzalez el
19/12/2018 14:32:13
Càrrec: Cap de Servei de Patrimoni
Cultural

CSV:3KGHAB5U-ZKJY4A1T-YY9MGHP5 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=3KGHAB5U-ZKJY4A1T-YY9MGHP5

GENERALITAT VALENCIANA

DIRECCIÓ GENERAL DE CULTURA I PATRIMONI
Av. de la Constitució, 284 – 46019 VALÈNCIA
Te.:963 874 014 - Fax: 963 874 189

Valencia, 3 de septiembre de 2018

EXPEDIENTE 2015/1125-A (SS.TT. A-2015-412)
LOCALIDAD: Benidorm
EMPLAZAMIENTO: Proyecto constructivo de enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana. Benidorm (Alicante)
ASUNTO: Informe Patrimonial
INTERESADOS: Typsa S.A. Edificio Manuel Borso Calle Botiguers n.º 5, planta 5ª 46980 Paterna

Con fecha 27 de junio de 2018 se aporta a este Centro Directivo Memoria de Prospección para Impacto Patrimonial Proyecto constructivo de enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana. Benidorm (Alicante), a los efectos de la obtención del informe patrimonial previsto en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano .

Visto lo que dispone el art. 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano y en el ejercicio de las competencias que atribuye a la Conselleria de Educación, Investigación Cultura y Deporte la referida ley sectorial y dentro de la misma las que el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, aprobado por Decreto 186/2017, de 24 de noviembre, del Consell asigna específicamente a la Dirección General de Cultura y Patrimonio, y tras haber recabado los oportunos informes de los Servicios Técnicos, por la presente se sustancia el informe **VINCULANTE** legalmente previsto en los siguientes términos:

No existe afección al patrimonio cultural en lo que se refiere al patrimonio arquitectónico, arqueológico y paleontológico.

Sin embargo desde la consideración del patrimonio etnológico, los Servicios técnicos de esta Dirección General informan lo siguiente:

La documentación remitida estudia el impacto patrimonial sobre el Patrimonio Etnológico y el Patrimonio Industrial. De norte a sur, *grosso modo*, el proyecto que nos ocupa (vial de nueva planta) tiene su inicio en una rotonda prevista sobre la futura Variante de Altea, desde ahí se dirige hacia el sur cruzando la partida del Salt de L´Aigua, cruza la línea del ferrocarril Alicante-Denia alcanzando la partida de Marxassos, donde tiene su final en la CN-332. La longitud estimada de este vial es de 1.200 m.

Tras la prospección se indica en la memoria respecto al patrimonio etnológico lo siguiente: "Ante la imposibilidad de evitar la afección directa al *assegador* de La Torreta, la intersección se realizará adoptando las medidas que se estimen adecuadas para, en todo momento, garantizar la continuidad de su servicio.

Los ramales de las acequias que pudieran permanecer en servicio (no observados en esta prospección) serán asimismo tenidos en cuenta en fase de obra y podrán ser modificadas pero garantizando en todo momento la continuidad del flujo de agua por éstas tras su reposición.

Puesto que dentro del ámbito de afección directa se observan algunos muros de contención de terrazas realizados mediante la técnica de mampostería en seco, de diferente entidad y estado de conservación, dado que la afección a los mismos en algunos casos será inevitable, como medida compensatoria/cautelar se deberán reponer, siempre que sea posible, de manera adecuada. Se rematarán los extremos de las estructuras seccionadas, evitando con ello el desprendimiento y degradación de la parte conservada y, en aquellos casos

CSV:12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9 URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9

en los que el proyecto requiera de muros de contención nuevos, éstos se realizarán mediante esa técnica de mampostería en seco, siempre que los condicionantes propios de este tipo de proyectos así lo permitan (medidas de seguridad, normativa de aplicación, etc.) contribuyendo de esa manera a la conservación del paisaje tradicional de la zona, que se verá alterado (aunque en grado mínimo) por la ejecución del proyecto, de carácter horizontal.

El acueducto del Canal del Salt será afectado por el proyecto pero, debido a sus características en la zona de intersección, esta circunstancia no supone hándicap alguno aunque, el tramo correspondiente a la intersección de éste con el Barran Maner, no deberá recibir ningún tipo de afección."

En cuanto a las medidas correctoras se indica que:
"Bienes de interés cultural
no constan, por lo tanto no resultan necesarias medidas cautelares

Elementos etnológicos

.- 1,6,7,10,14 Muros mampostería - afección directa - recreación, reposición
.- 2 Assegador de la Torreta – intersección - no interrupción
.- 9 Canal del Salt – intersección - no afección al arco
.- 12,16 Sistema tradicional de riego - afección directa - no necesarias
.- Sistema tradicional de riego en uso - adaptar la red de riego para mantener el servicio"

Se considera tras el estudio de la memoria que en el apartado anterior se han propuesto una serie de medidas cautelares básicas que se estiman imprescindibles para garantizar la correcta salvaguarda del patrimonio ante la ejecución del proyecto

A la vista de la documentación y de las consideraciones se propone informar favorablemente **el Enlace de la N-332 y conexión con la avda. Comunitat Valenciana en Benidorm, respecto al patrimonio etnológico,** según prevé el artículo 2.4 de la Ley de Impacto Ambiental, el artículo 6 de su Reglamento y el artículo 11 de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano, **siempre que se cumplan con las medidas correctoras descritas anteriormente.**

Igualmente, en caso de modificación de los límites territoriales o de otros cambios del proyecto, deberá hacerse un nuevo estudio del impacto patrimonial con las propuestas pertinentes en caso de verse afectado, remitiéndolo a la presente Dirección General para su aprobación.

Por lo que visto el precepto indicado y de conformidad con el informe de los servicios técnicos **SE INFORMA FAVORABLEMENTE** a los efectos patrimoniales contemplados en el art. 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano Memoria de Prospección para Impacto Patrimonial Proyecto constructivo de enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana. Benidorm (Alicante)

El presente informe se contrae a la documentación ambiental de la actuación en los términos en que se ha descrito la misma literal y gráficamente con la expresa advertencia de que si como consecuencia de la incidencia de otras legislaciones sectoriales y protectoras, se produjeran variaciones con respecto a la propuesta ahora informada, deberá someterse la misma de nuevo al informe vinculante establecido en el art. 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

CSV:12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9 URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9

En orden a garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas o correctoras estrictamente patrimoniales establecidas en el presente informe deberá remitirse a esta Administración tutelar copia de la Declaración de Impacto de la actuación tan pronto como esta se pronuncie.

LA DIRECTORA GENERAL DE
CULTURA Y PATRIMONIO

Firmado por Mª Carmen Amoraga Toledo el
03/09/2018 15:04:16
Cargo: Directora General de Cultura y
Patrimonio

CSV:12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9 URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=12Q9FXX3-2X2MFYBB-MZ3FFPI9

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 15/03/2019 15:14:12
Nº: 201999900005857 / Exp: 2019/GENOFI-383

ID DOCUMENTO: 9VtrHTTTCSK2ZHQSftR2RfDMKg0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

TERRA VILLAGE LAND, S.L.
Plaza de la Hispanidad nº 4
Oficinas Grupo Plaza
03503- BENIDORM

Servicio	Urbanismo/apr
Expediente	PL-2/2015
Asunto	Traslado escritos del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Fecha	15 de marzo de 2019

En su calidad de urbanizador el Sector de suelo urbanizable P.A.I. Plan Parcial 3/1 “Industrial” del P.G.M.O., y en relación de la Modificación Puntual nº 1 de dicho sector, adjunto remito copia autenticada de los siguientes documentos:

- Resolución de fecha 11-03-2019 del Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, Unidad de Carreteras en Alicante con entrada en este Ayuntamiento el 14-03-2019 (2019/REGSED-2975).

- Oficio del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, Unidad de Carreteras en Alicante con entrada en este Ayuntamiento el 14-03-2019 (2019/REGSED-2995), relativo a solicitud de ampliación del plazo de autorización del Expediente A3.16.0137.VSL.

Lo que traslado para su conocimiento y a los efectos oportunos.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	15-03-2019 15:13:44

ID DOCUMENTO: MbvLS5FaHeGVsaGPWS1fv+fqyN4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

MINISTERIO DE POLITICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA
SECRETARÍA DE ESTADO DE FUNCIÓN PÚBLICA

JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: Oficina de Registro Ayuntamiento Benidorm *O00015795*
Fecha y hora de confirmación: 14-03-2019 11:02:55 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE19e00001151143

Interesado

CIF:	E03037902	Código postal:	
Razón social:	Unidad de Carreteras del Estado en Alicante	País:	
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

Información del registro

Resumen/asunto:	M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM
Unidad de tramitación de destino:	Ayuntamiento de Benidorm *L01030319*
Ref. externa:	
Nº Expediente:	A3.16.0017.PPU
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095936.pdf	240.94 KB	Copia	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-42cecae1a4994463f58a5240a3da0fc7		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095946.pdf	39.73 KB	Original	Formulario	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-80cab2ead5eabc08b113d913559f6019		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	14-03-2019 11:05:37

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 14/03/2019 11:05:46
Nº: 201999900008348 / Exp: 2019/REGSED-2975

ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2Ff5E0LoyUkHMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/201
FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOM0238F6D8C4633D0A90F154F5

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA | DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT | UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: A3.16.0017.PPU

FECHA: Marzo de 2019

ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1

03501 – **BENIDORM** / ALICANTE

Para su conocimiento se le da traslado de copia de la resolución adoptada con fecha 11 de marzo de 2019, por el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, en relación con la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

ucalicante@fomento.es

Plaza de la Montañeta, 5
03071 Alicante
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2FF5E0LoyUkHMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE	D.N.I./C.I.F.:	S0317002D
DOMICILIO:	Montañeta 5	C.P.:	03071
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	965209700	MÓVIL:	
E-MAIL:	desconocido@desconocido.es		

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

Justificante.pdf

Y con las siguientes observaciones

ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (1 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOM025A24CD22BC6CA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M.de 24/2/2011

MINISTERIO DE

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA | DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT | UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

MFOM U.C. ALICANTE
Salida
Nº. 201920030000815
14-03-2019 09:29:31

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: A3.16.0017.PPU

FECHA: Marzo de 2019

ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

Consellería d´Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO

Avda. Aguilera, 1-5ª

03007 - **ALICANTE**

Con fecha 11 de marzo de 2019 teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 19 de febrero de 2019, el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

Respecto a la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, y teniendo en cuenta el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice "*La solicitud de accesos o **cambio de usos** de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, **de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio** y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada*", se expone:

1. Lo que se plantea en la modificación que nos ocupa, entre otras cosas, es un cambio de uso de un Plan Parcial informado favorablemente por la Dirección General de Carreteras con fecha 23 de enero de 2002.

2. El cambio de uso que se plantea en parte del sector y conforme a los datos que se acompañan, supone multiplicar los tráficos generados y/o atraídos por diez (10) en la zona de terciario (donde se produce el cambio de uso) y en global en el sector por más de cinco (5).

ucalicante@fomento.es

Plaza de la Montañeta, 5
03071 Alicante
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (2 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SA24CD22BC6CA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M.de 24/2/2011

Dado que el informe favorable 23 de enero de 2002 al planeamiento que se emitió era con los tráficos esperados para el uso predominantemente industrial, el nuevo Estudio de Tráfico debe comparar los nuevos tráficos esperados, con los informados favorablemente que se corresponderían con los de uso predominantemente industrial, y eso para todos los escenarios posibles, con o sin el enlace autorizado en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, que aún no ha sido construido ni siquiera comenzado, y con plazo de finalización ya vencido.

Dicho Estudio de Tráfico garantizará que en los viarios de la Red de Carreras del Estado (CN-332, enlaces existentes, vías colectoras, AP-7) junto con las medidas de acondicionamiento que se planteen (si fueran necesarias) se mantenga inalterado el Nivel de Servicio de los mismos, con respecto al planeamiento informado favorablemente; es decir, con el uso predominantemente industrial y sus tráficos correspondientes y su conexión con el enlace con la CV-70.

Tenga muy en cuenta, que aparte de las medidas que se puedan proponer en la propia Red de Carreteras del Estado, pueden ser muy eficaces las medidas de ordenación y reordenación del tráfico interior, de sus aparcamientos y de los recorridos, a fin de facilitar las salidas de la Red de Carreteras del Estado hacia el sector y evitar colas en la misma, no facilitando por el contrario la incorporación a la Red de Carreteras del Estado, en periodos de alta intensidad de tráfico.

Así mismo hay que tener muy en cuenta que la proximidad entre los dos enlace existentes y así como el autorizado ni siquiera iniciado, en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, pueden condicionar las soluciones de acondicionamiento previstas.

Las medidas de acondicionamiento propuestas, serán debidamente reflejadas y el posible cambio de uso quedará condicionado a su completa ejecución, garantizando la no afección a la Red de Carreteras del Estado, por lo que el inicio de las actividades comerciales y puesta en servicio de las mismas, quedará condicionado a las medidas de acondicionamiento, si fuesen necesarias, las cuales deberán de ser ejecutadas por el promotor/es interesado/s en el cambio de uso.

MINISTERIO DE FOMENTO

FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (3 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOM025A24CD22BC6CA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M.de 24/2/2011

Entre los escenarios posibles a tener en cuenta habrá de considerarse el de liberalización del peaje de la Autopista AP-7 al finalizar el periodo concesional de la misma con fecha 31 de diciembre de 2019.

En el Estudio de Tráfico presentado, aparte del incorrecto punto de partida de los tráficos iniciales de comparación, se hacen estimaciones de reparto de los tráficos, sin la debida justificación y se adoptan hipótesis de disminuciones importantes y significativas del tráfico en la carretera CN-332, adoleciendo la misma falta de justificación (página 6 de dicho documento).

3. Se deberá de plantear la reposición de la vía pecuaria Colada de Baldo de tal forma que permita una fututa actuación de ampliación y/o mejora tanto en el tronco de la autopista como en la variante y el encale actual y que permita adaptarse a las nuevas necesidades y exigencias funcionales tanto en el tronco de la autopista como en la variante y en el encale actual.

4. En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

"1.No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2.Los ayuntamientos, por razones excepciona/es de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior. "

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva

FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (4 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SA24CD22BC6CA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, **pudiendo situarse en la zona de dominio público**".

Por lo expuesto, **para poder informar favorablemente** conforme a lo preceptuado en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, es preciso que se dé cumplimiento a todo lo indicado en los apartados anteriores, subsanando la documentación presentada conforme a los mismos.

Lo que se le traslada para su conocimiento y efectos.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

MINISTERIO DE FOMENTO

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

UNIDAD DE CARRETERAS
DE ALICANTE

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 21/03/2019 14:20:42
Nº: 201999900006161 / Exp: 2019/REGSAL-1742

ID DOCUMENTO: rQNVLWetx+HktncBlsIcEYtASJs=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO.
Dirección Territorial de Urbanismo en Alicante.
Avenida de Aguilera n º1, 5º
03007 - ALICANTE

Servicio	Urbanismo. AJ/MYS
Expte.	PL-2/2015 MP Nº 1 PP 3/1 PGMO
S. Ref.	MNHA/cn PL-18/0056
Asunto	Informe sectorial
Fecha	21 de marzo de 2019

En relación al expediente **N.Refª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual nº 1 del PP 3/1 Industrial**, adjunto se da traslado de copia de la resolución adoptada con fecha 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, dirigido a ese Servicio Territorial de Urbanismo (expediente A3.16.0017.PPU), y que ha tenido entrada en este Ayuntamiento el pasado 14-03-19 (REGSED-2975).

LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO

Lourdes Caselles Domenech

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	21-03-2019 14:20:36

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 14/03/2019 11:05:46
Nº: 201999900008348 / Exp: 2019/REGSED-2975

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA | DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT | UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

FIRMADO
ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2Ff5E0LoyUkHMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M.de 24/2/201
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 11:44:39
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S8F6D8C4633D0A90F154F5

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: A3.16.0017.PPU

FECHA: Marzo de 2019

ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1

03501 – **BENIDORM** / ALICANTE

Para su conocimiento se le da traslado de copia de la resolución adoptada con fecha 11 de marzo de 2019, por el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, en relación con la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

MINISTERIO DE FOMENTO

ucalicante@fomento.es

Plaza de la Montañeta, 5
03071 Alicante
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2Ff5E0LoyUkEMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE	D.N.I./C.I.F.:	S0317002D
DOMICILIO:	Montañeta 5	C.P.:	03071
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	965209700 MÓVIL:	E-MAIL:	desconocido@desconocido.es

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

Justificante.pdf

Y con las siguientes observaciones

ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

MINISTERIO DE

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT
UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

MFOM U.C. ALICANTE
Salida
Nº. 201920030000815
14-03-2019 09:29:31

FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/03/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (1 de 4) - Codigo Seguro de Verificación: MFOMC2SA24CD22BC6CA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M.de 24/2/201

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: A3.16.0017.PPU

FECHA: Marzo de 2019

ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

Conselleria d´Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO

Avda. Aguilera, 1-5ª

03007 - **ALICANTE**

Con fecha 11 de marzo de 2019 teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 19 de febrero de 2019, el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

Respecto a la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, y teniendo en cuenta el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice "*La solicitud de accesos o **cambio de usos** de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, **de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio** y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada*", se expone:

1. Lo que se plantea en la modificación que nos ocupa, entre otras cosas, es un cambio de uso de un Plan Parcial informado favorablemente por la Dirección General de Carreteras con fecha 23 de enero de 2002.

2. El cambio de uso que se plantea en parte del sector y conforme a los datos que se acompañan, supone multiplicar los tráficos generados y/o atraídos por diez (10) en la zona de terciario (donde se produce el cambio de uso) y en global en el sector por más de cinco (5).

ucalicante@fomento.es

Plaza de la Montañeta, 5
03071 Alicante
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

Dado que el informe favorable 23 de enero de 2002 al planeamiento que se emitió era con los tráficos esperados para el uso predominantemente industrial, el nuevo Estudio de Tráfico debe comparar los nuevos tráficos esperados, con los informados favorablemente que se corresponderían con los de uso predominantemente industrial, y eso para todos los escenarios posibles, con o sin el enlace autorizado en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, que aún no ha sido construido ni siquiera comenzado, y con plazo de finalización ya vencido.

Dicho Estudio de Tráfico garantizará que en los viarios de la Red de Carreras del Estado (CN-332, enlaces existentes, vías colectoras, AP-7) junto con las medidas de acondicionamiento que se planteen (si fueran necesarias) se mantenga inalterado el Nivel de Servicio de los mismos, con respecto al planeamiento informado favorablemente; es decir, con el uso predominantemente industrial y sus tráficos correspondientes y su conexión con el enlace con la CV-70.

Tenga muy en cuenta, que aparte de las medidas que se puedan proponer en la propia Red de Carreteras del Estado, pueden ser muy eficaces las medidas de ordenación y reordenación del tráfico interior, de sus aparcamientos y de los recorridos, a fin de facilitar las salidas de la Red de Carreteras del Estado hacia el sector y evitar colas en la misma, no facilitando por el contrario la incorporación a la Red de Carreteras del Estado, en periodos de alta intensidad de tráfico.

Así mismo hay que tener muy en cuenta que la proximidad entre los dos enlace existentes y así como el autorizado ni siquiera iniciado, en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, pueden condicionar las soluciones de acondicionamiento previstas.

Las medidas de acondicionamiento propuestas, serán debidamente reflejadas y el posible cambio de uso quedará condicionado a su completa ejecución, garantizando la no afección a la Red de Carreteras del Estado, por lo que el inicio de las actividades comerciales y puesta en servicio de las mismas, quedará condicionado a las medidas de acondicionamiento, si fuesen necesarias, las cuales deberán de ser ejecutadas por el promotor/es interesado/s en el cambio de uso.

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

UNIDAD DE CARRETERAS
DE ALICANTE

FIRMADO por : PEDRO MIRET, EMILIO A fecha: 14/03/2019 9:08:23
Datos fiables. 4 G de 4 - Código Seguro de Verificación: MFOW0Z5A24C022BC0CA7884CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/. O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE FOMENTO

Entre los escenarios posibles a tener en cuenta habrá de considerarse el de liberalización del peaje de la Autopista AP-7 al finalizar el periodo concesional de la misma con fecha 31 de diciembre de 2019.

En el Estudio de Tráfico presentado, aparte del incorrecto punto de partida de los tráficos iniciales de comparación, se hacen estimaciones de reparto de los tráficos, sin la debida justificación y se adoptan hipótesis de disminuciones importantes y significativas del tráfico en la carretera CN-332, adoleciendo la misma falta de justificación (página 6 de dicho documento).

3. Se deberá de plantear la reposición de la vía pecuaria Colada de Baldo de tal forma que permita una fututa actuación de ampliación y/o mejora tanto en el tronco de la autopista como en la variante y el encale actual y que permita adaptarse a las nuevas necesidades y exigencias funcionales tanto en el tronco de la autopista como en la variante y en el encale actual.

4. En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

"1.No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2.Los ayuntamientos, por razones excepciona/es de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior. "

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva

FIRMADO por : PEDRO MIRET CAMILO. A fecha: 14/03/2019 9:06:23.
Total folios: 4 (3 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOM025A24CD2186C6CA7854C08E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE FOMENTO

2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, **pudiendo situarse en la zona de dominio público**".

Por lo expuesto, **para poder informar favorablemente** conforme a lo preceptuado en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, es preciso que se dé cumplimiento a todo lo indicado en los apartados anteriores, subsanando la documentación presentada conforme a los mismos.

Lo que se le traslada para su conocimiento y efectos.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14/01/2019 9:08:23.
Total folios: 4 (1 de 4) Código Seguro de Verificación: MFDWK23A24CD22ECFCA7854CD8E1. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M. de 21/2/2011

ID DOCUMENTO: MbvLS5FaHeGVsaGPWS1fv+fqyN4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE FUNCIÓN PÚBLICA

ORVE

SIR

JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: Oficina de Registro Ayuntamiento Benidorm *O00015795*
Fecha y hora de confirmación: 14-03-2019 11:02:55 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE19e00001151143

Interesado

CIF:	E03037902	Código postal:	
Razón social:	Unidad de Carreteras del Estado en Alicante	País:	
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

Información del registro

Resumen/asunto:	M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM
Unidad de tramitación de destino:	Ayuntamiento de Benidorm *L01030319*
Ref. externa:	
Nº Expediente:	A3.16.0017.PPU
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095936.pdf	240.94 KB	Copia	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-42cecae1a4994463f58a5240a3da0fc7		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095946.pdf	39.73 KB	Original	Formulario	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-80cab2ead5eabc08b113d913559f6019		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	14-03-2019 11:05:37

GENERALITAT VALENCIANA

DADES GENERALS
DATOS GENERALES

A PROCEDIMENT / *PROCEDIMIENTO*

Z - Solicitud general de iniciación y tramitación TELEMÁTICA de procedimientos de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

B DADES DE LA PERSONA INTERESSADA / *DATOS DE LA PERSONA INTERESADA*

COGNOMS O RAÓ SOCIAL / *APELLIDOS O RAZÓN SOCIAL*	NOM / *NOMBRE*	DNI / *DNI*
AYUNTAMIENTO DE BENIDORM		P0303100B

DOMICILI(CARRER/PLAÇA,NÚMERO I PORTA) / *DOMICILIO(CALLE/PLAZA,NÚMERO Y PUERTA)*	CP / *CP*
Plaza SS.MM. los Reyes de España 1	03501

PROVÍNCIA / *PROVINCIA*	LOCALITAT / *LOCALIDAD*	TELÈFON / *TELÉFONO*	E-MAIL / *E-MAIL*
Alicante/Alacant	Benidorm	966815457	apramirez@benidorm.org

C DADES DEL REPRESENTANT / *DATOS DEL REPRESENTANTE*

COGNOMS O RAÓ SOCIAL / *APELLIDOS O RAZÓN SOCIAL*	NOM / *NOMBRE*	DNI / *DNI*	TELÈFON / *TELÉFONO*
AYUNTAMIENTO DE BENIDORM		P0303100B	966815457

D NOTIFICACIONS / *NOTIFICACIONES*

DOMICILI(CARRER/PLAÇA,NÚMERO I PORTA) / *DOMICILIO(CALLE/PLAZA,NÚMERO Y PUERTA)*	CP / *CP*
Plaza SS.MM. los Reyes de España 1	03501

PROVÍNCIA / *PROVINCIA*	LOCALITAT / *LOCALIDAD*	TELÈFON / *TELÉFONO*	FAX/ *FAX*
Alicante/Alacant	Benidorm		

E-MAIL / *E-MAIL*

apramirez@benidorm.org

E IDIOMA DE NOTIFICACIÓ / *IDIOMA DE NOTIFICACIÓN*

Castellano

F ÒRGAN AL QUE ES DIRIGIX / *ÓRGANO AL QUE SE DIRIGE*

Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

SERVICI TERRITORIAL / *SERVICIO TERRITORIAL*

Alacant/Alicante

MATÈRIA / *MATERIA*

Modificación numero 1 plan parcial 3/1 industrial de Benidorm

GENERALITAT VALENCIANA

JUSTIFICANT DE REGISTRE D'ENTRADA
JUSTIFICANTE DE REGISTRO DE ENTRADA

Organisme / Organismo:	REGISTRO TELEMÁTICO DE LA GENERALITAT
N.I.F.:	P0303100B
Presentador:	AYUNTAMIENTO DE BENIDORM (Nif: P0303100B)
Data / Fecha:	21/03/2019 14.40.25
Número Registre / Número Registro:	GVRTE/2019/175811
O.Registral:	GVRTE - GV04RTCG
Assumpte / Asunto:	18493 - Z - SOLICITUD GENERAL DE INICIACIÓN Y TRAMITACIÓN TELEMÁTICA DE PROCEDIMIENTOS DE LA CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO. (TRÁMITE A UTILIZAR EXCLUSIVAMENTE CUANDO NO EXISTA UNO ESPECÍFICO EN LA SEDE ELECT...

DOCUMENTACIÓ / DOCUMENTACIÓN

Empremta electrònica / Huella electrónica	Descripció / Descripción
b3ac3220ad8ab6f17d8923fe19b2a1905eded69e	(PDF)-Formulario datos generales
c3c8454f0f6232dc7de4a00ddd5e96279215b010	(PDF)-Oficio Registro Ayuntamiento de Benidorm
ea75b6f4224176e38a1d77d2edb8baa7ee6cf338	(PDF)-Justificante
551bb831a704e995e97c42ed92f23babe5beb154	(PDF)-Resolución carreteras
2e415c1e9c82c1ab248aa14253bbcaabf427982c	(PDF)-Solicitud registrada

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 27/03/2019 10:15:07
Nº: 201999900006552 / Exp: 2019/REGSAL-1849

ID DOCUMENTO: RelpoWncPBRsCcssfSYNQouU7eA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO
DIRECCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE
Avda. Aguilera nº 1
03007 – ALICANTE

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data 27 MAR. 2019
ENTRADA Núm.
REGISTRE D'ENTRADA
Avda. de Aguilera, 1 - 03007 Alicante

Servicio	URBANISMO
Expte.	APROBACION PROVISIONAL MOD. PUNTUAL Nº 1 PP 3/1 "INDUSTRIAL" (2ª APROBACIÓN PROVISIONAL)
Asunto	Notificación Pleno Municipal 25.03.19
Fecha	26 de marzo de 2019

NOTIFICACIÓN

I.- Pongo en su conocimiento que el Ayuntamiento en Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día veinticinco de marzo de dos mil diecinueve, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo, cuya certificación es del siguiente tenor literal:

"ESTEBAN CAPDEPÓN FERNÁNDEZ, SECRETARIO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM,

C E R T I F I C O: Que el Ayuntamiento en Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 25 de marzo de 2019, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

16.- PROPUESTA DE LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO PARA LA 2ª APROBACIÓN PROVISIONAL DEL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN Nº 1 DEL P.P. 3/1 "INDUSTRIAL", PARA SU REMISIÓN A LA CONSELLERÍA.

Dada cuenta de la propuesta de la concejal delegada de Urbanismo, Dª Lourdes Caselles Domenech, dictaminada por la Comisión Informativa de Urbanismo el 25/03/2019. Vista la documentación obrante en el expediente.

Sometida a votación, por mayoría, con 23 votos a favor (8 del grupo municipal Popular, 6 de los concejales presentes del grupo municipal Socialista, 3 del grupo Ciudadanos, 2 del grupo Ciudadanos por Benidorm, 2 del grupo Liberales de Benidorm, 1 del grupo Compromis-Los Verdes y 1 del concejal no adscrito sr. Juan García) y la abstención del concejal no adscrito, sr. Leopoldo David Bernabeu, se aprobó la propuesta del siguiente tenor:

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	27-03-2019 10:15:02

ID DOCUMENTO: Re1poWncPBRsCcssfSYNQouU7eA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

"El Pleno Municipal en sesión de 28 de enero de 2002 adoptó acuerdo de aprobación definitiva del Programa de Actuación Integrada de la unidad de ejecución única del Sector de Suelo Urbanizable PP 3/1 "Industrial", junto con el Plan Parcial del Sector (BOP nº 193 de 23-08-02).

Iniciadas las obras de urbanización, durante el largo plazo transcurrido, se han producido diversas incidencias, especialmente derivadas de las condiciones impuestas por administraciones sectoriales, y de las nuevas demandas del sector inmobiliario, que han dado lugar a la formulación a iniciativa del agente urbanizador la mercantil TERRA VILLAGE LAND, .SL. de documento de modificación del planeamiento parcial.

Tramitado reglamentariamente, tanto en su fase de evaluación ambiental como en la posterior urbanística, el urbanizador aportó el pasado 15 de enero de 2018, documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O., en el que se incorpora el resultado de la fase información pública y consultas a administraciones públicas afectadas y empresas suministradoras de servicios públicos urbanos, para su aprobación provisional por el Pleno Municipal.

La modificación propuesta afecta principalmente a la ordenación pormenorizada, si bien también introduce una modificación en la ordenación estructural del planeamiento aprobado derivado de la modificación del trazado de las vías pecuarias Colada de Baldó y Colada de la Torreta, al formar parte las mismas de la Infraestructura Verde, tal y como establecen los artículos 5.2.m), 21..b) y 23 de la Ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje.

El Pleno Municipal en sesión de 29 de enero de 2018 adoptó acuerdo de aprobación provisional del documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L., -respecto del que no se formularon alegaciones por los titulares de derechos afectados por el sector-, del siguiente tenor literal:

"PRIMERO: Aprobar provisionalmente el documento refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L. agente urbanizador del sector, fechado ENERO 2018, en el que se incorporan las determinaciones de la fase de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, y el resultado de la información pública del documento y el contenido de los informes sectoriales de las administraciones públicas afectadas emitidos en la fase de consultas.

SEGUNDO: Remitir copia debidamente diligenciada del documento de Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" a la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	27-03-2019 10:15:02

Ayuntamiento de Benidorm, Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1 – 03501 Benidorm (ALICANTE)
Tlf: 96 681 54 00 – Fax: 96 586 39 44

ID DOCUMENTO: Re1poWncPBRsCcasfSYNQouU7eA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Territorio, Servicio Territorial de Urbanismo con objeto de que proceda a su aprobación definitiva.

TERCERO: Remitir asimismo copia autenticada de los informes sectoriales emitidos la información pública y de los informes municipales.

CUARTO: Notificar el acuerdo a los interesados y a los distintos servicios municipales."

Mediante oficio de 14 de febrero de 2018 se remite el acuerdo plenario y los documentos acompañatorios a la Dirección Territorial de Alicante de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, la cual emite informe de fecha 2 de mayo de 2018, con entrada en el Ayuntamiento el 4 de mayo de 2018 solicitando la subsanación de la documentación técnica remitida, cuestión que se sustancia en oficio de 21 de mayo de 2018, con entrada en la misma fecha en la Dirección Territorial.

En oficio de 29 de junio de 2018 se remite a la Dirección Territorial de Alicante los siguientes informes favorables:

1. *Informe favorable de la Demarcación Forestal de la Sección Forestal de fecha 18 de julio de 2017 en materia de vías pecuarias, con entrada en el Ayuntamiento el 28-07-17 (REGSED-11261). Ref. CCG/AAO/BEIA 39/2016.*
2. *Informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar de 21-03-18, con entrada en el Ayuntamiento el 13-04-18 (REGSED-3915). Ref. 2017-AM-00262.*
3. *Informe favorable del Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad de 8 de junio de 2018, con entrada en el Ayuntamiento el 14-06-18 (REGSED-7237).*

En oficio de 1 de agosto de 2018 de la Dirección Territorial de Alicante, con entrada en el Ayuntamiento el 3 de agosto de 2018, se traslada a este Ayuntamiento informe de deficiencias del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. (S.Ref. A3.16.0017.PPU), que son subsanadas mediante oficios de 1 de octubre de 2018 (REGSAL-7678/7679) remitidos a la Dirección Territorial en Alicante y a la Unidad de Carreteras de Alicante.

Mediante nuevo requerimiento de la Dirección Territorial de Alicante, con entrada en el Ayuntamiento el 2 de noviembre de 2018, se solicita la subsanación de deficiencias del documento urbanístico aprobado provisionalmente, a la vista de la documentación remitida el 21-05-18 y los informes sectoriales recabados, requerimiento que es objeto de subsanación en el apartado "SEGUNDO" del informe emitido por el Arquitecto Municipal de fecha 20-03-19, para la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	27-03-2019 10:15:02

ID DOCUMENTO: Re1poWncPBRsCcssfSYNQouU7eA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Mediante oficios de 21 de noviembre de 2018, reiterado el 5 de febrero de 2019, se solicita a la Unidad de Carreteras de Alicante, la ampliación del plazo de autorización del nuevo acceso a la N-332, PK 149+600, definido en el Proyecto de construcción "Enlace de la Variante de Benidorm en el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm).", plazo concedido en expediente A3.16.0137.VSL de fecha 03-02-2017. Mediante oficio de 14 de marzo de 2019 (REGSED-2995) se comunica por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. que queda pendiente de resolución el acuerdo sobre ampliación del plazo de autorización de las obras, hasta la resolución por la Subdirección General de Explotación del expediente A3.16.0017.PPU.

Finalmente, mediante oficio de 14 de marzo de 2019, con entrada en la misma fecha (REGSED-2975), se remite por la Unidad de Carreteras en Alicante copia de la resolución adoptada el 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación (S.Ref. A3.16.0017.PPU), requiriendo la subsanación de deficiencias, que es objeto asimismo de informe del Arquitecto Municipal de fecha 20 de marzo de 2019, en su apartado "TERCERO", para la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal.

Mediante oficio de fecha 15 de marzo de 2019 se traslada al agente urbanizador la resolución de 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación. En fecha 18 de marzo de 2019 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento Texto Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por el urbanizador TERRA VILLAGE LAND, S.L. fechado MARZO-2019, que es objeto de la presenta propuesta para la segunda aprobación provisional del documento por el Pleno Municipal.

En consecuencia, visto el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado MARZO-2019 presentado por el Urbanizador TERRA VILLAGE LAND, S.L. redactado tras el acuerdo de Aprobación Provisional por el Pleno Municipal de fecha 29 de enero de 2018, a resultas del requerimiento del Servicio Territorial de Alicante y de los informes recabados por éste para la aprobación definitiva; vistos los informes técnicos y jurídico emitidos la Concejal-Delegada que suscribe propone al Pleno Municipal la adopción de acuerdo que contenga los siguientes extremos:

PRIMERO: Aprobar provisionalmente (SEGUNDA APROBACIÓN PROVISIONAL) el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L. agente urbanizador del sector, fechado MARZO 2019, en el que se incorporan los requerimientos de la Dirección Territorial de Alicante tras la aprobación provisional del documento por el Pleno Municipal en sesión de 29 de enero de 2018, y los informes sectoriales solicitados por la misma a las administraciones públicas afectadas.

SEGUNDO: Remitir copia debidamente diligenciada del documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado MARZO 2019 a la Conselleria de

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	27-03-2019 10:15:02

ID DOCUMENTO: Re1poWncPBRsCcssfSYNQouU7eA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Servicio Territorial de Urbanismo con objeto de que proceda a su aprobación definitiva.

TERCERO: Trasladar asimismo los informes emitidos por servicios técnicos municipales.

CUARTO: Notificar el acuerdo a los interesados y a los distintos servicios municipales."

Para que conste en el expediente de su razón, con la salvedad de lo preceptuado en el art. 206 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF), expido la presente con el visto bueno del Alcalde-Presidente, D. Antonio Pérez Pérez. "

II.- En cumplimiento del apartado "SEGUNDO" del acuerdo adoptado por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019 anteriormente transcrito, se adjunta copia diligenciada por el Secretario P.D., en soporte CD, del documento de Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO fechado Marzo 2019.

III.- En cumplimiento del apartado "TERCERO" del acuerdo adoptado por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019 anteriormente transcrito se adjunta copia autenticada en soporte CD, de los informes técnicos municipales:

- Informe del Arquitecto Municipal de fecha 20 de marzo de 2019 y documentos acompañatorios.
- Informe de la Técnico Superior en Asuntos Jurídicos de fecha 20 de marzo de 2019.
- Informe del Ingeniero Municipal de fecha 22 de marzo de 2019.

Lo que traslado a los efectos de la aprobación definitiva de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del Plan General Municipal de Ordenación.

EL SECRETARIO

Esteban Capdepón Fernández

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	27-03-2019 10:15:02

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 07/10/2019 10:55:56
Nº: 201999900031870 / Exp: 2019/REGSED-10257

ID DOCUMENTO: esogsEyOevQdpaCNLmmW1Hzceac=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE FUNCIÓN PÚBLICA

ORVE SIR

JUSTIFICANTE DE SALIDA

Oficina: Registro General de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climát *O00010131*
Fecha y hora de presentación: 07-10-2019 09:43:44 (Hora peninsular)
Fecha y hora de registro: 07-10-2019 09:43:45 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE19s00004345943

Interesado

Código de Origen:	A10017551	Código postal:	
Razón social:	Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición	País:	
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

Información del registro

Resumen/asunto:	REQUERIMIENTO DOCUMENTACION EXPTE 94/18-AIA, EN RELACION A "CONSTRUCCION DEL ENLACE CN-332 CONEXIÓN CON AVDA COMUNIDAD VALENCIANA". TM BENIDORM.
Unidad de tramitación de destino:	Ayuntamiento de Benidorm *L01030319*
Ref. externa:	PL-16/2017
Nº Expediente:	94/18-AIA
Observaciones:	SUBD GRAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Formulario

Expone:

REQUERIMIENTO DOCUMENTACION EXPTE 94/18-AIA, EN RELACION A "CONSTRUCCION DEL ENLACE CN-332 CONEXIÓN CON AVDA COMUNIDAD VALENCIANA". TM BENIDORM.

Solicita:

REQUERIMIENTO DOCUMENTACION EXPTE 94/18-AIA, EN RELACION A "CONSTRUCCION DEL ENLACE CN-332 CONEXIÓN CON AVDA COMUNIDAD VALENCIANA". TM BENIDORM.

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
94-18-AIA_REQU_DOC.pdf	182.77 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	

Código seguro de verificación (CSV): ORVE-a0ab8391c1b99c6ebb6619143f6dc987
Enlace de descarga: https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/ORVE-a0ab8391c1b99c6ebb6619143f6dc987

*La oficina **Registro General de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climát**, a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.*

*De acuerdo con el art. 31.2b **de la Ley 39/15**, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que la norma determine expresamente la recepción en día inhábil.*

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 2E7D-2496-F557-E5D6-1367-A1A6-F626-35D2-84F5-95F7-D276-183E-3666-73F4-A375
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/2E7D-2496-F557-E5D6-1367-A1A6-F626-35D2-84F5-95F7-D276-183E-3666-73F4-A375

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: esogsEyOevQdpaCNLmmW1Hzceac=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	CONSELLERIA AGRICULTURA MEDIO AMBIENTE	D.N.I./C.I.F.:	1031
DOMICILIO:	Democracia 77	C.P.:	46018
PROVINCIA:	Valencia	MUNICIPIO:	VALENCIA
TLFNO. FIJO:	963866000	MÓVIL:	E-MAIL:

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

SOLICITUD REMISION INFORMES SOBRE CONSTRUCCION ENLACE AV. COMUNIDAD VALENCIANA Y N-332

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

94-18-AIA_REQU_DOC.pdf

Y con las siguientes observaciones

PRESENTACION POR REGISTRO ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

GENERALITAT VALENCIANA
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Democràcia, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

N/Ref. 094/2018-AIA MCT
S/Ref.PL-16/2017

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

REQUERIMIENTO DE DOCUMENTACIÓN DENTRO DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNITAT VALENCIANA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE BENIDORM (ALICANTE)

Se está procediendo a la evaluación de impacto ambiental del proyecto de construcción del "Enlace de la N-332 y conexión con la Avenida de la Comunitat Valenciana" en el término municipal de Benidorm (Alicante).

Se ha procedido al análisis de la documentación administrativa del expediente. En lo que se refiere a las consultas a las Administraciones Públicas Afectadas, consta en el expediente el informe de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, realizado por la Demarcación Forestal, con la denominación de "Informe sectorial en materia de vías pecuarias en la FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA en el procedimiento de EIA del proyecto de CONSTRUCCIÓN DE ENLACE DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)."

En dicho informe, del que se adjunta copia, se indica que el proyecto afecta a la vía pecuaria "Colada de la Torreta", de la que se está tramitando la modificación de trazado al estar afectada por el sector industrial y comercial PP3/1, al que la presente vía da acceso. Para obtener informe favorable en materia de vías pecuarias, el promotor debe:

1. aportar archivo digital con coordenadas utm/ETRS89H30 de las obras a realizar, de forma que pueda determinarse con precisión la afección a la colada

2. Justificación de la solución adoptada que garantice la idoneidad y continuidad del trazado de la colada, especificando, si se opta por la modificación del trazado, anchos de cada tramo y cómo se va a integrar como paseo o alameda. También cómo se garantiza la integridad superficial, esto es:

(anchura x longitud)$_{VP}$ <= (anchura x longitud)$_{mt}$

Caso contrario hay que compensar en el sector o las proximidades por superficie equivalente.

3. Si se opta por restitución de accesos para dar continuidad a la vp, los principios de idoneidad, continuidad y mantenimiento de dimensiones ajustadas a las originales de la colada se mantienen. Además deberá garantizarse la disponibilidad de los terrenos que aseguren la continuidad del trazado y la adecuación, gestión y mantenimiento de los mismos será a cargo del promotor de la obra pública".

Una vez obtenido el informe favorable, se deberá proceder a la modificación del proyecto inicial (de fecha 11/11/2016) y estudio de impacto ambiental inicial (de fecha Junio de 2017), de modo que se recojan todas las modificaciones derivadas del informe relativo a la reposición de las vías pecuarias. Dicha modificación se plasmará tanto en la parte literaria como gráfica (planos).

En tanto no se obtenga el pertinente informe favorable y se modifique en consecuencia el proyecto y estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental no puede concluir la evaluación ambiental del

CSV:N98IXSSD-LFU9BBT7-S5CJQERF URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=N98IXSSD-LFU9BBT7-S5CJQERF

proyecto, por lo que se solicita la subsanación de la documentación y la remisión ante el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, indicando la referencia 094/2018-AIA.

Cualquier duda sobre el contenido del presente informe podrá ser aclarado en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental haciendo mención al número de expediente que figura en el encabezado.

Lo que se informa para su conocimiento y efectos oportunos.

La Subdirectora General
de Evaluación Ambiental

Firmado por Salome Arnal García el
04/10/2019 15:07:28

CSV:N98IXSSD-LFU9BBT7-S5CJQERF URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=N98IXSSD-LFU9BBT7-S5CJQERF

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 03/12/2019 08:56:03
N: 201999900024558 / Exp: 2019/GENOFI-1665

ID DOCUMENTO: U8FB3RQr538ireca2ZBtSaZifo8=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

TERRA VILLAGE LAND, S.L.
Plaza de la Hispanidad nº 4
Oficinas Grupo Plaza
03503- BENIDORM

Servicio	Urbanismo/apr
Expediente	PL-2/2015
Asunto	Traslado informes en materia forestal y de vías pecuarias

En su calidad de urbanizador el Sector de suelo urbanizable P.A.I. Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O., y en relación de la Modificación Puntual nº 1 de dicho sector, que se tramita en este Ayuntamiento bajo el expediente nº PL-2/2015, adjunto remito en soporte CD, copia autentica del oficio de la Dirección Territorial de la Consellería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, con entrada en este Ayuntamiento 2019/REGGEN-8372, de fecha 29-11-2019, concretamente en lo relativo a:

- Informe complementario sobre trazado y compensaciones superficiales de la MODIFICACIÓN DE TRAZADO de las vías pecuarias "COLADA DE BALDÓ" (VP10) y "COLADA DE LA TORRETA" (VP5), a consecuencia del DESARROLLO DEL PP3/1; y que necesariamente deberán contemplarse en el proyecto de urbanización a ejecutar o donde proceda, con objeto de su correcta inscripción a favor de la Generalitat.

LA CONCEJAL DELEGADA DE URBANISMO
Lourdes Caselles Doménech
(firmado digitalmente)

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	03-12-2019 08:55:26

Ntra. Ref.: Inf_4939_2;
Ex. municipal 2017/Regsal-9580
Fecha: 28 octubre 2019

INFORME sobre la REPOSICIÓN DE TRAZADO de la Colada de la Torreta, a consecuencia del proyecto "Enlace de la variante de Benidorm con el sector PP3/1 y conexión con la Avenida de la Comunitat Valenciana" en el término municipal de BENIDORM, promovido por el AYUNTAMIENTO DE BENIDORM.

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM
URBANISMO
PLAZA de SS.MM. Los Reyes de España, 1
03501 BENIDORM

Antecedentes

Cabe citar entre los antecedentes al proyecto de enlace que ahora se informa, el relativo al expediente de desarrollo del PP3/1 por afectar a la continuación de la misma Colada de la Torreta. En aquel expediente, la compensación de superficie derivada de la ***modificación de trazado*** de ambas coladas se proyectó acumular y ceder junto a la Colada de Baldó. El Ayuntamiento se comprometió a llevar a efecto la cesión e inscripción del nuevo trazado a favor de la Generalitat en el desarrollo del procedimiento urbanístico, sin que hasta la fecha se haya realizado.

El presente informe trata sobre el proyecto de acceso desde la variante de la N-332 al sector PP3/1 y la distribución del tráfico mediante la construcción de una gran rotonda que ocupa parte de los terrenos de la Colada de la Torreta, antes de entrar en el sector industrial. En relación a este proyecto se emitió informe del técnico de la demarcación forestal de fecha 30/01/2018 que reflejaba cómo debía enmarcarse la planificación a nivel de proyecto. En fecha 25/09/2019 se remite por correo electrónico al técnico que suscribe, borrador de la restitución de accesos del proyecto de enlace.

Fundamentos

El borrador facilitado por el Ayuntamiento de Benidorm (Promotor) con objeto de dar continuidad a la Colada de la Torreta opta, en el caso de la rotonda de acceso, por la **restitución de accesos** por obra pública (art. 22.3 de la Ley 3/2014, de 11 de julio). Esta posibilidad que ofrece la Ley considera que la vía pecuaria se mantiene en su trazado original, facilitando el Promotor su reposición por otro trazado - que no es vía pecuaria - para lograr la continuidad de la misma. Esta reposición deberá tener y mantener (a cargo del Promotor) unas características tales que garanticen también los usos propios de la vía pecuaria, que aquí se analizan e informan. Por otra parte, esta solución

CSV:XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS

no conlleva obligación de compensación superficial a favor de la Generalitat, como ocurría con la modificación de trazado por planeamiento urbanístico (art. 20 de la Ley) elegida en el desarrollo del PP3/1.

- Traza de la reposición de trazado.

La reposición deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas[1] siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)

Mantendrá una anchura, que según archivos digitales facilitados por el Promotor será de 6,5 m. Ese ancho se considera suficiente para mantener los usos propios pecuarios a lo largo de la reposición, SIEMPRE Y CUANDO, se garantice un uso no motorizado del mismo, salvo en el tramo del paso subterráneo existente que da acceso al cementerio y que se tratará a continuación.

En cuanto al paso subterráneo de la variante y debido a que no es posible su ampliación, el Promotor **deberá acondicionarlo** de tal manera que garantice de forma efectiva un uso seguro y prioritario no motorizado frente a los vehículos a motor que puntualmente puedan utilizarlo. En este sentido, se apuntan algunas medidas en el borrador municipal como señalética del uso prioritario, de limitación de velocidad, la pintura del pavimento de un color diferenciador del de la calzada, bandas sonoras, así como otras que se puedan adicionar (badenes, señales luminosas, etc.).

La línea verde representa el eje de la reposición del acceso a la vía pecuaria.

Se adjuntan archivos digitales (formato "shape") de las líneas y polígonos que deberán mantenerse en el proyecto de ejecución y servirán para posibles comprobaciones por parte de la demarcación forestal.

---

1) Coordenadas en el sistema geodésico de referencia oficial en España: Sistema ETRS89, proyección UTM, Huso 30, unidades en metros. Igual para el resto de coordenadas que aparecen en el presente informe.

CSV:XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS

Reposición de trazado:

Punto inicial (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) Anchura: 6,5 m

Punto Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m) Superficie: 2.123,1 m^2

Eje: 348,16 m

Conclusiones.

Vista la documentación enviada en el borrador facilitado para el proyecto de "Enlace de la variante de Benidorm con sector PP3/1 y conexión Avda. Comunidad Valenciana", **su informe favorable está condicionado** al cumplimiento de los siguientes aspectos:

Primero: La reposición del trazado deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)

Segundo: La anchura de la reposición deberá tener una anchura de 6,5 m garantizando un uso no motorizado, salvo el tramo subterráneo bajo la variante de la N-332.

Tercero: A lo largo del paso subterráneo el Promotor proyectará y ejecutará cuantas medidas sean necesarias para garantizar un uso seguro y prioritario de los usos no motorizados (los propios de las vías pecuarias) frente a un puntual tránsito motorizado. Para ello, y sin que se considere un listado cerrado de medidas, se llevará a cabo: señalización de la naturaleza y prioridad de su uso, señalización de limitación de velocidad, pintura o naturaleza distinta del pavimento al de una calzada convencional, bandas sonoras, badenes o señalización luminosa, etc.

Cuarto: Será responsabilidad del Promotor mantener la reposición de trazado en buenas condiciones para llevar a cabo los usos propios del dominio público pecuario.

Quinto. El promotor deberá justificar que todos los tramos repuestos sean de su titularidad, estén disponibles y libres de cargas para poder ser usados y mantenidos de forma que puedan albergar los usos propios de las vías pecuarias.

Sexto. La reposición de un tramo de vía pecuaria no es vía pecuaria ya que ésta mantiene su trazado original, sino que dichos tramos garantizan en condiciones, el tránsito de los usuarios por los mismos. En consecuencia, el promotor le corresponde su mantenimiento y señalización.

Firmado digitalmente por:
Luis Alonso García
Técnico demarcación forestal

CSV:XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=XYXH69SE-XVRB9TK7-HUJ4BVCS

Ntra. Ref.: Inf_1759 / LA/2016;
Ex. municipal 2017/Regsal-9580
Asunto: Informe complementario sobe modificación de trazado por desarrollo de planeamiento urbanístico del sector PP3/1, de coladas Baldó y Torreta.

INFORME COMPLEMENTARIO sobre trazado y compensaciones superficiales de la MODIFICACIÓN DE TRAZADO de las vías pecuarias COLADA DE BALDÓ (VP10) y COLADA DE LA TORRETA (VP5), a consecuencia del DESARROLLO DEL PP3/1

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM
URBANISMO
PLAZA de SS.MM. Los Reyes de España, 1
03501 BENIDORM

Antecedentes

Se ha revisado los trazados propuestos de modificaciones de trazado de la Colada de Baldó y Colada de la Torreta. Ciertas discrepancias fueron puestas de manifiesto en los distintos informes emitidos en su día[1] a pesar de que su carácter fue favorable debido a que existía siempre un saldo positivo a favor de la Generalitat.

En el presente informe complementario se concretan aspectos que deberán incorporarse a las cartografías definitivas, así como coordenadas y superficies afectadas y cedidas - como mínimo - a la Generalitat en el expediente relativo al desarrollo del PP3/1. Todo ello deberá contemplarse en el proyecto de urbanización a ejecutar, con objeto de su correcta inscripción a favor de la Generalitat.

Fundamentos

En el presente informe se concretan aspectos que deberán incorporarse a las cartografías definitivas, así como coordenadas y superficies afectadas y cedidas - como mínimo - a la Generalitat en el expediente relativo al desarrollo del PP3/1

COLADA DE LA TORRETA:

Entre el punto final de la modificación y el punto inicial de la reposición, el trazado modificado propuesto coincide con la traza original de la vía pecuaria.

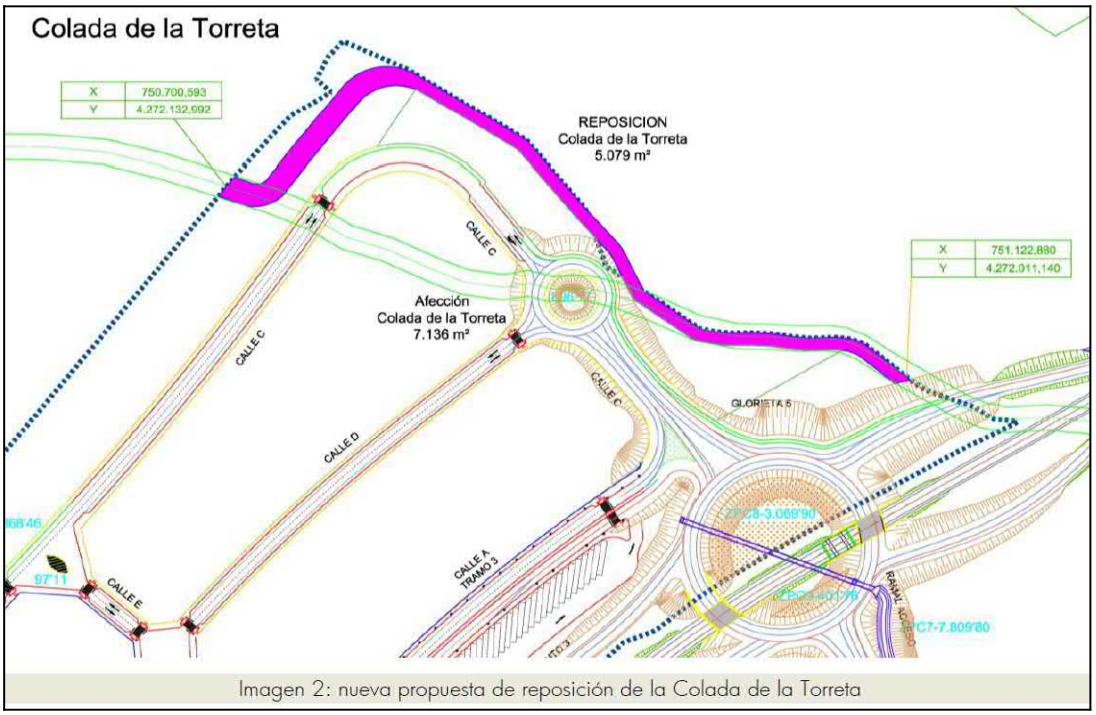
1) Referencia Conselleria inf_1759/2016 constituido por primer informe de febrero de 2017, segundo de mayo de 2017 por pequeñas modificaciones y tercer informe a Urbanismo de julio de 2018.

CSV:1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM

Se considera que este tramo no debe entrar en compensaciones dado que, la parte que discurre dentro del sector coincide con vía pecuaria, y la parte que va por fuera, por las parcelas catastrales 16 y 17 del polígono 10, no se tiene constancia de que estén disponibles en la compensación superficial (todo ello salvo que el terreno de las citadas parcelas 16 y 17 por donde discurre la colada, colindando con el sector, sea del Promotor, debiendo justificarlo expresamente).

Tramo entre el punto final de la modificación y el punto inicial de la reposición.

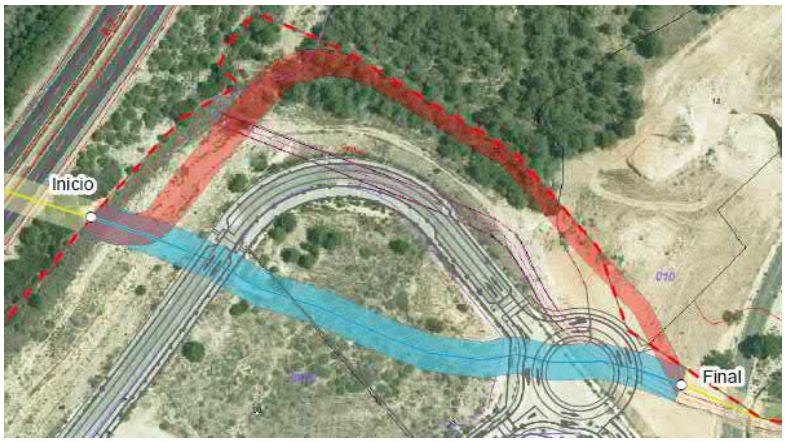
Como consecuencia, se deberá corregir la planimetría como la ofrecida en el informe de afección a las coladas de junio de 2017 (S. García Belmonte), en la que se muestra como cedido un segmento original de vía pecuaria, así como una reducción de anchura grafiada no justificada, salvo que las mencionadas parcelas 16 y 17 - situadas al norte - sean también titularidad del Promotor, lo cual deberá justificar.



Propuesta de modificación de la colada que figuraba en el informe del Proyecto de Modificación puntual nº 1 del PP3/1 – afección a vías pecuarias - firmado el 7/6/2017.

CSV:1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM

Los puntos de inicio y final del tramo modificado propuesto, resultante tras los ajustes comentados, deben ser los siguientes: Punto inicial (750.700,60 m; 4.272.132,99 m) y Punto Final (750.957,74 m; 4.272.057,91 m). La superficie resultante a compensar es 4.353,9 m^2.



El tramo azul se corresponde con el tramo original a modificar.

La Superficie a compensar deberá cederse en las inmediaciones de la colada de Baldó, al Oeste, para conectar con el carril bici de la CV80, tal como se proyectó en su día.

COLADA DE BALDÓ:

Las coordenadas de inicio (entrada) y final (salida del sector) serán las que siguen; resultando una superficie de vía pecuaria ocupada por el sector de 4773,0 m² y una superficie modificada propuesta o final de 6.977,4 m² (superficie que incluye el tramo modificado al Este de los puntos de inicio y final - 4.259 m^2 - más el apéndice compensatorio situado al Oeste, entre el punto de inicio y el carril bici de la CV80).

El tramo azul se corresponde con el tramo original a modificar.

CSV:1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM

Por otro lado, cabe remarcar que todos aquellos tramos de las modificaciones propuestas que discurran por fuera del sector deberán estar disponibles y libres de cargas a favor de la Generalitat para poderse aprobar el expediente iniciado.

Finalmente, el cuadro de superficies que se deduce de los archivos digitales que acompañan este informe en lo referente al PP3/1 (MODIFICACIONES DE LAS COLADAS DE LA TORRETA Y BALDÓ[2]) es el que se refleja a continuación:

Colada de la torreta (vp5)

TRAMO ORIGINAL
Punto inicial (750.700,60 m; 4.272.132,99 m)
Punto Final (750.957,74 m; 4.272.057,91 m)
Eje: 272,2 m
Anchura: 16 m
Superficie: 4.353,9 m^2

TRAMO MODIFICADO
Superficie: 3.698,9 m^2

COMPENSACIÓN: **- 655 m^2**

Colada de Baldó (vp10)

TRAMO ORIGINAL
Punto inicial (749.973,77 m; 4.271.491,54 m)
Punto Final (750.116,30 m; 4.271.134,73 m)
Eje: 397,8 m
Anchura: 12 m
Superficie: 4.773,0 m^2

TRAMO MODIFICADO
Superficie: 6.977,4 m^2

COMPENSACIÓN: **2.204,4 m^2**

Cuadro de compensaciones

	Colada de la Torreta	**Colada de Baldó**	**Total**
Superficie ocupada por el sector	4.353,9 m^2	4.773,0 m^2	9.126,9 m^2
Superficie de la modificación	3.698,9 m^2	6.977,4 m^2	10.676,3 m^2
COMPENSACIÓN:	**- 655 m^2**	**2.204,4 m^2**	**1.549,4 m^2**

Firmado digitalmente por:

Luis Alonso García

Técnico demarcación forestal

---

2) Referencia Conselleria inf_1759/2016 constituido por primer informe de febrero de 2017, segundo de mayo de 2017 por pequeñas modificaciones y tercer informe a Urbanismo de julio de 2018.

CSV:1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=1LTZZ8SD-MPLH2SN2-79377CQM

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Expediente:	094/2018-AIA
Título:	Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm)
Órgano sustantivo:	Ayuntamiento de Benidorm
Promotor:	Ayuntamiento de Benidorm
Localización:	Término municipal de Benidorm

Descripción del proyecto

En la actualidad, el acceso a la zona de Levante del núcleo urbano de Benidorm desde la carretera N-332 en dirección sur se realiza a través del enlace existente al inicio de la Avenida de la Comunidad Valenciana o a través del enlace de la N-332 con la CV-70. El recorrido que hay que realizar por la Avenida de la Comunidad Valenciana es largo, el tráfico es importante, la vía está semaforizada y no tiene control de accesos. El acceso desde la CV-70 a la zona de Levante tampoco es bueno, e incluso tiene un paso a nivel.

Por otro lado, el acceso al sector PP 3.1, cuyas obras se encuentran finalizadas, se realiza a través de la glorieta situada al norte del enlace de la CV-70 con la N-332. La entrada y salida de todo el tráfico del sector a través de este único acceso generará problemas de tráfico en la CV-70 y en la N-332.

El objeto del proyecto es la definición de un nuevo acceso al núcleo urbano de Benidorm desde la N-332, a la altura del PK 149+600. El proyecto consta de:

- Enlace con la carretera N-332: se ha diseñado un enlace tipo diamante con glorieta única bajo la N-332. Para el diseño de este enlace se define la ejecución de dos pasos inferiores (Paso Inferior Glorieta 1 P.K. 0+010 y Paso Inferior Glorieta 1 P.K. 1+060) y la ampliación de un paso inferior existente en la carretera N-332 a la altura del P.K. 0+530. Los carriles de cambio de velocidad que conectan con la nacional N-332 se proyectan para velocidad de 100 km/hora; son de tipo paralelo, con sección en transición de ancho de calzada en forma de cuña triangular.
- Vial de acceso al núcleo urbano: constituido por una calzada con dos carriles para cada sentido de circulación, coincidiendo con el corredor previsto en el PGOU. El vial establecido está constituido por una calzada con dos carriles para cada sentido de circulación. A la altura del cruce del ferrocarril (Benidorm-Denia) los carriles exteriores se separan del tronco convirtiéndose en vías laterales que quedan interrumpidas por la plataforma del ferrocarril a la espera de conectarse con la glorieta prevista cuando el ferrocarril se transforme en tranvía, admitiendo entonces los cruces a nivel. Se diseña a lo largo de este vial un paso superior sobre el Canal Bajo del Algar y la tubería de reutilización (a la altura del P.K. 0+270), un marco hincado bajo el ferrocarril del tramo Benidorm-Denia y unos muros establecidos entre los dos carriles interiores y los exteriores que conforman las vías laterales.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- Intersección con la Avenida de la Comunitat Valenciana: se establece una glorieta a nivel que permite todos los movimientos posibles entre ambos viales.

La sección transversal principal es:

- 1 calzada de 7,00 metros con carriles de 3,50 metros.
- 2 arcenes exteriores de 1,50 metros.
- 2 bermas exteriores de 1,50 metros.

Las alturas máximas de desmonte y terraplén son de 9.1 y 7.3 metros respectivamente. Se recomienda para todos los desmontes un talud 2H:1V mientras que en los terraplenes 3H:2V.

El drenaje transversal se ha resuelto mediante tubos y marcos prefabricados de hormigón armado, cuyo dimensionamiento se corresponde con un periodo de retorno de T=100 años, habiendo considerado los daños a terceros principalmente agrícolas. Las obras de drenaje transversal proyectadas son:

Obra de drenaje propuesta	Caudal de cálculo (m^3/s)	Tipología	Geometría	Longitud (m)
ODT N332-216	11,97	Marco	2,5×2 m	125
ODT N332-485	25,05	Marco	3×3 m	70
ODT 201-92	0,93	Tubo	1800 mm	35
ODT 201-450	4,68	Tubo	1800 mm	28
ODL 201-556	2,1	Cuneta 1:1	0,6×0,4 m	240
ODT 103-398	2.85	Tubo	1.5	14

Además, se ha previsto el encauzamiento a la salida de la ODT – N332-216, con objeto de conducir el caudal al cauce del barranco (innominado) existente aguas abajo de la N – 332, mediante sección trapecial revestida de escollera parcialmente recebada, de 0,6 metros de espesor.

El drenaje longitudinal se ha resuelto principalmente de la siguiente forma:

- En desmonte, mediante cunetas triangulares revestidas de hormigón y cunetas de guarda.
- En terraplén, mediante bordillo, bajantes prefabricadas y cunetas de guarda a pie del mismo.

En la ejecución de la obra se realizaran en un total de ocho estructuras:

- Estructura 1: Paso Inferior Glorieta 1 P.K. 0+010.
- Estructura 2: Paso Inferior Glorieta 1 P.K. 0+160.
- Estructura 3: Paso Inferior N-332 P.K. 0+530.
- Estructura 4: ODT N332 216.
- Estructura 5: ODT N332 485.
- Estructura 6: Galería Polígono.
- Estructura 7: Paso Canal.
- Estructura 8: Marco Hincado.

El proyecto incluye el alumbrado de la glorieta 1, bajo la N-332, así como los accesos a la misma.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Legislación ambiental

La evaluación de impacto ambiental de proyectos queda regulada en la Ley 2/1989, de 3 de marzo de 1989, de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana, los reglamentos que la desarrollan (Decreto 162/1990 y Decreto 32/2006, que modifica el anterior) y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA).

La legislación ambiental tipifica en sus anexos los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental.

El objeto del proyecto está incluido en el Anexo I del Decreto 162/1990, Grupo 8, a. "Construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana, salvo en los casos que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de carreteras con Declaración positiva de Impacto Ambiental, y en los casos de construcción de líneas de tranvía cuyo trazado discurra íntegramente por suelo urbano", por lo que el procedimiento que le corresponde es el de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria queda regulada en la Sección Primera, del Capítulo II del Título II de la LEA.

Antecedentes administrativos

El Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica tramitó la "Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial del Sector 3/1 industrial", expediente 42/2016-EAE, que cuenta con informe ambiental y territorial estratégico de fecha 13 de febrero de 2017 (DOGV 22 de junio de 2017). El objeto de la modificación es la adaptación de las infraestructuras de conexión del sector con la CV-70 y la N-332 al diseño finalmente requerido por las administraciones titulares de dichas carreteras y la modificación de las Normas Urbanísticas del Plan Parcial para introducir nuevas condiciones de reparcelación (en el uso terciario y en el industrial), nuevas condiciones de tipología constructiva y de volumen en el uso terciario, e incorporar el uso del subsuelo viario (en régimen de complejo inmobiliario privado o propiedad horizontal). En dicha evaluación ambiental se detalla:

"[...] indicar que la Subdirección General de Evaluación Ambiental no ha evaluado el [...] Proyecto de Construcción de "Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la AV. De la Comunidad Valenciana (Benidorm)", siendo necesario que se someta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental"

Tramitación administrativa

En fecha 19 de julio de 2018 se recibe en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental solicitud de Declaración de Impacto Ambiental y se acompaña dicha solicitud de:

- proyecto de construcción del enlace de la N-332 y conexión con la avenida de Comunitat Valenciana

- estudio de impacto ambiental

- planos del estudio de impacto ambiental

- expediente administrativo tramitado en el Ayuntamiento de Benidorm

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

En fecha 8 de febrero de 2019 el Ayuntamiento de Benidorm, adjunta copia autenticada del informe patrimonial emitido por la Dirección General de Cultura y Patrimonio, emitido en fecha 3 de septiembre de 2018.

En fecha 7 de octubre de 2019 el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, tras analizar la documentación obrante en el expediente requiere al Ayuntamiento de Benidorm las modificaciones pertinentes en el proyecto y en el estudio de impacto ambiental con la finalidad de obtener informe favorable de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, realizado por la Demarcación Forestal, según lo indicado en su informe de 30 de enero de 2018. El Ayuntamiento de Benidorm, en fecha 12 de diciembre de 2019, remite la documentación complementaria, en respuesta al requerimiento realizado.

Información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

El Ayuntamiento de Benidorm sometió el estudio de impacto ambiental y el proyecto a información pública mediante anuncio en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, de fecha 8 de noviembre de 2017.

Según el certificado emitido en fecha 29 de junio de 2018, del Secretario General, no se produjeron alegaciones durante el plazo concedido.

Se transcribe a continuación el contenido de carácter ambiental de los informes recibidos de las diferentes administraciones públicas afectadas identificadas por el órgano sustantivo.

Informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar (realizado el 19 de septiembre de 2016)

"Dado que la actuación que se pretende afecta al dominio público hidráulico y a la zona de policía de varios cauces públicos, cuando las obras se vayan a ejecutar, deberán dirigirse a este Organismo de Cuenca, solicitando la correspondiente autorización, tal y como establece el Texto Refundido de la Ley de Aguas (RDL 1/2001, de 20 de julio) […]

Asimismo, les comunicamos que deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- *Para cada cruce del vial con un cauce público, la obra de paso se diseñará para un período de retorno de 500 años. Asimismo, se procurará respetar las dimensiones del cauce natural, y no provocar fuertes estrechamientos. Sus dimensiones nunca serán inferiores a la de los pasos existentes aguas arriba de la actuación, salvo justificación contraria. […]*
- *Deberán tomar las medidas necesarias para que la nueva actuación no suponga una nueva afección a terceros, ya sea por el efecto barreta que supone esa obra lineal, con la consiguiente modificación del discurrir de las escorrentías superficiales, como por el aporte de nuevos caudales a los cauces existentes […]"*

Informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar (realizado el 21 de diciembre de 2017)

"[…] La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el art. 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas a las obras.

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

- *Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia*
- *Calidad de las aguas e inventario de vertidos*
- *Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.*

El Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) aprobado por el Real Decreto 849/1986 ha sido modificado por el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre […], introduciendo limitaciones en relación con las zonas de flujo preferente y zonas inundables, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

En relación con esta modificación del Reglamento y las limitaciones, con carácter general, se deberá cumplir lo dispuesto, entre otros, en los artículos siguientes:

- *art. 9 sobre zona de policía y zona de flujo preferente*
- *art 9 bis. "Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado"*
- *art. 9 ter. "Obras y construcciones en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado"*
- *art. 9 quater "Régimen especial en municipios con más de ⅓ de su superficie incluida en la zona de flujo preferente"*
- *art 14 bis "Limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable"*

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- *art 126 ter "Criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso"*

Por tanto de acuerdo con lo anterior, se deberá realizar el estudio de inundabilidad correspondiente, que demuestre que no existe afección al régimen de corrientes y que no se produce ningún incremento de la peligrosidad de la inundación que produzca una aumento del riesgo de personas y bienes.

En consecuencia, en su caso, se deberán adoptar las medidas necesarias para no incrementar el riesgo de inundación, con objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas".

Dirección Territorial de Medio Ambiente de Alicante (realizado el 30 de enero de 2018)

"El proyecto de acceso consta básicamente de una rotonda subterránea que distribuye el tráfico hacia el interior del sector industrial-comercial, hacia la incorporación a la nacional (variante), hacia el futuro acceso Avda Comunidad Valenciana y hacia la incorporación a la actual carretera nacional dirección Alfaz.

Esta nueva obra pública contempla dos carriles laterales, adicionales, al actual trazado de la carretera nacional (variante) incrementando notablemente la afección sobre la vía pecuaria ya existente por el trazado de la variante de la nacional. De hecho esta nueva afección llega, o parte de la resuelta en el primer proyecto municipal del PP3/1 y es de alguna forma consecuencia de los accesos necesarios para el mismo, por lo que razonablemente debería tratarse de forma integrada con el citado antecedente del PP3/1.

De acuerdo a los planos presentados, las obras supondrían un afección sobre la colada de la Torreta (16 m de anchura legal […]) de aproximadamente 146 m lineales/2337 m² […]

Dado que la actual normativa sobre la materia obliga al mantenimiento de los usos propios de este dominio público pecuario, el promotor deberá garantizar una solución que asegure los mismos bajo los PRINCIPIOS de idoneidad, continuidad y con integridad superficial. Idoneidad significa que posibilite los usos propios y en especial los complementarios (bici, paseo…) definidos en la ley por li que debe tener un firme natural o al menos bien diferenciado del tráfico motorizado. Continuidad significa poder realizar los usos citados en condiciones de seguridad y no estar interrumpido su trazado. Por último integridad superficial implica que las modificaciones o restituciones deben de ajustarse lo más posible a sus características físicas originales teniendo que haber una compensación superficial en caso de diferencias.

No se ha encontrado en la memoria presentada soluciones satisfactorias a esta afección (pág. 21, 34, 61 y 62 del documento).

En cuanto a la afección a vegetación forestal, es de pequeña cuantía y afecta a formaciones ampliamente representadas en la comarca y la Comunidad, por lo que dado el carácter de utilidad pública de la obra, se consideran asumibles.

Conclusión:

Para obtener informe favorable en materia de vías pecuarias, en lo referente a la afección del proyecto a la colada de la Torreta, el promotor deberá:

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

1. aportar archivo digital con coordenadas utm/ETRS89H30 de las obras a realizar, de forma que pueda determinarse con precisión la afección a la colada

2. Justificación de la solución adoptada que garantice la idoneidad y continuidad del trazado de la colada, especificando, si se opta por la modificación del trazado, anchos de cada tramo y cómo se va a integrar como paseo o alameda. También cómo se garantiza la integridad superficial, esto es:

(anchura x longitud)$_{VP}$ <= (anchura x longitud)$_{mt}$

Caso contrario hay que compensar en el sector o las proximidades por superficie equivalente.

3. Si se opta por restitución de accesos para dar continuidad a la vp, los principios de idoneidad, continuidad y mantenimiento de dimensiones ajustadas a las originales de la colada se mantienen. Además deberá garantizarse la disponibilidad de los terrenos que aseguren la continuidad del trazado y la adecuación, gestión y mantenimiento de los mismos será a cargo del promotor de la obra pública".

Servicio de Ordenación del Territorio (realizado el 22 de marzo de 2018)

"[…] En l'elaboració del present informe, s'han analitzat les següents cartografies d'inundabilitat: cartografia del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana ([…] PATRICOVA); cartografia del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables ([…] SNCZI). L'aplicació d'aquestes cartografies es justifica en l'art. 10 de la Normativa del PATRICOVA, per quant es tracta d'estudis oficials i Plans aprovats per la Generalitat Valenciana o per un Organisme de Conca. Es contempla la cartografia del PATRICOVA, perque la zona no ha estat valorada pel SNCZI.

[…] Els valors de la IMD superen amb escreix el valor llindar de 2.000 vehicles/dia, per tant, en principi, la capacitat de drenatge de la carretera hauria de ser de T500, en aplicació de l'art. 21.3.ª) de la Normativa del PATRICOVA.

Ara bé, com es tracta d'una carretera existent, la mateixa té dissenyats els drenatges a T100 (marc quadrat de 1,5 m); açò suposaria que, en el supòsit d'obrir-los com és el cas, per a donar major cabuda (marc quadrat de 3 m), es produiria una clara afecció a tercers, la qual cosa no és del tot aconsellable.

Es considera adequada la capacitat de drenatge proposada, de conformitat amb l'esmentat article de la Normativa del PATRICOVA.

[...]Per tot allò que s'ha exposat, el projecte de construcció de l'enllaç N-332 connexió amb Avinguda Comunitat Valenciana, a Benidorm (Alacant) ES TROBA AFECTAT per risc d'inundació i ÉS COMPATIBLE amb les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana".

Informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio (realizado el 3 de septiembre de 2018 y recibido el 4 de febrero de 2019)

"[…] No existe afección al patrimonio cultural en lo que se refiere al patrimonio arquitectónico, arqueológico y paleontológico.

Sin embargo desde la consideración del patrimonio etnológico, los Servicios técnicos de esta Dirección General informan lo siguiente:

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

La documentación remitida estudia el impacto patrimonial sobre el Patrimonio Etnológico y el Patrimonio Industrial. De norte a sur, grosso modo, el proyecto que nos ocupa (vial de nueva planta) tiene su inicio en una rotonda prevista sobre la futura Variante de Altea, desde ahí se dirige hacia el sur cruzando la partida del Salt de l'Aigua, cruza la línea de ferrocarril Alicante-Denia alcanzando la partida de Marxassos, donde tiene su final en la CN-332. La longitud estimada de este vial es de 1.200 m.

Tras la prospección se indica en la memoria respecto al patrimonio etnológico lo siguiente: "Ante la imposibilidad de evitar la afección directa al assegador de La Torreta, la intersección se realizará adoptando las medidas que se estimen adecuadas para, en todo momento, garantizar la continuidad de su servicio.

Los ramales de las acequias que pudieran permanecer en servicio (no observados en esta prospección) serán asimismo tenidos en cuenta en fase de obra y podrán ser modificadas pero garantizando en todo momento la continuidad del flujo de agua por éstas tras su reposición.

Puesto que dentro del ámbito de afección directa se observan algunos muros de contención de terrazas realizados mediante la técnica de mampostería en seco, de diferente entidad y estado de conservación, dado que la afección a los mismos en algunos casos será inevitable, como medida compensatoria/cautelar se deberán reponer, siempre que sea posible, de manera adecuada. Se rematarán los extremos de las estructuras seccionadas, evitando con ello el desprendimiento y degradación de la parte conservada y, en aquellos casos en los que el proyecto requiera de muros de contención nuevos, éstos se realizarán mediante esa técnica de mampostería en seco, siempre que los condicionantes propios de este tipo de proyectos así lo permitan (medidas de seguridad, normativa de aplicación, etc.) contribuyendo de esa manera a la conservación del paisaje tradicional de la zona, que se verá alterado (aunque en grado mínimo) por la ejecución del proyecto, de carácter horizontal.

El acueducto del Canal del Salt será afectado por el proyecto pero, debido a sus características en la zona de intersección, esta circunstancia no supone hándicap alguno aunque, el tramo correspondiente a la intersección de éste con el Barranc Maner, no deberá recibir ningún tipo de afección."

En cuanto a las medidas correctoras se indica que: "Bienes de interés cultural no constan, por lo tanto no resultan necesarias medidas cautelares.

Elementos etnológicos

- 1, 6. 7, 10, 14 Muros mampostería -afección directa- recreación, reposición

- 2 Assegador de la Torreta- intersección- no interrupción

- 9 Canal del Salt -intersección- no afección al arco

- 12, 16 Sistema tradicional de riego- afección directa- no necesarias

- Sistema tradicional de riego en uso- adaptar la red de riego para mantener el servicio"

Se considera tras el estudio de la memoria que en el apartado anterior se han propuesto una serie de medidas cautelares básicas que se estiman imprescindibles para garantizar la correcta salvaguarda del patrimonio ante la ejecución del proyecto.

A la vista de la documentación y de las consideraciones se propone informar favorablemente el Enlace de la N-322 y conexión con la avda. Comunitat Valenciana en Benidorm, respecto al patrimonio etnológico, según prevé el artículo 2.4 de la Ley de Impacto Ambiental, el artículo 6 de

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

su Reglamento y el artículo 11 de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, siempre que se cumplan con las medidas correctoras descritas anteriormente.

Igualmente, en caso de modificación de los límites territoriales o de otros cambios del proyecto, deberá hacerse un nuevo estudio del impacto patrimonial con las propuestas pertinentes en caso de verse afectado, remitiéndolo a la presente Dirección General para su aprobación.

Por lo que visto el precepto indicado y de conformidad con el informe de los servicios técnicos SE INFORMA FAVORABLEMENTE a los efectos patrimoniales contemplados en el art. 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano Memoria de Prospección para Impacto Patrimonial Proyecto constructivo de enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avda. De la Comunidad Valenciana […]"

Informe de la Demarcación forestal de la Dirección Territorial de Alicante (realizado el 28 de octubre de 2019)

"El borrador facilitado por el Ayuntamiento de Benidorm (Promotor) con objeto de dar continuidad a la Colada de la Torreta opta, en el caso de la rotonda de acceso, por la ***restitución de accesos*** *por obra pública (art. 22.3 de la Ley 3/2014, de 11 de julio). Esta posibilidad que ofrece la Ley considera que la vía pecuaria se mantiene en su trazado original, facilitando el Promotor su reposición por otro trazado - que no es vía pecuaria - para lograr la continuidad de la misma. Esta reposición deberá tener y mantener (a cargo del Promotor) unas características tales que garanticen también los usos propios de la vía pecuaria, que aquí se analizan e informan. Por otra parte, esta solución no conlleva obligación de compensación superficial a favor de la Generalitat, como ocurría con la modificación de trazado por planeamiento urbanístico (art. 20 de la Ley) elegida en el desarrollo del PP3/1.*

Traza de la reposición de trazado:

La reposición deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas1 siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)

Mantendrá una anchura, que según archivos digitales facilitados por el Promotor será de 6,5 m. Ese ancho se considera suficiente para mantener los usos propios pecuarios a lo largo de la reposición, SIEMPRE Y CUANDO, se garantice un uso no motorizado del mismo, salvo en el tramo del paso subterráneo existente que da acceso al cementerio y que se tratará a continuación.

En cuanto al paso subterráneo de la variante y debido a que no es posible su ampliación, el Promotor ***deberá acondicionarlo*** *de tal manera que garantice de forma efectiva un uso seguro y prioritario no motorizado frente a los vehículos a motor que puntualmente puedan utilizarlo. En este sentido, se apuntan algunas medidas en el borrador municipal como señalética del uso prioritario, de limitación de velocidad, la pintura del pavimento de un color diferenciador del de la calzada, bandas sonoras, así como otras que se puedan adicionar (badenes, señales luminosas, etc.).*

Reposición de trazado:

Punto inicial (751.128,67 m; 4.272.007,82 m)

Punto Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Eje: 348,16 m

Anchura: 6,5 m

Superficie: 2.123,1 m2

Conclusiones:

Vista la documentación enviada en el borrador facilitado para el proyecto de "Enlace de la variante de Benidorm con sector PP3/1 y conexión Avda. Comunidad Valenciana", ***su informe favorable está condicionado*** *al cumplimiento de los siguientes aspectos:*

Primero: *La reposición del trazado deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)*

Segundo: *La anchura de la reposición deberá tener una anchura de 6,5 m garantizando un uso no motorizado, salvo el tramo subterráneo bajo la variante de la N-332.*

Tercero: *A lo largo del paso subterráneo el Promotor proyectará y ejecutará cuantas medidas sean necesarias para garantizar un uso seguro y prioritario de los usos no motorizados (los propios de las vías pecuarias) frente a un puntual tránsito motorizado. Para ello, y sin que se considere un listado cerrado de medidas, se llevará a cabo: señalización de la naturaleza y prioridad de su uso, señalización de limitación de velocidad, pintura o naturaleza distinta del pavimento al de una calzada convencional, bandas sonoras, badenes o señalización luminosa, etc.*

Cuarto: *Será responsabilidad del Promotor mantener la reposición de trazado en buenas condiciones para llevar a cabo los usos propios del dominio público pecuario.*

Quinto. *El promotor deberá justificar que todos los tramos repuestos sean de su titularidad, estén disponibles y libres de cargas para poder ser usados y mantenidos de forma que puedan albergar los usos propios de las vías pecuarias.*

Sexto*. La reposición de un tramo de vía pecuaria no es vía pecuaria ya que ésta mantiene su trazado original, sino que dichos tramos garantizan en condiciones, el tránsito de los usuarios por los mismos. En consecuencia, el promotor le corresponde su mantenimiento y señalización".*

CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Según lo expuesto en el Anejo relativo al Estudio de Tráfico, en el supuesto de no construcción del enlace planteado, para los accesos al Sector PP 3.1, el volumen de tráfico sería muy elevado, con situación de colapso total. El estudio de impacto ambiental contiene un epígrafe relativo al **estudio de alternativas**, que viene limitado por los siguientes antecedentes:

1.- El proyecto Variante de Altea, carretera N-332 de Cartagena a Valencia p.k. 147,0 al 164,0 (Altea, Alicante) tramitado por el Ministerio de Fomento ya contiene un estudio de alternativas de la variante de Altea y sus enlaces. La decisión de ubicar en enlace al inicio de la variante de Altea ya tuvo su correspondiente estudio de alternativas y su correspondiente evaluación ambiental favorable.

2.- La conexión del Sector PP 3/1 también tuvo su estudio de alternativas y su evaluación ambiental positiva en el trámite de aprobación del citado Plan parcial.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

3.- El Plan General vigente de Benidorm ya contempla un vial de conexión del enlace de la N-332 y el PP3/1 con la avenida de la Comunidad Valenciana.

Se analizan alternativas en los nudos de conexión con la N-332 y en el trazado en planta del vial. En el nudo de conexión con la N-332, la solución adoptada soluciona en un único enlace la conexión de la variante con la actual N-332, la conexión con el sector PP 3/1 y la conexión con el sistema general de Benidorm. En cuanto al trazado en planta, debido a la ubicación del enlace en las proximidades de un barranco innominado afluente del Barranco de Barcelo se han estudiado dos posibles alternativas una por la margen derecha del Barranco innominado y otra por la margen izquierda. Finalmente se ha optado por la alternativa de la margen derecha del Barranco por las razones ambientales siguientes:

- La alternativa elegida minimiza la afección a suelo agrícolas antiguos que han sido invadidos por vegetación de tipo forestal arbóreo que tiene mayor valor ambiental que los cultivos existentes en la alternativa elegida o cultivos abandonados que están empezando a ser invadidos por vegetación de tipo forestal en estos momentos.
- La alternativa elegida solo requiere de un cruce sobre el barranco innominado.
- El enlace de la alternativa elegida con la Avenida Comunidad valencia minimiza la afección a edificaciones y actividades distintas de las agrícolas existentes en las márgenes de la avenida Comunidad Valenciana con la consiguiente minimización de impactos sobre el medio socioeconómico.

El estudio de impacto ambiental se centra en las **acciones derivadas del proyecto** en las fases de construcción y funcionamiento. Las acciones del proyecto propuesto susceptibles de producir impacto ambiental son las siguientes:

Fase de construcción:

EXPROPIACIONES: Con carácter previo al inicio de las obras deberán expropiarse los bienes y derechos afectados por las obras.

DEMOLICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS ACTUALES: el volumen de residuos en demolición se estima en 6140 m³, correspondiéndose principalmente con firme existente.

AFECCIÓN Y REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES. La afección de las obras se extiende, concretamente, sobre las siguientes servidumbres a reponer: red de telefonía, red de energía eléctrica, red de agua potable, red de riego, red de alumbrado y afección a cerramientos.

DESBROCE DEL TERRENO. La superficie afectada por la remoción y retirada de árboles, maleza, escombros, suelo, etc. será de 106.245 m².

MOVIMIENTOS DE TIERRAS. El volumen de tierras resultante de la diferencia entre el desmonte y terraplén está estimado en unos 19.000 m^3. El volumen de material procedente de préstamos se ha valorado en:

- suelo estabilizado in situ S-EST-3: 17.912,6 m^3
- suelo seleccionado: 17.912,1 m^3
- pedraplén: 11.739,0 m³

y el volumen de transporte a vertedero se ha estimado en 139.646 m³.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

TERMINACIÓN DE EXPLANADAS. Consiste en las operaciones necesarias para conseguir el acabado geométrico de la explanada, taludes, terraplenes y desmontes previstos en el proyecto.

AFIRMADO Y PAVIMENTACIÓN. Operaciones de extensión y compactación de subbases, bases y capas de rodadura de la carretera incluyendo la pavimentación asfáltica.

CIMENTACIÓN, ESTRIBOS Y ESTRUCTURAS DE PASOS INFERIORES, SUPERIORES Y CRUCES DE CAUCES. Se trata del hormigonado, colocación de mallazos, encofrados y desencofrados de los pasos elevados a construir.

OBRAS DE DRENAJE. Operaciones necesarias para permeabilizar la calzada y permitir el correcto drenaje de la escorrentía superficial. Generalmente consistirán en el encofrado, desencofrado, hormigonado y colocación de mallazos para cimentaciones losas y muros o bien la instalación de marcos y tubos prefabricados.

TRANSPORTE DE MATERIALES Y PERSONAS. Se refiere al transporte de materiales y personas durante la ejecución de las obras del enlace y la conexión.

ACONDICIONAMIENTO PAISAJÍSTICO. Labores de acondicionamiento del suelo, y revegetación de rotondas y taludes de pasos elevados para integrarlos paisajísticamente y prevenir la erosión de taludes.

SEÑALIZACIÓN DE TRÁFICO. Labores de instalación de señalizaciones de tráfico en la traza de la carretera antes de su puesta en funcionamiento.

RESIDUOS DE OBRA. Residuos de obra generados durante las obras de construcción. Se estiman los residuos potencialmente peligrosos en 251,62 m³, los residuos de naturaleza no pétrea en 6183,88 m³ y los de naturaleza pétrea en 6183,88 m³.

Fase de funcionamiento:

TRAFICO DE VEHÍCULOS. El objetivo de la obra proyectada es incrementar la fluidez y seguridad del tráfico en los accesos a Benidorm.

OBRAS DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO: Operaciones de reparación y mantenimiento de la carretera y enlaces: reparación firme, limpieza drenajes, mantenimiento, pasos, etc.

MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN DE TRÁFICO: Operaciones de mantenimiento y reparación de la señalización horizontal y vertical de tráfico.

Respecto del **medio natural**, cabe destacar que en la zona del proyecto no existen cauces permanentes. Los cauces existentes son cauces de régimen pluvial, muy irregulares que permanecen secos la mayor parte del año y por los cuales sólo circula agua después de lluvias intensas. En el ámbito de actuación existe un barranco que es afluente del barranco de Barcelo, que atraviesa la traza de la carretera.

Las obras se desarrollaran sobre cultivos de cítricos y cultivos abandonados y pequeños retazos de vegetación forestal.

Los cultivos están ocupados por especies nitrófilas y triviales de amplia distribución y por lo tanto de escaso interés. Los cultivos que llevan más tiempo abandonados están siendo invadidos por vegetación forestal.

En cuanto a los terrenos forestales están formados por pinos dispersos con un escaso desarrollo del soto bosque salvo en los márgenes de los cauces existentes. En estas zonas, sobre los Pks

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

0+100 del eje principal y Pks 0+420 coincide con suelo forestal según la cartografía del PATFOR. En cuanto a la afección a vegetación forestal, según el informe de la Dirección Territorial de Medio Ambiente de Alicante, *"es de pequeña cuantía y afecta a formaciones ampliamente representadas en la comarca y la Comunidad, por lo que dado el carácter de utilidad pública de la obra, se consideran asumibles".*

La fauna de vertebrados está compuesta por comunidades similares a las que se presentan en las zonas de vegetación natural de las dos sierras adyacentes, si bien su composición específica se encuentra alterada por la antropización del medio, desertando de estas áreas las especies más sensibles a esta modificación (por ejemplo las rapaces), y siendo colonizadas por otras que sacan provecho de la misma. Entre estas últimas podemos citar, en el caso de las aves nidificantes, a la Golondrina Común (*Hirundo rustica*), Avión Común (*Delichon urbica*), Lavandera Blanca (*Motacilla alba*), Estornino Negro (*Sturnus unicolor*) y al Gorrión Común (*Passer domesticus*) y en el caso de los mamíferos a la Rata Común (*Rattus norvegicus*).

La construcción del enlace en la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana afecta a la vía pecuaria denominada “Colada de la Torreta” mediante un cruzamiento transversal de la misma.

Los usos del suelo que nos encontramos en el ámbito del trazado del acceso proyectado es el que se detalla a continuación:

En la zona establecida por el enlace con la carretera N-332:

- Suelo No Urbanizable Común
- Suelo Urbanizable Programado.
- Sistemas Generales de Transporte. Red Viaria

En el vial de conexión con la Avda. de la Comunitat Valenciana:

- Suelo No Urbanizable Común
- Suelo Urbanizable Programado
- Área de Prioridad Residencial
- Sistemas Generales de Transporte. Red Viaria y ferroviaria

El PATRICOVA detecta riesgo geomorfológico coincidiendo con los cauces existentes en la zona. La vulnerabilidad de las aguas subterráneas frente a la contaminación se considera medio debido a la profundidad del nivel piezométrico y el poder autodepurador de la zona no saturada. La zona de Benidorm se ubica en zona de medio-alto riesgo sísmico por razones tectónicas. El riesgo de incendio forestal es alto en las zonas forestales atravesadas por la obra.

El estudio de impacto ambiental identifica los siguientes **impactos ambientales**:

- Emisiones de polvo a la atmósfera: Este impacto se generará fundamentalmente por los movimientos de tierra, tráfico de vehículos de transporte, etc. El impacto considerado afectará directamente a la calidad del aire y podrá también producir impactos indirectos sobre otros factores del medio: suelo, agua, vegetación, fauna, paisaje, sanidad humana. La experiencia en otras obras de características similares permite limitar la zona de afección por el polvo a una franja de 250 metros durante la construcción del enlace y el vial

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

de conexión y de 25 metros durante su funcionamiento. Como medidas correctoras y protectoras se establecen:

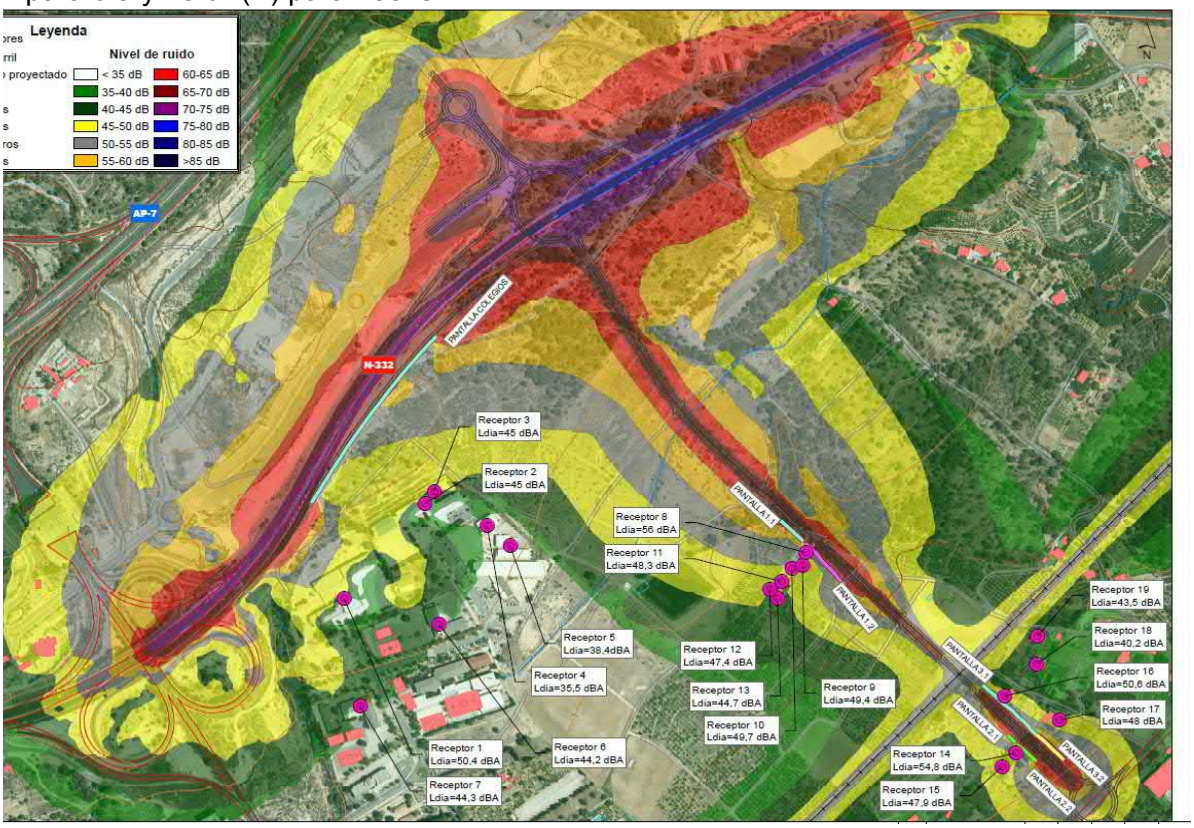
- se realizarán riegos como mínimo a media mañana y media tarde en verano y a media mañana en invierno.
- Los materiales pulverulentos que se almacenen en la zona para uso posterior (cemento, tierra de relleno, etc.) deberán estar ensacados o disponer de almacenamientos adecuados que eviten su levantamiento por el viento durante las operaciones de carga, descarga o almacenamiento.
- Se limitará la velocidad de circulación de los vehículos de obra a 40 km/h y se cubrirá el material transportado por los camiones.
- Durante las obras se limpiarán los viales asfaltados que se ensucien de barro. Esta limpieza se realizará sobre todo después de las lluvias.
- se controlará el buen funcionamiento y el mantenimiento de la maquinaria y vehículos de obra.

- Emisiones de gases y partículas a la atmósfera: Las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera procederán de los gases de escape de los motores de combustión interna. El factor ambiental directamente afectado por este impacto es el aire aunque puede afectar de forma indirecta a otros factores del medio como son: el suelo, agua, vegetación, fauna y sanidad humana. Los principales agentes contaminantes serán el CO_2, CO, NOx, SOx, hidrocarburos y partículas. Las medidas establecidas en el epígrafe anterior son válidas para reducir las emisiones de gases y partículas a la atmósfera.
- Incremento del nivel sonoro del área. Los ruidos y vibraciones durante la fase de construcción se ocasionarán por los motores de combustión interna, las obras de construcción, el funcionamiento de la maquinaria, la presencia humana, etc. Este impacto afectará directamente a la calidad del aire e indirectamente a la fauna y a la sanidad-seguridad de las personas. Para controlar las molestias de ruido durante la fase de construcción se ha dispuesto que los motores de combustión interna se dotarán de silenciadores homologados por las empresas constructoras de los mismos y cumplirán los límites de emisión fijados en la legislación vigente. Durante la fase de explotación, se han estimado los valores sonoros en un estudio acústico que se adjunta, mediante el método nacional de cálculo francés “NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, mencionado en el “Arrere du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routiéres, Journal du 10 mai 1995, article 6”, y en la norma francesa “XPS 31-133”. La adaptación de este método se recoge en la Recomendación de la Comisión de 6 de Agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre Métodos de Cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes.

  En el área suroeste de la nuevo acceso, se encuentra un área de suelo para dotaciones de red primaria docente, donde se encuentran, entre varios centros de educación infantil y primaria (CEIP Gabriel Miró y CEIP Gaspar López), varios institutos de educación secundaria (IES Pere Maria Orts i Bosch, IES Bernat de Sarrià, IES Beatriu Fajardo de Mendoza, IES L'Almadrava), sede de la UNED y Escuela Oficial de Idiomas. Además, junto a la traza del vial, existen unas cuantas viviendas, que se identifican en el estudio acústico.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Los niveles de recepción externos que establece la legislación autonómica son para uso docente de 45 dB(A) para día y 35 dB(A) para noche y para uso residencial de 55 dB(A) para día y 45 dB(A) para noche.



Realizadas las simulaciones, se determina que en varios de estos centros y en las viviendas que quedan próximas al vial no se cumplen los objetivos de calidad de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana. El estudio acústico arroja la necesidad de incluir en el proyecto una serie de medidas correctoras, que se resumen en la siguiente tabla.

CÓDIGO	TIPO	TRAMO	PK inicial	PK final	Margen	Longitud (m)	Altura (m)
"PANTALLA COLEGIOS"	Pantalla acústica, zona centros educativos	ENLACE 1	0+000	0+320	Derecho	320	3.5
"PANTALLA 1.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+480	0+528	Derecho	48	3.5
"PANTALLA 1.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+540	0+620	Derecho	80	4
"PANTALLA 2.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+960	0+976	Derecho	16	3
"PANTALLA 2.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+980	1+020	Derecha	40	3
"PANTALLA 3.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+880	0+992	Izquierdo	112	3.5
"PANTALLA 3.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+992	1+048	Izquierdo	56	2

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Pese al establecimiento de estas medidas, según los resultados arrojados por el modelo, no se cumplen los objetivos de calidad en todos los receptores. Aun utilizando la mejor tecnología posible de protección contra el ruido, existen dos residencias (receptor 8 y receptor 14) que al estar localizados muy próximos al nuevo vial, resulta imposible alcanzar los límites marcados por la legislación autonómica para estos usos.

Sin embargo, el proyecto únicamente incluye en su presupuesto la construcción de una única pantalla acústica, la denominada "Pantalla colegios", pues tal y como se recoge en el Estudio Acústico "siguiendo indicaciones del Ayuntamiento de Benidorm no se proyectan las pantallas acústicas establecidas en el Vial Discotecas, por lo que no se incluyen en planos ni presupuestos".

La "pantalla colegios" es de 320 m de longitud y altura 3,5 m. Se aprovecharán los primeros 175 metros de la pantalla existente en la actualidad en la margen derecha de la carretera N-332 y el resto de pantalla será de nueva ejecución.

El órgano ambiental considera que es necesaria la ejecución de todas las pantallas acústicas previstas en el Estudio Acústico, cuyas características se resumen en la tabla anterior. (Condicionante primero de esta Resolución). La evaluación de su funcionamiento se detalla en el Plan de Vigilancia Ambiental.

- Eliminación-aterramiento del suelo. Este impacto se producirá al inicio de las obras en las labores de desbroce. La superficie afectada por este impacto será de 106.245 m^2. Para minimizar este impacto, el estudio de impacto ambiental ha propuesto:
  - la realización de taludes tendidos que reducen la velocidad del agua y por tanto su capacidad erosiva y plantaciones en bosquetes evitando caminos preferentes de escorrentía.
  - El suelo arrancado de las zonas de obra se almacenará en montones en forma de artesa de menos de 2 metros de altura, a los que se realizarán prácticas agrícolas. Este suelo será utilizado lo más rápidamente posible en la restauración de zonas deterioradas, restauración de los taludes de los desmontes y terraplenes de la carretera y otras áreas a restaurar.
  - Se realizará un jalonamiento temporal del perímetro de obra, se seleccionará un lugar adecuado para las instalaciones auxiliares, se retirará, acopiará y mantendrá la tierra vegetal para su posterior reutilización y se seleccionarán previamente las canteras y vertederos a utilizar. En el plano denominado medidas correctoras se ubica la zona para las instalaciones auxiliares y se grafía el jalonamiento temporal del perímetro de obra. El área de las instalaciones auxiliares coincide con una superficie ya asfaltada asociada al sector PP 3.1
- Contaminación del suelo y del agua superficial. La posible ocurrencia de vertidos incontrolados o accidentales de residuos tóxicos (aceites, grasas, etc.) durante la construcción, funcionamiento y abandono de la obra pueden inducir una contaminación del suelo, inutilizándolo para su uso actual u ocasionando impactos indirectos sobre otros factores del medio. Durante las obras de la construcción se tomarán medidas especiales de vigilancia que permitan la detección de vertidos incontrolados o accidentales de contaminantes y su inmediata limpieza.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- Modificación de la escorrentía superficial. Los movimientos de tierra, construcción de drenajes, pavimentados que se realicen durante la construcción de la obra ocasionarán una modificación de la dinámica de la escorrentía superficial. El proyecto constructivo contiene un estudio hidrológico de las cuencas afectadas y la correspondiente justificación hidráulica de las medidas adoptadas para minimizar la afección a la escorrentía superficial y permitir el normal funcionamiento de los cauces interceptados.
- Contaminación del agua subterránea. El agua subterránea podrá contaminarse por las acciones que se desarrollan durante la fase de construcción y funcionamiento y por vertidos incontrolados o accidentales de residuos que se realicen en áreas de elevada vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación. En la actualidad el agua subterránea del acuífero de Benidorm presenta signos de contaminación relacionados con las actividades agrícolas.

  Entre las medidas más importantes para la protección de la contaminación de suelos y agua, cabe destacar:

  - realización de mantenimientos de maquinaria en taller autorizado
  - no se almacenarán combustibles, se habilitará un punto limpio para el almacenamiento de residuos y se realizará una balsa de decantación. La balsa de decantación está ubicada en el área afectada por el sector PP 3.1, próxima a la zona de instalaciones auxiliares.
  - Para cada cruce del vial con un cauce público, la obra de paso se diseñará para un periodo de retorno de 500 años. Asimismo, se procurará respetar las dimensiones del cauce natural, y no provocar fuertes estrechamientos. Sus dimensiones nunca serán inferiores a la de los pasos existentes aguas arriba de la actuación, salvo justificación contraria.

    Sin embargo, la ODT-201-92, que permite el cruce del Barranco innominado, aparece diseñada para un período de retorno de 100 años, según aparece en la tabla 21 de la memoria del proyecto. Esta falta de coherencia entre el estudio de impacto ambiental y el proyecto deberá corregirse y redefinirse la mencionada obra de drenaje transversal, para un período de retorno de 500 años, según obra en el informe del organismo de cuenca. (Condicionante segundo de esta Resolución)
  - En aquellos puntos donde exista una obra de paso, éstas se prolongan sin que en ningún caso se disminuya la sección existente.
  - Las casetas de obra con servicios sanitarios se dotarán de fosas sépticas compactas homologadas y autorizadas por el organismo de cuenca o se conectarán con la red de saneamiento municipal.
  - Según consta en el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, se han tomado las medidas necesarias para que la nueva actuación no suponga una nueva afección a terceros y se considera que el proyecto es compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA.
- Eliminación de la vegetación. Este impacto va aparejado al inicio de las obras, debido al desbroce que se realizará del terreno. La vegetación también podrá verse afectada en caso de incendio forestal. Hay que tener en cuenta que la obra atraviesa una zona que el

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

PATFOR identifica como forestal y que lleva aparejado riesgo de incendio. Las principales medidas planteadas para evitar su afección son:

- Para aquellos ejemplares arbóreos próximos a la traza se dispondrá en su perímetro un jalonamiento temporal de protección, para minimizar la afección sobre los ejemplares de pino carrasco.
- El desbroce se realizará solamente en la superficie estrictamente necesaria y se evitará su ejecución por exceso.
- Se realizarán riegos de las superficies de los acopios de tierra en los tajos de carga y de la plataforma destinada a controlar la formación de polvo, evitando de esta manera el arrastre por el viento y la deposición sobre la vegetación, lo que podría dificultar la actividad fotosintética.
- Se cumplirá en todo momento el Decreto 7/2004 de 23 de Enero del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales, a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o sus inmediaciones

- Efecto barrera para la fauna. La zona en la que se tiene previsto construir el vial de conexión está limitada ya por las siguientes infraestructuras: Nacional 332, acceso a Benidorm desde la AP-7 y la Avenida Comunidad Valenciana. El estudio de impacto ambiental indica que el nuevo vial tendrá poco efecto sobre la fragmentación del territorio y el efecto barrera sobre la fauna, puesto que los efectos barrera significativos son los que producen la carretera nacional N332 y la AP-7 que dificultan la conexión entre la Sierra Gelada y la Sierra Cortina. No se estima necesario realizar ninguna programación de las obras para ajustarla a los periodos reproductores de la fauna y, por tanto, los trabajos podrán realizarse sin ningún tipo de limitación temporal. No se estima necesaria la construcción de pasos específicos para la fauna. Sin embargo, sí se considera necesario la adecuación de las obras de drenaje transversal para permitir como mínimo el paso de fauna. El estudio de impacto ambiental no aporta más detalle sobre cómo será dicha adecuación, por lo que se recomienda para ello el empleo de la publicación denominada "Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales", editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Según la ficha 9, drenaje adaptado para animales terrestres, las dimensiones de los drenajes deberán tener una sección mínima de 2x2 m o de 2 m de diámetro si se trata de estructuras circulares. Como consecuencia de lo anterior, será necesaria aumentar las dimensiones de las ODT-201-92 y ODT-201-450, no así la ODT-103-398, puesto que por su ubicación no se requiere adecuar para paso de fauna, puesto que podría incrementar los atropellos y mortalidad de fauna. (Condicionante tercero de esta Resolución)
- Riesgo de atropello de animales. En la zona no se han detectado animales de gran tamaño. No se han descrito en la zona migraciones de animales terrestres entre los espacios naturales de la Sierra Gelada y la Sierra Cortina. Dado que se trata de un vial urbano con velocidad máxima limitada, el estudio considera que se trata de un impacto negativo de magnitud leve, permanente y reversible.
- Modificaciones paisajísticas. Los movimientos de tierras, eliminación de la vegetación, pasos elevados etc. alterarán las variables objetivas y subjetivas que determinan el paisaje. El proyecto contempla un conjunto de medidas de restauración y revegetación

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

para mejorar la integración paisajística de la actuación. Las principales áreas de actuación vienen determinadas por las distintas superficies alteradas directamente por las obras.

- Unidad de Actuación 1: terraplenes y desmontes. Las actuaciones en los taludes generados en los desmontes y terraplenes tienen como finalidad principal evitar la erosión además de contribuir a integrarlos en el entorno paisajístico. Para ello se proponen plantaciones de especies arbóreas y arbustivas que favorezcan la contención de los taludes, para lo que se han elegido plantas autóctonas que poseen un alto grado de adaptabilidad a las condiciones edafológicas y climáticas de la zona, consiguiéndose así alcanzar un mayor éxito y reducir el coste de mantenimiento. La especie arbórea propuesta es *Pinus halepensis* (pino carrasco). En el resto de la superficie de los taludes se proponen plantaciones de bosquetes de especies arbustivas, con una densidad de 1 ejemplar 3 m2, proponiéndose la siguiente composición florística: *Pistacia lentiscus* (lentisco), *Retama monosperma* (retama blanca), *Spartium junceum* (retama), *Atriplex halimus* (salado blanco), *Rhamnus lycioides* (espino negro), *Anthyllis cytisoides* (albaida).
- Unidad de Actuación 2: Glorietas. En las glorietas proyectadas (glorietas 1, 2 y 3) se plantarán especies arbóreas y arbustivas. Se propone la plantación de ejemplares arbóreos, con una densidad de 1 ejemplar cada 50 m_2, con el siguiente listado de especies: *Olea europea* (olivo), *Ceratonia siliqua* (algarrobo), *Quercux ilex* (encina). Además, se prevé la plantación de macizos arbustivos compuestos por especies aromáticas, con una densidad de 1 ejemplar 9 m^2: *Rosmarinus officinalis* (romero), *Thymus vulgaris* (tomillo), *Lavandula angustifolia* (lavanda), *Santolina chamaecyparissus* (santolina). Además, se dispondrán bosquetes de *Juniperus horizontalis* (junipero horizontal), con una densidad de 1 ejemplar cada 25 m_2.
- Para la revegetación de los taludes resultantes de la construcción de las glorietas se propone la plantación de especies tapizantes compuesta por *Rosmarinus officinalis var. Postratus* (romero rastrero). Las plantaciones se realizarán en la base y coronación del talud, con objeto de llegar a cubrir la totalidad de la superficie y potenciar la integración del mismo aportando un aspecto natural. Se dispondrá con una densidad de 1 ejemplar por cada m. Asimismo, se propone la colocación de materiales inertes compuestos por rocalla y grava decorativa como sustrato bordeando las plantas y destacando los grupos ornamentales.

Dado que el entorno presenta las siguientes características:

.- Fisiografía: ondulada (pendiente: 2-8%).

.- Litología: cantos, gravas y limos aluviales Cuaternarios.

.- Uso: agrícola mayoritariamente abandonado (cítricos y secano) y, puntualmente forestal.

.- Vegetación natural: pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) sobre matorrales.

.- Piso bioclimático: termomediterráneo seco.

Se realizan una serie de recomendaciones sobre la propuesta de especies a utilizar en las glorietas y taludes (Condicionante cuarto de esta Resolución):

1.- Glorietas:

Arbóreas:

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

.- Debería descartarse la encina, *Quercus ilex,* por sus requerimientos hídricos, y necesidad de sombra en sus primeros estadíos, y sustituirse por otra especie arbórea presente en la zona y mejor adaptada a las condiciones ecológicas de la zona: pino carrasco (*Pinus halepensis*).

.- Respecto al uso de olivos y algarrobos se recomienda, en lo posible, el trasplante de ejemplares que puedan verse afectados por la traza de la carretera.

Arbustivas:

.- Debe descartarse *Lavandula angustifolia*, al tratarse de un espliego que en nuestra Comunidad no está presente en esta zona y que tiene unos requerimientos ecológicos diferentes.

.- Se puede utilizar, aunque no aromática, la albaida (*Anthyllis cytisoides*) y el tomillo yesquero (*Helichrysum serotinum*).

.- Como arbustivas de mayor porte que pueden utilizarse en estos sitios: lentisco (*Pistacia lentiscus*) y espino negro (*Rhamnus lycioides*).

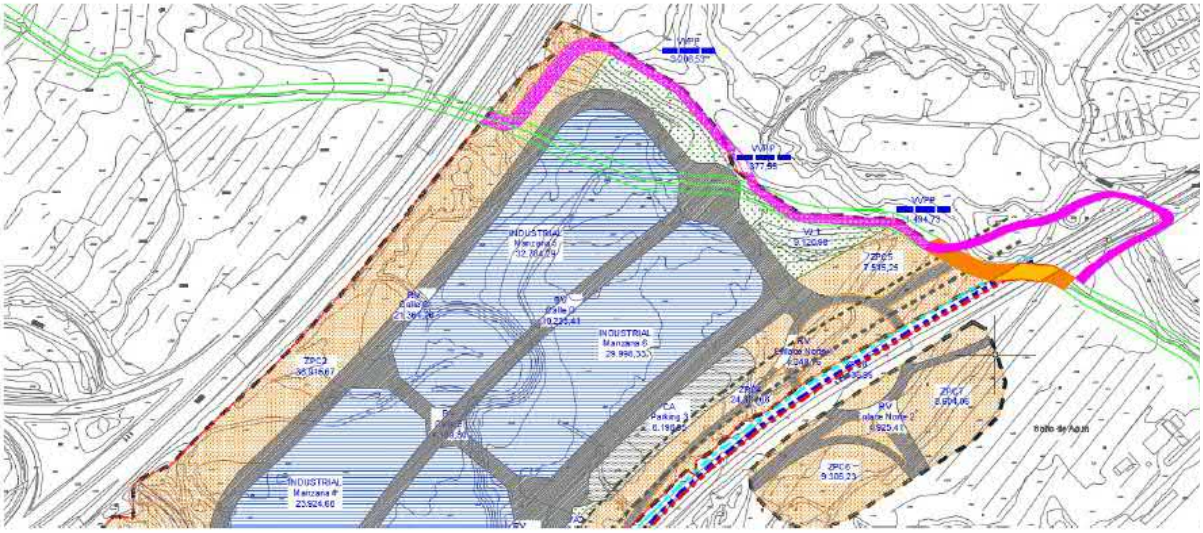
.- Respecto a la plantación de *Juniperus horizontalis,* al tratarse de una especie de jardinería, exótica, se recomienda utilizar el enebro de miera autóctono *Juniperus oxycedrus*.

2.- Taludes y desmontes:

Se propone en la documentación la plantación, en cabecera y a pie de los taludes resultantes de las glorietas, de romero rastrero (*Rosmarinus officinalis* var. *Postratus).* Para controlar la erosión de los taludes si su pendiente es inferior a 20º se recomienda el uso de hidrosiembras con mezcla de semillas (gramíneas y leguminosas) adaptadas a las condiciones de la zona. Se podría incluir en la mezcla de semillas comerciales algunas autóctonas como el lastón (*Brachypodium retusum*) y la albaida, el romero y el tomillo.

- Afecciones a la funcionalidad de la vía pecuaria colada de la Torreta. La vía pecuaria "Colada La Torreta" se encuentra actualmente invadida por el tronco de la variante de Benidorm N-332. Se opta por la restitución de accesos, solución que no requiere de la modificación del trazado de esta vía pecuaria. La longitud de vía pecuaria que se ve afectada por la ejecución de la obra pública del nuevo enlace sobre la variante de Benidorm es de 140 metros. La longitud aproximada de la variante planteada es de 340 metros. La restitución de la vía de la colada de la Torreta arranca al sur de la N-332, en dirección Este. Se habilita para ello una plataforma sin pavimentar de 5 metros de ancho, independiente del tráfico, así como un paso sobre el barranco existente. Para cruzar la N-332 se plantea el uso compartido del paso inferior del camino del cementerio puesto que apenas tiene tráfico de vehículos. Para cruzar la N-332 se plantea el uso compartido del paso inferior del camino del cementerio puesto que apenas tiene tráfico de vehículos. Durante la ejecución de las obras se realizarán las explanaciones necesarias para garantizar la continuidad de ésta, limitándose la pendiente máxima al 15%.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4



Para que la reposición sea adecuada, según consta en el informe emitido por la demarcación forestal (Condicionante quinto de esta Resolución):

- *La reposición del trazado deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)*
- *La anchura de la reposición deberá tener una anchura de 6,5 m garantizando un uso no motorizado, salvo el tramo subterráneo bajo la variante de la N-332.*
- *A lo largo del paso subterráneo el Promotor proyectará y ejecutará cuantas medidas sean necesarias para garantizar un uso seguro y prioritario de los usos no motorizados (los propios de las vías pecuarias) frente a un puntual tránsito motorizado. Para ello, y sin que se considere un listado cerrado de medidas, se llevará a cabo: señalización de la naturaleza y prioridad de su uso, señalización de limitación de velocidad, pintura o naturaleza distinta del pavimento al de una calzada convencional, bandas sonoras, badenes o señalización luminosa, etc.*
- *Será responsabilidad del Promotor mantener la reposición de trazado en buenas condiciones para llevar a cabo los usos propios del dominio público pecuario.*
- *El promotor deberá justificar que todos los tramos repuestos sean de su titularidad, estén disponibles y libres de cargas para poder ser usados y mantenidos de forma que puedan albergar los usos propios de las vías pecuarias.*
- *La reposición de un tramo de vía pecuaria no es vía pecuaria ya que ésta mantiene su trazado original, sino que dichos tramos garantizan en condiciones, el tránsito de los usuarios por los mismos. En consecuencia, el promotor le corresponde su mantenimiento y señalización.*

- Creación de empleo. La construcción y mantenimiento de la obra proyectada crearán puestos de trabajo eventuales en el sector de la construcción y el sector servicio.
- Incremento del riesgo de accidentes laborales. Durante las obras de construcción se incrementará el riesgo de accidentes laborales de las personas que trabajen en las mismas.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- Disminución del riesgo de accidentes de tráfico. Es previsible que durante el funcionamiento de la nueva infraestructura disminuya el riesgo de accidentes de tráfico en el municipio al evitar la saturación y congestión de los actuales accesos al municipio, con las consiguientes mejoras en el medio socioeconómico y el bienestar de las personas.
- Incremento de la movilidad en Benidorm. La infraestructura mejorará la movilidad del municipio al incrementar la fluidez en los accesos al municipio.
- Afección a patrimonio: según consta en el informe de la unidad administrativa competente en patrimonio, no existe afección al patrimonio cultural en lo que se refiere al patrimonio arquitectónico, arqueológico y paleontológico; sin embargo, desde el punto de vista etnológico, se identifican una serie de elementos y de medidas correctoras.
    - Muros de mampostería en seco: como medida se deberán reponer, siempre que sea posible
    - Acequias de distribución de aguas de riego: aunque no se observan en la prospección ramales de acequias en servicio, serán tenidos en cuenta en fase de obra y podrán ser modificadas, pero garantizando en todo momento la continuidad del flujo se agua tras su reposición.
    - Acueducto de El Salt: debido a sus características en la zona de intersección no supone hándicap alguno.
    - Assagador de la Torreta: repuesto convenientemente

El Estudio de Impacto Ambiental cuenta con un Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante PVA) cuyo objetivo es detectar las posibles desviaciones de las previsiones efectuadas en el presente estudio de evaluación de impacto ambiental y que pueden generar efectos negativos de relevancia sobre el medioambiente, de forma que puedan corregirse a tiempo.

Todas las actuaciones y/o mediciones que se realicen en la aplicación del presente PVA tendrán constancia escrita en forma de actas, lecturas, estadillos, etc, de forma que permita comprobar su correcta ejecución y respeto de los trabajos a las condiciones establecidas en la normativa vigente que le sea de aplicación.

El PVA se estructura en los siguientes epígrafes:

EN LA FASE DE CONSTRUCCIÓN:

- la inclusión de las medidas correctoras generales
- la eliminación o deterioro de los elementos de delimitación del perímetro de obra
- el polvo depositado sobre la vegetación en un radio de 100 metros de la actuación.
- Mediciones de concentración de CO y partículas en tubo de escape y niveles de ruido.
- Labrado y abonado natural de la tierra vegetal
- Documentación de autorización administrativa de los proveedores de los recursos naturales (agua, áridos, etc.)
- Gestión adecuada de los distintos tipos de residuos, documentos de entrega a gestor autorizado los residuos.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- Ocurrencia de marras generalizadas
- Aparición de indicios de bienes culturales
- Comprobación visual en obra para evitar la afección a la vía pecuaria
- Mantenimiento de la señalización de obra y aplicación de medidas de prevención de riesgos para garantizar la seguridad de las personas

FASE DE FUNCIONAMIENTO:

- Mediciones periódicas semestrales o ante queja o incidencia puntual para comprobar las molestias de ruido producidas a la población
- Mediciones periódicas semestrales para comprobar las molestias por gases en la atmósfera
- Gestión adecuada de los residuos peligrosos generados.

El órgano ambiental considera que durante la fase de construcción de las obras, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles (Condicionante sexto de esta Resolución):

- Gestión de los accesos a las obras. Este ámbito de control tiene por objetivo mantener y dar alternativas a los caminos afectados por la ejecución del proyecto (caminos vecinales, de acceso a parcelas, etc.) y crea una red de caminos de la obra con el criterio de minimizar las afecciones al terreno y adaptar su tipología al uso que se les dará. Previo al inicio de las obras, se elaborará un Plan de accesos y caminos de la obra, en el cual se especificará el trazado de los caminos de la obra y las necesidades de adecuación de los caminos existentes para el diferente tráfico que tendrán que soportar.
- Control y vigilancia del área destinada a las instalaciones auxiliares de las obras. Mediante estas acciones de control, se comprobará que todas las instalaciones de la obra dispongan de los mecanismos y elementos necesarios para minimizar los riesgos de contaminación a cursos de agua superficiales o subterráneos, los riesgos de contaminación atmosférica y acústica, etc. tanto en el funcionamiento cotidiano como en casos de posibles accidentes. Además, se controlará que la gestión de los residuos generados en cada una de las instalaciones, y en el conjunto de la obra, se lleve a cabo de acuerdo con la normativa vigente. Finalmente se controlará que se llevan a cabo medidas para minimizar el consumo energético durante la fase de obras.
- Evitar la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas. Durante la ejecución de las obras se deberá controlar los niveles y la calidad de los cursos de agua superficiales, garantía del funcionamiento correcto de la red de drenaje de aguas pluviales en las instalaciones de la obra y control de la gestión correcta de las aguas residuales generadas en instalaciones de la obra.

El órgano ambiental considera que durante la fase de puesta en servicio de la infraestructura, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles (Condicionante séptimo de esta Resolución):

- Seguimiento de las técnicas de restauración. Este seguimiento permitiría estudiar la evolución del éxito de las técnicas de restauración adoptadas.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

- Seguimiento de las medidas de protección de fauna: reposición de la vía pecuaria y funcionamiento de la adaptación de las obras de drenaje transversal para animales terrestres.
- Las mediciones acústicas realizadas (periódicamente, con carácter semestral, o ante queja o incidencia puntual) serán comparadas con los valores estimados en el Estudio Acústico y con los niveles de recepción externos establecidos en la normativa autonómica (Ley 7/2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica), para evaluar las molestias de ruido producidas a la población. En caso de que, pese a haber aplicado las medidas correctoras previstas, se superen los límites legales establecidos, éstas se considerarían suficientes, siempre y cuando, no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En caso contrario, el Ayuntamiento de Benidorm deberá modificar las medidas correctoras instaladas, de modo que no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En este último caso, el Ayuntamiento de Benidorm dará traslado de las mediciones y de las modificaciones de las medidas correctoras al órgano ambiental, que emitirá una Resolución Complementaria a esta Declaración de Impacto Ambiental para el análisis y la evaluación de la efectividad de las nuevas medidas propuestas.

Si durante la ejecución de los anteriores controles se detectase una desviación importante de las previsiones de impacto contenidas en este estudio, el promotor lo pondrá en conocimiento del órgano ambiental y, con el asesoramiento oportuno y supervisión de la administración, aplicará las medidas correctoras que se estimen necesarias (Condicionante octavo de esta Resolución).

El seguimiento ambiental de la obra corresponde al Ayuntamiento de Benidorm. Para ello, redactará un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración de impacto ambiental. Dicho informe se realizará semestralmente durante el período de ejecución de las obras y anualmente durante los 2 primeros años de puesta en servicio de la infraestructura. El programa de vigilancia ambiental y los informes sobre el seguimiento se harán públicos en la sede electrónica del Ayuntamiento de Benidorm y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica (Condicionante noveno de esta Resolución).

El órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, para verificar el cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental, así como evaluar el grado de implementación, los resultados, la eficacia y la eficiencia de las evaluaciones de impacto ambiental realizadas, permitir una mejora continua del método basada en la retroalimentación y elaborar estadísticas.

Consideraciones jurídicas

1.- El proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los que resulta preceptiva la declaración de impacto ambiental ordinaria, previa a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva de aquél, según se desprende del artículo 41.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2.- En el expediente se han observado los trámites previstos en la Sección 1ª del Capítulo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en las demás disposiciones que le son de aplicación.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

3.- El Decreto 105/2019, de 5 de julio, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las conselleríes de la Generalitat, atribuye a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental la competencia sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos. Mediante Resolución de 9 de agosto de 2019, el Director General de Calidad y Educación Ambiental delega la competencia de evaluación de impacto ambiental de proyectos en el Director General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental (D.O.G.V. núm. 8614, de 16 de agosto de 2019)

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

PRIMERO

Estimar ACEPTABLE, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, el proyecto de "Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm)", promovido por el Ayuntamiento de Benidorm, siempre y cuando se desarrolle de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental y el proyecto técnico, así como en los condicionantes que se relacionan a continuación.

SEGUNDO

El proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental deberá completarse con las siguientes medidas, detalladas en el cuerpo de esta Declaración de Impacto Ambiental:

1. De acuerdo con lo establecido en el Estudio Acústico, es necesaria la ejecución de todas las pantallas acústicas previstas en el mismo, cuyas características se resumen a continuación:

CÓDIGO	TIPO	TRAMO	PK inicial	PK final	Margen	Longitud (m)	Altura (m)
"PANTALLA COLEGIOS"	Pantalla acústica, zona centros educativos	ENLACE 1	0+000	0+320	Derecho	320	3.5
"PANTALLA 1.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+480	0+528	Derecho	48	3.5
"PANTALLA 1.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+540	0+620	Derecho	80	4
"PANTALLA 2.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+960	0+976	Derecho	16	3
"PANTALLA 2.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+980	1+020	Derecha	40	3
"PANTALLA 3.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+880	0+992	Izquierdo	112	3.5
"PANTALLA 3.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+992	1+048	Izquierdo	56	2

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

2. La ODT-201-92, que permite el cruce del Barranco innominado, deberá diseñarse para un período de retorno de 500 años, según consta en el informe del organismo de cuenca y en las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental.
3. Para la adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna se recomienda el empleo de las "Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales", editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Según la ficha 9, drenaje adaptado para animales terrestres, las dimensiones de los drenajes deberán tener una sección mínima de 2x2 m o de 2 m de diámetro si se trata de estructuras circulares. Como consecuencia de lo anterior, será necesaria aumentar las dimensiones de las ODT-201-92 y ODT-201-450, no así la ODT-103-398, puesto que por su ubicación no se requiere adecuar para paso de fauna, puesto que podría incrementar los atropellos y mortalidad de fauna.
4. Se realizan una serie de recomendaciones sobre la propuesta de especies a utilizar en las glorietas y taludes:

   1.- Glorietas:

   Arbóreas:

   - Debería descartarse la encina, *Quercus ilex,* por sus requerimientos hídricos, y necesidad de sombra en sus primeros estadíos, y sustituirse por otra especie arbórea presente en la zona y mejor adaptada a las condiciones ecológicas de la zona: pino carrasco (*Pinus halepensis*).

   - Respecto al uso de olivos y algarrobos se recomienda, en lo posible, el trasplante de ejemplares que puedan verse afectados por la traza de la carretera.

   Arbustivas:

   - Debe descartarse *Lavandula angustifolia*, al tratarse de un espliego que en nuestra Comunidad no está presente en esta zona y que tiene unos requerimientos ecológicos diferentes.

   - Se puede utilizar, aunque no aromática, la albaida (*Anthyllis cytisoides*) y el tomillo yesquero (*Helichrysum serotinum*).

   - Como arbustivas de mayor porte que pueden utilizarse en estos sitios: lentisco (*Pistacia lentiscus*) y espino negro (*Rhamnus lycioides*).

   - Respecto a la plantación de *Juniperus horizontalis,* al tratarse de una especie de jardinería, exótica, se recomienda utilizar el enebro de miera autóctono *Juniperus oxycedrus*.

   2.- Taludes y desmontes:

   Se propone en la documentación la plantación, en cabecera y a pie de los taludes resultantes de las glorietas, de romero rastrero (*Rosmarinus officinalis* var. *Postratus).* Para controlar la erosión de los taludes si su pendiente es inferior a 20º se recomienda el uso de hidrosiembras con mezcla de semillas (gramíneas y leguminosas) adaptadas a las condiciones de la zona. Se podría incluir en la mezcla de semillas comerciales algunas autóctonas como el lastón (*Brachypodium retusum*) y la albaida, el romero y el tomillo.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

5. La reposición de la vía pecuaria "Colada La Torreta" deberá cumplir las condiciones señaladas en el informe emitido por la demarcación forestal:

   1. *La reposición del trazado deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)*

   2. *La anchura de la reposición deberá tener una anchura de 6,5 m garantizando un uso no motorizado, salvo el tramo subterráneo bajo la variante de la N-332.*

   3. *A lo largo del paso subterráneo el Promotor proyectará y ejecutará cuantas medidas sean necesarias para garantizar un uso seguro y prioritario de los usos no motorizados (los propios de las vías pecuarias) frente a un puntual tránsito motorizado. Para ello, y sin que se considere un listado cerrado de medidas, se llevará a cabo: señalización de la naturaleza y prioridad de su uso, señalización de limitación de velocidad, pintura o naturaleza distinta del pavimento al de una calzada convencional, bandas sonoras, badenes o señalización luminosa, etc.*

   4. *Será responsabilidad del Promotor mantener la reposición de trazado en buenas condiciones para llevar a cabo los usos propios del dominio público pecuario.*

   5. *El promotor deberá justificar que todos los tramos repuestos sean de su titularidad, estén disponibles y libres de cargas para poder ser usados y mantenidos de forma que puedan albergar los usos propios de las vías pecuarias.*

      La reposición de un tramo de vía pecuaria no es vía pecuaria ya que ésta mantiene su trazado original, sino que dichos tramos garantizan en condiciones, el tránsito de los usuarios por los mismos. En consecuencia, el promotor le corresponde su mantenimiento y señalizació

6. Durante la fase de construcción de las obras, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles:

- Gestión de los accesos a las obras. Este ámbito de control tiene por objetivo mantener y dar alternativas a los caminos afectados por la ejecución del proyecto (caminos vecinales, de acceso a parcelas, etc.) y crea una red de caminos de la obra con el criterio de minimizar las afecciones al terreno y adaptar su tipología al uso que se les dará. Previo al inicio de las obras, se elaborará un Plan de accesos y caminos de la obra, en el cual se especificará el trazado de los caminos de la obra y las necesidades de adecuación de los caminos existentes para el diferente tráfico que tendrán que soportar.
- Control y vigilancia del área destinada a las instalaciones auxiliares de las obras. Mediante estas acciones de control, se comprobará que todas las instalaciones de la obra dispongan de los mecanismos y elementos necesarios para minimizar los riesgos de contaminación a cursos de agua superficiales o subterráneos, los riesgos de contaminación atmosférica y acústica, etc. tanto en el funcionamiento cotidiano como en casos de posibles accidentes. Además, se controlará que la gestión de los residuos generados en cada una de las instalaciones, y en el conjunto de la obra, se lleve a cabo de acuerdo con la normativa vigente. Finalmente se controlará que se llevan a cabo medidas para minimizar el consumo energético durante la fase de obras.
- Evitar la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas. Durante la ejecución de las obras se deberá controlar los niveles y la calidad de los cursos de agua

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

superficiales, garantía del funcionamiento correcto de la red de drenaje de aguas pluviales en las instalaciones de la obra y control de la gestión correcta de las aguas residuales generadas en instalaciones de la obra.

7. Durante la fase de puesta en servicio de la infraestructura, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles:

- Seguimiento de las técnicas de restauración. Este seguimiento permitiría estudiar la evolución del éxito de las técnicas de restauración adoptadas.
- Seguimiento de las medidas de protección de fauna: reposición de la vía pecuaria y funcionamiento de la adaptación de las obras de drenaje transversal para animales terrestres.
- Las mediciones acústicas realizadas (periódicamente, con carácter semestral, o ante queja o incidencia puntual) serán comparadas con los valores estimados en el Estudio Acústico y con los niveles de recepción externos establecidos en la normativa autonómica (Ley 7/2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica), para evaluar las molestias de ruido producidas a la población. En caso de que, pese a haber aplicado las medidas correctoras previstas, se superen los límites legales establecidos, éstas se considerarían suficientes, siempre y cuando, no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En caso contrario, el Ayuntamiento de Benidorm deberá modificar las medidas correctoras instaladas, de modo que no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En este último caso, el Ayuntamiento de Benidorm dará traslado de las mediciones y de las modificaciones de las medidas correctoras al órgano ambiental, que emitirá una Resolución Complementaria a esta Declaración de Impacto Ambiental para el análisis y la evaluación de la efectividad de las nuevas medidas propuestas.

8. Si durante la ejecución de los anteriores controles se detectase una desviación importante de las previsiones de impacto contenidas en este estudio, el promotor lo pondrá en conocimiento del órgano ambiental y, con el asesoramiento oportuno y supervisión de la administración, aplicará las medidas correctoras que se estimen necesarias.

9. El seguimiento ambiental de la obra corresponde al Ayuntamiento de Benidorm. Para ello, redactará un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración de impacto ambiental. Dicho informe se realizará semestralmente durante el período de ejecución de las obras y anualmente durante los 2 primeros años de puesta en servicio de la infraestructura. El programa de vigilancia ambiental y los informes sobre el seguimiento se harán públicos en la sede electrónica del Ayuntamiento de Benidorm y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica.

TERCERO

Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por ser un acto de trámite, no cabe interponer recurso alguno; sin perjuicio de que puedan utilizarse los medios que en defensa de sus derechos e intereses estimen pertinentes.

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

CUARTO

Publicar en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana la presente Declaración de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO NATURAL
Y DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Por delegación del Director General de Calidad y Educación Ambiental
Según Resolución de 09/08/2019 (DOGV n.º 8614, de 16/08/2019)

CSV:D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4 URL de validació:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=D8PH31Z8-MZF99GCI-EEG9PBZ4

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 25/09/2020 12:48:51
N: 202099900029822 / Exp: 2020/REGING-10540

ID DOCUMENTO: tm+PSRYVnbKMaHoyMDPWdqCCNWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

REGISTRO DE ENTRADA

Ayuntamiento de Benidorm

TIPO DOCUMENTO: Registro de Documentación no normalizada

FECHA PRESENTACIÓN:25-09-2020 EXPEDIENTE: 2020/REGING-10540

DATOS DEL INTERESADO

NOMBRE: Terra Village Land Sl DNI/CIF: B53634960 DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM TLFNO. FIJO: 666552424 MÓVIL: 666552424 E-MAIL: josea.soto@grupoplaza.org

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM

DATOS DE LA SOLICITUD

EXPONE

CONCEJALIA DELEGADA DE URBANISMO Adjunto al presente y tal y como se indica en el documento A0 - Instancia de presentación, se presenta la Modificación nº 1 del Plan Parcial 3.1 Zona industrial de Benidorm junto a todos los documentos que lo componen

SOLICITA

Se tengan por presentados todos los documentos que integran la citada Modificación nº 1 del PP3.1

DOCUMENTOS ANEXOS

A0 - INSTANCIA PRESENTACION 20200924 - firmada.pdf, A1 - TEXTO REFUNDIDO MOD N 1 P.P-1_01-FIRMADO .pdf, D1 - RESUMEN EJECUTIVO FIRMADO.pdf, E1 - MEMORIA VIABILIDAD ECONÓMICA .pdf, E2 - MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA - Rev. sep20 .pdf, E3 - ESTUDIO INTEGRACION PAISAJISTICA - REV. MAR2019.pdf, E4 - ANALISIS DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA - REV. MAR2019.pdf, E5 - PLAN DE MOVILIDAD - REV. MAR2019.pdf, E6 - PROPUESTA DE USO ENERGIAS RENOVABLES - REV. MAR2019.pdf, E7 - ESTUDIO DE TRAFICO - REV. ENE 18.pdf, E8 - ESTUDIO ACUSTICO - REV. ENE 18.pdf, E9 - RED DE SANEAMIENTO RESIDUALES Y PLUVIALES_firmado.pdf

Información básica sobre el tratamiento de sus datos personales	
Responsable	Ayuntamiento de Benidorm.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	25-09-2020 12:48:38

terra village land

Don Enrique Ballester Chofre, con DNI nº 25122818X, en nombre y representación de TERRA CONSULTING LAND, S.L. y Don Miguel Carratalá Ferrández con DNI nº 21447126V, en nombre y representación de ORTIZ DESARROLLOS URBANISTICOS, S.L.U., mercantiles que intervienen a su vez, como Consejeros delegados mancomunados, de la mercantil **TERRA VILLAGE LAND, S.L.** con domicilio social en Benidorm, Plaza de la Hispanidad, nº4 (oficinas Grupo Plaza), con C.I.F. nº B-53634960, comparecen y EXPONEN:

a. Que la mercantil compareciente, en su calidad de agente público urbanizador del sector PP 3/1, ha elaborado Texto Refundido del documento de Modificación puntual nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm (versión JUNIO 2020), al objeto de cumplimentar e introducir las nuevas condiciones impuestas por las distintas Administraciones sectoriales en tramite de informe con carácter previo a su aprobación definitiva y sin perjuicio de lo manifestado en nuestro escrito de fecha 10 de marzo de 2020 (2020REGING-2902).

b. La presente modificación se acompaña de los siguientes anexos y estudios complementarios requeridos por el art. 40.3 de la LOTUP, art. 25.3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico e informes sectoriales emitidos en el trámite de información al público:
   - Resumen ejecutivo de la modificación puntual nº 1
   - Informe viabilidad económica de la Modificación puntual nº1
   - Memoria de sostenibilidad económica.
   - Estudio de integración paisajística.
   - Análisis de movilidad interior y conexión exterior de medios no motorizados.
   - Plan de Movilidad
   - Propuesta de uso de energías renovables y ahorro energético.
   - Estudio acústico.
   - Estudio de Trafico
   - Redes de saneamiento de aguas residuales y aguas pluviales del sector PP 3/1.

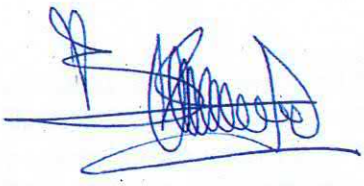
Terra Village Land, sl – CIF B-53634960 – Plaza de la Hispanidad, nº 4 03503 Benidorm (Alicante). Inscrita en el Registro mercantil de Alicante, tomo 251, folio 27, seccion 8, hoja A-68930

terra village land

Por todo ello,

SOLICITA A V.I. que teniendo por presentado este escrito, junto con la documentación que se acompaña, se sirva proseguir a la tramitación de la modificación puntual nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 de Benidorm, y tras los tramites oportunos, se someta a la aprobación del Pleno, para su posterior remisión a la Consellería competente en urbanismo del presente Texto Refundido versión JUNIO 2020, para su aprobación definitiva.

En Benidorm, a 24 de septiembre de 2020.



SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM.

Terra Village Land, sl – CIF B-53634960 – Plaza de la Hispanidad, nº 4 03503 Benidorm (Alicante). Inscrita en el Registro mercantil de Alicante, tomo 251, fol o 27, sección 8, hoja A-68930

ID DOCUMENTO: tm+PSRYVnbKMaHoyMDPWdqCCNWQ=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Finalidad	Gestionar las solicitudes de registro.
Derechos	Acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y/o portabilidad.
Información detallada	Más información en la https://sede.benidorm.org/proteccion-de-datos

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	25-09-2020 12:48:38

ID DOCUMENTO: 5RC1sBtaWW
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

LOURDES CASELLES DOMÉNECH, CONCEJAL-DELEGADA DE URBANISMO, TIENE EL HONOR DE ELEVAR A LA CONSIDERACIÓN DEL PLENO MUNICIPAL LA SIGUIENTE

PROPUESTA

El Pleno Municipal en sesión de 28 de enero de 2002 adoptó acuerdo de aprobación definitiva del Programa de Actuación Integrada de la unidad de ejecución única del Sector de Suelo Urbanizable PP 3/1 "Industrial", junto con el Plan Parcial del Sector (BOP nº 193 de 23-08-02).

Iniciadas las obras de urbanización, durante el largo plazo transcurrido, se han producido diversas incidencias, especialmente derivadas de las condiciones impuestas por las administraciones sectoriales, y de las nuevas demandas del sector inmobiliario, que dieron lugar a la formulación, a iniciativa del agente urbanizador la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L., de documento de modificación número uno del planeamiento parcial en fecha 26 de mayo de 2017 que se tramita en el Departamento de Urbanismo bajo el expediente PL-2/2015.

Tramitado reglamentariamente, tanto en su fase de evaluación ambiental (Resolución favorable del procedimiento simplificado de evaluación ambiental de 09-02-2017, publicada DOGV Nº 8068 de 22-06-2017), como en la posterior urbanística, el urbanizador aportó el con fecha 15 de enero de 2018, documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O., en el que se incorpora el resultado de la fase de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas y empresas suministradoras de servicios públicos urbanos, para su aprobación provisional por el Pleno Municipal.

La modificación propuesta afecta principalmente a la ordenación pormenorizada, si bien también introduce una modificación en la ordenación estructural del planeamiento aprobado derivado de la modificación del trazado *de* las vías pecuarias Colada de Baldó y Colada de la Torreta, al formar parte las mismas de la Infraestructura Verde, tal y como establecen los artículos 5.2.m), 21..b) y 23 de la Ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje.

El Pleno Municipal en sesión de 29 de enero de 2018 adoptó acuerdo de aprobación provisional del documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L., respecto del que no se formularon alegaciones por los titulares de derechos afectados por el sector.

Remitido el documento al Servicio Territorial de Alicante para su aprobación definitiva, como órgano competente, a la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	28-12-2020 08:25:28

ID DOCUMENTO: 5RC1sBtaWW Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18 de marzo de 2019 tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial formulado por el Urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de su aprobación definitiva (2ª aprobación provisional).

Mediante oficio de 14 de marzo de 2019, con entrada en la misma fecha (REGSED-2975), se remite por la Unidad de Carreteras en Alicante copia de la resolución adoptada el 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación en el expediente S.Ref. A3.16.0017.PPU, que fue trasladada al Urbanizador mediante oficio de 15 de marzo de 2019 (GENOFI-383). En dicha resolución el Ministerio requiere al Ayuntamiento determinada documentación e información complementaria relativa a: un nuevo estudio de tráfico; la reposición de la vía pecuaria Colada de Baldó, e implicaciones acústicas, aspectos que se subsanan por el Ayuntamiento y culminan con informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU).

Trasladado dicho informe favorable vinculante al Agente Urbanizador mediante oficio de 18 de febrero de 2020 (GENOFI-282), reiterado en oficios de 20 de febrero de 2020 (GENOFI-291) y de 29 de junio de 2020 (GENOFI-897), éste ha aportado en fecha 25 de septiembre de 2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020, para su tramitación reglamentaria.

Previa a la tercera aprobación provisional se ha adoptado resolución Nº 4090/2020 de fecha 6 de noviembre de 2020 de la Concejal-Delegada que suscribe, vistos los informes emitidos por el Arquitecto Municipal y la Técnico Superior en Asuntos Jurídicos, por la que se aprueba el sometimiento a información pública adicional de veinte días del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana. El anuncio ha sido publicado en D.O.G.V.Nº8959 de fecha 24-11-2020-, y remitida la resolución a todos los propietarios y titulares de derechos afectados por la actuación propuesta mediante oficios de 18 de noviembre de 2020 , advirtiendo de la posibilidad de formular alegaciones. Asimismo la documentación ha estado a disposición del público en la página web municipal www.benidorm.org (URBANISMO – INFORMACIÓN PÚBLICA).

Durante el plazo de información pública, que ha finalizado el 23 de diciembre de 2020, no se han formulado alegaciones, como se desprende del Certificado expedido por el Secretario General P.D. de fecha 28 de diciembre de 2020.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	28-12-2020 08:25:28

ID DOCUMENTO: 5RC1eEtaNW
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Constituye el objeto de esta tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, y de la núeva Cédula de Urbanización (3ª Cédula de Urbanización), proseguir con la adaptación de las determinaciones del planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión impuestas por las Administraciones titulares de bienes y derechos durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento (3º aprobación provisional), obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse, lo cual beneficia a todos los propietarios y al conjunto de la ciudad de Benidorm, sin perjuicio de los mecanismos legales de imputación de su coste.

En consecuencia, visto el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO 2020 presentado por el Urbanizador TERRA VILLAGE LAND, S.L. redactado tras la emisión del informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU); vistos los informes técnicos emitido por el Arquitecto Municipal y la Técnico Superior en Asuntos Jurídicos de Urbanismo de 28-12-2020, la Concejal-Delegada que suscribe propone al Pleno Municipal la adopción de acuerdo que contenga los siguientes extremos:

PRIMERO: Aprobar provisionalmente (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL) el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L. agente urbanizador del Sector, fechado JUNIO 2020 con las consideraciones derivadas del informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020 a introducir en el acuerdo de resolución siguientes:

1. Depuración de las memorias informativa y justificativa de las determinaciones de la gestión y programación del suelo, así como de toda mención a propiedades o mercantiles concretas ajenas al Agente Urbanizador.
2. Eliminación de las referencias de la gestión y programación del suelo en la parte normativa, como las Normas Urbanísticas y las Fichas de Planeamiento y Gestión, ya que expresamente son parámetros que se trasladan a la tercera Cédula de Urbanización que se expedirá con anterioridad a la (tercera) aprobación provisional.
3. Subsanación de los errores formales y/o materiales, como la suscripción (o no suscripción) por los diferentes redactores del Plan Parcial y de sus Anexos del Estudio de Tráfico de 2.019 (que queda incorporado a la modificación puntual del plan parcial por exigencias del Ministerio de Transportes), lo que se deberá subsanar al final del procedimiento.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	28-12-2020 08:25:28

ID DOCUMENTO: 5RC1sBtaWW
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

SEGUNDO: Expedir la 3ª Cédula de Urbanización del Programa de conformidad con el informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020, con la incorporación literal de los condicionantes (12) que se contienen con carácter vinculante en el informe favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU), y facultar al Alcalde para la firma de la misma.

TERCERO: Remitir copia debidamente diligenciada del documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO 2020, y la 3ª Cédula de Urbanización, así como los informes técnicos y jurídico emitidos, a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Servicio Territorial de Urbanismo, al objeto de que proceda a su aprobación definitiva.

CUARTO: Notificar el acuerdo a los interesados en el expediente.

Lo que se eleva a la consideración del Pleno Municipal, sin perjuicio del acuerdo que, con criterio mayoritario, se adopte.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	28-12-2020 08:25:28

ajuntament benidorm

Concejalía de Urbanismo

INFORME JURIDICO

EXPEDIENTE	PL-2/2015
INTERESADO	D. ENIQUE BALLESTER CHOFRE Y D. MIGUEL CARRATALÁ FERNÁNDEZ EN REP. "TERRA VILLAGE LAND, S.L."
ASUTO	Aprobación Provisional de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O. (tercera aprobación provisional)
REGING/REGSED	2020/REGING-10540

El presente informe se emite en relación a la normativa de aplicación y procedimiento legalmente previsto en torno a la propuesta de Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del Plan General Municipal de Ordenación, aprobado por Resolución del Sr. Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en fecha 26 de noviembre de 1990.

ANTECEDENTES:

1.- Objeto.

1.1. El Pleno Municipal en sesión de 28 de enero de 2002 adoptó acuerdo de aprobación definitiva del Programa de Actuación Integrada de la unidad de ejecución única del Sector de Suelo Urbanizable PP 3/1 "Industrial", junto con el Plan Parcial del Sector (BOP nº 193 de 23-08-02).

1.2. Iniciadas las obras de urbanización, durante el largo plazo transcurrido, se han producido diversas incidencias, especialmente derivadas de las condiciones impuestas por administraciones sectoriales, y de las nuevas demandas del sector inmobiliario, que han dado lugar a la formulación el 26-05-2017 (REGING-4661) a iniciativa del agente urbanizador, la mercantil TERRA VILLAGE LAND S.L., de documento de Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, que se tramita bajo el expediente PL-2/2015, tras la preceptiva tramitación del procedimiento de evaluación ambiental (Resolución favorable del procedimiento simplificado de evaluación ambiental de 09-02-2017, publicada DOGV Nº 8068 de 22-06-2017).

La modificación propuesta afecta principalmente a la ordenación pormenorizada si bien, también introduce una modificación en la ordenación estructural del planeamiento aprobado derivado de la modificación del trazado de las vías pecuarias Colada de Baldó y Colada de la Torreta, al formar parte las mismas de la Infraestructura Verde, tal y como establecen los artículos 5.2.m), 21..b) y 23 de la Ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje.

El documento de modificación puntual del planeamiento parcial es tramitado reglamentariamente en sede municipal mediante su información pública (DOGV Nº 8080 de 10-07-2017) y consulta a las administraciones sectoriales, empresas suministradoras de servicios, así como a los titulares de bienes y derechos incluidos en el sector, que culmina con la

aprobación provisional del Texto Refundido fechado ENERO 2018, por acuerdo del Pleno Municipal de 29-01-2018, en el que se incorporan las determinaciones de la fase de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, el resultado de la información pública del documento, y el contenido de los informes sectoriales de las administraciones públicas afectadas emitidos en la fase de consultas. La documentación e informes se remiten a la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Servicio Territorial de Urbanismo, al objeto de su aprobación definitiva al afectar a las determinaciones de carácter estructural (artículos 44.2.c) y 57 de la LOTUP).

A la vista del informe del Arquitecto Municipal de 16-01-2018, se suscribe por el Alcalde con fecha 29-01-2018 Cédula de Urbanización del Sector (2ª Cédula de Urbanización), en la que se recogen las nuevas determinaciones derivadas de las condiciones de conexión e integración del sector exigidas por las administraciones titulares de las carreteras afectadas, y determinaciones del Convenio Urbanístico suscrito entre el Ayuntamiento y el Urbanizador de 31-07-2015.

1.3. A la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18-03-19 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 PP formulado por el Urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de aprobación definitiva (2ª aprobación provisional).

1.4. Mediante oficio de 14-03-19, con entrada en la misma fecha (REGSED-2975), se remite por la Unidad de Carreteras en Alicante copia de la resolución adoptada el 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación en el expediente S.Ref. A3.16.0017.PPU, requiriendo la subsanación de deficiencias, resolución que fue trasladada al Urbanizador mediante oficio de 15-03-2019 (GENOFI-383).

Mediante dicha resolución el Ministerio requiere determinada documentación e información complementaria: un nuevo estudio de tráfico; la reposición de vía pecuaria Colada de Baldó, e implicaciones acústicas, aspectos que se subsanan mediante la remisión de oficio de 18-12-2019 (REGSAL-6335) ante la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, que tuvo entrada en el MFOM U.C. ALICANTE el 19-12-2019 y, precisamente, gracias a que esta Administración aportó dicha documentación que el Agente Urbanizador – TERRA VILLAGE LAN, S.L.- había omitido presentar. En dicha subsanación se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales

Tal es así, que en fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335). Dicho informe favorable recogía los condicionantes impuestos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que comprendían requerimientos de subsanación y/o complementación, y que habrán de ser incorporados a la nueva Cédula de

Urbanización (3ª Cédula de Urbanización), conforme al informe del Arquitecto Municipal de 28-12-2020.

1.5. Mediante oficio de 21-11-18 (REGSAL-8850), reiterado el 05-02-19 (REGSAL-710), se solicita a la Unidad de Carreteras de Alicante, la ampliación del plazo de autorización (veinticuatro meses) del nuevo acceso a la N-332, PK 149+600, definido en el Proyecto de construcción "Enlace de la Variante de Benidorm en el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm).", plazo concedido en expediente A3.16.0137.VSL de fecha 03-02-2017. Mediante oficio de 14-03-19 (REGSED-2995) se comunica por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. que queda pendiente de resolución el acuerdo sobre ampliación del plazo de autorización de las obras, hasta la resolución por la Subdirección General de Explotación del expediente A3.16.0017.PPU. Consta asimismo en dicha autorización que no podrán iniciarse las obras hasta que no se acredite la totalidad de los terrenos necesarios, de acuerdo con el artículo 104.1.b) del Reglamento General de Carreteras.

Una vez finalizado el procedimiento de expropiación de los terrenos afectados para la ejecución del referido vial, mediante la ratificación por acuerdo del Pleno Municipal de 30 de noviembre de 2020 de las actas de pago y ocupación y acreditación de la consignación reglamentaria de los suelos no convenìados (expediente PL-2/2017), mediante oficio de 02-12-2020 (GENOFI-1792), se ha requerido al Urbanizador la presentación de la documentación refundida del Proyecto de construcción de "*Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm)*", proyecto de ejecución del Enlace que es de crucial importancia para la ejecución de la obra pública.

1.6. Trasladado dicho informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU) al Agente Urbanizador mediante oficio de 18-02-2020 (GENOFI-282) recibido el 20-02-2020, y reiterado en oficios de 20-02-2020 (GENOFI-291) recibido el 20-02-2020 y de 29-06-2020 (GENOFI-897) recibido el 02-07-2020, éste ha aportado en fecha 25-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020, para su tramitación reglamentaria.

Constituye el objeto de esta tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, proseguir con la adaptación de las determinaciones del planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión impuestas por las Administraciones titulares de bienes y derechos durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento (3º aprobación provisional), obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse, lo cual beneficia a todos los propietarios y al conjunto de la ciudad de Benidorm, sin perjuicio de los mecanismos legales de imputación de su coste.

1.7. Previa a la tercera aprobación provisional se ha adoptado resolución Nº 4090/2020 de fecha 06-11-2020 de la Concejal-Delegada de Urbanismo, vistos los informes emitidos por el

Arquitecto Municipal y la Técnico que suscribe de de 06-11-2020, por la que se aprueba el sometimiento a información pública adicional del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), que establece que

> *"c) Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretende introducir cambios sustanciales en la propuesta de plan, antes de adoptarlos se comunicará a los interesados y, mediante resolución del alcalde, se someterán a información pública por el plazo de veinte días, acompañados de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. La publicación y notificación a los interesados se harán conforme al artículo 53 de esta ley. Durante ese periodo se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados. En este caso de introducción de cambios sustanciales en la propuesta de un plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y*

El anuncio de información pública adicional por plazo de veinte días ha sido publicado en D.O.G.V.Nº8959 de fecha 24-11-2020-, y remitida la resolución a todos los propietarios y titulares de derechos afectados por la actuación propuesta mediante oficios de 18-11-2020 , advirtiendo de la posibilidad de formular alegaciones en el plazo de veinte días, a contar desde el siguiente a la publicación del Edicto en dicho diario oficial. Asimismo la documentación ha estado a disposición del público en la página web municipal www.benidorm.org (URBANISMO – INFORMACIÓN PÚBLICA).

Durante el plazo de información pública, que ha finalizado el 23-12-2020, no se han formulado alegaciones como se desprende del Certificado expedido por el Secretario General PD de fecha 28-12-2020.

1.8. De conformidad con lo establecido en el meritado artículo 57.1.c) LOTUP, al haber sido objeto el documento urbanístico de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, se ha elevado el mismo a la Comisión Municipal de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, celebrada el 22-12-2020, la cual, a la vista del informe técnico emitido por el Arquitecto Municipal y Ponente de la misma de 15-12-2020, sin ser sustanciales los cambios introducidos, se ha *acordado "la ratificación del expediente de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, según establece el artículo 51 de la LOTUP de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de la Ley, al no tener el nuevo documento de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial fechado JUNIO-2020, incidencia significativa en el modelo territorial vigente en el municipio, no producir incremento significativo en el consumo de recursos; no modificar los objetivos de calidad en relación con la gestión urbanística por lo que, habiendo tenido en cuenta las*

consultas realizadas, se puede concluir que el procedimiento de evaluación ambiental simplificada es suficiente para determinar que la propuesta de Plan no presenta efectos significativos sobre el medio ambiente, y puede ser tramitado en sede municipal." (Acta de la sesión ordinaria de 22-12-2020).

1.9. Obra informe emitido por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020 por el que se propone la aprobación provisional (3ª aprobación provisional) de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial", Texto Refundido fechado JUNIO-2020, formulada por el Urbanizador la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L., con las consideraciones contenidas en el mismo, que deberán trasladarse en la resolución que se adopte.

1.10. Asimismo se emite informe por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020 sobre la procedencia de la 3ª Cédula de Urbanización en la que se recogen con carácter vinculante, los condicionantes (12) contenidos en el informe favorable de fecha 3 de febrero de 2020 (Expt. 2020/REGSED-1311) emitido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero.- Resulta de aplicación los artículos 40, 44, 45 y 57 de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), en relación con el contenido y la tramitación de los Panes Parciales.

Segundo.- Respecto a la competencia para la aprobación, los artículos 44.2.c) y 57 de la LOTUP indican que los planes que no estando sujetos al procedimiento de evaluación ambiental ordinario, afecten a las determinaciones de carácter estructural, deben ser aprobados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, correspondiendo al Ayuntamiento la aprobación provisional:

> *"d) Una vez concluidas las anteriores actuaciones, el plan será sometido a aprobación por el Pleno del Ayuntamiento u órgano que corresponda. Cuando se modifique la ordenación estructural, la aprobación definitiva corresponderá a la conselleria competente en urbanismo. Los planes que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de zonas verdes previstas requerirán dictamen previo del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana."*

Tercero.- Respecto al órgano competente para la aprobación provisional el artículo 22.2.c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local establece que corresponde al Pleno de los Ayuntamientos *"c) La aprobación inicial del planeamiento general y la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los planes y demás instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística, así como los convenios que tengan por objeto la alteración de cualquiera* de dichos instrumentos."

Cuarto.- Según el artículo 57.2 de la LOTUP, el acuerdo de aprobación definitiva junto con sus normas urbanísticas se publicará para su entrada en vigor en el Boletín Oficial de la Provincia.

CONCLUSIONES-PROPUESTA:

Visto el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO-2020 presentado por el Urbanizador TERRA VILLAGE LAND, S.L. elaborado tras la emisión del informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU); vistos los informes técnicos municipales emitidos por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020, la Técnico que suscribe propone al Pleno Municipal la adopción de acuerdo que contenga los siguientes extremos:

PRIMERO: Aprobar provisionalmente (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL) el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L. agente urbanizador del Sector, fechado JUNIO 2020 con las consideraciones derivadas del informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020 a introducir en el acuerdo de resolución siguientes:

1. Depuración de las memorias informativa y justificativa de las determinaciones de la gestión y programación del suelo, así como de toda mención a propiedades o mercantiles concretas ajenas al Agente Urbanizador.
2. Eliminación de las referencias de la gestión y programación del suelo en la parte normativa, como las Normas Urbanísticas y las Fichas de Planeamiento y Gestión, ya que expresamente son parámetros que se trasladan a la tercera Cédula de Urbanización que se expedirá con anterioridad a la (tercera) aprobación provisional.
3. Subsanación de los errores formales y/o materiales, como la suscripción (o no suscripción) por los diferentes redactores del Plan Parcial y de sus Anexos del Estudio de Tráfico de 2.019 (que queda incorporado a la modificación puntual del plan parcial por exigencias del Ministerio de Transportes), lo que se deberá subsanar al final del procedimiento.

SEGUNDO: Expedir la 3ª Cédula de Urbanización del Programa de conformidad con el informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020, con la incorporación literal de los condicionantes (12) que se contienen con carácter vinculante en el informe favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU), y facultar al Alcalde para la firma de la misma.

TERCERO: Remitir copia debidamente diligenciada del documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO 2020, y la 3ª Cédula de Urbanización, así como los informes técnicos y jurídico emitidos a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Servicio Territorial de Urbanismo, con objeto de que proceda a su aprobación definitiva.

CUARTO: Notificar el acuerdo a los interesados en el expediente.

MERCEDES| YAÑEZ| SANCHEZ

Firmado digitalmente por MERCEDES|YAÑEZ| SANCHEZ
Fecha: 2020.12.28 08:17:17 +01'00'

INFORME MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990 BENIDORM (PL-02 /2.015 3ª APROBACION PROVISIONAL).

4º INFORME TECNICO

PRIMERO. ANTECEDENTES.

Se presentó el 16 de Diciembre de 2016 (RGE 71.815), solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica, por el procedimiento simplificado para tramitar MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990. Posteriormente se recibió el 23 de Febrero de 2016 (RGE 11.455), notificación del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando el borrador del Plan, aportado por el Agente Urbanizador el 15 de Marzo de 2.016 (RGE 15.901), fue remitido a la Consellería el 17 de Marzo de 2.016 (RGS 16.327), emitiéndose Informe Ambiental Territorial Estratégico Simplificado en la Comisión Ambiental de 08 de Febrero de 2.017, por la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.

Con fecha 26 de mayo de 2017 se presentó ante el Ayuntamiento de Benidorm la Modificación puntual Nº1 del plan parcial del sector PP 3/1 (fechado MAYO-2017), donde se recogieron la totalidad de condicionantes impuestos en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico indicados en el anterior apartado, siendo sometida dicha modificación a información pública por el plazo de 45 días, a contar desde publicación anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, en virtud de Decreto núm. 2448/2017, de fecha 13 de junio de 2017 (DOGV N.º 8.080 de fecha 10 de julio de 2017).

Se presentó con fecha el 15 de enero de 2.018, Texto Refundido (ENERO 2018) (2018/REGING-542) en virtud del Informe Ambiental Estratégico, incorporando los informes sectoriales, para proceder al trámite de aprobación en sede municipal. Una vez elevado a Aprobación Provisional (Acuerdo Plenario de 29 de enero de 2018), con fecha 14 de febrero de 2018 se remite a la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio copia del anterior documento de modificación Nº1 del PLAN PARCIAL del sector PP3/1 versión de fecha ENERO 2018 aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento de Benidorm, instando su aprobación definitiva por dicha Administración Autonómica.

El documento de ENERO 2018 fue informado por las Administraciones sectoriales tras requerimiento de la Administración Autonómica de informe y consulta a éstas para su aprobación definitiva, y recibido requerimiento del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando la subsanación de deficiencias, el 02/11/2018 a la vista de los diversos informes sectoriales recabados por este servicio (RGE 38.341), se presentó de un nuevo documento refundido de modificación parcial del Plan Parcial PP 3/1, fechado MARZO 2019, donde se refundían y contenían todas las modificaciones impuestas por las Administraciones territoriales sectoriales y Administración autonómica competente para la aprobación definitiva.

A la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18-03-19 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 PP formulado por el urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de aprobación definitiva.

Aprobado el documento provisionalmente, en fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana de fecha 03-02-2020 (A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335) por la que se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales.

Traslado dicho informe al Agente Urbanizador, éste ha aportado en fecha 29-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020.

Constituye el objeto de esta tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, proseguir con la adaptación de las determinaciones de planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión e integración con las infraestructuras viarias de la CV-70 y N-332 impuestas por las Administraciones titulares de ambas carreteras durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización. A tal fin, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento, obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse.

Se ha emitido informe técnico de fecha 5 de noviembre de 2020, por el que se propone el sometimiento a información pública del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP).

SEGUNDO. TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA. INFORME DE ALEGACIONES

Adoptado un periodo de información pública (DOGV 8959 del 24/11/2020) con arreglo a lo previsto en el Art. 57.1.c) de la LOTUP por un plazo de 20 días la versión MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990 (JUNIO 2020), y sus Documentos Complementarios, habiendo finalizado el día 23 de Diciembre de 2020, no se ha presentado alegación alguna.

Así mismo el Art. 57.1.c), recoge la necesidad, en el caso de modificaciones sustanciales a introducir en el plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio.

Sin ser sustanciales los cambios introducidos, y con carácter garantista, es conveniente la ratificación del procedimiento ambiental simplificado del año 2017 (DOGV 8068 del 22/06/2017)

La *Ley 10/2015, de 20 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat*, cuyo Capítulo XXVI, artículo 115, establece que, desde su entrada en vigor (01-01-16), el órgano ambiental y territorial será el ayuntamiento del término municipal del ámbito de planeamiento objeto de evaluación ambiental. En desarrollo de esta competencia delegada, la Comisión de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas, como órgano colegiado dependiente de la Concejalía de Urbanismo, deberá proceder a la ratificación del Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en sentido FAVORABLE de 22 de junio de 2017.

TERCERO.REQUERIMIENTO DEL SERVICIO TERRITORIAL DE LA CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, RECABANDO LA SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS DE 02/11/2018

Una vez presentado por el urbanizador del sector el documento refundido de subsanación de la MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" (JUNIO 2020), el 29 de Septiembre de 2.020 (REGING- 10540), se procede a testar e identificar cada una de las cinco subsanaciones, indicando en color azul en qué lugar del documento se encuentra resuelta:

- Dado que se trata de una modificación de un Plan Parcial (PP) que fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 28 de enero de 2002, resulta conveniente introducir en el documento de modificación puntual en tramitación los siguientes datos fundamentales:

  - En la memoria informativa de la modificación en tramitación, incluir los datos mas relevantes del PP aprobado (ficha de planeamiento y gestión aprobada y magnitudes del PP conforme a la memoria justificativa vigente). Todo ello a la vista de las diferencias detectadas en los cuadros aportados en la página 20 de la última documentación presentada.

Subsanado en Memoria Informativa, sin perjuicio de lo recogido en el apartado QUINTO del presente Informe.

  - En el documento de Planos Informativos de la modificación en tramitación, el plano de ordenación pormenorizada vigente.

Subsanado en (Pdf) Planos Informativos I6.

- El documento deberá tener en cuenta las determinaciones establecidas en el apartado IV del Anexo IV de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

Subsanado en la Memoria Justificativa, sin perjuicio de lo recogido en el apartado QUINTO del presente Informe

- Deberá atender al informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 17 de septiembre de 2018, corrigiendo la denominación del plano I6 e introduciendo en la Normativa Urbanística las consideraciones expuestas en el mismo.

Subsanado en la Memoria Justificativa, las NNUU y Plano 0-7, se considera que el Estudio de Integración Paisajística presentado (redactado basándose en el Anexo II de la LOTUP), como Anexo e3, supera con creces la documentación exigible [1]

i. Atès que la definició i delimitació de la infraestructura verda a escala del Pla és una determinació d'ordenació del matelx, ha de corregir-se el nom del plànol corresponent, numerat com d'informació, "I-6", de manera que no pugui donar lloc a confusió, així com incloure en la normativa urbanística la definició de l'esmentada infraestructura que només apareix en la memòria justificativa.

ii. En tot cas, la infraestructura verda ha d'incloure, a nivell gràfic i de definició, els sòls dotacionals definits en el Pla, sent que estos són espais lliures oberts en general lliures d'edificació, així com els recorreguts no motoritzats previstos, encara que estos es trobaren grafiats en els sòls dotacionals indicats considerant adequada la regulació de la infraestructura verda definida d'acord amb allò que s'ha sol·licitat, donat el caràcter d'estos espais.

Subsanado en Planos Informativos I6.

- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar de fecha 21 de marzo de 2018.

[1] ***LOTUP 1/2019 Artículo 14.4. Tipos de instrumentos de ordenación*** *4. El contenido y documentos de los instrumentos de ordenación se ajustarán a los principios de* ***mínimo contenido necesario, máxima simplificación y proporcionalidad.*** *Sólo podrán exigirse aquellos documentos expresamente previstos por una norma con rango de ley interés.*

- PLASMAR EN LOS PLANOS DEL DOCUMENTO DE MODIFICACIÓN PUNTUAL LAS AFECCIONES DE LOS CAUCES PÚBLICOS QUE AFECTAN AL SECTOR.
- MODIFICAR EL TRAZADO DE LA RED DE SANEAMIENTO ELIMINANDO LOS TRAMOS QUE DISCURREN POR CAUCE PÚBLICO.

Subsanado en Planos Ordenación Afecciones O3 y Ficha condiciones urbanización. Se subsanará en el Proyecto de Urbanización Modificado.

- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe del técnico de la demarcación forestal de la Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de fecha 6 de agosto de 2018.

Subsanado en la Memoria Justificativa y en Planos Ordenación O1 a O7. Hay que hacer constar que la precisión exigida en materia de VVPP, recogida en el texto refundido, excede de lo requerido por el planeamiento, ya que la georreferenciación es necesaria en la reparcelación y el proyecto de urbanización.

CUARTO. INFORME DE 19 DE FEBRERO DE 2.020 DE LA UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, TRANSPORTES Y AGENDA URBANA.

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico de septiembre de 2.019 aportado por el Ayuntamiento el 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL- 633) con una serie de condicionantes a incorporar a la Modificación Puntual del Plan Parcial.

Dicho informe queda íntegramente recogido, por lo que respecta a su condicionado, en la nueva Cédula de Urbanización actualizada que se emitirá y quedará incorporada a la documentación del Programa de Actuación Integrada (PAI), y que distingue las condiciones del planeamiento, como las exigencias acústicas dentro del sector, que atañen a la gestión del mismo, de las condiciones de infraestructuras extra sectoriales. Las citadas infraestructuras extra sectoriales comprenden a estos efectos tanto la obtención de suelos fuera del ámbito del Plan Parcial de titularidad privada y ejecución del nuevo Acceso Norte promovido por el Ayuntamiento, como las infraestructuras requeridas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se contemplan en el citado estudio de tráfico.

Hay que hacer constar que la Cédula de Urbanización, por su propia definición es variable en el tiempo, pues las condiciones de conexión e integración de infraestructuras públicas dependientes de tres o cuatro administraciones (Estatal, Autonómica, Provincial y Local), también lo son conforme se ejecutan. Por esa razón, dichas condiciones pueden hacer decaer (o implementar nuevas) obligaciones de los Agentes Urbanizadores y del propio Ayuntamiento, especialmente en un procedimiento que se alarga ya dos décadas. No obstante, el extracto de la Cédula de Urbanización incluida por el agente urbanizador en el Texto Refundido de la Modificación Puntual del Plan Parcial, que se sometió a su segunda información al público, debe tenerse por no puesta al no ser este el órgano competente para su redacción y expedición. De igual modo, este Ayuntamiento entiende que se ha solicitado la misma y, tras el procedimiento legalmente previsto, procederá antes de la (tercera) aprobación provisional de la modificación puntual, a la expedición de nueva Cédula Urbanística (la tercera) con el contenido arriba mencionado.

También hay que destacar que no existe todavía proyecto constructivo de las nuevas infraestructuras requeridas en el informe de 19 de Febrero de 2.020, solo el equivalente a un anteproyecto. Por lo tanto, las cargas que estas infraestructuras conllevan no han podido ser evaluadas económicamente con suficiente precisión, lo que tiene su relevancia en los documentos de carácter económico del Plan Parcial (Anexos e1 y e2).

Otro tanto cabe decir de las condiciones de apertura de las actividades, dependiente de las autorizaciones en el seno de la Disciplina urbanística, vinculadas a la puesta en servicio de infraestructuras de las que se sirven. Las dudas sobre la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el sector previamente a la puesta en servicio de

todas las obras de mejora de la red viaria, necesarias para mantener la capacidad de servicio de las carreteras periféricas al mismo, quedaron resueltas en la 2ª Cédula de Urbanización Modificada obrante en el expediente, fechada el 29 de enero de 2.018, recogida en el expediente administrativo, y que puede ser consultada en el Registro de instrumentos urbanísticos en tramitación de Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, y que se mantendrán en la 3ª Cédula de Urbanización Modificada , que acompañará (tras su expedición por el Ayuntamiento) a la presente Modificación Puntual Nº1 del Plan Parcial de JUNIO de 2020.

QUINTO. OBSERVACIONES FORMALES AL DOCUMENTO MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" (JUNIO 2020).

Se observa que, en la documentación refundida del Plan Parcial, tanto en su parte informativa como normativa se han arrastrado referencias a aspectos de gestión y programación que no son determinaciones propias de Planeamiento. Por lo tanto, hay que recalcar que, una vez se apruebe la modificación del Plan Parcial definitivamente, la ejecución de las obras e infraestructuras que procedan se gestionarán del modo que proceda conforme a Ley.

Se observan diversas referencias en el Texto Refundido del Plan Parcial a la propiedad de la parcela T-2, a las actividades a ubicar en la misma, los usos pormenorizados compatibles, que no olvidemos que son idénticos a los que tendrá la T-1. Cuestión que, sin embargo, no se menciona en parte alguna. En todo caso, esas referencias deben eliminarse porque ni es ese propietario el promotor de esta modificación de plan, ni es el agente urbanizador, ni es quien ha presentado en el seno de este expediente de planeamiento el estudio de tráfico que, ante la omisión de quien sí es agente urbanizador, tuvo que presentar este Ayuntamiento, en ejercicio de sus facultades tutelares como administración actuante y promotora de la presenta modificación, para desbloquear la tramitación de planeamiento que es de interés municipal y del interés del conjunto de los propietarios. En consecuencia, se trata de referencias incorrectas e improcedentes.

Adicionalmente, en la disciplina de planeamiento ortodoxa, la estructura de la propiedad del suelo solo debe quedar recogida en un plano informativo, y en la memoria informativa, porque el principio que rige la ordenación urbana en nuevos desarrollos (suelo urbanizable) precisamente es no tenerla en cuenta. La ciudad bien ordenada crece a partir de condiciones del medio físico, institucionales, de las redes primarias etc., y solo en la gestión de los planes mediante el instituto de la reparcelación queda sustituida una previa estructura de la propiedad por una nueva adaptada al nuevo plan que se apruebe.

Con mayor razón, por tanto, la inclusión de estos datos en la parte normativa, tales como las Fichas de Planeamiento y Gestión, deben eliminarse y quedar tal cual se recogían en el documento de la Segunda Aprobación Provisional.

Análogamente, la versión anterior de los documentos de carácter económico del Plan Parcial (Anexos e1 y e2), es la que debe mantenerse, ya que no pueden elaborarse nuevamente con la precisión y rigor que se requiere, ya que como se apunta en el apartado anterior, no existe cuantificación económica exacta de las nuevas actuaciones exigidas por Fomento, que se conocerán en el momento de la redacción del/los Proyecto/s de Urbanización.

Sin embargo, los redactores del Estudio de Trafico son los mismos que los del Plan Parcial y el desdoblamiento de la Variante a la N-332, por lo que, disponiendo de un conocimiento exhaustivo del territorio, han estimado que estas nuevas actuaciones no comprometen ni la viabilidad ni la sostenibilidad económica de la actuación.

Tal es así, en cuanto a la viabilidad económica (e1), concluyen que el coeficiente de retribución al agente urbanizador, indica que el valor del suelo representa el 82,09 % del valor del solar urbanizado, mientras que las cargas urbanización suponen un 17,91 %. Datos indicativos de una favorable viabilidad de la actuación. ya que, aunque aumenten las cargas

de urbanización por los nuevos requerimientos del Ministerio de Fomento, el valor del suelo sin urbanizar seguirá siendo superior al valor inicial agropecuario de los terrenos.

Y en cuanto a la Sostenibilidad Económica (e2), el balance fiscal es positivo para el Ayuntamiento (proyectado a 20 años, arroja un superávit de 18.811.731,11 €) por lo que el manteniendo de la infraestructura prevista anteriormente y las nuevas exigencias del Ministerios de Fomento no supondrán una incidencia que haga peligrar el actual Balance Fiscal Municipal Positivo en los próximos años.

Por lo tanto, de manera análoga a lo que ocurre con las Fichas de Planeamiento y Gestión, deben mantenerse los Anexos e1 (Memoria de viabilidad económica) y e2 (Memoria de Sostenibilidad Económica) de la versión anterior (la de la Segunda Aprobación Provisional) ya que las referencias a las obras extra sectoriales quedan recogidas en la nueva Cédula de Urbanización, como se ha explicado en el apartado CUARTO. Todo ello teniendo en cuenta las puntualizaciones sobre la viabilidad y sostenibilidad económicas señaladas en el presente informe.

Se da la circunstancia de requerir este expediente de aprobación definitiva autonómica, Administración que no tiene entre sus competencias la aprobación de las determinaciones de ordenación pormenorizada (la práctica totalidad de los objetivos de un Plan Parcial aprobado en sede municipal en 2.002), de gestión urbanística (expropiaciones, reparcelaciones y Programas de Actuación Urbanística), ni de Disciplina Urbanística (Licencias de Obra y Ambientales), salvo que por sus características (tamaño) requieran de otras autorizaciones concurrentes, en el seno de estos expedientes, como las Licencias Comerciales o los Estudios de Movilidad específicos de la actividad a implantar.

En resumen, como condiciones a introducir en la aprobación:

1. Depuración de las memorias informativa y justificativa de las determinaciones de la gestión y programación del suelo, así como de toda mención a propiedades o mercantiles concretas ajenas al Agente Urbanizador.
2. Eliminación de las referencias de la gestión y programación del suelo en la parte normativa, como las Normas Urbanísticas y las Fichas de Planeamiento y Gestión, ya que expresamente son parámetros que se trasladan a la tercera Cédula de Urbanización que se expedirá con anterioridad a la (tercera) aprobación provisional.
3. Subsanación de los errores formales y/o materiales, como la suscripción (o no suscripción) por los diferentes redactores del Plan Parcial y de sus Anexos del Estudio de Tráfico de 2.019 (que queda incorporado a la modificación puntual del plan parcial por exigencias del Ministerio de Transportes), lo que se deberá subsanar al final del procedimiento.

CONCLUSION:

No existe, por tanto, inconveniente técnico para someter el documento a una tercera Aprobación Provisional por el Pleno Municipal, para su ulterior remisión al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, en aplicación de Art. 57 de la LOTUP, para la ulterior aprobación definitiva.

Es cuanto he de informar, según mi leal saber y entender.

En Benidorm a 28 de diciembre de 2020
EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Firmado digitalmente por JOSE LUIS|CAMARASA|GARCIA
Nombre de reconocimiento (DN): cn=JOSE LUIS|CAMARASA|GARCIA, serialNumber=21388812P, givenName=JOSE LUIS, sn=CAMARASA GARCIA, title=ARQUITECTO MUNICIPAL, ou=CERTIFICADO ELECTRONICO DE EMPLEADO PUBLICO, o=AJUNTAMENT DE BENIDORM, c=ES

Fdo. Jose Luis Camarasa García

3ª CEDULA DE URBANIZACION AUTORIZANDO LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN N.º 1 DEL PLAN PARCIAL (JUNIO 2.020) Y PROGRAMA DE ACTUACION INTEGRADA (PAI) PARA LA EJECUCION DEL SECTOR PP.3/1 "INDUSTRIAL",

INFORME TECNICO

1. Por la entidad mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L., agente urbanizador del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, éste ha aportado en fecha 29-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, *en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020, y en cumplimiento del convenio urbanístico suscrito el 31/07/2015, una vez iniciado el Expediente Urbanístico de la MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL", el 26 de Mayo de 2.017 (RGE 4.661) y el 30 de Mayo de 2.017 (RGE 4.854), en fase de Texto Refundido (2018/REGING-542) en virtud del Informe Ambiental, incorporando los informes sectoriales, para proceder al trámite de 3ª Aprobación provisional, se hace necesario cambiar algunas determinaciones de las Condiciones de Conexión e Integración del Sector, establecidas en la cedula primitiva, entre las que se encuentran las siguientes:

   Necesidad de adaptar la ordenación inicialmente prevista en el Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial a las condiciones de conexión que por las administraciones titulares de las carreteras afectadas se requieren. En particular:

   a. La conexión con la CV-70, al Oeste del Sector, se realiza con un nuevo Enlace aprobado definitivamente por el Servicio Territorial de Carreteras de la Consellería de Infraestructuras y Transportes con fecha 10 de agosto de 2010.

   b. La conexión con la N-332 se propone realizar mediante un nuevo enlace consistente en una glorieta a nivel inferior de la N-332 que recoge el proyecto de construcción de "Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm)", aprobado por el Ministerio de Fomento el 09/02/2.017.

   No obstante, desde la primera modificación de la Cedula de Urbanización emitida el 28 de Enero de 2.018, recayó sentencia del TSJCV, ratificando la Modificación del PGMO Nº19, y por tanto la no alteración de los usos del Sector, y se realizó a instancia del Ministerio de Fomento en este expediente y en del Acceso Norte, nuevo Estudio de Tráfico que sirvió para la emisión de informe favorable y que se transcribirá íntegramente a la nueva actualización de la Cedula de Urbanización. A esto habría que añadir las propias adaptaciones del propio proyecto de obras de Urbanización debido a las nuevas necesidades surgidas en el largo proceso de ejecución del Sector.

   En el Convenio Urbanístico suscrito entre Ayuntamiento y Agente Urbanizador, TERRA VILLAGE LAND S.L, el 31 de Julio de 2.015, se estableció en el punto 2.1 de las obligaciones del Ayuntamiento, apartado 2, la modificación de la Cedula de Urbanización, para adaptar el Convenio del PAI original (17/09/2.002) al Acuerdo Plenario de 31/03/2.014.

   También es necesaria la modificación para garantizar la viabilidad económica de la actuación (Punto 2. Apartado 2.2.2 tamaño del depósito regulador de Agua potable) y la prioridad de cada una de las actuaciones, (Punto 4. Actuaciones Prioritarias), no tanto por la secuencia técnica de su necesidad, como en la carga urbanística a soportar por el sector, que estaba limitada en su cuantía en el Convenio primitivo a 5.557.018 Euros. Igualmente, se requiere la modificación de la cédula de urbanización por cuanto algunas de las actuaciones prioritarias establecidas inicialmente con cargo al sector, ya ejecutadas en algún caso, con el límite económico fijado anteriormente, o bien han sido asumidas su ejecución y promoción por el Ayuntamiento de Benidorm dada su condición

de obras de interés municipal, en virtud de acuerdo de 31 de marzo de 2014, que exceden, por tanto, de las obligaciones del PAI y cuya ejecución no puede repercutirse a los propietarios del sector. concretamente se trata de las actuaciones prioritarias 1 y 3 establecidas en la anterior cédula de urbanización y convenio urbanístico inicial que actualmente se integran ambas en el Proyecto de enlace de la variante de Benidorm con el sector PP 3/1 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana (Benidorm), cuya promoción es municipal y dispone de financiación en los términos contenidos en el convenio suscrito con la entidad mercantil UNIBAIL RODAMCO BENIDORM, S.L. con fecha 31 de julio de 2015 con este ayuntamiento.

Consta en el expediente informe del Área de Ingeniería Municipal de 15 de abril de 2015 sobre las necesidades del depósito de agua potable exigidas en la cédula de urbanización inicial, estableciéndose con cargo al sector un deposito con capacidad de al menos 2.125 m3 dividido en dos vasos y con posibilidad de futuras ampliaciones. Actualmente, el Ayuntamiento contempla la oportunidad de ubicar el depósito de agua potable fuera del ámbito del PAI y con una mayor capacidad, en atención a las necesidades de cota y regulación en cola del municipio, debiendo quedar garantizada, en este caso, la participación de los propietarios del sector PP 3/1 a la financiación de esta infraestructura municipal en atención a las necesidades del sector. Hay que hacer constar que en la cedula de urbanización primitiva recogía el suministro desde este depósito mediante bombeos previstos para elevar los caudales requeridos para los Sectores PP4 /1 y PP 5/1, previsión que en la actualidad ha quedado obsoleta, pues en estos sectores se están redefiniendo, desde la caducidad de la programación del primero a la afección de la DIA 2.012 al segundo, estando vinculados por su proximidad a las infraestructuras del PEDUI.

Con fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335) por la que se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales.

Constituye el objeto de esta tercera Cedula de Urbanización, proseguir con la adaptación de las determinaciones de planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión e integración con las infraestructuras viarias de la CV-70 y N-332 impuestas por las Administraciones titulares de ambas carreteras durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización. A tal fin, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento, obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse.

Por tanto, en aplicación de las previsiones de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en su artículo 31, además del 125 y 126 del Reglamento de Planeamiento, para la ejecución del Plan Parcial 3/1 "Industrial", en desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana, P.G.M.O.1990, ha de expedirse Cédula de Urbanización modificada, autorizando la propuesta de Actuación Integrada, con las siguientes condiciones de conexión e integración:

CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN

PRIMERA. Delimitación de la Unidad de Ejecución.

La Unidad de Ejecución, para la gestión del sector es la totalidad del Plan Parcial 3/1 "Industrial", del PGMO vigente y sus Sistemas Generales adscritos, habiéndose gestionado dicho suelo junto a la red Primaria Adscrita en el proyecto de reparcelación aprobado definitivamente por Decreto de 3 de octubre de 2005.

SEGUNDO. Programación de la Red Primaria.

El Sector se encuentra ubicado entre importantes vías de comunicación de carácter supra sectorial, (AP-7 y la N-332), determinando las características de los accesos teniéndose en cuenta las siguientes determinaciones:

Las actuaciones del Ministerio de Fomento en la N-332, tanto por el desdoblamiento para aumentar la capacidad de la vía y el futuro enlace para el cambio de trazado de la Variante de Benidorm a Altea, así como las modificaciones propuestas por la Concesionaria en el peaje de la Autopista. La propuesta finalmente autorizada para el Enlace Norte (rotonda de gran diámetro), con el Proyecto de Construcción en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana en el Término Municipal de Benidorm aprobado (10 de Febrero de 2.017) por el Ministerio de Fomento (Exp A.3.16.0137.VSL).

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento, Transportes y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico aportado por el Ayuntamiento de Septiembre de 2.019, en el seno del Expediente del Acceso Norte (A3.16.0137.VSL) 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL-633) con una serie de condicionantes (12) que se incorporan con carácter vinculante a la presente Cédula de Urbanización:

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos fases de la estructura. En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución.*

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4 *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5 *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6 *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran*

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*
12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.*

Se redactó por el Ayuntamiento un Proyecto de Urbanización para el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas, habiendo sido ejecutado por el Agente Urbanizador en virtud del Convenio primitivo del PAI, (17/09/2.002), y recepcionado basándose en el Convenio modificativo (31/07/2.015), en el que se recogen además todas aquellas actuaciones necesarias para implantar las infraestructuras del Plan Parcial y sus conexiones con las citadas infraestructuras.

TERCERO. Obras de infraestructura.

PLUVIALES

Se ha canalizado el barranco existente para un período de retorno de 500 años, conectando la zona este al Derramador, y la oeste al afluente natural que vierte en L'Aigüera., como se justifica en el informe de inundabilidad del Área de Ingeniería. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

SANEAMIENTO

Se dimensionarán las de las redes de saneamiento para acometer al colector previsto en el desdoblamiento de la Av. / Europa. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

En cuanto al suministro de agua potable, se dimensionarán las redes de agua para servirse de uno o dos depósitos (aproximadamente de 2.125 M3), que garanticen una autonomía de 24 H, especialmente para dotar a las instalaciones de protección contra – incendios. La ubicación de este depósito se prevé en el ámbito del sector PP 3/1, sin perjuicio de su posible y definitiva implantación fuera de dicho Sector a requerimiento municipal, garantizando la Actuación su participación económica en la construcción de un depósito regulador de agua potable de mayor capacidad y de promoción municipal en atención y proporción a las necesidades hídricas del

sector definidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI, previa firma de convenio con el Ayuntamiento de Benidorm.

CUARTO. Actuaciones prioritarias.

Como actuaciones prioritarias se consideran:

1. Proyecto de Construcción del enlace en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana. (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)
2. Desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutada con cargo al Sector)
3. El colector previsto en el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutado con cargo al Sector)
4. El bombeo y depósitos de acumulación de agua potable (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)

La actuación prioritaria descrita en el punto 1. se promueve y ejecuta por la Administración Municipal por ser una obra de interés público general, y el resto de actuaciones prioritarias con cargo a la Actuación en los términos establecidos en los convenios urbanísticos suscritos. Estas actuaciones deberán estar concluidas para la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el Sector

QUINTO. CANON DE URBANIZACIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 de la ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio Urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana, en su redacción dada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la anterior, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico a que dé lugar el documento objeto del presente informe deberán efectuar el depósito de la garantía a la que se refieren el artículo 150 y siguientes de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento podrá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización según lo dispuesto en el artículo 146 de la citada Ley 5/2014, de manera análoga a lo establecido en la Base 28 de la Programación de Sector 1/1(Anexo 1)

Es cuanto he de informar, según mi leal saber y entender.

En Benidorm a 28 de diciembre de 2020

EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Firmado digitalmente por JOSE LUIS|CAMARASA|GARCIA
Nombre de reconocimiento (DN): cn=JOSE LUIS|CAMARASA|GARCIA, serialNumber=21388812P, givenName=JOSE LUIS, sn=CAMARASA GARCIA, title=ARQUITECTO MUNICIPAL, ou=CERTIFICADO ELECTRONICO DE EMPLEADO PUBLICO, o=AJUNTAMENT DE BENIDORM, c=ES

Fdo. Jose Luis Camarasa García

ANEXO 1. BASE 28 PROGRAMACION SECTOR PP 1/1 ENSANCHE DE LEVANTE.

BASE 28. OBRAS Y COSTES SUPRASECTORIALES

Consideraciones: Las cargas de urbanización del programa de actuación integrada externos al Sector, se determinan en el Art. 146 de la LOTUP, y serán las siguientes:

1. Cuando una misma obra pública sea de común utilidad a varias actuaciones conexas, su coste se repartirá entre ellas a medida que se desarrollen y en proporción a su respectivo aprovechamiento.
2. Quien financie la obra común tendrá derecho a resarcirse del exceso de coste soportado con cargo a las actuaciones siguientes.
3. Las actuaciones posteriores sufragarán equitativamente su parte cuando se programen y reparcelen, si son actuaciones integradas, o cuando se edifiquen, si son actuaciones aisladas.
4. Para garantizar el pago futuro y la actualización de su valor, se establecerá un canon de urbanización, aprobado mediante ordenanza municipal, que establezca fórmulas de actualización y justo reparto.
5. Asimismo, podrá establecerse un canon con destino finalista, a cuenta de infraestructuras complementarias que razones técnicas exijan implantar después de la edificación.

Los diferentes Programas de Actuación Integrada (PAIs), ejecutados o en trámite de ejecución, lo fueron en el marco legal de la LRAU, siendo uno de los aspectos, la aportación al patrimonio municipal de suelo, como mejoras de las proposiciones jurídico - económicas, para soportar los costes extra sectoriales, de los menos regulados y por tanto más controvertidos, argumento de procesos judiciales, y a la postre, en un escenario de crisis del sector inmobiliario y financiero, un factor de inviabilidad económica de las actuaciones programadas en el suelo urbanizable del PGMO 1.990. Se hace por tanto necesario establecer un cálculo del coste de los Sistemas Generales y las Infraestructuras de mayor rango que contienen y que soportan todos los sectores, desde la ciudad preexistente al año 1.990, hasta los nuevos suelos urbanos y urbanizables que el desarrollo del PGMO 1.990 contemplo. De esta manera los nuevos costes comunes a varias implantaciones podrán ser imputados a los nuevos desarrollos de la ciudad (Art 146.1). De esta forma no se producirá una sobrecarga de la hacienda pública local, que no tiene ni debe soportar costes de implantación de los nuevos sectores urbanizables.
Es por ello que se debe calcular la proporción entre los aprovechamientos previstos para la máxima capacidad habitacional del Plan General entre el suelo urbano y el urbanizable, asumiendo a cargo de los presupuestos Municipales, fundamentalmente los de Inversiones los costes de las infraestructuras públicas del suelo urbano, mientras que las primeras implantaciones de las Actuaciones Integradas en el urbanizable se imputaran al propio suelo, repercutiéndose en cada PAI, conforme al aprovechamiento de cada sector, como costes extra sectoriales de utilidad común. Caso de exceder la obra común del coste establecido para todo el suelo urbanizable por metro cuadrado útil, se estará a lo contemplado en los apartados 2 a 5, y en caso de no alcanzar ese valor tendrá la consideración de aportación extraordinaria al Patrimonio Municipal de Suelo.

3ª CÉDULA DE URBANIZACIÓN

CÉDULA DE URBANIZACIÓN

DATOS DE REGISTRO

MUNICIPIO: **BENIDORM**
CEDULA DE URBANIZACIÓN Nº DE CLAVE: **1/2020**
UNIDAD DE EJECUCIÓN: **SECTOR PP 3/1 PGOU DE BENIDORM**
ORDENACIÓN APROBADA: **28 DE ENERO DE 2002.**
MODIFICADA: **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDISTRIAL". APROBADA PROVISONALMENTE POR PLENO DE 30 DE DICIEMBRE DE 2020.**

DATOS DE EXPEDICION

SOLICITANTE: **TERRA VILLAGE LAND, S.L.**
INFORME ARQUITECTO MUNICIPAL: 28 DE DICIEMBRE DE 2020.
FECHA DE EXPEDICIÓN: **30 DE DICIEMBRE DE 2020**

DATOS DE CARÁCTER TÉCNICO

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO EN QUE SE BASA LA SOLICITUD DE CÉDULA: **PLAN PARCIAL INTEGRANTE DE LA ALTERNATIVA TÉCNICA DEL P.A.I. y MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL.**
SUPERFICIE DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN: **546.471 m² + 38.230 m² de Red Primaria Adscrita.**
USO CARCTERÍSTICO: **INDUSTRIAL** y **TERCIARIO COMERCIAL, conforme a la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 19 DE LA NORMATIVA PORMENORIZADA P.G.M.O. (ART. 112 NNUU) (BOP Nº 227 / 25-11-2016)**
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: **0,338 m²/m²**

DATOS DE CARÁCTER ADMINISTRATIVO

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y EMPRESAS SUMINISTRADORAS QUE PODRÍAN RESULTAR DIRECTAMENTE AFECTADAS POR EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN INTEGRADA:

1) GENERALITAT VALENCIANA:
- CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD.
- CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO RURAL.
- CONSELLERIA DE INDUSTRIA.
- CONSELLERIA DE ECONONOMÍA SOSTENIBLE, SECTORES PRODUCTIVOS, COMERCIO Y TRABAJO.

2) ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO:
- MINISTERIO FOMENTO: Unidad de Carreteras del Estado en Alicante.
- MINISTERIO MEDIO AMBIENTE: Confederación Hidrográfica del Júcar.

3) DIPUTACIÓN PROVINCIAL: NINGUNO.
4) ADMINISTRACIONES MUNICIPALES (municipios colindantes): NINGUNA.
5) OTRAS ADMINISTRACIONES LOCALES NO MUNICIPALES: Consorcio de Abastecimiento de Agua de la Marina Baixa. Comunidad de Regantes Canal Bajo del Algar.
6) EMPRESAS SUMINISTRADORAS: Certificado de disponibilidad de energía eléctrica; gas, telefonía, etc

A) ÁMBITO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN:

La Unidad de Ejecución coincide con el ámbito del Sector Plan Parcial 3/1 "Industrial" previsto en el P.G.M.O. de Benidorm. Para la correcta gestión del sector se adscriben al Área de Reparto los sistemas generales, a cargo de los excedentes de aprovechamiento.

La presente Cédula de Urbanización acredita que los terrenos comprendidos en el ámbito de la Unidad de Ejecución de referencia son susceptibles de Programación autónoma para desarrollar una Actuación Integrada, siempre que la Programación cumpla las condiciones expresadas en esta Cédula y las generales establecidas por la legislación vigente.

B) CERTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LAS PREVISIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

Se CERTIFICA que la propuesta de ordenación para la que se expide la presente Cédula concuerda con las determinaciones del Plan Parcial 3/1 "Industrial" aprobado por acuerdo del Pleno Municipal adoptado en sesión de 28 de enero de 2002, modificado por la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial aprobado provisionalmente por el Pleno Municipal de 30 de diciembre de 2020, estando pendiente de aprobación definitiva por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

C) CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN.

PRIMERA. Delimitación de la Unidad de Ejecución.

La Unidad de Ejecución, para la gestión del sector es la totalidad del Plan Parcial 3/1 "Industrial", del PGMO vigente y sus Sistemas Generales adscritos, habiéndose gestionado dicho suelo junto a la red Primaria Adscrita en el proyecto de reparcelación aprobado definitivamente por Decreto de 3 de octubre de 2005.

SEGUNDO. Programación de la Red Primaria.

El Sector se encuentra ubicado entre importantes vías de comunicación de carácter supra sectorial, (AP-7 y la N-332), determinando las características de los accesos teniéndose en cuenta las siguientes determinaciones:

Las actuaciones del Ministerio de Fomento en la N-332, tanto por el desdoblamiento para aumentar la capacidad de la vía y el futuro enlace para el cambio de trazado de la Variante de Benidorm a Altea, así como las modificaciones propuestas por la Concesionaria en el peaje de la Autopista. La propuesta finalmente autorizada para el Enlace Norte (rotonda de gran diámetro), con el Proyecto de Construcción en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana en el Término Municipal de Benidorm aprobado (10 de Febrero de 2.017) por el Ministerio de Fomento (Exp A.3.16.0137.VSL).

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico aportado por el Ayuntamiento de Septiembre de 2.019, en el seno del Expediente del Acceso Norte (A3.16.0137.VSL) 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL-633) con una serie de condicionantes (12) que se incorporan con carácter vinculante a la presente Cédula de Urbanización:

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos fases de la estructura. En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución.*

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4. *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5. *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6. *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.*

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*

12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de*

calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.

Se redactó por el Ayuntamiento un Proyecto de Urbanización para el desdoblamiento de la Avenida de la Comunidad Europea, habiendo sido ejecutado por el Agente Urbanizador en virtud del Convenio primitivo del PAI, (17/09/2002), y recepcionado basándose en el Convenio modificativo (31/07/2.015), en el que se recogen además todas aquellas actuaciones necesarias para implantar las infraestructuras del Plan Parcial y sus conexiones con las citadas infraestructuras

TERCERO. Obras de infraestructura.

PLUVIALES

Se ha canalizado el barranco existente para un período de retorno de 500 años, conectando la zona este al Derramador, y la oeste al afluente natural que vierte en L'Aigüera., como se justifica en el informe de inundabilidad del Área de Ingeniería. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

SANEAMIENTO

Se dimensionarán las de las redes de saneamiento para acometer al colector previsto en el desdoblamiento de la Av. / Europa. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

En cuanto al suministro de agua potable, se dimensionarán las redes de agua para servirse de uno o dos depósitos (aproximadamente de 2.125 M3), que garanticen una autonomía de 24 H, especialmente para dotar a las instalaciones de protección contra – incendios. La ubicación de este depósito se prevé en el ámbito del sector PP 3/1, sin perjuicio de su posible y definitiva implantación fuera de dicho Sector a requerimiento municipal, garantizando la Actuación su participación económica en la construcción de un depósito regulador de agua potable de mayor capacidad y de promoción municipal en atención y proporción a las necesidades hídricas del sector definidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI, previa firma de convenio con el Ayuntamiento de Benidorm.

CUARTO. Actuaciones prioritarias.

Como actuaciones prioritarias se consideran:

1. Proyecto de Construcción del enlace en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana. (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)
2. Desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutada con cargo al Sector)
3. El colector previsto en el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeasas (Ejecutado con cargo al Sector)
4. El bombeo y depósitos de acumulación de agua potable (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)

La actuación prioritaria descrita en el punto 1. se promueve y ejecuta por la Administración Municipal por ser una obra de interés público general, y el resto de actuaciones prioritarias con cargo a la Actuación en los términos establecidos en los convenios urbanísticos suscritos. Estas actuaciones deberán estar concluidas para la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el Sector

QUINTO. Canon de Urbanización.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 de la ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio Urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana, en su redacción dada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la anterior, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico a que dé lugar el documento objeto del presente informe deberán efectuar el depósito de la garantía a la que se refieren el artículo 150 y siguientes de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento podrá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización según lo dispuesto en el artículo 146 de la citada Ley 5/2014, de manera análoga a lo establecido en la Base 28 de la Programación de Sector 1/1(Anexo 1).

Y para que conste, a los oportunos efectos legales, se expide la presente Cédula de Urbanización, en Benidorm a treinta de diciembre de dos mil veinte.

EL ALCALDE

Antonio Pérez Pérez

ANEXO 1. BASE 28 PROGRAMACION SECTOR PP 1/1 ENSANCHE DE LEVANTE.

BASE 28. OBRAS Y COSTES SUPRASECTORIALES

Consideraciones: Las cargas de urbanización del programa de actuación integrada externas al Sector, se determinan en el Artículo 146. *Cargas de urbanización comunes a varias actuaciones*, de la Ley 5/2014 de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), y serán las siguientes:

"1. Cuando una misma obra pública sea de común utilidad a varias actuaciones conexas, su coste se repartirá entre ellas a medida que se desarrollen y en proporción a su respectivo aprovechamiento.
2. Quien financie la obra común tendrá derecho a resarcirse del exceso de coste soportado con cargo a las actuaciones siguientes.
3. Las actuaciones posteriores sufragarán equitativamente su parte cuando se programen y reparcelen, si son actuaciones integradas, o cuando se edifiquen, si son actuaciones aisladas.
4. Para garantizar el pago futuro y la actualización de su valor, se establecerá un canon de urbanización, aprobado mediante ordenanza municipal, que establezca fórmulas de actualización y justo reparto.
5. Asimismo, podrá establecerse un canon con destino finalista, a cuenta de infraestructuras complementarias que razones técnicas exijan implantar después de la edificación."

Los diferentes Programas de Actuación Integrada (PAIs), ejecutados o en trámite de ejecución, lo fueron en el marco legal de la LRAU, siendo uno de los aspectos, la aportación al patrimonio municipal de suelo, como mejoras de las proposiciones jurídico - económicas, para soportar los costes extra sectoriales, de los menos regulados y por tanto más controvertidos, argumento de procesos judiciales, y a la postre, en un escenario de crisis del sector inmobiliario y financiero, un factor de inviabilidad económica de las actuaciones programadas en el suelo urbanizable del PGMO 1.990. Se hace por tanto necesario establecer un cálculo del coste de los Sistemas Generales y las Infraestructuras de mayor rango que contienen y que soportan todos los sectores, desde la ciudad preexistente al año 1.990, hasta los nuevos suelos urbanos y urbanizables que el desarrollo del PGMO 1.990 contemplo. De esta manera los nuevos costes comunes a varias implantaciones podrán ser imputados a los nuevos desarrollos de la ciudad (Art 146.1 LOTUP). De esta forma no se producirá una sobrecarga de la hacienda pública local, que no tiene ni debe soportar costes de implantación de los nuevos sectores urbanizables.
Es por ello que se debe calcular la proporción entre los aprovechamientos previstos para la máxima capacidad habitacional del Plan General entre el suelo urbano y el urbanizable, asumiendo a cargo de los presupuestos Municipales, fundamentalmente los de Inversiones los costes de las infraestructuras públicas del suelo urbano, mientras que las primeras implantaciones de las Actuaciones Integradas en el urbanizable se imputaran al propio suelo, repercutiéndose en cada PAI, conforme al aprovechamiento de cada sector, como costes extra sectoriales de utilidad común. Caso de exceder la obra común del coste establecido para todo el suelo urbanizable por metro cuadrado útil, se estará a lo contemplado en los apartados 2 a 5 LOTUP, y en caso de no alcanzar ese valor tendrá la consideración de aportación extraordinaria al Patrimonio Municipal de Suelo

ajuntament benidorm

RECIBO DE PRESENTACIÓN EN LA NOTIFICACIÓN MEDIANTE COMPARECENCIA ELECTRÓNICA EN LA SEDE ELECTRÓNICA DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

B53634960 Terra Village Land Sl

En calidad de titular, ha accedido en la sede electrónica del Ayuntamiento de Benidorm al contenido del acto objeto de notificación,

Con fecha: 21/01/21

Hora: 12:51:01

Por lo que en esa fecha se han producido los efectos de la notificación

Identificación de la notificación:

Identificador: 24245

Notificación Aceptada

Expediente 2021/GENOFI-78

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias notificaciones de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados de la notificación, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las notificaciones correctamente practicada.

Art. 16.3 y Art. 66.3 de la Ley 39/2015, de 1 de Octubre de 2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (PACAP).

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 20/01/2021 15:13:59
N: 202199900001459 / Exp: 2021/GENOFI-78

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm

TERRA VILLAGE LAND, S.L.
Plaza de la Hispanidad nº 4
Oficinas Grupo Plaza
03503-BENIDORM

Servicio	Urbanismo/apr
Expediente	PL-16/2017
Asunto	Notificación acuerdo Junta de Gobierno Local

NOTIFICACION

Pongo en su conocimiento que la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día **18 de enero de 2021**, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo, cuya certificación es del siguiente tenor literal:

"**ESTEBAN CAPDEPÓN FERNÁNDEZ, SECRETARIO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM**,

C E R T I F I C O

Que la Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento en su sesión ordinaria del día **18 de enero de 2021** adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

4.- Asuntos competencia de la Junta de Gobierno, según Decreto delegación nº 2893 de 20 de junio de 2019.

4.1 Del área de urbanismo

4.1.2 Propuesta de la Concejal-Delegada de Urbanismo de Autorización del *Proyecto de construcción de Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm*)

Se da cuenta de la propuesta que literalmente dice:

"**LOURDES CASELLES DOMENECH, CONCEJAL-DELEGADA DE URBANISMO, TIENE EL HONOR DE ELEVAR A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL LA SIGUIENTE**

PROPUESTA

El Plan General Municipal de Ordenación Urbana vigente, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 26 de noviembre de 1990, prevé la creación de un vial de conexión de la Carretera Nacional 332 con la Avenida de la Comunidad Valenciana, como un Sistema General a obtener por expropiación, tal y como se desprende del Plano Nº 3 de Régimen de Protección y Gestión del Suelo.

Por la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, en su calidad e órgano ambiental, se ha llevado a cabo la evaluación de impacto ambiental del proyecto técnico para

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

la ejecución de dicho vial de conexión, por el procedimiento ordinario de evaluación ambiental que se tramita en bajo el expediente S.Ref. 094/2018-AIA.

A tal fin el Ayuntamiento como promotor y órgano sustantivo sometió a información pública el *Proyecto de construcción de Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm*) promovido por el mismo y que se tramita bajo el expediente PL-16/2017, mediante anuncio publicado en el DOGV nº 8165 de 8 de noviembre de 2017 por plazo de 30 días hábiles, así como en el Tablón de Anuncios y en la página web del Ayuntamiento www.benidorm.org, a efectos de alegaciones y sugerencias. Como se desprende del Certificado emitido por el Secretario General de 29 de junio de 2018, durante el periodo de información pública no se han formulado alegaciones.

Remitido a la Conselleria el resultado de la información pública y los informes sectoriales recibidos por el Ayunamiento durante el plazo de información públia, por el Director General del Medio Natural y Evaluación Ambiental se dicta Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de fecha 13 de marzo de 2020, publicada en el DOGV nº 8970, de fecha 7 de diciembre de 2020 en el expediente S.Ref. 094/2018-AIA.

Vistos los informes emitidos por el Arquitecto Municipal y la Técnico Superior en Asuntos Jurídicos de fecha 11 de enero de 2021, una vez culminado el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto y publicada la DIA por el órgano ambiental, procede continuar el procedimiento de autorización del proyecto y publicidad del mismo de conformidad con el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de Evaluación Ambiental, con la autorización de la ejecución del proyecto constructivo del vial. En consecuencia la Concejal-Delegada que suscribe propone a la Junta de Gobierno Local la adopción de acuerdo que contenga los siguientes extremos:

PRIMERO: Autorizar el *Proyecto de construcción de Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm*) promovido a instancia del Ayuntamiento de Benidorm, bajo el expediente PL-16/2017, a desarrollar de acuerdo con lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto Técnico, y conforme a los condicionantes o medidas detalladas la Declaración de Impacto Ambiental de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de 13 de marzo de 2020, publicada en el DOGV nº 8970, de fecha 7 de diciembre de 2020 (S.Ref. 094/2018-AIA), y de los informes técnicos municipales.

SEGUNDO: Incluir en la autorización del proyecto la siguiente información contenida en la declaración de impacto ambiental de conformidad con el artículo 42.2 de la LEA y el informe del Arquitecto Municipal de 11-01-2021, contenida en los apartados “Primero” y “Segundo” de la Resolución DIA publicada en el DOGV nº 8970 de 07.12.2020, pág. 49104 a 49.107:

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

PRIMERO

Estimar ACEPTABLE, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, el proyecto de "Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm)", promovido por el Ayuntamiento de Benidorm, siempre y cuando se desarrolle de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental y el proyecto técnico, así como en los condicionantes que se relacionan a continuación.

SEGUNDO

El proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental deberá completarse con las siguientes medidas, detalladas en el cuerpo de esta Declaración de Impacto Ambiental:

1. De acuerdo con lo establecido en el Estudio Acústico, es necesaria la ejecución de todas las pantallas acústicas previstas en el mismo, cuyas características se resumen a continuación:

CÓDIGO	TIPO	TRAMO	PK inicial	PK final	Margen	Longitud (m)	Altura (m)
"PANTALLA COLEGIOS"	Pantalla acústica, zona centros educativos	ENLACE 1	0+000	0+320	Derecho	320	3.5
"PANTALLA 1.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+480	0+528	Derecho	48	3.5
"PANTALLA 1.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+540	0+620	Derecho	80	4
"PANTALLA 2.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+960	0+976	Derecho	16	3
"PANTALLA 2.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+980	1+020	Derecha	40	3
"PANTALLA 3.1"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+880	0+992	Izquierdo	112	3.5
"PANTALLA 3.2"	Pantalla acústica, zona viviendas	VIAL DISCOTECAS	0+992	1+048	Izquierdo	56	2

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

Ayuntamiento de Benidorm, Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1 – 03501 Benidorm (ALICANTE)
Tlf: 96 681 54 00 – Fax: 96 586 39 44

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

2. La ODT-201-92, que permite el cruce del Barranco innominado, deberá diseñarse para un período de retorno de 500 años, según consta en el informe del organismo de cuenca y en las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental.

3. Para la adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna se recomienda el empleo de las "Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales", editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Según la ficha 9, drenaje adaptado para animales terrestres, las dimensiones de los drenajes deberán tener una sección mínima de 2x2 m o de 2 m de diámetro si se trata de estructuras circulares. Como consecuencia de lo anterior, será necesaria aumentar las dimensiones de las ODT-201-92 y ODT-201-450, no así la ODT-103-398, puesto que por su ubicación no se requiere adecuar para paso de fauna, puesto que podría incrementar los atropellos y mortalidad de fauna.

4. Se realizan una serie de recomendaciones sobre la propuesta de especies a utilizar en las glorietas y taludes:

   1.- Glorietas:

   Arbóreas:

   - Debería descartarse la encina, *Quercus ilex,* por sus requerimientos hídricos, y necesidad de sombra en sus primeros estadíos, y sustituirse por otra especie arbórea presente en la zona y mejor adaptada a las condiciones ecológicas de la zona: pino carrasco (*Pinus halepensis*).

   - Respecto al uso de olivos y algarrobos se recomienda, en lo posible, el trasplante de ejemplares que puedan verse afectados por la traza de la carretera.

   Arbustivas:

   - Debe descartarse *Lavandula angustifolia*, al tratarse de un espliego que en nuestra Comunidad no está presente en esta zona y que tiene unos requerimientos ecológicos diferentes.

   - Se puede utilizar, aunque no aromática, la albaida (*Anthyllis cytisoides*) y el tomillo yesquero (*Helichrysum serotinum*).

   - Como arbustivas de mayor porte que pueden utilizarse en estos sitios: lentisco (*Pistacia lentiscus*) y espino negro (*Rhamnus lycioides*).

   - Respecto a la plantación de *Juniperus horizontalis,* al tratarse de una especie de jardinería, exótica, se recomienda utilizar el enebro de miera autóctono *Juniperus oxycedrus*.

   2.- Taludes y desmontes:

   Se propone en la documentación la plantación, en cabecera y a pie de los taludes resultantes de las glorietas, de romero rastrero (*Rosmarinus officinalis* var. *Postratus)*. Para controlar la erosión de los taludes si su pendiente es inferior a 20º se recomienda el uso de hidrosiembras con mezcla de semillas (gramíneas y leguminosas) adaptadas a las condiciones de la zona. Se podría incluir en la mezcla de semillas comerciales algunas autóctonas como el lastón (*Brachypodium retusum*) y la albaida, el romero y el tomillo.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

Ayuntamiento de Benidorm, Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1 – 03501 Benidorm (ALICANTE)
Tlf: 96 681 54 00 – Fax: 96 586 39 44

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

5. La reposición de la vía pecuaria "Colada La Torreta" deberá cumplir las condiciones señaladas en el informe emitido por la demarcación forestal:

   1. *La reposición del trazado deberá abandonar y reencontrase con el trazado original de la vía pecuaria en los puntos de coordenadas siguientes: Inicio (751.128,67 m; 4.272.007,82 m) y Final (751.256,19 m; 4.271.970,06 m)*
   2. *La anchura de la reposición deberá tener una anchura de 6,5 m garantizando un uso no motorizado, salvo el tramo subterráneo bajo la variante de la N-332.*
   3. *A lo largo del paso subterráneo el Promotor proyectará y ejecutará cuantas medidas sean necesarias para garantizar un uso seguro y prioritario de los usos no motorizados (los propios de las vías pecuarias) frente a un puntual tránsito motorizado. Para ello, y sin que se considere un listado cerrado de medidas, se llevará a cabo: señalización de la naturaleza y prioridad de su uso, señalización de limitación de velocidad, pintura o naturaleza distinta del pavimento al de una calzada convencional, bandas sonoras, badenes o señalización luminosa, etc.*
   4. *Será responsabilidad del Promotor mantener la reposición de trazado en buenas condiciones para llevar a cabo los usos propios del dominio público pecuario.*
   5. *El promotor deberá justificar que todos los tramos repuestos sean de su titularidad, estén disponibles y libres de cargas para poder ser usados y mantenidos de forma que puedan albergar los usos propios de las vías pecuarias.*

      La reposición de un tramo de vía pecuaria no es vía pecuaria ya que ésta mantiene su trazado original, sino que dichos tramos garantizan en condiciones, el tránsito de los usuarios por los mismos. En consecuencia, el promotor le corresponde su mantenimiento y señalizació

6. Durante la fase de construcción de las obras, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles:

- Gestión de los accesos a las obras. Este ámbito de control tiene por objetivo mantener y dar alternativas a los caminos afectados por la ejecución del proyecto (caminos vecinales, de acceso a parcelas, etc.) y crea una red de caminos de la obra con el criterio de minimizar las afecciones al terreno y adaptar su tipología al uso que se les dará. Previo al inicio de las obras, se elaborará un Plan de accesos y caminos de la obra, en el cual se especificará el trazado de los caminos de la obra y las necesidades de adecuación de los caminos existentes para el diferente tráfico que tendrán que soportar.
- Control y vigilancia del área destinada a las instalaciones auxiliares de las obras. Mediante estas acciones de control, se comprobará que todas las instalaciones de la obra dispongan de los mecanismos y elementos necesarios para minimizar los riesgos de contaminación a cursos de agua superficiales o subterráneos, los riesgos de contaminación atmosférica y acústica, etc. tanto en el funcionamiento cotidiano como en casos de posibles accidentes. Además, se controlará que la gestión de los residuos generados en cada una de las instalaciones, y en el conjunto de la obra, se lleve a cabo de acuerdo con la normativa vigente. Finalmente se controlará que se llevan a cabo medidas para minimizar el consumo energético durante la fase de obras.
- Evitar la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas. Durante la ejecución de las obras se deberá controlar los niveles y la calidad de los cursos de agua

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

superficiales, garantía del funcionamiento correcto de la red de drenaje de aguas pluviales en las instalaciones de la obra y control de la gestión correcta de las aguas residuales generadas en instalaciones de la obra.

7. Durante la fase de puesta en servicio de la infraestructura, el programa de vigilancia ambiental deberá completarse con los siguientes controles:

- Seguimiento de las técnicas de restauración. Este seguimiento permitiría estudiar la evolución del éxito de las técnicas de restauración adoptadas.
- Seguimiento de las medidas de protección de fauna: reposición de la vía pecuaria y funcionamiento de la adaptación de las obras de drenaje transversal para animales terrestres.
- Las mediciones acústicas realizadas (periódicamente, con carácter semestral, o ante queja o incidencia puntual) serán comparadas con los valores estimados en el Estudio Acústico y con los niveles de recepción externos establecidos en la normativa autonómica (Ley 7/2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica), para evaluar las molestias de ruido producidas a la población. En caso de que, pese a haber aplicado las medidas correctoras previstas, se superen los límites legales establecidos, éstas se considerarían suficientes, siempre y cuando, no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En caso contrario, el Ayuntamiento de Benidorm deberá modificar las medidas correctoras instaladas, de modo que no se superen los objetivos de calidad en más de 10 dB(A). En este último caso, el Ayuntamiento de Benidorm dará traslado de las mediciones y de las modificaciones de las medidas correctoras al órgano ambiental, que emitirá una Resolución Complementaria a esta Declaración de Impacto Ambiental para el análisis y la evaluación de la efectividad de las nuevas medidas propuestas.

8. Si durante la ejecución de los anteriores controles se detectase una desviación importante de las previsiones de impacto contenidas en este estudio, el promotor lo pondrá en conocimiento del órgano ambiental y, con el asesoramiento oportuno y supervisión de la administración, aplicará las medidas correctoras que se estimen necesarias.

9. El seguimiento ambiental de la obra corresponde al Ayuntamiento de Benidorm. Para ello, redactará un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración de impacto ambiental. Dicho informe se realizará semestralmente durante el período de ejecución de las obras y anualmente durante los 2 primeros años de puesta en servicio de la infraestructura. El programa de vigilancia ambiental y los informes sobre el seguimiento se harán públicos en la sede electrónica del Ayuntamiento de Benidorm y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica.

TERCERO

Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por ser un acto de trámite, no cabe interponer recurso alguno; sin perjuicio de que puedan utilizarse los medios que en defensa de sus derechos e intereses estimen pertinentes.

CUARTO

Publicar en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana la presente Declaración de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

ID DOCUMENTO: jnlMYksEkOkEzd1gC1p/cwa2/X0=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

TERCERO: Publicar anuncio de autorización el *Proyecto de construcción de Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm)* en el DOGV, de conformidad con lo establecido en el artículo 42.4 de la LEA.

CUARTO: Insertar en la web municipal www.benidorm.org, para general conocimiento la resolución de autorización del *Proyecto de construcción de Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm),* junto con la Declaración de Impacto Ambiental de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de 13 de marzo de 2020, publicada en el DOGV nº 8970, de fecha 7 de diciembre de 2020 (S.Ref. 094/2018-AIA), de conformidad con lo establecido en el artículo 42.4 in fine de la LEA.

QUINTO: Notificar la resolución de autorización del *Proyecto de construciónde Enlace en el P.K. 149+600 de la carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana (Benidorm*), a la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L.“.

Los reunidos, por unanimidad, acuerdan prestar conformidad a la misma.

Para que conste el expediente de su razón, con la salvedad de lo preceptuado en el art. 206 del R.O.F., expido la presente con el visto bueno del Alcalde, Antonio Pérez Pérez“.

Lo que le traslado a usted para su conocimiento y efectos, significándole que la referida resolución, que pone fin a la vía administrativa (artículo 114.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas), puede ser impugnada potestativamente mediante la interposición de Recurso de Reposición ante la Administración Municipal en el plazo de UN MES (artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, LPAC). Asimismo podrá interponer directamente Recurso Contencioso-Administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Alicante, en el plazo de DOS MESES, contados ambos plazos desde el día siguiente al de la notificación de la presente, en virtud de lo establecido en el artículo 46.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998. No obstante podrá interponer cualquier otro recurso que usted estime pertinente en defensa de sus intereses y derechos.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CAPDEPON FERNANDEZ ESTEBAN	20-01-2021 15:13:18

3ª CÉDULA DE URBANIZACIÓN

CÉDULA DE URBANIZACIÓN

DATOS DE REGISTRO

MUNICIPIO: **BENIDORM**
CEDULA DE URBANIZACIÓN Nº DE CLAVE: **1/2020**
UNIDAD DE EJECUCIÓN: **SECTOR PP 3/1 PGOU DE BENIDORM**
ORDENACIÓN APROBADA: **28 DE ENERO DE 2002**.
MODIFICADA: **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDISTRIAL". APROBADA PROVISONALMENTE POR PLENO DE 30 DE DICIEMBRE DE 2020.**

DATOS DE EXPEDICION

SOLICITANTE: **TERRA VILLAGE LAND, S.L.**
INFORME ARQUITECTO MUNICIPAL: 28 DE DICIEMBRE DE 2020.
FECHA DE EXPEDICIÓN: **30 DE DICIEMBRE DE 2020**

DATOS DE CARÁCTER TÉCNICO

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO EN QUE SE BASA LA SOLICITUD DE CÉDULA: **PLAN PARCIAL INTEGRANTE DE LA ALTERNATIVA TÉCNICA DEL P.A.I. y MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL.**
SUPERFICIE DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN: **546.471 m² + 38.230 m² de Red Primaria Adscrita.**
USO CARCTERÍSTICO: **INDUSTRIAL** y **TERCIARIO COMERCIAL, conforme a la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 19 DE LA NORMATIVA PORMENORIZADA P.G.M.O. (ART. 112 NNUU) (BOP Nº 227 / 25-11-2016)**
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: **0,338 m²/m²**

DATOS DE CARÁCTER ADMINISTRATIVO

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y EMPRESAS SUMINISTRADORAS QUE PODRÍAN RESULTAR DIRECTAMENTE AFECTADAS POR EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN INTEGRADA:

1) GENERALITAT VALENCIANA:
- CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD.
- CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO RURAL.
- CONSELLERIA DE INDUSTRIA.
- CONSELLERIA DE ECONONOMÍA SOSTENIBLE, SECTORES PRODUCTIVOS, COMERCIO Y TRABAJO.

2) ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO:
- MINISTERIO FOMENTO: Unidad de Carreteras del Estado en Alicante.
- MINISTERIO MEDIO AMBIENTE: Confederación Hidrográfica del Júcar.

3) DIPUTACIÓN PROVINCIAL: NINGUNO.
4) ADMINISTRACIONES MUNICIPALES (municipios colindantes): NINGUNA.
5) OTRAS ADMINISTRACIONES LOCALES NO MUNICIPALES: Consorcio de Abastecimiento de Agua de la Marina Baixa. Comunidad de Regantes Canal Bajo del Algar.
6) EMPRESAS SUMINISTRADORAS: Certificado de disponibilidad de energía eléctrica; gas, telefonía, etc

A) ÁMBITO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN:

La Unidad de Ejecución coincide con el ámbito del Sector Plan Parcial 3/1 "Industrial" previsto en el P.G.M.O. de Benidorm. Para la correcta gestión del sector se adscriben al Área de Reparto los sistemas generales, a cargo de los excedentes de aprovechamiento.

La presente Cédula de Urbanización acredita que los terrenos comprendidos en el ámbito de la Unidad de Ejecución de referencia son susceptibles de Programación autónoma para desarrollar una Actuación Integrada, siempre que la Programación cumpla las condiciones expresadas en esta Cédula y las generales establecidas por la legislación vigente.

B) CERTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LAS PREVISIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

Se CERTIFICA que la propuesta de ordenación para la que se expide la presente Cédula concuerda con las determinaciones del Plan Parcial 3/1 "Industrial" aprobado por acuerdo del Pleno Municipal adoptado en sesión de 28 de enero de 2002, modificado por la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial aprobado provisionalmente por el Pleno Municipal de 30 de diciembre de 2020, estando pendiente de aprobación definitiva por la Conselleria de Politica Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

C) CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN.

PRIMERA. Delimitación de la Unidad de Ejecución.

La Unidad de Ejecución, para la gestión del sector es la totalidad del Plan Parcial 3/1 "Industrial", del PGMO vigente y sus Sistemas Generales adscritos, habiéndose gestionado dicho suelo junto a la red Primaria Adscrita en el proyecto de reparcelación aprobado definitivamente por Decreto de 3 de octubre de 2005.

SEGUNDO. Programación de la Red Primaria.

El Sector se encuentra ubicado entre importantes vías de comunicación de carácter supra sectorial, (AP-7 y la N-332), determinando las características de los accesos teniéndose en cuenta las siguientes determinaciones:

Las actuaciones del Ministerio de Fomento en la N-332, tanto por el desdoblamiento para aumentar la capacidad de la vía y el futuro enlace para el cambio de trazado de la Variante de Benidorm a Altea, así como las modificaciones propuestas por la Concesionaria en el peaje de la Autopista. La propuesta finalmente autorizada para el Enlace Norte (rotonda de gran diámetro), con el Proyecto de Construcción en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana en el Término Municipal de Benidorm aprobado (10 de Febrero de 2.017) por el Ministerio de Fomento (Exp A.3.16.0137.VSL).

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico aportado por el Ayuntamiento de Septiembre de 2.019, en el seno del Expediente del Acceso Norte (A3.16.0137.VSL) 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL-633) con una serie de condicionantes (12) que se incorporan con carácter vinculante a la presente Cédula de Urbanización:

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos fases de la estructura. En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución.*

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4. *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5. *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6. *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.*

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*

12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de*

calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.

Se redactó por el Ayuntamiento un Proyecto de Urbanización para el desdoblamiento de la Avenida de la Comunidad Europea, habiendo sido ejecutado por el Agente Urbanizador en virtud del Convenio primitivo del PAI, (17/09/2002), y recepcionado basándose en el Convenio modificativo (31/07/2.015), en el que se recogen además todas aquellas actuaciones necesarias para implantar las infraestructuras del Plan Parcial y sus conexiones con las citadas infraestructuras

TERCERO. Obras de infraestructura.

PLUVIALES

Se ha canalizado el barranco existente para un período de retorno de 500 años, conectando la zona este al Derramador, y la oeste al afluente natural que vierte en L'Aigüera., como se justifica en el informe de inundabilidad del Área de Ingeniería. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

SANEAMIENTO

Se dimensionarán las de las redes de saneamiento para acometer al colector previsto en el desdoblamiento de la Av. / Europa. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

En cuanto al suministro de agua potable, se dimensionarán las redes de agua para servirse de uno o dos depósitos (aproximadamente de 2.125 M3), que garanticen una autonomía de 24 H, especialmente para dotar a las instalaciones de protección contra – incendios. La ubicación de este depósito se prevé en el ámbito del sector PP 3/1, sin perjuicio de su posible y definitiva implantación fuera de dicho Sector a requerimiento municipal, garantizando la Actuación su participación económica en la construcción de un depósito regulador de agua potable de mayor capacidad y de promoción municipal en atención y proporción a las necesidades hídricas del sector definidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI, previa firma de convenio con el Ayuntamiento de Benidorm.

CUARTO. Actuaciones prioritarias.

Como actuaciones prioritarias se consideran:

1. Proyecto de Construcción del enlace en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana. (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)
2. Desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutada con cargo al Sector)
3. El colector previsto en el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeasas (Ejecutado con cargo al Sector)
4. El bombeo y depósitos de acumulación de agua potable (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)

La actuación prioritaria descrita en el punto 1. se promueve y ejecuta por la Administración Municipal por ser una obra de interés público general, y el resto de actuaciones prioritarias con cargo a la Actuación en los términos establecidos en los convenios urbanísticos suscritos. Estas actuaciones deberán estar concluidas para la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el Sector

QUINTO. Canon de Urbanización.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 de la ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio Urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana, en su redacción dada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la anterior, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico a que dé lugar el documento objeto del presente informe deberán efectuar el depósito de la garantía a la que se refieren el artículo 150 y siguientes de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento podrá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización según lo dispuesto en el artículo 146 de la citada Ley 5/2014, de manera análoga a lo establecido en la Base 28 de la Programación de Sector 1/1(Anexo 1).

Y para que conste, a los oportunos efectos legales, se expide la presente Cédula de Urbanización, en Benidorm a treinta de diciembre de dos mil veinte.

EL ALCALDE

Antonio Pérez Pérez

ANEXO 1. BASE 28 PROGRAMACION SECTOR PP 1/1 ENSANCHE DE LEVANTE.

BASE 28. OBRAS Y COSTES SUPRASECTORIALES

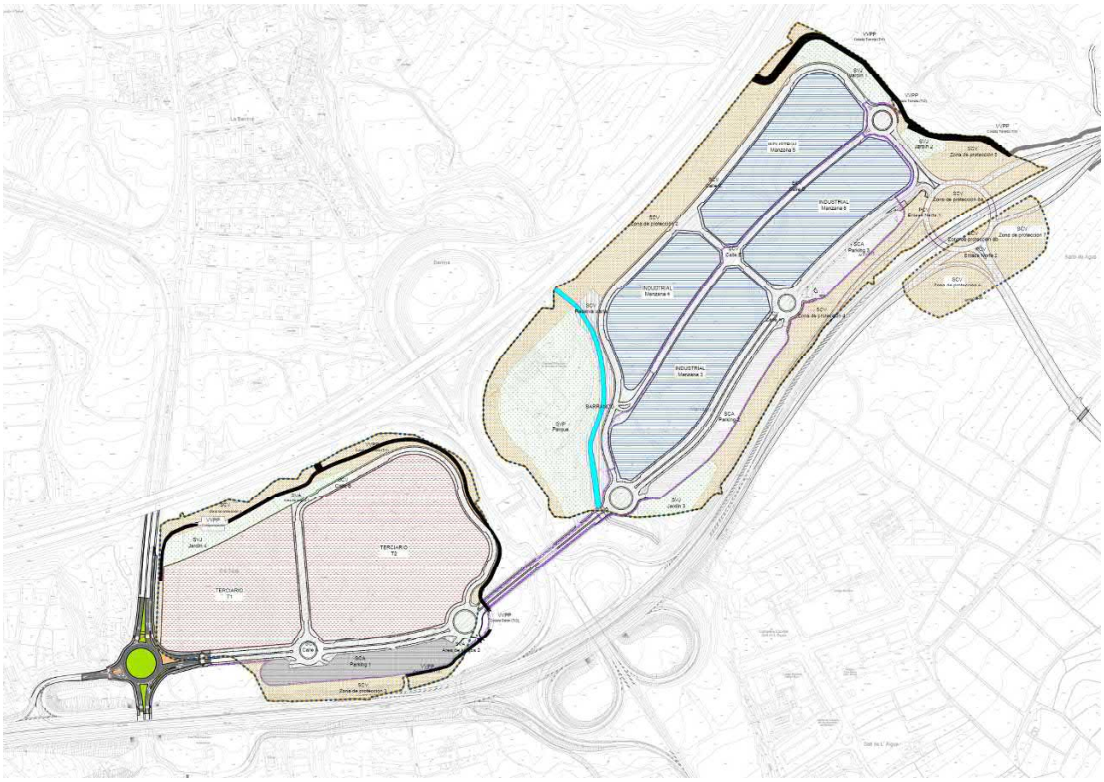
Consideraciones: Las cargas de urbanización del programa de actuación integrada externas al Sector, se determinan en el Artículo 146. *Cargas de urbanización comunes a varias actuaciones*, de la Ley 5/2014 de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), y serán las siguientes:

"1. Cuando una misma obra pública sea de común utilidad a varias actuaciones conexas, su coste se repartirá entre ellas a medida que se desarrollen y en proporción a su respectivo aprovechamiento.
2. Quien financie la obra común tendrá derecho a resarcirse del exceso de coste soportado con cargo a las actuaciones siguientes.
3. Las actuaciones posteriores sufragarán equitativamente su parte cuando se programen y reparcelen, si son actuaciones integradas, o cuando se edifiquen, si son actuaciones aisladas.
4. Para garantizar el pago futuro y la actualización de su valor, se establecerá un canon de urbanización, aprobado mediante ordenanza municipal, que establezca fórmulas de actualización y justo reparto.
5. Asimismo, podrá establecerse un canon con destino finalista, a cuenta de infraestructuras complementarias que razones técnicas exijan implantar después de la edificación."

Los diferentes Programas de Actuación Integrada (PAIs), ejecutados o en trámite de ejecución, lo fueron en el marco legal de la LRAU, siendo uno de los aspectos, la aportación al patrimonio municipal de suelo, como mejoras de las proposiciones jurídico - económicas, para soportar los costes extra sectoriales, de los menos regulados y por tanto más controvertidos, argumento de procesos judiciales, y a la postre, en un escenario de crisis del sector inmobiliario y financiero, un factor de inviabilidad económica de las actuaciones programadas en el suelo urbanizable del PGMO 1.990. Se hace por tanto necesario establecer un cálculo del coste de los Sistemas Generales y las Infraestructuras de mayor rango que contienen y que soportan todos los sectores, desde la ciudad preexistente al año 1.990, hasta los nuevos suelos urbanos y urbanizables que el desarrollo del PGMO 1.990 contemplo. De esta manera los nuevos costes comunes a varias implantaciones podrán ser imputados a los nuevos desarrollos de la ciudad (Art 146.1 LOTUP). De esta forma no se producirá una sobrecarga de la hacienda pública local, que no tiene ni debe soportar costes de implantación de los nuevos sectores urbanizables.
Es por ello que se debe calcular la proporción entre los aprovechamientos previstos para la máxima capacidad habitacional del Plan General entre el suelo urbano y el urbanizable, asumiendo a cargo de los presupuestos Municipales, fundamentalmente los de Inversiones los costes de las infraestructuras públicas del suelo urbano, mientras que las primeras implantaciones de las Actuaciones Integradas en el urbanizable se imputaran al propio suelo, repercutiéndose en cada PAI, conforme al aprovechamiento de cada sector, como costes extra sectoriales de utilidad común. Caso de exceder la obra común del coste establecido para todo el suelo urbanizable por metro cuadrado útil, se estará a lo contemplado en los apartados 2 a 5 LOTUP, y en caso de no alcanzar ese valor tendrá la consideración de aportación extraordinaria al Patrimonio Municipal de Suelo

TEXTO REFUNDIDO PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP 3/1
MODIFICACION PUNTUAL
PLAN PARCIAL PP3/1 – BENIDORM

ANEXO : RESUMEN EJECUTIVO



PROMOTOR: TERRA VILLAGE LAND, S.L.

EMPLAZAMIENTO: PLAN PARCIAL PP3/1 - BENIDORM

REFERENCIA: 077-20

AUTORES: INGENIERIA Y ASISTENCIA TÉCNICA ALICANTINA, S.L.
VICENTE BLASCO DIAZ
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

GARCIA &CUSSAC, S.L.
ROSA CUSSAC CRESPO
ABOGADA

FECHA: JUNIO DE 2020

DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento que consta de 20 páginas, forma parte de la MODIFICACIÓN PUNTUAN Nº 1 DEL PP 3/1 "INDUSTRIAL" JUNIO 2020, aprobado por el Pleno Municipal de 30 de diciembre de 2020 (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL).

Benidorm, a 18 de enero de 2021

LA SECRETARIA P.D.

AJUNTAMENT DE BENIDORM

C/ San Fernando, 52 – bajo
03001 – Alicante
966 967 498
info@ingenyas.com

OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El art. 25.3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, dispone:

3. *En los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:*

> ***a)*** *Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.*
>
> ***b)*** *En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.*

En cumplimiento de esta exigencia normativa, se elabora el presente documento que se desarrolla en los siguientes apartados y constituye el RESUMEN EJECUTIVO de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm.

ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN

Tal y como figura en el Plano de situación anejo a este documento, el área afectada por esta modificación es la comprendida dentro de la delimitación del sector PP 3/1 de suelo urbanizable del PGOU de Benidorm.

El Sector está conformado por tres áreas; dos de ellas localizadas a ambos lados de los accesos al peaje de Benidorm de la autopista A-7 y delimitados:

Por el N.O. Autopista A-7

Por el S. y S.E.: Carretera de circunvalación

Por el O.: Carretera de Benidorm a Polop y La Nucia

Por el N.E.: Barranco en S.N.U.

Y la tercera colindando por el S.E. con el área situada al N.E. de dicho paraje, carretera de circunvalación por medio.

Siendo la superficie del sector de 546.471 m2 y la superficie del área de reparto de 584.701 m2.

ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN

La presente modificación tiene por objeto introducir las siguientes modificaciones parciales, distinguiendo al efecto entre las operadas en la ordenación estructural y pormenorizada:

Las modificaciones en las Normas urbanísticas del sector PP 3/1 se resumen a continuación:

2.2. DESCRIPCION DE LA PROPUESTA MODIFICATIVA

Seguidamente se detallan las alteraciones introducidas en la ordenación vigente del Plan Parcial del sector PP 3/1 objeto de este documento, las cuales obedecen no sólo a los objetivos iniciales del documento originario de modificación puntual del Plan Parcial 2017, sino que se recogen las condiciones impuestas y sobrevenidas tras el preceptivo tramite de consulta e informe por las administraciones sectoriales para la aprobación definitiva del mismo.

A.- MODIFICACIONES EN LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

A la vista de la totalidad de los informes emitidos durante el trámite de aprobación del presente documento se introducen las siguientes modificaciones en la ordenación del Plan Parcial que tienen incidencia en la ordenación estructural:

- "El Proyecto de construcción del Enlace de la CN-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana" de promoción pública (ayuntamiento de Benidorm) y nudo o enlace de conexión del sector obliga a integrar en la Red Primaria del sector los elementos de la red viaria afectados por esta infraestructura viaria estructural.
- Definición y delimitación de la Infraestructura verde de ordenación estructural incorporando el barranco Derramador y vías pecuarias en la misma.
- Modificación y reposición de trazado de las Vías Pecuarias Colada de Baldo y Colada de la Torreta en los términos contenidos en los informes favorables de la Demarcación Forestal, especialmente el emitido el 28 de octubre de 2019.
- Exclusión de la Red primaria de dotaciones públicas de la superficie computada como estructural de Espacios Libres Zona de Protección de carreteras en el planeamiento parcial vigente, por cuanto no es un elemento estructural.
- Delimitación de las zonas de afección y protección exigidas por la legislación sectorial (Carreteras y Aguas).

B.- MODIFICACIONES EN LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

- Alteración de la superficie computable del sector (SCS) tras la detracción de la superficie de vías pecuarias y barranco, no computables a efectos de edificabilidad y cumplimiento de estándares.

SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR P.P 2002	SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR P.P. MAYO 2020
546.471,00 m²	532.696,73 m²

- Establecimiento del área de reparto y aprovechamiento tipo. En este punto y con el objeto de mantener el área de reparto fijada en el PGOU se opta por la adscripción de una nueva superficie de Red Primaria adscrita cuya gestión y obtención deberá de tener en consideración la previa materialización del aprovechamiento susceptible de apropiación por las personas titulares de aprovechamiento del área de reparto del sector PP 3/1 coincidente la misma con el área de reparto.
-

SUPERFICIE RED PRIMARIA ADSCRITA P.P 2002	SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR P.P. MARZO 2019
38.230 m²s	52.004,27 m²s

Esta propuesta de modificación no altera el aprovechamiento tipo fijado en el P.P. del sector PP 3/1 vigente puesto que mantiene la edificabilidad unitaria y ponderada y la superficie del área de reparto.

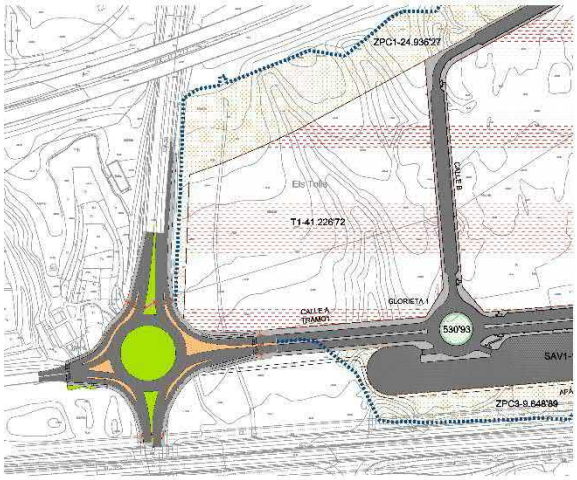
- Fijación del Índice de edificabilidad bruta del sector resultado del cociente de la edificabilidad unitaria por la nueva superficie computable del sector.

- Definición y caracterización de la infraestructura verde urbana, garantizando la conectividad a través de zonas verdes, espacios libres e itinerarios peatonales definidos en la modificación del Plan parcial y de desarrollo.

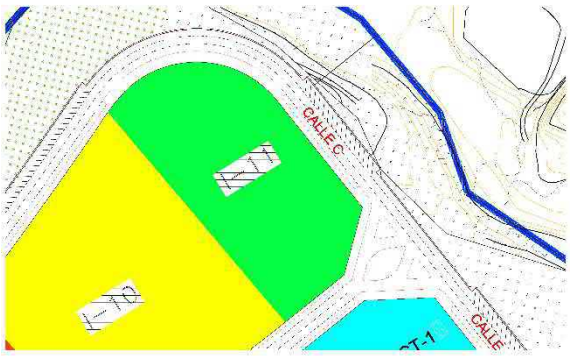
- Adaptación y ajuste de la ordenación de la trama viaria a las nuevas condiciones de conexión del sector con los enlaces de las carreteras CV-70 y N-332. Esta determinación de la ordenación pormenorizada requiere, además, de la modificación de la calificación de los elementos de la red secundaria de dotaciones públicas y un pequeño reajuste de la configuración parcelaria de tres parcelas lucrativas, así como la reordenación de la disposición viaria interna del sector en un punto muy concreto.
  La modificación de la red viaria en punto a su conexión con los citados enlaces de las carreteras CV-70 y N-332 obliga reajustar la configuración física y geométrica de las siguientes parcelas : T-1, I-11 e I-14, en la medida que la definitiva ejecución del enlace con la carretera CV- 70 afecta a la primera de ellas, viéndose ligeramente alterada la configuración de las parcelas I-11 e I-14 por el nuevo diseño de la conexión norte del sector con la carretera CN- 332, sin que ninguna de las tres parcelas se vea afectada en su superficie neta y edificabilidad por dicho reajuste en su disposición y configuración parcelaria.

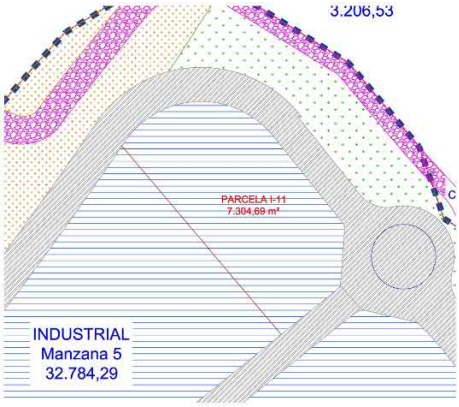
Seguidamente, se introducen las figuras de las tres parcelas que sufren alteración:

Parcela T-1

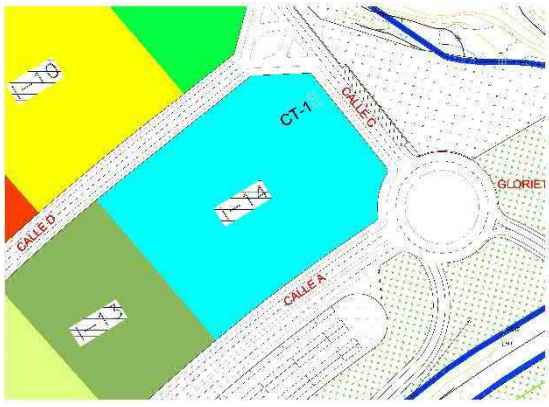


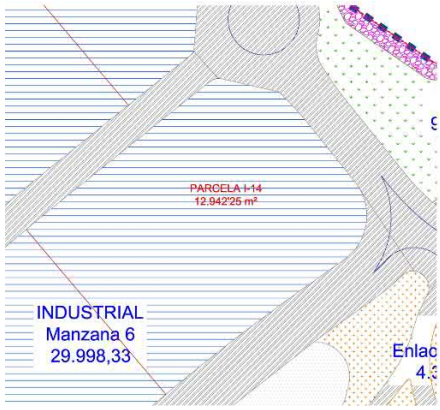
Parcela I-11



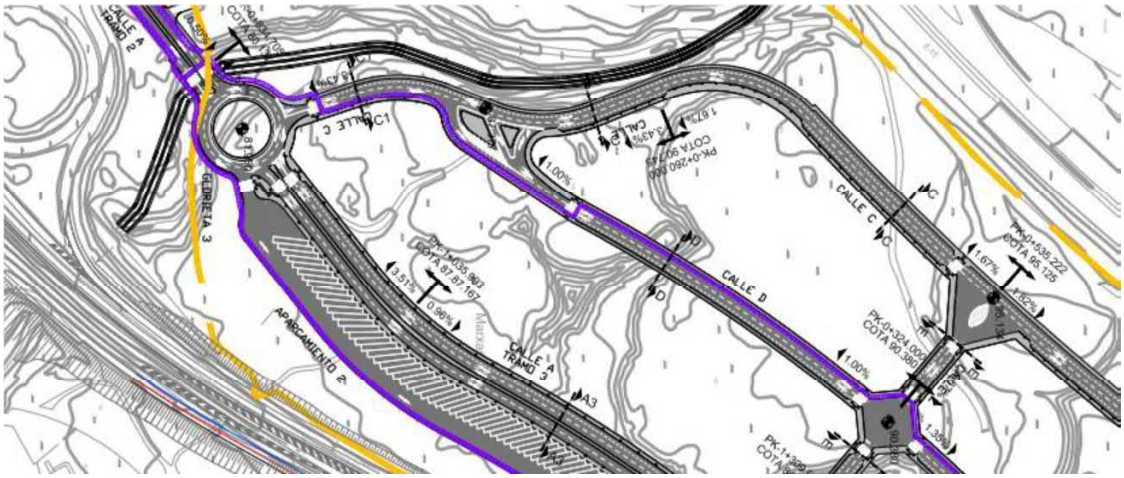


Parcela I-14

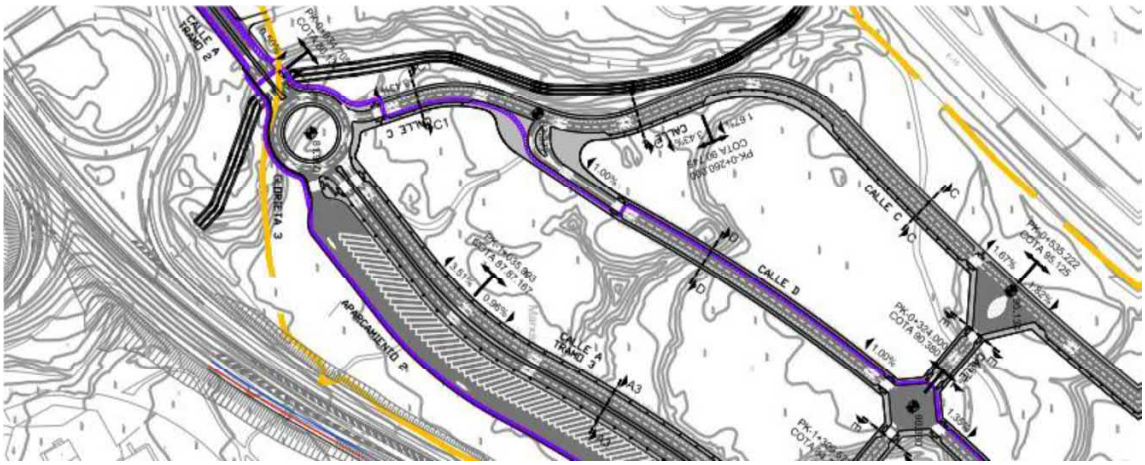




- Igualmente, la conexión con el enlace N-332 requiere de una en la disposición del viario interior del sector, concretamente, en la calle C y calle E, a fin de reordenar adecuadamente el tráfico y la movilidad en este punto. La propuesta consiste en la modificación de la entrada de la calle C en la glorieta 3, que se hacía con un carril de entrada y uno de salida, modificándose ahora con dos carriles de entrada a la Glorieta 3 desde la calle C y eliminando la salida, modificándose, igualmente la intersección (de las isletas) de la calle C con la calle D.



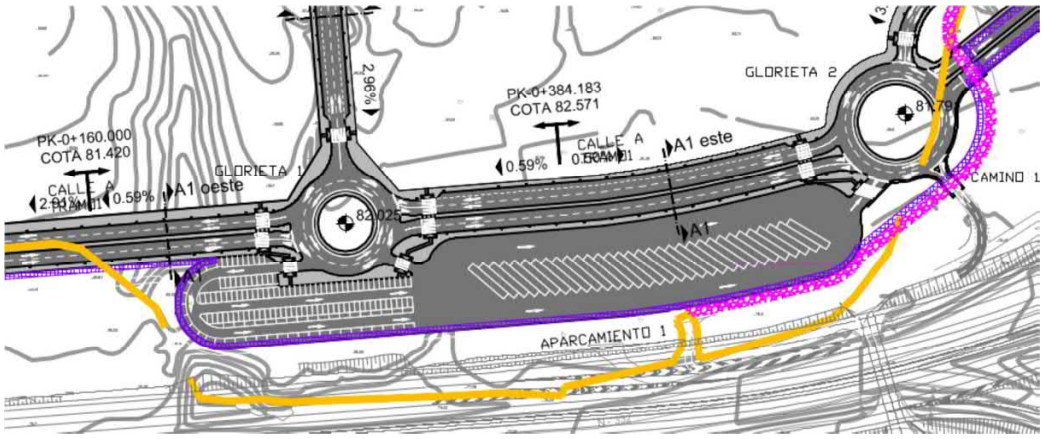
Calle C. Situación anterior



Calle C. Situación propuesta

Modificación de los accesos al aparcamiento 1. En este punto la modificación consiste en: a) Crear una nueva entrada a mitad de este vial entre la glorieta 1 y 2; b) cambiar la salida del aparcamiento en la glorieta 2 por entrada a aparcamiento y c) La entrada al aparcamiento por la glorieta 1 convertirla en salida.

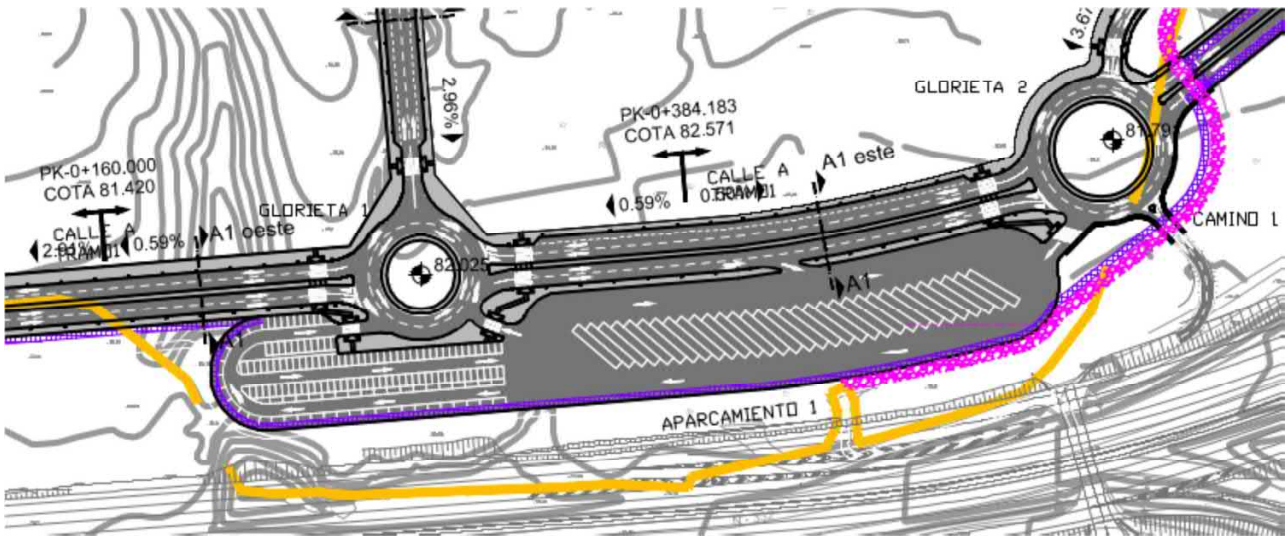
Con estos cambios, las salidas del aparcamiento se realizan a la glorieta 1 y las entradas directamente desde la calle, y por la glorieta 2.



Aparcamiento 1. Situación anterior

En esta propuesta modificada, la rotonda proyectada no tiene ninguna conexión al exterior del sector siendo su único objetivo la distribución del tráfico interno y la canalización del tráfico exterior procedente de la glorieta de enlace con la carretera N-332 hacia las calles C y A del Sector.

Para facilitar el funcionamiento de la rotonda y garantizar que su implantación no colapse el acceso al Sector desde la carretera nacional, se ha modificado la ordenación del tráfico de la calle C en el ramal de conexión noroeste a la misma, dejando exclusivamente el sentido de circulación de salida, tal como queda reflejado en el esquema siguiente



Aparcamiento 1. Situación propuesta

- Modificación de la red secundaria de dotaciones públicas por la inclusión de la superficie derivada de Espacios Libres Zona de Protección de carreteras previstas en la ordenación vigente que tendrán la consideración de superficies de funcionalidad viaria.
- La creación y definición de nuevas zonas verdes como consecuencia del cumplimiento de las siguientes exigencias:
    a) Imposibilidad de cómputo a efectos de cumplimiento de estándares dotacionales de la superficie objeto de reposición por vías pecuarias, elemento de la Red Primaria no computable en la red secundaria de dotaciones públicas (zona verde)
    b) Detracción de la superficie del cauce del Barranco del Derramador de la zona verde prevista en la ordenación parcial vigente (actualmente definida como SVP) y superficie no computable de la misma, puesto que esta exclusión impide el cómputo de la zona verde situado al Este del cauce público por no cumplir con las condiciones de calidad exigidas para su cómputo.
    c) La delimitación de las nuevas zonas de protección de las afecciones territoriales, especialmente Carreteras, impiden el cómputo de algunas de las zonas verdes definidas en el plan parcial vigente y objeto de modificación. En este punto debe de matizarse que estas nuevas zonas de protección de afecciones territoriales, especialmente carreteras, derivan de la aplicación de la nueva normativa de Carreteras del Estado(Ley 37/2015) sobre las infraestructuras actualmente existentes y que no se corresponde con las previstas en la ordenación del Plan parcial vigente. Es decir, las nuevas zonas de protección se fijan sobre la arista exterior de la explanación del proyecto de aumento de capacidad de la N-332 ejecutado a su paso por el sector con posterioridad a su aprobación y transformación urbanística, lo cual representa una alteración de las zonas de protección de carreteras inicialmente previstas, así como el cumplimiento de la nueva normativa sectorial de Carreteras con clara incidencia en las determinaciones del Plan Parcial.
    La superficie destinada a zonas verdes en este documento de modificación es de 57.794,41 m² siendo la preexistente en la ordenación vigente de 57.731,92 m², cumpliéndose en esta propuesta modificativa con la exigencia de destinar a zona verdes públicas una superficie superior al 10 por ciento de la SCS. Así, el estándar de zonas verdes públicas derivado de la ordenación vigente de 10,56 % pasa a un estándar de 10,76 %, calculado el mismo del cociente entre la superficie total de zonas verdes por la SCS.

	Plan Parcial 2002		Plan Parcial JUNIO 2020	
RESERVA ZONAS VERDES	**Sup**	**%**	**Sup**	**%**
ZONAS VERDES	**57.731,92**	**10,56%**	**57.794,41**	**10,76%**
Parque - SVP	45.111,86	8,26%	35.926,09	6,74%
Jardines - SVJ	12.620,06	2,31%	18.918,58	3,55%
Áreas de juego - SVA	0,00	0,00%	2.487,64	0,47%

- Alteración de las superficies de la red de dotaciones públicas cuya suma total es inferior a la prevista en el Plan Parcial vigente, si bien el suelo público objeto de cesión obligatoria es idéntico en la ordenación vigente y en la contenida en este documento refundido de modificación puntual, en la medida que la superficie lucrativa del sector no se modifica.

	Plan Parcial 2002		Plan Parcial JUNIO 2020	
RESERVA SUELO DOTACIONAL	**Sup**	**%**	**Sup**	**%**
RED VIARIA - CV	**221.331,25**	**40,50%**	**210.402,56**	**39,50%**
VIALES - SCV	98.334,41	17,99%	89.360,59	16,78%
ZONA PROTECCION - PCV	122.996,84	22,51%	111.767,80	20,98%
APARCAMIENTOS - SCA	**32.137,36**	**5,88%**	**29.692,15**	**5,57%**
ZONAS VERDES	**57.731,92**	**10,56%**	**57.332,31**	**10,76%**
Parque - SVP	45.111,86	8,26%	35.926,09	6,74%
Jardines - SVJ	12.620,06	2,31%	18.918,58	3,55%
Areas de juego - SVA	0,00	0,00%	2.487,64	0,47%
TOTAL	**311.200,53**	**56,95%**	**297.427,02**	**55,83%**
TOTAL SUELO LUCRATIVO	**235.269,71**	**43,05%**	**235.269,71**	**44,17%**
	546.470,24	**100,00%**	**532.696,73**	**100,00%**

En este cuadro se observa que la suma total de dotaciones públicas es inferior a la obtenida en el PP 2002, si bien a esta reserva dotacional del presente documento refundido hay que adicionar las superficies de suelo público supramunicipal, diferencia que queda reflejada en el cuadro siguiente:

	PP2002 nº plazas	PP 2020 nº plazas	Dif. 2002-2020 Nº de plazas
APARCAMIENTOS	**2.448**	**2.206**	**-242**
Red Viaria	**841**	**763**	**-78**
Aparcamientos - SAV	**1.607**	**1.443**	**-164**

	Plan Parcial 2002				Plan Parcial REFUNDIDO 2020				Variaciones	
RESERVA SUELO DOTACIONAL	RED PRIMARIA	RED SECUNDARIA	Total	%	RED PRIMARIA	RED SECUNDARIA	Total	%	Sup	%
RED VIARIA - CV	0,00	221.331,25	221.331,25	40,50%	9.274,17	201.128,39	210.402,56	38,50%	-10.928,69	-2,00%
ENLACE - PCV					9.274,17		9.274,17	1,70%	9.274,17	1,70%
VIALES - SCV		98.334,41	98.334,41	17,99%		89.360,59	89.360,59	16,35%	-8.973,82	-1,64%
ZONA PROTECCION - SCV		122.996,84	122.996,84	22,51%		111.767,80	111.767,80	20,45%	-11.229,04	-2,05%
APARCAMIENTOS - SCA		32.137,36	32.137,36	5,88%		29.692,15	29.692,15	5,43%	-2.445,21	-0,45%
ZONAS VERDES		57.731,92	57.731,92	10,56%		57.332,31	57.332,31	10,49%	-399,61	-0,07%
Parque - SVP		45.111,86	45.111,86	8,26%		35.926,09	35.926,09	6,57%	-9.185,77	-1,68%
Jardines - SVJ		12.620,06	12.620,06	2,31%		18.918,58	18.918,58	3,46%	6.298,52	1,15%
Areas de juego - SVA			0,00	0,00%		2.487,64	2.487,64	0,46%	2.487,64	0,46%
VVPP (Dobs Sup. Centro del sector)			0,00	0,00%	11.057,48		11.057,48	2,02%	11.057,48	2,02%
BARRANCO			0,00	0,00%	2.716,79		2.716,79	0,50%	2.716,79	0,50%
TOTAL	0,00	311.200,53	311.200,53	56,95%	23.048,44	288.152,85	311.201,29	56,95%	0,76	0,00%
TOTAL SUELO LUCRATIVO			235.269,71	43,05%			235.269,71	43,05%		
			546.470,24	100,00%			546.471,00	100,00%		

- Alteración de la reserva mínima de aparcamientos prevista en la ordenación vigente, si bien esta reserva cumple con la exigida en la normativa de aplicación:

- Modificación de las Normas urbanísticas, donde se incorporan las prescripciones exigidas por el Ministerio de Fomento en dicha normativa, junto a la alteración de parámetros propios de la ordenación pormenorizada y relativa a condiciones de uso, volumen, parcelación y estéticas que seguidamente se pormenorizan.

  Son objeto de alteración los siguientes preceptos de la normativa urbanística del Plan parcial del sector PP 3/1:

NORMAS URBANISTICAS VIGENTES	MODIFICACION NORMAS URBANISTICAS
Cap. 3 CONDICIONES GENERALES	
Art 2 Bis "ex novo"	*Artº. 2 bis .- En las zonas de limitación a la edificabilidad queda prohibida cualquier obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.* *2.- Se exceptúan de licencia municipal aquellas obras a realizar en las Carreteras del estado.* *3.- Queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de las Carreteras del estado.* *4.- El alumbrado del sector no podrá producir molestias o deslumbramientos a los usuarios de las carreteras del estado.*

Cap. 4 CONDICIONES GENERALES ESTETICAS	
Art.3 ap.6. "Las zonas de retranqueo recayentes a viario público se tratarán, al menos en un 50% de su superficie, como zonas ajardinadas, pudiéndose destinarse el resto de accesos, zonas de tránsito y aparcamientos".	*6.- Las zonas de retranqueo recayentes a viario público se tratarán, al menos en un 30% de su superficie, como zonas ajardinadas. Las zonas libres interiores a la parcela podrán destinarse a accesos, zonas de transito, aparcamientos, muelles y servicios y no tendrán un requisito mínimo de superficie ajardinada, si bien las zonas de aparcamiento serán arboladas -garantizándose un ratio mínimo de un árbol por cada 6 plazas de aparcamiento-.*
Cap. 7 NORMATIVA ESPECIFICA DE LAS DISTINTAS ZONAS DE ORDENACION	
A.- INDUSTRIAL	
Art. 8 Condiciones de parcelación	
"Las parcelas resultantes del correspondiente proyecto de reparcelación tendrán como parámetros mínimos los siguientes:	*"Las parcelas resultantes del correspondiente proyecto de reparcelación tendrán como parámetros mínimos los siguientes:*
Superficie: 7.000 m²	*Superficie: 7.000 m²*
Lindero frontal: 50 m.	*Lindero frontal: 50 m.*
Circulo inscrito: 40 m	*Circulo inscrito: 40 m*
Angulo de linderos Con alineación fachada: ≥ 80º	*Angulo de linderos con alineación fachada: ≥ 80º*
Cada parcela sólo podrá albergar un único edificio, debiéndose de ejecutar el proyecto arquitectónico de forma unitaria y en una única fase de ejecución".	*Cada parcela sólo podrá albergar un único edificio, debiéndose de ejecutar el proyecto arquitectónico de forma unitaria y en una o varias fases de ejecución; en este último caso, las distintas fases deberán respetar la unidad estética del conjunto de la edificación, debiendo respetar el mismo tratamiento de fachada para cada una de las distintas fases".*
B.- TERCIARIO	
Art. 12 Caracterización y delimitación	
1.- Corresponde esta zona a la que con esta misma nomenclatura viene grafiada en el correspondiente plano de ordenación (zonificación).	*"1.- Corresponde esta zona a la que con esta misma nomenclatura viene grafiada en el correspondiente plano de ordenación (zonificación).*
2.- Su uso característico será el terciario comercial según la definición que del mismo se realiza en el Artº 112 de las N.U. del P.G.M.O. con excepción de Grandes Establecimientos Comerciales Alimentarios tal y como disponen las Ordenanzas del P.G.M.O. para el Sector P.P. 3/1.	*2.- Su uso característico será el terciario comercial según la definición que del mismo se realiza en el artº 112 de las N.U. del P.G.M.O., con excepción de Grandes establecimientos Comerciales Alimentarios —conforme al criterio de predominancia de usos establecido en el citado art. 112 del PGOU, en la redacción aclaratoria introducida por la modificación nº 19 de la normativa pormenorizada del Plan General de Benidorm (BOP de Alicante de 25 de noviembre de 2016)—.*
3.- La tipología constructiva se corresponderá con la de edificación abierta según la definición que de la misma se realiza en el Artº 88 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U.	*3.- La tipología constructiva se corresponderá con la de edificación de volumetría específica, en las condiciones volumétricas y edificatorias contenidas en este Plan Parcial".*

Art. 13 Condiciones de parcelación	
1.- Las dos manzanas que configuran esta zona deberán ser desarrolladas a través de un proyecto unitario que abarque la totalidad de cada una de las mismas; si bien podrá ser desarrollado por fases.	*"1.- Las dos manzanas que configuran esta zona deberán ser desarrolladas a través de un proyecto unitario que abarque la totalidad de cada una de las mismas; si bien podrá ser desarrollado por fases.*
2.- La unidad mínima de parcela será la de una manzana completa.	*2.- La unidad mínima de parcela será la de una manzana completa.*
Abarcando la totalidad de cada una de las manzanas podrá recurrirse a la figura del estudio de detalle que ordene los volúmenes de las mismas pudiendo subdividir en parcelas que en ningún caso serán inferiores a:	*Abarcando la totalidad de cada una de las manzanas podrá recurrirse a la figura del estudio de detalle que ordene los volúmenes de las mismas pudiendo subdividir en parcelas que en ningún caso serán inferiores a:*
Superficie: 10.000 m²	*Superficie: 10.000 m²*
Lindero frontal: 70 m	*Lindero frontal: 70 m*
Circulo inscrito: 50 m	*Circulo inscrito: 50 m*
Mínimo estrechamiento: 40 m	*Mínimo estrechamiento: 40 m*
Angulo de linderos con alineación fachada: ≥ 80º	*Angulo de linderos con alineación fachada: ≥ 80º*
En este supuesto, cada parcela sólo podrá albergar un único edificio, debiéndose de ejecutar el proyecto arquitectónico de forma unitaria y en una única fase de ejecución.	*En este supuesto, cada parcela sólo podrá albergar un único edificio, debiéndose de ejecutar el proyecto arquitectónico de forma unitaria y en una única o varias fases de ejecución; en este último caso, las distintas fases deberán respetar la unidad estética del conjunto de la edificación, debiendo*
art.14. Condiciones de volumen	
1.- La edificación se retranqueará como mínimo 10 m de la alineación a vial y un mínimo de 6 m a los restantes linderos.	*1.- La edificación se retranqueará como mínimo 10 m. de la alineación a vial, con excepción del retranqueo al vial B, que será de 6 m., permitiéndose el adosamiento de la edificación en un frente máximo de 40 m.; y un mínimo de 6 m. a los restantes linderos. Se permitirá la conexión entre las distintas parcelas comerciales a través de pasarelas o elementos similares, que no computarán a efectos de retranqueo mínimo, siempre que cuenten con el título concesional u otra autorización que resulte legalmente exigible en el caso de que discurran por suelo o vuelo de dominio público.*
	2.-Respetando los retranqueos mínimos establecidos en este artículo, la ocupación de la parcela por la edificación y la longitud de la fachada serán libres.
2.- La edificabilidad máxima será de:	*3.- La edificabilidad máxima será de:*
0'786 m²/m²	*0'786 m²/m²*
Medido en superficie útil según definición que de la misma se realiza en las Normas Urbanísticas del P.G.M.O. (Artº 90.2.b).	*Medido en superficie útil según definición que de la misma se realiza en las Normas Urbanísticas del P.G.M.O. (Artº 90).*

3.- La altura máxima será de dos plantas incluida la baja con una altura de cornisa de 10 m. No obstante esta altura podrá ser superada por determinadas instalaciones inherentes a las actividades correspondientes siempre y cuando no excedan del 5% de la superficie de la misma. La altura será libre para los elementos ornamentales de la edificación.	*4.- La altura máxima será de tres plantas incluida la baja, según las definiciones de la Modificación Puntual nº 18 del PGMO. La altura libre será: a) de 6 m. cuando se destine a uso comercial y b) de 14 m. para las plantas donde se ubiquen las actividades de ocio y restauración, y particularmente las salas de cine en un máximo del 20% de la proyección horizontal de la edificación. Asimismo, en terrenos con desnivel se admitirá una planta más sobre rasante, con un límite del 50% de la planta inferior. La altura será libre para los elementos ornamentales de la edificación".*
D.- PROTECCIÓN	
Art. 18 ap. 2 "ex novo"	1.- Se corresponde esta zona con la que con esta misma nomenclatura viene grafiada en los planos de ordenación (zonificación). 2.- Su tratamiento será el de verde público previa petición de autorización de la Administración titular de la vía.
G.- RED VIARIA	
Art. 21 Caracterización y delimitación	
1.- Constituye esta zona la no descrita hasta el momento que se regirá por lo dispuesto en el Artº 121 de las N.U. del P.G.M.O.	*"1.- Constituye esta zona la no descrita hasta el momento que se regirá por lo dispuesto en el Artº 121 de las N.U. del P.G.M.O, si bien el subsuelo de la red viaria se excluye de la afección demanial viaria, al amparo del artículo 101.1 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de Comunidad Valenciana, o norma que lo sustituya. En consecuencia, tendrá la consideración de bien patrimonial —en su caso, en régimen de complejo inmobiliario privado o propiedad horizontal—. En dicho subsuelo desafecto se permitirá el uso de aparcamiento. La explotación por un particular de este subsuelo deberá ser autorizada previa concesión administrativa o cualquier otro título legalmente hábil, incluyendo la enajenación, otorgado por la Administración competente".*
I - INFRAESTRUCTURA VERDE A ESCALA DEL PLAN PARCIAL	
Art. 23 Caracterización y delimitación	
Artucilo 23 "ex novo"	*La infraestructura verde del presente Plan Parcial Incluye los espacios libres abiertos y libres de edificación, así como los recorridos no motorizados previstos, definidos en el el Plano de ordenación de infraestructura verde de este instrumento de ordenación parcial.*

5.- Como consecuencia del cumplimiento de las condiciones fijadas en el informe favorable Ambiental y Territorial Estratégico de la Modificación, junto a las conclusiones de los estudios complementarios, se han introducido nuevas condiciones de obligado cumplimiento en la ordenación y en la ejecución de las obras de urbanización que se recogen en la ficha de gestión adjunta.

DOCUMENTACION GRAFICA

1.- Plano de situación

2.- Plano de ordenación

En Alicante, JUNIO 2020

INGENIERIA Y ASISTENCIA TÉCNICA ALICANTINA, S.L.
FDO. VICENTE BLASCO DIAZ
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

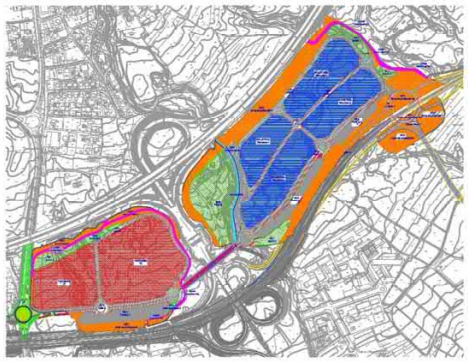
GARCÍA & CUSSAC, S.L.
FDO. ROSA CUSSAC CRESPO
ABOGADA

FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTION

FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTION
SECTOR PP3/1 BENIDORM

DELIMITACION

NOROESTE	Autopista AP7
OESTE	Carretera autonómica CV70
NORESTE	Suelo no urbanizable
SUR -SUESTE	Carretera nacional N332



SUPERFICIE BRUTA SECTOR		546.471,00
SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR		532.696,73
SUPERFICIE NO COMPUTABLE		13.774,27
Vías Pecuarias		11.057,48
Barranco		2.716,79
SUPERFICE ASDCRITA		52.004,27
SUPERFICIE AREA REPARTO		584.701,00
USO GLOBAL		Industrial compatible terciario
EDIFICABILIDAD BRUTA		184.922,00
EDIFICABILIDAD UNITARIA		185.089,15
CIEFICIENTE USO Y TIPOLOGIA	Industrial	1,02
	Terciario	0,98
I.E.B		0,347
APROVECHAMIENTO TIPO		0,316

MAGNITUDES Y SUPERFICIES

RED PRIMARIA DOTACIONAL	**9.274,17**
Enlace norte (PCV)	9.274,17
VVPP	**11.057,48**
BARRANCO	**2.716,79**
RED SECUNDARIA DOTACIONAL	**288.152,85**
Red viaria (SCV)	201.128,39
viales	89.360,59
Espacio libre zona reserva viaria	111.767,80
Aparcamientos (SCA)	29.692,15
Zonas Verdes	57.332,31
Parques (SVP)	35.926,09
Jardines (SVJ)	18.918,58
Areas de Juegos (SVA)	2.487,64
SUPERFICIE LUCRATIVA	**235.269,71**
Terciario	112.318,03
Industrial	122.951,68
PLAZAS DE APARCAMIENTO	**2.206,00**
En viario público	763,00
En aparcamiento público	1.443,00
En parcelas terciarias	3.531,00
En parcelas industriales	644,00

UNIDAD DE EJECUCIÓN	UNICA, Coincidente con SBS
CONDICIONES DE URBANIZACION	Cedula de Urbanización Municipal junto a las derivadas de la ficha de condiciones de urbanización del presente documento

Se establece la condición expresa de ejecución de la obra externa del sector y actuación prioritaria de conexión del proyecto constructivo P.K. 149+600 N-332 y Avda. de la Comunidad Valenciana por el Ayuntamiento de Benidorm, en las condiciones previstas en el Estudio de Tráfico promomido por UNIBAIL RODAMCO BENIDORM, S.L. y asumido por el ayuntamiento de Benidorm.

El funcionamiento de la actividad de Centro Comercial con hipermercado en el sector queda condicionado a la ejecución defintiva de esta condición de conexión e integración piroritaria y externa del sector, limitación que no impedirá la recepción previa de las obras de urbanización internas del sector por el ayuntamiento de Benidorm tras su definitiva finalización.

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP3/1 DE BENIDORM

LEYENDA

Ingenyas
El I.C.C.P.: Vicente Blasco Díaz

BENIDORM
JUNIO 2020

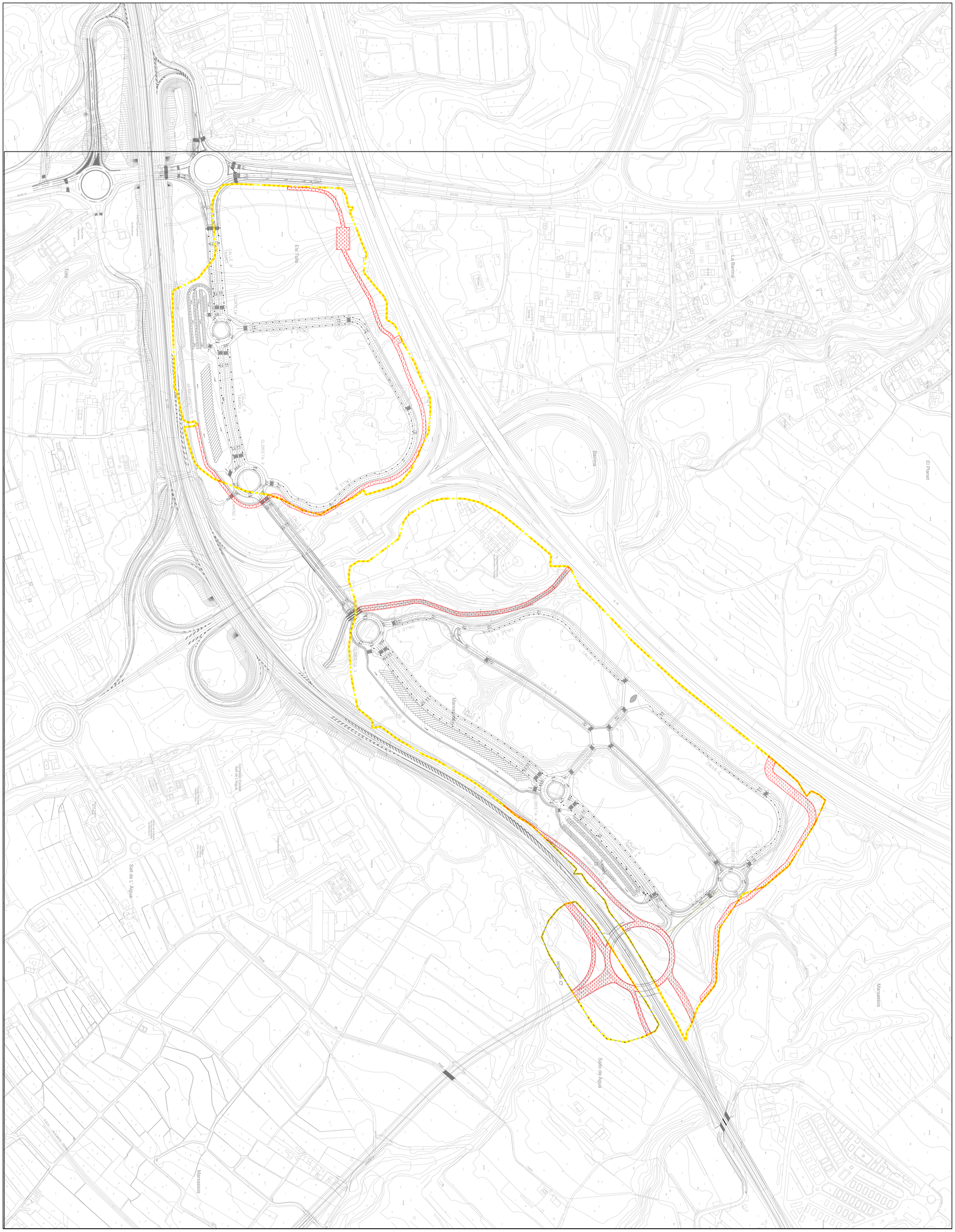
ESCALA
1/20.000

I-1

INFORMACIÓN

SITUACIÓN

Callosa d'En Sarria
Xirles
Polop
La Nucía
El Tossal
Altea
Benidorm
L'Alfàs del Pi
Altea la Vella
La Galera
L'Olla
Sierra Altea
Alhama
Urlisa
Mayorazgo
Cañuta de Ifach
Marryvilla
El Castellet
El Mascarat
Punta del Mascarat
Illeta de l'Olla
Puerto de Altea
Cap Blanch
Playa de l'Albir
L'Albir
Punta Bombarda o Albir
Far d'Altea
Illeta Penyes d'Arabí
Morro de Toix
Serra de Toix
Serra de Bernia
Serra de Cortina
Serra de Altana
Serra Helada
Sierra Helada
Sierra
Bello Horizonte
Montaud
Montagut
Foia Blanca
Tossalet
Barranc Fondo
Jardín de Alfaz
La Estrada
Benimussa
Mandem
Rompuda
Sentenilla
Tossal
Caputxa
Rutxei
Micleta
Aloudia
Cuxeret
Raboset
Pino
Astanses
Alhama
Ermita del Vicario
El Bancal Roig
Casas de El Pinar
Casas de Parats
Santa Clara
Casas Pinar de Mulet
Ermita de San Lorenzo
Ermita de Santa Bárbara
Ermita de San Vicente
Ermita de Sanz
Casas de Buneca
Casas de Plá Terol
Urb. Sierra Verde
Casas del Canet
Casa del Almanaquer
Las Almaseras
Pena Moia
Alto Masatava
Ferragets
Ombria
Maus
Moia
Ronda
Cabal
Fuentes
Collado del Llam
Monte Ponoig
El Collao
Tossal de Grau
El Margoig
Coloma
El Copet
Nucia Hills
Panorama
Monicabello
Entrepinos
Escandinavia
Belmonte Oasis
El Cautivador
Carbonera
Montagut
Racons
Palacios
Pla de Bajo
Els Cabanes
Eluixa
Armanello
La Torreta
Palaciet
Entrepinos
Pla de l'Assagador
Morro Sant Jordi
Racó de Loix
Playa de Poniente
Playa de Levante
La Cala
Entrenaranjos
Alt de Rajarell
La Cayola
El Murtal
Els Tolls
Cobtanca
Els Marxassos
Foia del Ca
Parque temático
Alto de Cortina
La Tapiada
La Tapia
La Mamelleta
Fuente de Amanellos
Varadero
Buenavista
El Romeral
El Raco
Saltet
Cabut
La Guixa
Les Coves
Almafrà
Racó la Creu
Racó del Pallarès
Racó Mariailo
Cova del Bou
El Antia
Punta de la Escaleta
Les Cucarres
Coll del Fatxuc
Alt de la Pedrissa
Coll del Mascarat
La Mallada
Cala del Racó del Corb
Carbonera
Flores
Limoneros
Devesa
San Rafael
Els Amanellos
Foia Amplo
Barranc del Conill
Barranc de la Font de la Favara
Barranquet
Camino
Camí de Polop
Camí de Callosa
Camí de Guadalest
Camí de Relleu
Camí de Finestrat
Camí de Benidorm
Camí de Sella
Camí de Tarbena
Camí de Beniardá
Camí de Benimantell
Camí de Penàguila
Camí de Castell de Guadalest
Camí de Confrides
Camí de Benifallim
Camí de Benifallim a Callosa
Camí de Benifallim a Polop
Camí de Benifallim a Finestrat
Camí de Benifallim a Benidorm
Camí de Benifallim a Altea
Camí de Benifallim a Callosa d'En Sarria
Camí de Benifallim a Xirles
Camí de Benifallim a Urb. Sierra Verde
Camí de Benifallim a Casas de Buneca
Camí de Benifallim a Casas de Plá Terol
Camí de Benifallim a Casas del Canet
Camí de Benifallim a Casa del Almanaquer
Camí de Benifallim a Las Almaseras
Camí de Benifallim a Pena Moia
Camí de Benifallim a Alto Masatava
Camí de Benifallim a Ferragets
Camí de Benifallim a Ombria
Camí de Benifallim a Maus
Camí de Benifallim a Moia
Camí de Benifallim a Ronda
Camí de Benifallim a Cabal
Camí de Benifallim a Fuentes
Camí de Benifallim a Collado del Llam
Camí de Benifallim a Monte Ponoig
Camí de Benifallim a El Collao
Camí de Benifallim a Tossal de Grau
Camí de Benifallim a El Margoig
Camí de Benifallim a Coloma
Camí de Benifallim a El Copet
Camí de Benifallim a Nucia Hills
Camí de Benifallim a Panorama
Camí de Benifallim a Monicabello
Camí de Benifallim a Entrepinos
Camí de Benifallim a Escandinavia
Camí de Benifallim a Belmonte Oasis
Camí de Benifallim a El Cautivador
Camí de Benifallim a Carbonera
Camí de Benifallim a Montagut
Camí de Benifallim a Racons
Camí de Benifallim a Palacios
Camí de Benifallim a Pla de Bajo
Camí de Benifallim a Els Cabanes
Camí de Benifallim a Eluixa
Camí de Benifallim a Armanello
Camí de Benifallim a La Torreta
Camí de Benifallim a Palaciet
Camí de Benifallim a Entrepinos
Camí de Benifallim a Pla de l'Assagador
Camí de Benifallim a Morro Sant Jordi
Camí de Benifallim a Racó de Loix
Camí de Benifallim a Playa de Poniente
Camí de Benifallim a Playa de Levante
Camí de Benifallim a La Cala
Camí de Benifallim a Entrenaranjos
Camí de Benifallim a Alt de Rajarell
Camí de Benifallim a La Cayola
Camí de Benifallim a El Murtal
Camí de Benifallim a Els Tolls
Camí de Benifallim a Cobtanca
Camí de Benifallim a Els Marxassos
Camí de Benifallim a Foia del Ca
Camí de Benifallim a Parque temático
Camí de Benifallim a Alto de Cortina
Camí de Benifallim a La Tapiada
Camí de Benifallim a La Tapia
Camí de Benifallim a La Mamelleta
Camí de Benifallim a Fuente de Amanellos
Camí de Benifallim a Varadero
Camí de Benifallim a Buenavista
Camí de Benifallim a El Romeral
Camí de Benifallim a El Raco
Camí de Benifallim a Saltet
Camí de Benifallim a Cabut
Camí de Benifallim a La Guixa
Camí de Benifallim a Les Coves
Camí de Benifallim a Almafrà
Camí de Benifallim a Racó la Creu
Camí de Benifallim a Racó del Pallarès
Camí de Benifallim a Racó Mariailo
Camí de Benifallim a Cova del Bou
Camí de Benifallim a El Antia
Camí de Benifallim a Punta de la Escaleta
Camí de Benifallim a Les Cucarres
Camí de Benifallim a Coll del Fatxuc
Camí de Benifallim a Alt de la Pedrissa
Camí de Benifallim a Coll del Mascarat
Camí de Benifallim a La Mallada
Camí de Benifallim a Cala del Racó del Corb
Camí de Benifallim a Punta del Mascarat
Camí de Benifallim a Carbonera
Camí de Benifallim a Flores
Camí de Benifallim a Limoneros
Camí de Benifallim a Devesa
Camí de Benifallim a San Rafael
Camí de Benifallim a Els Amanellos
Camí de Benifallim a Foia Amplo
Camí de Benifallim a Barranc del Conill
Camí de Benifallim a Barranc de la Font de la Favara
Camí de Benifallim a Barranquet
Camí de Benifallim a Camino
Camí de Benifallim a Camí de Polop
Camí de Benifallim a Camí de Callosa
Camí de Benifallim a Camí de Guadalest
Camí de Benifallim a Camí de Relleu
Camí de Benifallim a Camí de Finestrat
Camí de Benifallim a Camí de Benidorm
Camí de Benifallim a Camí de Sella
Camí de Benifallim a Camí de Tarbena
Camí de Benifallim a Camí de Beniardá
Camí de Benifallim a Camí de Benimantell
Camí de Benifallim a Camí de Penàguila
Camí de Benifallim a Camí de Castell de Guadalest
Camí de Benifallim a Camí de Confrides
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Callosa
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Polop
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Finestrat
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Benidorm
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Altea
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Callosa d'En Sarria
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Xirles
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Urb. Sierra Verde
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Casas de Buneca
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Casas de Plá Terol
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Casas del Canet
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Casa del Almanaquer
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Las Almaseras
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Pena Moia
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Alto Masatava
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Ferragets
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Ombria
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Maus
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Moia
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Ronda
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Cabal
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Fuentes
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Collado del Llam
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Monte Ponoig
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Collao
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Tossal de Grau
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Margoig
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Coloma
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Copet
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Nucia Hills
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Panorama
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Monicabello
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Entrepinos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Escandinavia
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Belmonte Oasis
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Cautivador
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Carbonera
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Montagut
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Racons
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Palacios
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Pla de Bajo
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Els Cabanes
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Eluixa
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Armanello
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Torreta
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Palaciet
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Entrepinos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Pla de l'Assagador
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Morro Sant Jordi
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Racó de Loix
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Playa de Poniente
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Playa de Levante
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Cala
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Entrenaranjos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Alt de Rajarell
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Cayola
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Murtal
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Els Tolls
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Cobtanca
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Els Marxassos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Foia del Ca
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Parque temático
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Alto de Cortina
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Tapiada
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Tapia
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Mamelleta
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Fuente de Amanellos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Varadero
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Buenavista
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Romeral
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Raco
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Saltet
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Cabut
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Guixa
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Les Coves
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Almafrà
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Racó la Creu
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Racó del Pallarès
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Racó Mariailo
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Cova del Bou
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a El Antia
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Punta de la Escaleta
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Les Cucarres
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Coll del Fatxuc
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Alt de la Pedrissa
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Coll del Mascarat
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a La Mallada
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Cala del Racó del Corb
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Punta del Mascarat
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Carbonera
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Flores
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Limoneros
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Devesa
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a San Rafael
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Els Amanellos
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Foia Amplo
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Barranc del Conill
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Barranc de la Font de la Favara
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Barranquet
Camí de Benifallim a Camí de Benifallim a Camino



MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP3/1 DE BENIDORM

0-1

ORDENACIÓN

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

BENIDORM
JUNIO 2020

ESCALA
1/2.000

Ingenyas
El I.C.C.P.:
Vicente Blasco Díaz

LEYENDA

LIMITE SECTOR

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR: 548.471,00m²

RED PRIMARIA

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP3/1 DE BENIDORM

LEYENDA

LIMITE SECTOR

SUPERFICIE BRUTA DEL SECTOR
546.471 m²

SUPERFICIE COMPUTABLE
532.696,73 m²

RED PRIMARIA ADSCRITA
52.004,27 m²

AREA DE REPARTO
584.701,00 m²

EDIFICABILIDAD BRUTA
184.922,00 m²

EDIFICABILIDAD PONDERADA
185.089'15 m²t

SUELO LUCRATIVO
TERCIARIO - T
112.318'03 m²
INDUSTRIAL - I
122.951'68 m²

VÍAS PECUIARIAS
- VVPP
11.057,48 m²

BARRANCO
2.716,79 m²

SUELO DOTACIONAL
RED PRIMARIA
ENLACE NORTE
- PCV
9.274,17 m²
RED SECUNDARIA
RED VIARIA - SCV
89.380,59 m²
PROTECCIÓN - SCV
111.767,80 m²
ZONAS VERDES
- SV
57.332,31 m²

BENIDORM
JUNIO 2020

ESCALA
1/2.000

ingenyas
El I.C.C.P.:
Vicente Blasco Díaz

0-2

ORDENACIÓN

ZONIFICACIÓN

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP3/1 DE BENIDORM

LEYENDA

LIMITE SECTOR

LÍNEA DE AFECCIÓN LEY 37/2015

LÍNEA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD LEY 37/2015

LÍNEA DE SERVIDUMBRE LEY 37/2015

LÍNEA DE DOMINIO PÚBLICO LEY 37/2015

ARISTA DE EXPLANACION DE LA AP7

LÍMITE DOMINIO PUBLICO ESTATAL

BARRANCO

ZONA DE SERVIDUMBRE DEL BARRANCO

ZONA DE POLICÍA DEL BARRANCO

TERCIARIO

INDUSTRIAL

ZONA VERDE

PROTECCIÓN

APARCAMIENTO

VIAS PECUARIAS

ingenyas
El I.C.C.P.: Vicente Blasco Díaz

BENIDORM
JUNIO 2020

ESCALA
1/2.000

ORDENACIÓN

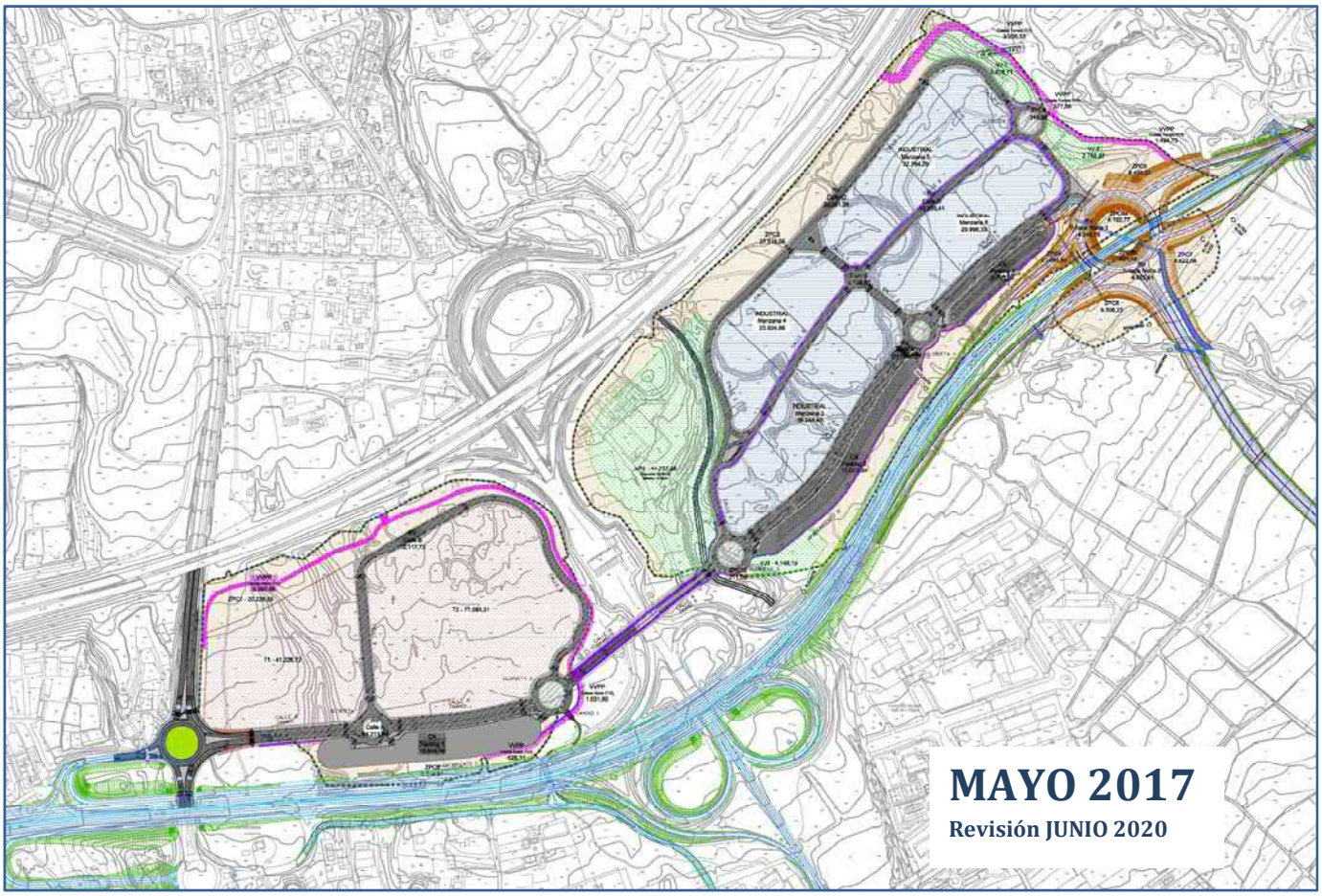
AFECCIONES

0-3

MEMORIA VIABILIDAD ECONÓMICA

PLAN PARCIAL PP3/1 – BENIDORM

Modificación Puntual nº1



TERRA VILLAGE LAND, S.L.

PROMOTOR

DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento que consta de 9 páginas, forma parte de la MODIFICACIÓN PUNTUAN Nº 1 DEL PP 3/1 "INDUSTRIAL" JUNIO 2020, aprobado por el Pleno Municipal de 30 de diciembre de 2020 (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL).

Benidorm, a 18 de enero de 2021

LA SECRETARIA P.D.

AJUNTAMENT DE BENIDORM

INDICE

1. **Parámetros urbanísticos y alcance de la modificación.**
2. **Marco Legal aplicable a este documento.**
3. **Memoria de viabilidad económica de la modificación nº 1**

   3.1 Metodología
   3.2 Los ingresos de la Actuación
   3.3 Los Costos de Producción
   3.4 Análisis de la viabilidad

4. **Conclusión**

1. PARÁMETROS URBANÍSTICOS Y ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN

El presente documento se elabora en el marco de la modificación nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, por lo que, en primer lugar, debe atenderse al alcance de la modificación para analizar, posteriormente, el impacto económico de la misma en la Actuación, así como su viabilidad.

El alcance y objeto de la presente modificación se limita a la consecución de los siguientes objetivos:

a) Cumplimiento de las determinaciones establecidas en el apartado IV de Anexo IV de la LOTUP exigidas por la Dirección Territorial de Alicante de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio en su requerido de fecha 31 de octubre 2018.

b) Reponer y garantizar la integridad superficial de la Colada de Baldó y Colada de la Torreta en el ámbito del Plan Parcial, que representa una modificación de la ordenación estructural y tiene como consecuencia una alteración de la calificación de los suelos dotacionales pertenecientes a la red secundaria.

c) Ajustar el documento de planeamiento parcial al trazado definitivo de las infraestructuras y conexiones viarias externas del sector que afectan a las carreteras CV-70 y N-332 y que conllevan una alteración de la calificación de los suelos dotacionales pertenecientes a la red secundaria de dotaciones públicas que se ven afectados por la ejecución de los nuevos enlaces en la CV70 y N-332.

d) Reordenar el tráfico interno del sector de las calles C y E y modificación de accesos al aparcamiento 1.

e) Reajustar la configuración física y geométrica de las parcelas : T-1, I-11 e I-14, en la medida que la definitiva ejecución del enlace con la carretera CV-70 afecta a la primera de ellas, viéndose ligeramente alterada la configuración de las parcelas I-11 e I-14 por el nuevo diseño de la conexión Norte del sector con la carretera N-332, sin que la superficie neta y edificabilidad de las tres parcelas se vean afectadas por dicho reajuste en su disposición y configuración parcelaria.

f) Establecer unas nuevas condiciones de parcelación en la zona de ordenación industrial y terciaria del sector, más acordes con las nuevas demandas del sector inmobiliario, a fin de poder ejecutar los proyectos de edificación en fases, no alterándose la superficie mínima de la parcela en ningún caso.

g) Mejorar las condiciones de edificación en la zona de ordenación terciaria sobre tipología constructiva, altura, retranqueos y uso del subsuelo, con el objeto de posibilitar la implantación de equipamientos comerciales más acordes a la nueva demanda comercial.

h) Incorporar en la ordenación las medidas y condicionantes derivados de los estudios complementarios realizados como consecuencia del cumplimiento de lo dispuesto en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable.

i) Incorporar en la normativa del Plan Parcial las prescripciones impuestas por la Demarcación de Carretas en su informe, así como reflejar en los planos las nuevas zonas de protección establecidas por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, tras la ejecución de las obras de "Aumento de capacidad de la Variante de Benidorm en la N-332, clave: 23-A-3660", que obliga a la reordenación y cambio de zonificación de las zonas verdes del sector, no alterándose el cómputo global de las mismas.

j) Definición de la Infraestructura verde a escala del Plan Parcial objeto de modificación.

Obsérvese que el elemento de la Red Primaria viaria que representa el enlace de la N-332 se halla fuera del límite del sector PP 3/1, por lo que el nuevo diseño de éste y, en definitiva, su ejecución no tiene un impacto directo económico sobre la Actuación, por cuanto su costo ha sido asumido por el ayuntamiento de Benidorm y UNIBAIL RODAMCO, S.LU., en virtud de convenio urbanístico de fecha 31 de julio de 2015.

Por el contrario, la modificación puntual sí conlleva unas alteraciones de ordenación que representan un incremento de las cargas de urbanización, las cuales son:

- Reposición de las vías pecuarias Colada Baldó y Colada La Torreta
- Implantación de Carril bici
- Ejecución de dos áreas de juego "ex novo". (VA).

Conocido el alcance de la modificación y los conceptos que implican un mayor costo de producción tras esta modificación, se señalan los parámetros urbanísticos de la Actuación después de la modificación operada y que solo afecta a la reserva dotacional de Red primaria y secundaria del sector, permaneciendo el resto de parámetros (edificabilidad, aprovechamiento, etc.) inalterables al de la ordenación vigente.

2. MARCO LEGAL APLICABLE A ESTE DOCUMENTO

FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTION

SECTOR PP3/1 BENIDORM

DELIMITACION

NOROESTE	Autopista AP7
OESTE	Carretera autonómica CV70
NORESTE	Suelo no urbanizable
SUR -SUESTE	Carretera nacional N332

SUPERFICIE BRUTA SECTOR	546.471,00
SUPERFICIE COMPUTABLE SECTOR	532.696,73
SUPERFICIE NO COMPUTABLE	13.774,27
Vias Pecuarias	11.057,48
Barranco	2.716,79
SUPERFICE ASOCRITA	52.004,27
SUPERFICIE AREA REPARTO	584.701,00
USO GLOBAL	Industrial compatible terciario
EDIFICABILIDAD BRUTA	184.922,00
EDIFICABILIDAD UNITARIA	185.089,15
CIEFICIENTE USO Y TIPOLOGIA	Industrial 1,02
	Terciario 0,98
I.E.B	0,347
APROVECHAMIENTO TIPO	0,316
UNIDAD DE EJECUCIÓN	UNICA, Coincidente con SBS
CONDICIONES DE URBANIZACION	Cedula de Urbanización Municipal junto a las derivadas de la ficha de condiciones de urbanización del presente documento Se establece la condición expresa de ejecución de la obra externa del sector y actuación prioritaria de conexión del proyecto constructivo P.K. 149+600 N-332 y Avda. de la Comunidad Valenciana por el Ayuntamiento de Benidorm, en las condiciones previstas en el Estudio de Tráfico promomido por UNIBAIL RODAMCO BENIDORM, S.L. y asumido por el ayuntamiento de Benidorm. El funcionamiento de la actividad de Centro Comercial con hipermercado en el sector queda condicionado a la ejecución defintiva de esta condición de conexión e integración piroritaria y externa del sector, limitación que no impedirá la recepción previa de las obras de urbanización internas del sector por el ayuntamiento de Benidorm tras su definitiva finalización.

MAGNITUDES Y SUPERFICIES

RED PRIMARIA DOTACIONAL	9.274,17
Enlace norte (PCV)	9.274,17
VVPP	11.057,48
BARRANCO	2.716,79
RED SECUNDARIA DOTACIONAL	288.152,85
Red viaria (SCV)	201.128,39
viales	89.360,59
Espacio libre zona reserva viaria	111.767,80
Aparcamientos (SCA)	29.692,15
Zonas Verdes	57.332,31
Parques (SVP)	35.926,09
Jardines (SVJ)	18.918,58
Areas de Juegos (SVA)	2.487,64
SUPERFICIE LUCRATIVA	235.269,71
Terciario	112.318,03
Industrial	122.951,68
PLAZAS DE APARCAMIENTO	2.206,00
En viario público	763,00
En aparcamiento público	1.443,00
En parcelas terciarias	3.531,00
En parcelas industriales	644,00

Las actuaciones de transformación urbanística, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 22.5 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, deben de acompañarse de una memoria de viabilidad económica, con la finalidad de expresar la eventual viabilidad económica de la propuesta que permita garantizar, razonablemente, la generación de ingresos suficientes para financiar el coste de la transformación física y demás cargas de urbanización. El contenido de este documento viene definido en el citado precepto que trascribimos a continuación:

"5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, y contendrá, al menos, los siguientes elementos:

> *a) Un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar. La memoria analizará, en concreto, las modificaciones sobre incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la*

posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

b) Las determinaciones económicas básicas relativas a los valores de repercusión de cada uso urbanístico propuesto, estimación del importe de la inversión, incluyendo, tanto las ayudas públicas, directas e indirectas, como las indemnizaciones correspondientes, así como la identificación del sujeto o sujetos responsables del deber de costear las redes públicas.

c) El análisis de la inversión que pueda atraer la actuación y la justificación de que la misma es capaz de generar ingresos suficientes para financiar la mayor parte del coste de la transformación física propuesta, garantizando el menor impacto posible en el patrimonio personal de los particulares, medido en cualquier caso, dentro de los límites del deber legal de conservación.

El análisis referido en el párrafo anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas de rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, o de telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión, mediante la financiación de parte de la misma, o de la red de infraestructuras que les competa, así como la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.

d) El horizonte temporal que, en su caso, sea preciso para garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.

e) La evaluación de la capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas."

Por su parte, el art. 40.3.5º de la Ley 5/2014, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), exige que los planes parciales incorporen entre su documentación Estudio de viabilidad económica, documento que deberá de adecuarse al alcance de la presente modificación en todo caso.

En atención a este marco legal, se elabora esta memoria de viabilidad económica para asegurar la viabilidad de la Actuación, en primer término, y seguidamente justificar que la misma no se ve afectada en términos de rentabilidad por la presente modificación, permaneciendo en perfecto equilibrio los beneficios y las cargas.

3. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1.

3. 1. METODOLOGIA

Para determinar la viabilidad económica del sector PP 3/1, se aplica la metodología tradicionalmente utilizada para los estudios de coste-beneficio a realizar en las operaciones de producción de suelo urbanizado.

Para ello se parte de la determinación de los costes y de los ingresos derivados de la Actuación, basándose los primeros en una valoración de las cargas de urbanización, incluidas las derivadas de la presente modificación, y respecto a los ingresos, los identificados en un Estudio de Mercado actualizado realizado para el uso industrial/terciario, uso característico y compatible, respectivamente, en el sector PP 3/1.

3. 2. LOS INGRESOS DE LA ACTUACIÓN

3. 3. LOS COSTES DE PRODUCCIÓN

Los costes de producción de las parcelas edificables industriales y terciarias del sector se identifican con las cargas de urbanización de la trasformación urbanizadora.

Estas cargas de urbanización están provisionalmente aprobadas y distribuidas en el proyecto de reparcelación aprobado y son las siguientes:

CARGAS DE URBANIZACION CONCEPTO	IMPORTE (€)
Presupuesto de ejecución por contrata	16.693.226,03
Coste total proyectos	1.262.512,89
Gastos gestión	1.453.641,91
Beneficio empresarial del urbanizador	1.522.304,38
Compensaciones (art. 30.2 LRAU)	5.557.018,02
Indemnizaciones construcciones, edificaciones y plantaciones	1.220.958,10
TOTAL CARGAS*	27.709.661,33

*La cuota provisional liquidada a los propietarios que optaron por el pago en metálico se incrementó, en virtud de lo dispuesto en el art. 71.3 de la LRAU en un 7%.

Las anteriores cargas de urbanización y con motivo de la modificación puntual nº 1 del Parcial PP 3/1, se ven incrementadas por los siguientes conceptos y cantidades inicialmente previstas, sin perjuicio de su detalle y desarrollo en el requerido

proyecto de urbanización modificado, que necesariamente debe elaborarse tramitarse y aprobarse tras esta modificación.

CARGAS URBANIZACION DERIVADAS MODIFICACION	
CONCEPTO	IMPORTE
REPOSICION COLADA LA TORRETA	59.593,93
REPOSICIÓN COLADA BALDÓ	81.183,39
AREAS DE JUEGO	27.921,75
CARRIL BICI	91.420,76
TOTAL	260.119,83

A las anteriores cargas de urbanización detalladas debe de adicionarse dos conceptos que se desconoce actualmente su importe, por carecer de las condiciones técnicas y económicas por parte de IBERDROLA DISTRIBUCIÓN ELECTRICA, S.A.U. para la electrificación definitiva del sector. El otro concepto que pudiera derivar en un incremento de cargas de urbanización, deriva de las nuevas condiciones de urbanización del enlace de la CV-70 e impuestas por el Servicio Territorial de Carreteras de la Consellería de Infraestructuras y Trasportes el 10 de agosto de 2010.

Ahora bien, como ambos conceptos deben de ser objeto, en su caso, de una retasación de cargas de urbanización que requiere de la previa aprobación de la Administración actuante, en el presente informe no pueden ser consideradas las mismas, si bien se advierte que éstas, en ningún caso, pueden superar el límite legal establecido.

Así, las cargas de urbanización previstas a la fecha de emisión del presente informe son las siguientes.

TOTAL CARGAS URBANIZACIÓN	
CONCEPTO	IMPORTE
CARGAS INICIALMENTE PREVISTAS	27.709.661,33
CARGAS DERIVADAS MODIFICACIÓN	260.119,83
TOTAL	27.969.781,16

Atendiendo al número de unidades de aprovechamiento del sector, 185.089,15 ua, la repercusión de cargas de urbanización por unidad de aprovechamiento es de 151,11 €/ua.

3. 4. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD

Una vez determinado el valor del aprovechamiento y el coste de producción corresponde, ahora, analizar si la actuación es viable. Es decir, se trata de constatar que la Actuación tiene un aprovechamiento suficiente para financiar las cargas de urbanización.

El Cuadro siguiente muestra que el Valor de Repercusión en solar urbanizado,

Valor repercusión aprovechamiento en suelo urbanizado (Vt+ Ct) **843,70 €/**ua

Coste de urbanización unitario (Ct) **151,11 €/ua**

Valor de repercusión aprovechamiento (Vt) **692, 35** €/ua

Es decir, el valor del suelo representa el 82,09 % del valor del solar urbanizado, mientras que la urbanización supone un 17,91 %.

La distribución entre costes e ingresos de la producción de solares de esta actuación urbanizadora permite concluir que es viable económicamente.

4. CONCLUSIÓN

De lo anteriormente expuesto, se puede concluir que la presente modificación nº 1 del Plan Parcial del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, así como la totalidad de la actuación, es viable económicamente.

En Benidorm, a JUNIO 2020

HOJA DE CONTROL DE CALIDAD							
DOCUMENTO	Plan de Movilidad						
PROYECTO	AR2384 - Centro Comercial Benidorm						
CÓDIGO	AR2384-PLAN-DE-MOVILIDAD-ED7.docx						
AUTOR	FIRMA	NSC/RPZ					
	FECHA	04/09/2017					
VERIFICADO	FIRMA	CFA					
	FECHA	04/09/2017					
DESTINATARIO							
NOTAS							

DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento que consta de 100 páginas, forma parte de la MODIFICACIÓN PUNTUAN Nº 1 DEL PP 3/1 "INDUSTRIAL" JUNIO 2020, aprobado por el Pleno Municipal de 30 de diciembre de 2020 (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL).

Benidorm, a 18 de enero de 2021

LA SECRETARIA P.D.

AJUNTAMENT DE BENIDORM

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES LEGALES 1
1.1. CONSIDERACIONES PREVIAS 2
2. DESCRIPCIÓN Y SITUACIÓN DE LA PARCELA 3
3. OBJETIVO DEL PLAN DE MOVILIDAD 4
4. METODOLOGÍA 5
5. DATOS URBANÍSTICOS 6
5.1. RED VIARIA PREVISTA 8
6. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ZONA 13
6.1. TRÁFICO 13
6.1.1. Estudio asociado a la Licencia Comercial 13
6.1.2. Utilización de datos del estudio de tráfico en el Plan de Movilidad 16
6.1.3. Actualización posterior del Estudio de Tráfico 17
6.2. TRANSPORTE PÚBLICO 17
6.2.1. Líneas de autobús susceptibles de prestar el servicio de accesibilidad al Centro Comercial 19
6.3. MEDIOS NO MOTORIZADOS 30
6.3.1. Peatones 30
6.3.2. Bicicleta 30
7. ESTIMACIÓN DE GENERACIÓN/ATRACCIÓN DE VIAJES 39
7.1. CLIENTES 39
7.1.1. Distribución mensual 39
7.1.2. Distribución semanal 43
7.1.3. Reparto modal 45
7.2. EMPLEADOS 51
7.3. TOTAL 54
8. SITUACIÓN FUTURA. ANÁLISIS Y SOLUCIONES PROPUESTAS 56
8.1. COMPORTAMIENTO DEL VIARIO EN ESTADO FUTURO 56
8.1.1. Escenario 1 56
8.1.2. Escenario 2 58
8.1.3. Escenario 3 60
8.1.4. Conclusiones 63
8.2. MOVILIDAD PEATONAL 64
8.2.1. Movilidad reducida 67
8.3. MOVILIDAD EN BICICLETA 73
8.3.1. Carril Bici 73
8.3.2. Aparcamiento de Bicicletas 76
8.4. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 78
8.4.1. Líneas de autobús público 78
8.4.2. Cumplimiento del punto 3 del Artículo 12 de la “Ley 6/2011, de 1 de abril, de

ÍNDICE

Movilidad de la Comunitat Valenciana" sobre Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes 87
8.4.3. Taxi 88
9. GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PMUS 89
10. CONCLUSIONES 90

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Líneas que circulan por la CV-70 cerca de la parcela donde se construirá el Centro Comercial 19
Tabla 2. Reparto mensuales general 39
Tabla 3. Población total diaria 40
Tabla 4. Reparto mensuales general corregidos para Benidorm 42
Tabla 5. Reparto clientes mensuales 43
Tabla 6. Reparto clientes semanales 44
Tabla 7. Clientes semanales en agosto 45
Tabla 8. Población en diferentes periodos 46
Tabla 9. Tipo de clientes en un sábado de agosto 47
Tabla 10. Reparto modal 48
Tabla 11. Reparto modal según distancias a recorrer 49
Tabla 12. Reparto modal adoptado 50
Tabla 13. Reparto de los desplazamientos de los clientes un sábado de agosto 51
Tabla 14. Reparto modal por motivo trabajo 52
Tabla 15. Reparto modal adoptado por motivo trabajo 52
Tabla 16. Viajes de los trabajadores en cada modo de transporte 53
Tabla 17. Viajes atraídos por el Centro Comercial un sábado de agosto 54
Tabla 18. Coste de las medidas propuestas en movilidad peatonal 67
Tabla 19. Coste de las medidas propuestas en movilidad en bicicleta 78
Tabla 20. Estimación de la frecuencia de paso de los autobuses para satisfacer la demanda de autobuses 79
Tabla 21. Estimación de la frecuencia de paso de los autobuses para satisfacer el 50 % de la demanda 87
Tabla 22. Coste de las medidas propuestas en movilidad en taxi 88

ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Situación de la parcela de estudio donde se planea ubicar el Centro Comercial 3
Figura 2. Metodología seguida para la elaboración del Plan de Movilidad 5
Figura 3. Viario de acceso 9
Figura 4. Vista aérea del paso subterráneo de acceso al sector bajo la N-332 10
Figura 5. Viario circundante a la parcela 10
Figura 6. Sección del viario del frente de la parcela 11
Figura 7. Sección del viario de conexión con la CV-70 11
Figura 8. Sección del viario circundante 12
Figura 9. Portadas de los documentos realizados para el Estudio de Tráfico 14
Figura 10. Plano Escenario 1 del Estudio de Tráfico 16
Figura 11. Autobuses urbanos actualmente en circulación 17
Figura 12. Mapa de las líneas de autobús Fuente: PMUS de Benidorm 18
Figura 13. Recorrido de la línea 001 de autobús 20
Figura 14. Termómetro de la línea 001 21
Figura 15. Recorrido de la línea 005 de autobús 22
Figura 16. Termómetro de la línea 005 23
Figura 17. Recorrido de la línea 008 de autobús 24
Figura 18. Termómetro de la línea 008 25
Figura 19. Recorrido de la línea 011 de autobús 26
Figura 20. Termómetro de la línea 011 27
Figura 21. Recorrido de la línea 012 de autobús 28
Figura 22. Termómetro de la línea 012 29
Figura 23. Reparto modal en la ciudad de Benidorm 30
Figura 24. Sección de la Avd. de la Comunidad Europea 31
Figura 25. Imagen de la Avd. de la Comunidad Europea 31
Figura 26. Imagen de la Avd. de la Comunidad Europea 32
Figura 27. Imagen de la Avd. Rey Jaime I 32
Figura 28. Imagen de la Avd. de la Armada Española en mayo de 2012 33
Figura 29. Imagen de la Avd. de la Armada Española en abril de 2013 33
Figura 30. Imagen de la Avd. de la Armada Española en junio de 2015 34

ÍNDICE

Figura 31. Imagen de la preferencia del carril bici frente al tráfico rodado 34
Figura 32. Mapa de carriles bici. 35
Figura 33. Estaciones del sistema de bicicleta pública Benidorm 36
Figura 34. Estación de BICIDORM en el Parque de Elche 37
Figura 35. Estación de BICIDORM en la Plaza de España 37
Figura 36. Estación de BICIDORM en la Estación de TRAM 38
Figura 37. Estación de BICIDORM en la Escuela Oficial de Idiomas 38
Figura 38. Población total diaria 41
Figura 39. Reparto mensual nacional y corregido para Benidorm 42
Figura 40. Reparto clientes mensuales 43
Figura 41. Reparto clientes semanales 44
Figura 42. Clientes semanales en agosto 45
Figura 43. Población en diferentes periodos 46
Figura 44. Tipo de clientes en un sábado de agosto 47
Figura 45. Reparto Modal 48
Figura 46. Reparto Modal según distancias a recorrer 49
Figura 47. Reparto Modal adoptado 50
Figura 48. Reparto de los desplazamientos de los clientes un sábado de agosto 51
Figura 49. Reparto modal por motivo trabajo 52
Figura 50. Reparto modal adoptado por motivo trabajo 53
Figura 51. Viajes de los trabajadores en cada medio de transporte 54
Figura 52. Viajes atraídos por el centro Comercial un sábado de agosto 55
Figura 53. Intensidad horaria 56
Figura 54. IMD en la estación A-156-5 56
Figura 55. Resultado simulación Escenario 1 57
Figura 56. Resultado simulación Escenario 1 58
Figura 57. Resultado simulación Escenario 2 59
Figura 58. Resultado simulación Escenario 2 59
Figura 59. Propuestas Escenario 2 60
Figura 60. Resultado simulación Escenario 3 61
Figura 61. Resultado simulación Escenario 3 62

ÍNDICE

Figura 62. Modificaciones Escenario 3 62
Figura 63. Propuestas Escenario 3 63
Figura 64. Conclusiones 64
Figura 65. Conclusiones 64
Figura 66. Aceras existentes de conexión de la parcela y la zona urbana 65
Figura 67. Viario con las aceras ya construidas cerca de la parcela del centro comercial 66
Figura 68. Aceras y paso de peatones en la CV-70 66
Figura 69. Requisitos itinerarios peatonales 68
Figura 70. Requisitos pasos de peatones 69
Figura 71. Pasos de peatones 70
Figura 72. Pasos de peatones 71
Figura 73. Pasos de peatones 71
Figura 74. Rebaje y cambio de pavimento en los pasos de peatones 72
Figura 75. Pasos de peatones 72
Figura 76. Red ciclista actual y prevista 73
Figura 77. Itinerario del carril bici en el interior del Sector 74
Figura 78. Sección Calle A. Tramo 1 Oeste. Original 75
Figura 79. Sección Calle A. Tramo 1 Oeste. Propuesta 75
Figura 80. Itinerario del carril bici en el interior del Sector para acceder al Centro Comercial 76
Figura 81. Aparcamiento para bicicletas en el Centro Comercial 77
Figura 82. Aparcamiento para bicicletas 78
Figura 83. Recorrido futuro propuesto para la línea 008 80
Figura 84. Recorrido futuro propuesto para la línea 005 81
Figura 85. Recorrido futuro propuesto para la línea 011 81
Figura 86. Recorrido futuro propuesto para la línea 012 82
Figura 87. Marquesina en la Estación de TRAM 84
Figura 88. Marquesina en el Colegio Gabriel Miró 85
Figura 89. Marquesina en el Colegio Gabriel Miró 85
Figura 90. Marquesina en la Avda. Comunidad Valenciana 86
Figura 91. Marquesina en la Avda. Alfonso Puchades 86
Figura 92. Paradas de taxi 88

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES LEGALES

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, publicada en el BOE el lunes 25 de abril de 2011, indica la obligatoriedad de realizar un Plan de Transporte para aquellas nuevas implantaciones especialmente relevantes.

El punto 1 del Artículo 12 detalla que casos se consideran especialmente relevantes, entre ellos:

"b) Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados"

De acuerdo a esta Ley los trabajos a realizar en el Plan de Movilidad incluyen:

- "*Evaluar la demanda asociada a la nueva implantación*
- *Asegurar la existencia de una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos*
- *Adecuada participación del transporte público en relación*[1] *con el conjunto de modos motorizados"*

En el caso de un centro comercial, es necesario que "*se emplace preferentemente junto a paradas o elementos básicos del sistema de transporte público de la Comunitat Valenciana o del municipio, cumpliéndose simultáneamente los siguientes 3 requisitos:*

a) *Frecuencia adecuada de al menos un servicio cada quince minutos.*
b) *Capacidad suficiente para atender al menos el 50 % de la demanda de transporte asociada al nuevo emplazamiento.*
c) *Un sistema de conexiones que garantice un tiempo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada".*

El punto 4 del Artículo indica que *"el Plan de Movilidad propondrá las soluciones adecuadas para la conexión al sistema de transporte público, bien mediante la modificación o prolongación de servicios ya existentes, o bien mediante la creación de servicios alimentadores, estacionamientos disuasorios y otras medidas similares. Las propuestas del plan incluirán las necesidades infraestructurales inherentes a tales actuaciones y una evaluación tanto de sus costes como de las compensaciones de prestación de servicio público inherentes en el caso de que éstas fueran necesarias, que en ambos casos correrán por cuenta del promotor de la nueva implantación".*

El punto 5 indica que en "*el caso de que la distancia de los desplazamientos internos supere los 1000 m o las pendientes sean superiores al 5%; se deberán indicar las soluciones específicas para asegurar la habitabilidad a las personas que no dispongan de vehículo privado".*

El procedimiento para la aprobación del Plan está indicado en el punto 6. "*Corresponde a la conselleria competente en materia de transporte aprobar el Plan. El otorgamiento de la licencia o aprobación del proyecto o instrumento que posibilite el desarrollo de la implantación será posterior a la aprobación del Plan. El plazo para el resolver el procedimiento es de 2 meses como máximo. En el caso de que según el punto 4, el promotor deba llevar a cabo el desarrollo de infraestructuras para la prestación de servicio público, la Agencia Valenciana de*

[1] Considerando un reparto modal adecuado a la idiosincrasia de la zona y al uso de la nueva implantación

Movilidad será ante quien deba llevar a cabo el afianzamiento de los costes o compensaciones indicadas en dicho punto".

Finalmente, el último punto del artículo indica que *"se priorizara en suelos urbanizables adyacentes a estaciones o paradas del sistema básico de transporte, a aquellos usos que impliquen mayores niveles de demanda de transporte y preferentemente de servicios públicos de ámbito supralocal, y en segundo lugar de grandes equipamientos comerciales y de ocio."*

El presente estudio está redactado dentro del marco legal de esta Ley, y como indica, realizará un estudio detallado de la demanda, especialmente transporte público.

1.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

La situación de la parcela donde se planea la implantación del Centro Comercial, tiene como singularidad que las carreteras y calles adyacentes tienen diferente titularidad. Así:

- Autopista de peaje AP-7 – Pertenece a Abertis
- Carretera CV-70 – Perteneciente a la Comunitat Valenciana
- Carretera N-332 – Titularidad del Ministerio de Fomento
- Calles adyacentes – Ayuntamiento de Benidorm

Por lo tanto, se debe tener en cuenta que las medidas que se propongan podrían afectar a diferentes organismos.

2. DESCRIPCIÓN Y SITUACIÓN DE LA PARCELA

El ámbito del estudio es la parcela destinada al uso comercial situada en el sector 3/1 del PGOU. En la misma se propone la construcción de un centro comercial de 55.878 m² de superficie.

En la siguiente imagen se detalla cual es su situación respecto a la ciudad de Benidorm y de la Comunitat Valenciana.

Figura 1. Situación de la parcela de estudio donde se planea ubicar el Centro Comercial

Fuente: Elaboración propia sobre mapas de Google Maps

3. OBJETIVO DEL PLAN DE MOVILIDAD

Para cumplir con la legislación vigente "Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana", se redacta el presente estudio con el objetivo de analizar la correcta adecuación de los estudios ya realizados a la legislación vigente en materia de movilidad.

4. METODOLOGÍA

La Metodología seguida para la realización del presente Plan de Movilidad ha sido la siguiente.

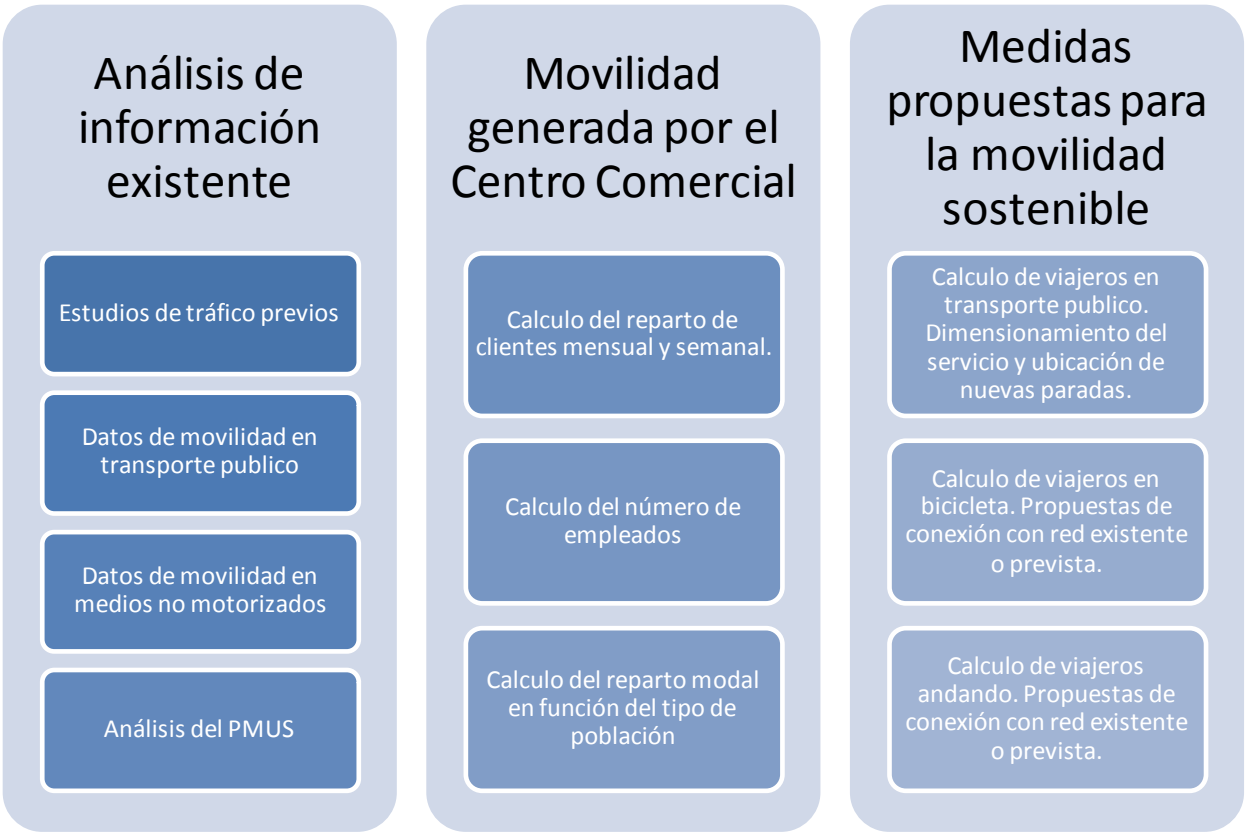


Figura 2. Metodología seguida para la elaboración del Plan de Movilidad

Fuente: Elaboración propia

El primer paso consistió en la recogida de información existente. Por un lado los Estudios de tráfico anteriores y que ya hablaban de movilidad, aunque en aquel caso estuviera enfocado a la movilidad en vehículo privado. Y por otro lado los datos de transporte publico y medios no motorizados, sobre todo recogidos en el PMUS y que permitió conocer la idiosincrasia de Benidorm, los diferentes repartos modales en función de los distintos tipos de población y las propuestas a futuro para mejorar y aumentar la movilidad en medios de transporte sostenibles.

El segundo paso consintió en la obtención de la movilidad generada por el Centro Comercial, esto es el calculo de los clientes y empleados que acudirán, así como el reparto mensual y semanal por un lado, y el reparto modal por otro lado.

Conocido el reparto modal, el tercer paso fue la obtención del número de personas que acudirán al Centro Comercial en transporte público, en bicicleta y andando y proponer medidas para que esto sea factible, siempre cumpliendo con la normativa vigente, tanto en materia de movilidad como en el cumplimiento del PMUS recientemente redactado.

5. DATOS URBANÍSTICOS

Para la elaboración del Plan de Movilidad se ha consultado el "Proyecto de Plan Parcial en el ámbito de Suelo Urbanizable Programado Sector 3/1" del Plan General de Ordenación Urbana de Benidorm.

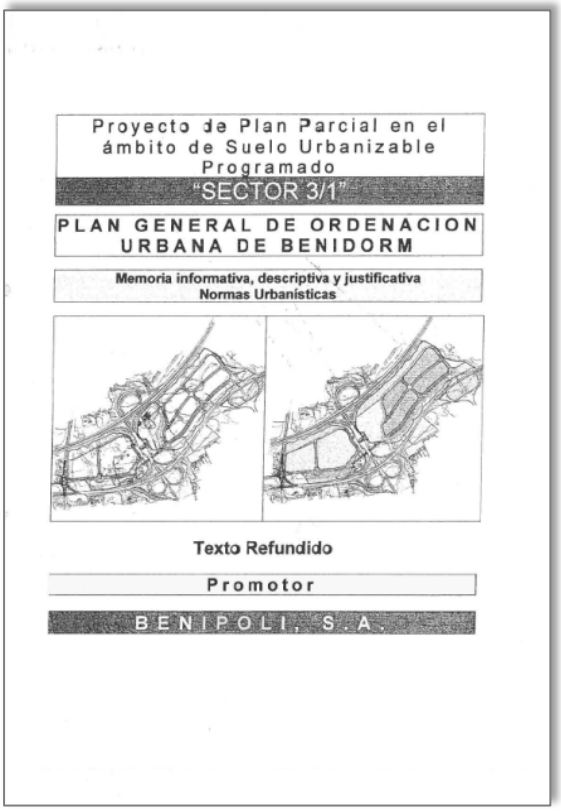


Figura 2. Portada del "Proyecto del Plan Parcial en el ámbito de Suelo Urbanizable Programado Sector 3/1"

Hasta la fecha la sucesión de pasos ha sido la que se describe a continuación.

El Programa de Actuación Integrada (P.A.I.) del Sector PP 3/1 "Industrial" del P.G.M.O. de Benidorm se aprobó y adjudicó por parte del Pleno del Ayuntamiento a la mercantil BENIPOLI, S.A.:

a) Provisionalmente el 18 de junio de 2001
b) Definitivamente el 28 de enero de 2002.

En sesión plenaria de fecha 15 de abril de 2002 se aprobó la cesión de la condición de Agente Urbanizador a favor de la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L. y el 17 de septiembre de 2002 se suscribió el Convenio Urbanístico entre el Ayuntamiento y TERRA VILLAGE LAND, S.L. regulando los compromisos que asumían las partes para el desarrollo del P.A.I.

El 27 de enero de 2003 el Pleno Municipal acuerda la aprobación del Proyecto de Urbanización del sector y el 3 de octubre de 2005 se aprueba el Proyecto de Reparcelación Forzosa, subsanándose mediante resoluciones del 18 de septiembre de 2006 y 30 de mayo de 2007.

Con los dos documentos aprobados, Proyecto de Urbanización y Proyecto de Reparcelación Forzosa, se firma el Acta de Comprobación del Replanteo para iniciar las obras de urbanización el día 21 de septiembre de 2007. Posteriormente se paralizan las obras de urbanización del sector por parte del Ayuntamiento de Benidorm y por Resolución de la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 2 de septiembre de 2010. Se requiere una modificación del Proyecto de Urbanización por cambios en la normativa vigente y por imposiciones del Ministerio de Fomento, Consellería de Infraestructuras y CHJ, que entre otras cuestiones requieren la incorporación de la solución del enlace Norte con la variante de Benidorm y su conexión con la Av. Comunidad Valenciana, aunque como ésta conexión altera las previsiones del planeamiento del Plan Parcial, previamente deberá procederse a la modificación del mismo.

Con fecha 29 de febrero de 2016, TERRA VILLAGE LAND, S.L. recibe oficio municipal mediante el cual se da traslado de copia auténtica del oficio remitido al Ayuntamiento de Benidorm por el Servicio Territorial de Urbanismo de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración Territorial de fecha 18 de febrero de 2016, relativo a la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial, mediante el cual se solicita que se aporte el borrador del plan. TERRA VILLAGE LAND, S.L. aporta dicha documentación el 8 de marzo de 2016.

Esta modificación puntual tiene por objeto la adaptación de las infraestructuras de conexión del sector, al diseño finalmente impuesto por las Administraciones Sectoriales en su ejecución, reajustar la configuración física de algunas parcelas por las infraestructuras de conexión, variar la calificación y configuración física del suelo y, por último, modificar, alterar e introducir cambios en las normas urbanísticas en punto a las condiciones de parcelación, más acordes con las nuevas demandas del sector inmobiliario, así como en las condiciones de edificación de la zona terciaria, con el objetivo de dotar y facilitar equipamientos comerciales más acordes con la demanda actual comercial.

Esta modificación, por lo tanto, no afecta ni modifica los elementos básicos y determinantes del planeamiento vigente establecidos en el Plan Parcial del Sector PP 3/1 del PGMO de Benidorm.

Con fecha 13 de febrero de 2017, la Comisión de Evaluación Ambiental (Consellería d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural) emite el Informe Ambiental y Territorial Estratégico correspondiente a la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica por procedimiento simplificado solicitada para la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial del PGMO de Benidorm.

Este Informe Ambiental y Territorial Estratégico es "FAVORABLE... POR CONSIDERAR QUE NO TIENE EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe." Es decir, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico es favorable, pero condiciona la aprobación definitiva de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial de Benidorm a la incorporación de algunos documentos complementarios como un Estudio de Integración Paisajística y un Estudio de Movilidad entre otros.

En la actualidad, TERRA VILLAGE LAND, S.L. ha encargado al equipo técnico redactor la preparación de la documentación complementaria requerida y se espera poder adjuntarla a la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial del PGMO de Benidorm en breve, para su aprobación definitiva.

5.1. RED VIARIA PREVISTA

La descripción de la red viaria podemos encontrarla en el Plan Parcial; en el punto 2.4.2.

La conexiones del sector completo con el exterior se realizan mediante dos glorietas, una al Oeste que conecta con la carretera CV-70 entre Benidorm y La Nucia y una rotonda Este que conecta el sector con la circunvalación- N-332- y con uno de los accesos a la playa de Levante de Benidorm.

La conexión interna se realiza mediante un túnel bajo el área de peaje, el cual se encuentra ya construido.

Además existe un paso subterráneo bajo la N-332 que permite el acceso al sector:

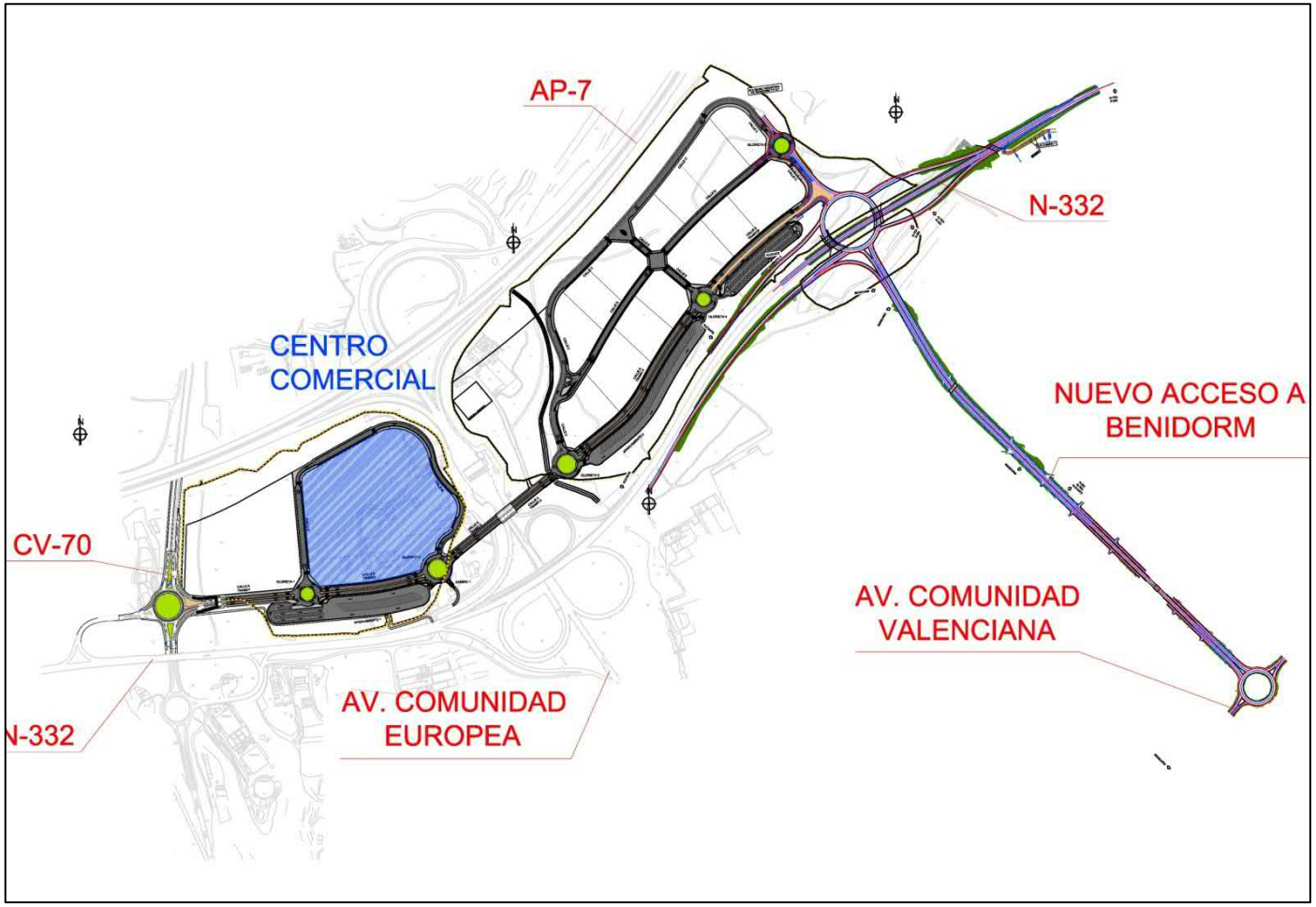


Figura 3. Viario de acceso

Figura 4. Vista aérea del paso subterráneo de acceso al sector bajo la N-332

Fuente: Google Earth

En la siguiente imagen se muestra la parcela así como el viario circundante a ella.

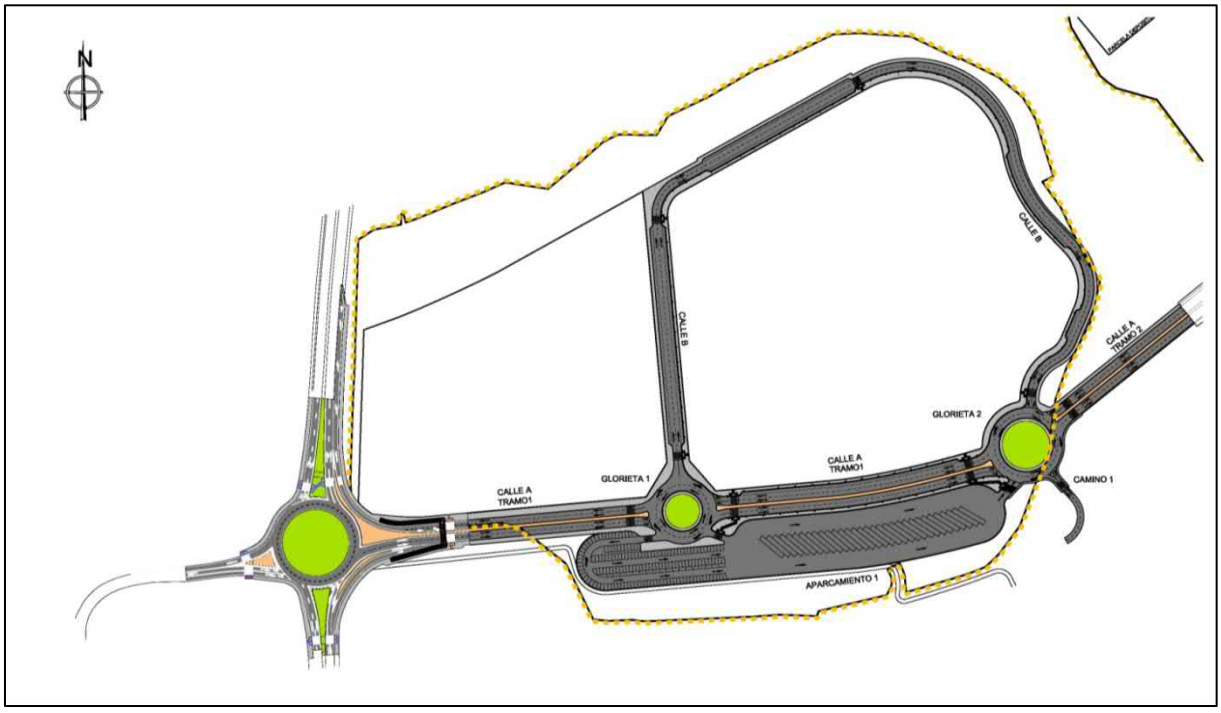


Figura 5. Viario circundante a la parcela

Fuente: Elaboración propia

En el frente de la parcela, se prevé un vial de 24 m de anchura de Este a Oeste para conectar todo el sector con las conexiones anteriormente descritas y que constará de las siguientes características:

- Acera de 2,50 m
- Franja de aparcamiento de 2,50 m
- 2 calzadas de 7 m cada una
- Mediana de 2 m
- Acera de 3 m

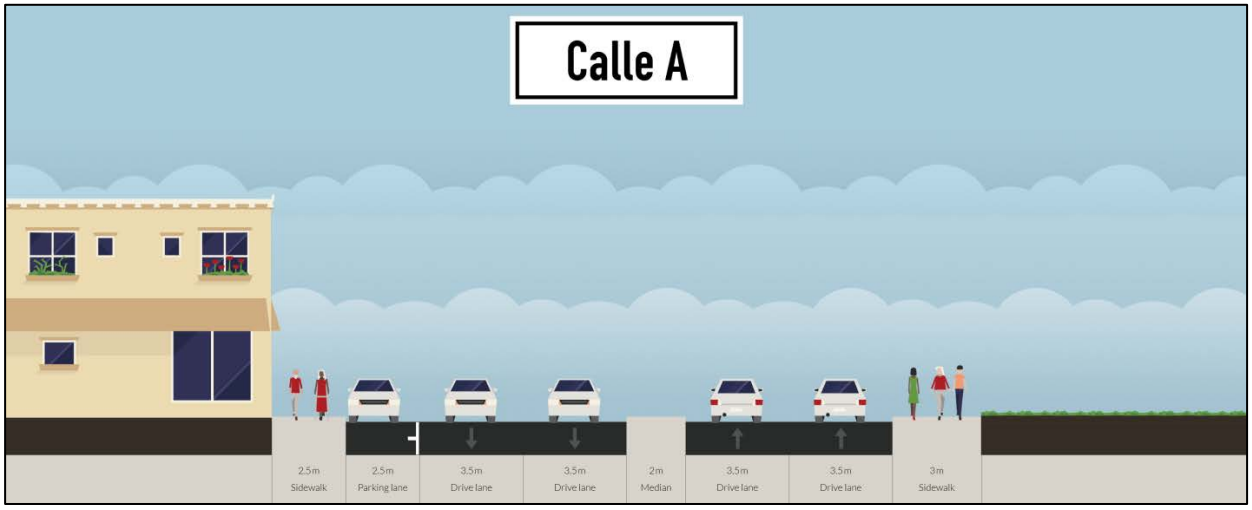


Figura 6. Sección del viario del frente de la parcela

Fuente: Elaboración propia

Mientras que en la continuación del vial anterior hacia la conexión con la CV-70, el aparcamiento lateral desaparece para convertirse en acera.

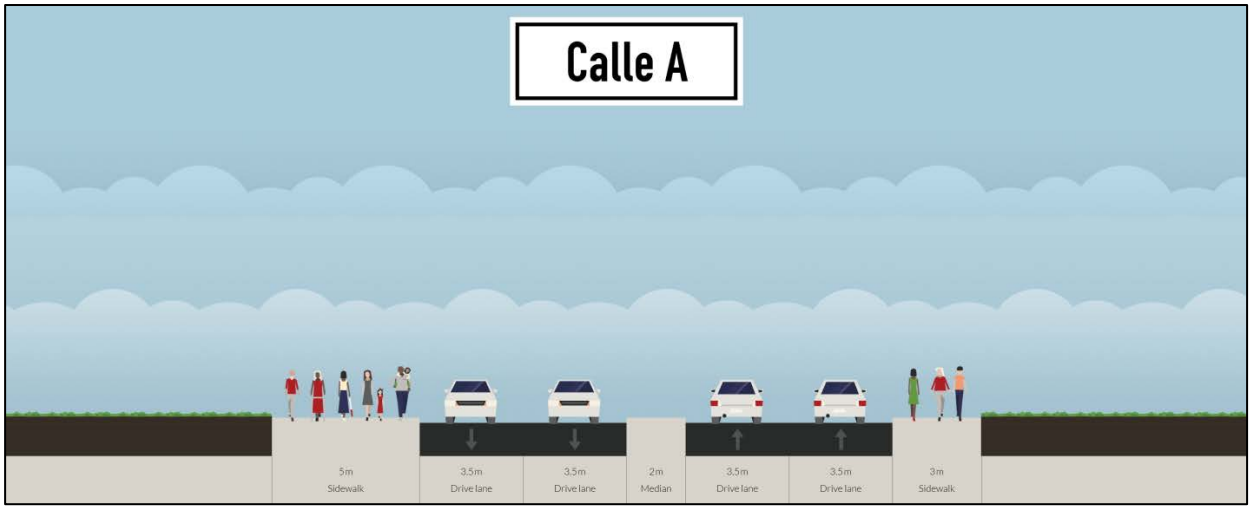


Figura 7. Sección del viario de conexión con la CV-70

Fuente: Elaboración propia

El vial que rodea la parcela donde se estudia la implantación del centro comercial, tiene una anchura de 17 m con las siguientes características:

- 2 aceras de 2,50 m
- Calzada de 7,00 m
- 2 franjas de aparcamiento de 2,5 m

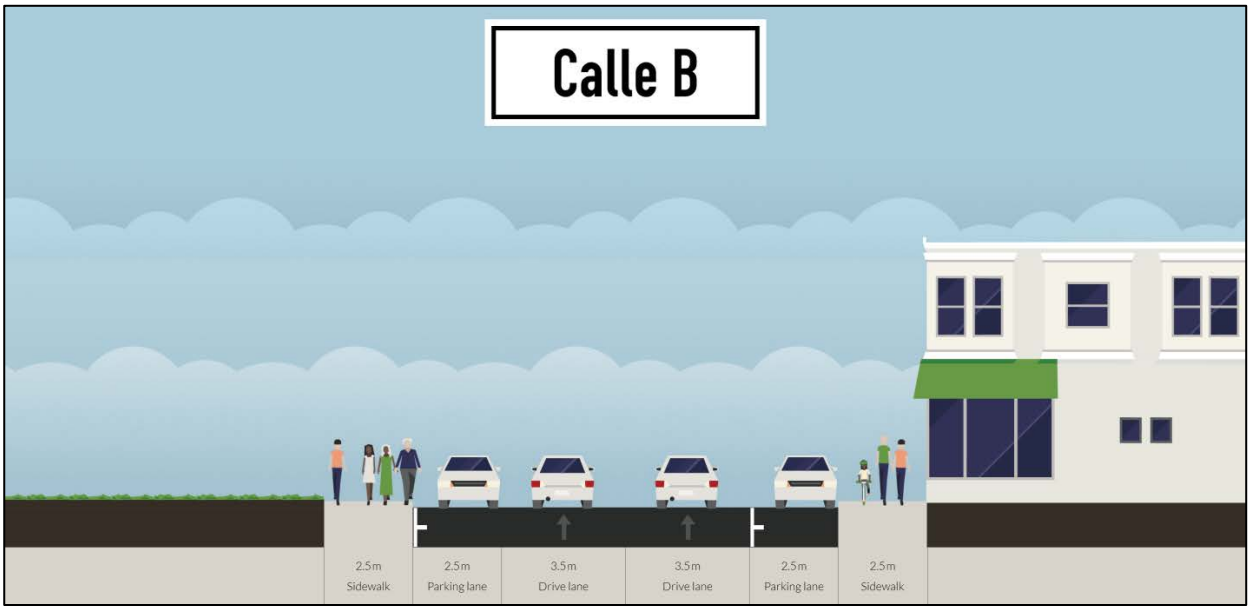


Figura 8. Sección del viario circundante

Fuente: Elaboración propia

6. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ZONA

En esta sección se analiza la información existente relacionada con la movilidad que afecta a la parcela de estudio. Los datos que han sido analizados son:

- Datos de tráfico previos
- Líneas de transporte público existentes
- Datos existentes sobre movilidad de peatones y ciclistas

El estudio de los datos existentes, proporcionará información para estimar la movilidad prevista en la zona de estudio y servirá para posteriormente particularizar las propuestas de movilidad a la nueva infraestructura.

6.1. TRÁFICO

6.1.1. Estudio asociado a la Licencia Comercial

Con el objeto de solicitar la Licencia Comercial del Centro comercial fue necesaria la realización de un estudio de tráfico con diferentes escenarios al que se le han realizado una actualización:

- En agosto de 2014 se presento el "Estudio de Tráfico de Accesos al P.P. 3/1 desde la N-332 (variante de Benidorm) y CV-70. Benidorm".
- Posteriormente en julio de 2015, se actualizan los datos de tráfico no comerciales de dicho documento, y retrasa la fecha prevista de puesta en servicio de 2017 a 2019.

Este estudio de tráfico ha sido realizado con la finalidad de estudiar el impacto sobre el tráfico de la zona por los movimientos generados y atraídos en el sector. El área de estudio contemplado incluye:

- Viales internos del sector
- Viales de acceso
- Red viaria que rodea el sector
- Calles en la zona urbana de Benidorm

El estudio de tráfico y las actualizaciones, desarrollado por la empresa ASOCIVIL para Unibail-Rodamco, se encuentran desarrollados en los siguientes documentos:

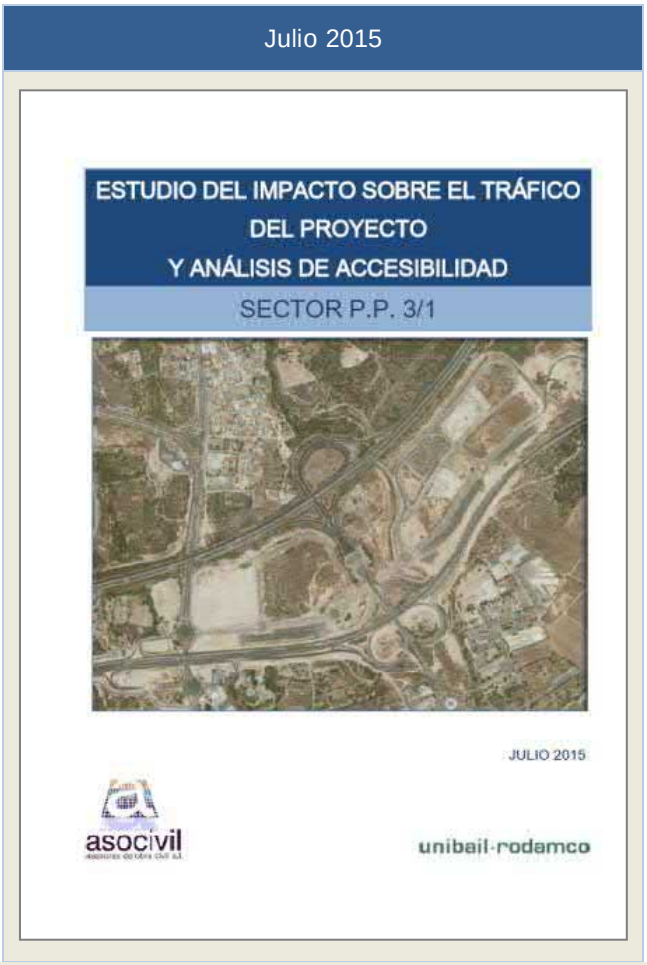


Figura 9. Portadas de los documentos realizados para el Estudio de Tráfico

Fuente: Unibail Rodamco

Por lo tanto, el documento donde se muestran los datos de tráfico y la prognosis de viajes con los datos más actualizados es el estudio con los datos de tráfico de julio de 2015, que es el presentado para la obtención de la licencia comercial del Sector P.P 3/1. En las siguientes páginas, se hará referencia a los datos obtenidos de este documento, y en los Apéndices 1 y 2 pueden encontrarse los documentos íntegros.

6.1.1.1. Periodo de tiempo considerado en el estudio

Las simulaciones de tráfico realizadas en el informe de tráfico, corresponden a las siguientes horas:

- Sábado entre las 20 y 21 horas: Situación más desfavorable
- Día laborable por la mañana, miércoles de 13 a 14 horas.
- Día laborable por la tarde, viernes de 19 a 20 horas.

Todas ellas en período estival.

6.1.1.2. Reparto modal considerado en el Estudio de Tráfico

En el estudio se considero que el 100% del tráfico generado por el uso comercial corresponde a vehículos privados, lo que es la situación más desfavorable desde el punto de vista del tráfico, ya que habrá algunos que lo hagan en transporte público o medios no motorizados.

6.1.1.3. Asignación de viajes

La asignación de viajes de las zonas comerciales del sector, se realizo en el estudio de tráfico siguiendo la metodología basada en la normativa de movilidad de Cataluña, según se indica en dicho informe. Teniendo en cuenta la superficie comercial total se aplicó un ratio de 50 veh/día por cada 100 m². Posteriormente se aplicó un factor de hora punta de 0,11 para poder trabajar con la hora más desfavorable.

En total se contabilizan 4.773 veh/h en el momento considerado de mayor afluencia a las zonas comerciales.

Posteriormente en los distintos escenarios que se han simulado en el Estudio de Tráfico se hacen diferentes repartos origen-destino para obtener como resultado la densidad de vehículos en los viales.

6.1.1.4. Conclusiones del Estudio de Tráfico

El Estudio de Tráfico concluye que el impacto de la incorporación del sector PP 3/1 desde el punto de tráfico al P.G.O.U es resuelto con las infraestructuras previstas en el Escenario 1 y que el incremento del tráfico en el viario urbano no supone un empeoramiento relevante del nivel de servicio actual.

El escenario 1 contempla accesos al sector por el Este, desde la ciudad de Benidorm y la circunvalación N-332 y por el Oeste, desde la glorieta en la CV-70 que conecta a su vez con la circunvalación N-332.

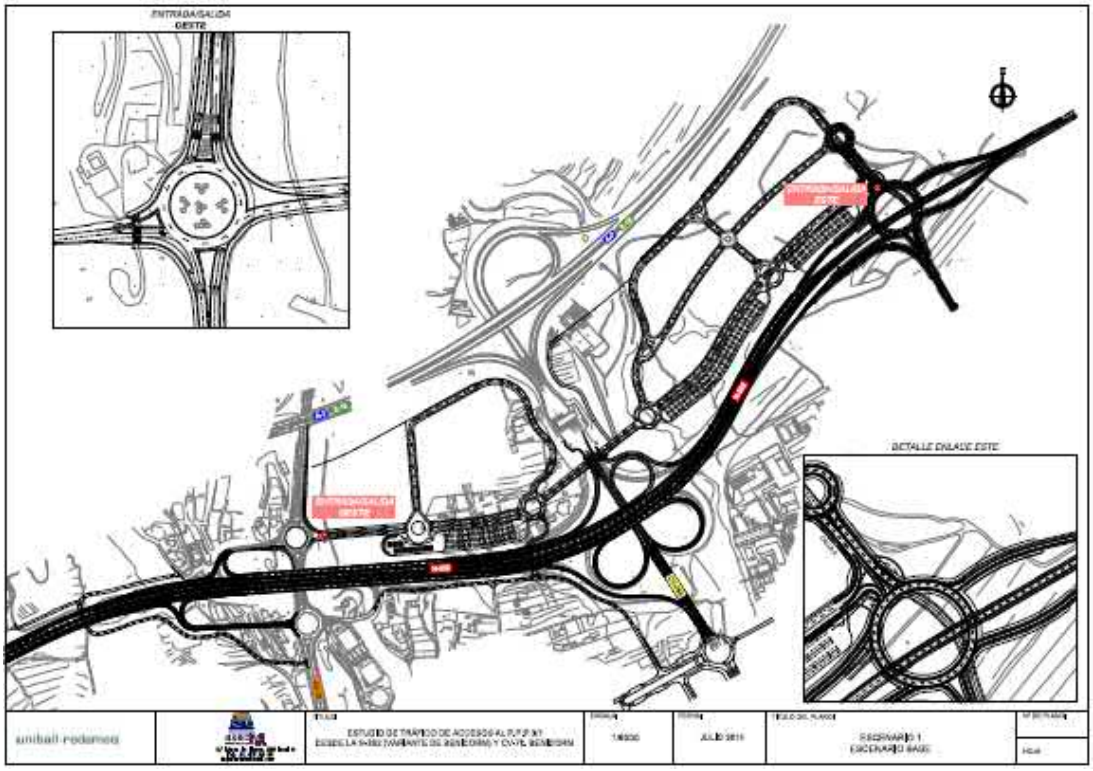


Figura 10. Plano Escenario 1 del Estudio de Tráfico

Fuente: "Estudio de Tráfico de Accesos al P.P. 3/1 desde la N-332 (variante de Benidorm) y CV-70. Benidorm".

6.1.2. Utilización de datos del estudio de tráfico en el Plan de Movilidad

Como ya se ha comentado, en el estudio de tráfico, la generación y atracción de viajes se ha realizado considerando que todos los viajes se realizan mediante el uso de vehículo privado. Desde el punto de vista del tráfico, esta simplificación es aceptable, ya que es una situación desfavorable con un mayor impacto en el tráfico de los viales cercanos.

Sin embargo, para el Plan de Movilidad de la parcela en estudio, es necesario realizar un análisis más detallado que permita estimar el reparto modal de los viajes, que permita discernir como accederán los usuarios al Centro Comercial, para así poder establecer propuestas acordes a ese reparto. Adicionalmente, también se realizará un análisis de la movilidad de los trabajadores del Centro Comercial.

Otra importante diferencia entre el Estudio de tráfico y el Plan de movilidad es el periodo de tiempo considerado. El Estudio de tráfico está enfocado a estudiar el tráfico durante las horas punta, por ser esta, la metodología aplicada en los estudios de tráfico. Sin embargo, en el Plan de Movilidad se utilizarán los datos de movilidad a lo largo de todo un día, distinguiendo además la movilidad de los trabajadores, por ser el reparto modal diferente dependiendo del motivo del viaje (trabajo-compras/ocio)

Aunque los datos del Estudio de Tráfico no se utilicen, puesto que este ha desarrollado en una situación desfavorable con un 100 % de movilidad en vehículo privado motorizado, se

considera que el impacto de este ya está tratado, al haber sido analizado en la peor de las situaciones, y que no supone un empeoramiento de las condiciones actuales, como indica la conclusión del mismo.

6.1.3. Actualización posterior del Estudio de Tráfico

En fechas más recientes Unibail-Rodamco solicitó a la empresa DOYMO una actualización del anterior estudio de tráfico.

En dicho estudio se analizó en mayor detalle el viario más próximo al futuro Centro Comercial y que no había sido considerado en el estudio anterior.

En capítulos posteriores se recogen las conclusiones de dicha actualización.

6.2. TRANSPORTE PÚBLICO

Tanto para el análisis de la situación actual, como de la futura, se ha contado con la inestimable ayuda de la empresa Grupo Avanza, que es la que en la actualidad tiene en concesión la red de autobuses que circulan por Benidorm.

Se ha realizado un estudio de las líneas de transporte público que a futuro serán susceptibles de prestar el servicio de accesibilidad en trasporte público al futuro Centro Comercial. Puesto que la estación de tren queda alejada de la parcela, únicamente se analiza la red de autobuses – urbanos e interurbanos, que serán los que permitan al accesibilidad al Centro Comercial, en última instancia. Se analizan por tanto las líneas de autobús que dan servicio en la comarca de la "Marina Baixa".

Figura 11. Autobuses urbanos actualmente en circulación

Fuente: Web.

La información recogida en este apartado ha sido obtenida tanto del concesionario como del PMUS[2] de Benidorm. El mapa mostrado en la siguiente página muestra las líneas que se recogen en este último. Algunas líneas adicionales interurbanas, que no están en este mapa, han sido identificadas y se recogen también para su consideración.

[2] Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Plan que recoge la situación actual de la movilidad en un municipio y presenta propuestas para mejorar la movilidad sostenible, en medios no motorizados y transporte público. El PMUS de Benidorm ha sido realizado durante el año 2016, de modo que los resultados están en plena vigencia.

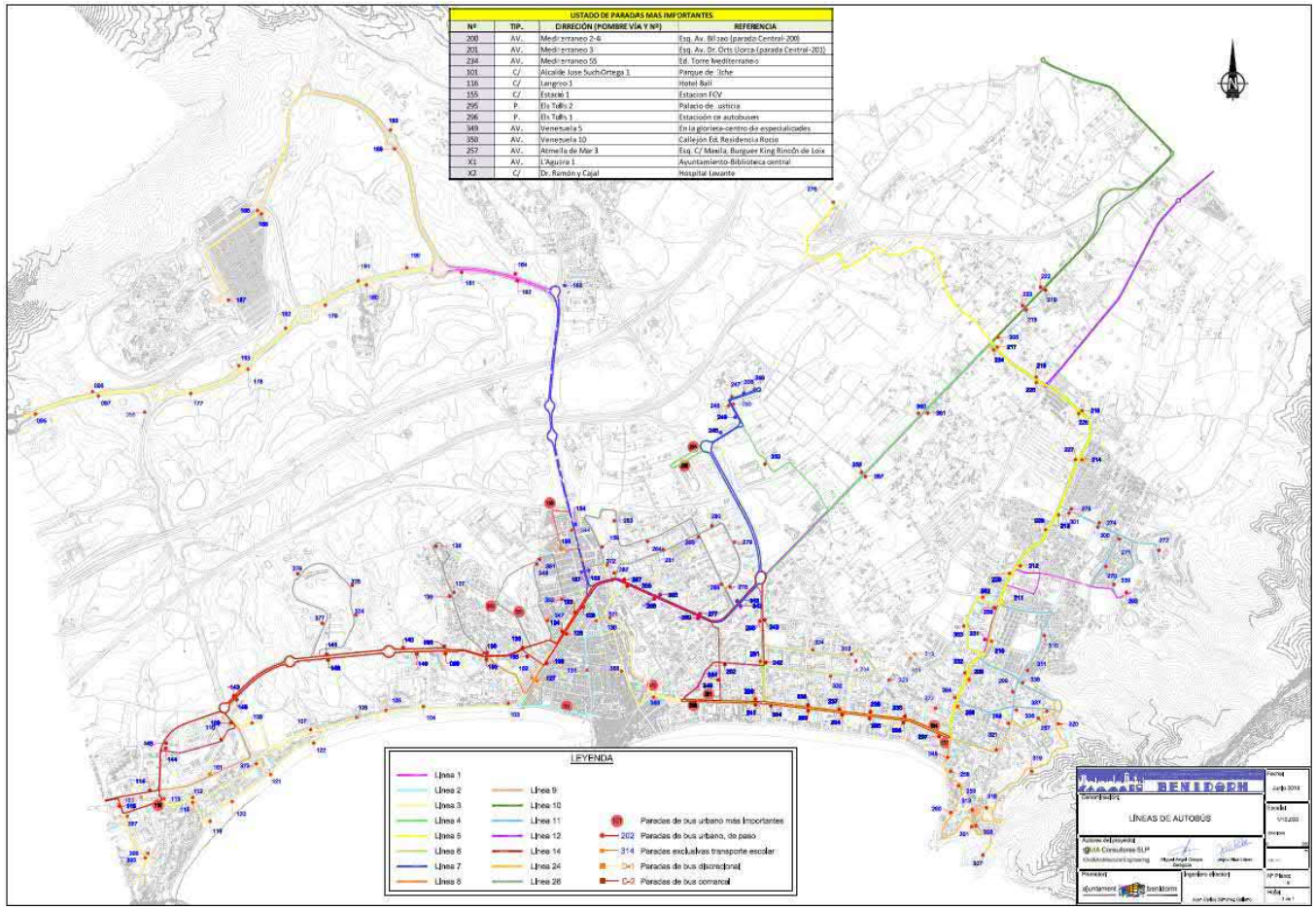


Figura 12. Mapa de las líneas de autobús Fuente: PMUS de Benidorm

6.2.1. Líneas de autobús susceptibles de prestar el servicio de accesibilidad al Centro Comercial

En la siguiente tabla se muestran cuales son las líneas que actualmente circulan por Benidorm y que a futuro pueden modificarse para dar servicio al Centro Comercial.

Número de línea	Origen	Destino	Días que circula	Frecuencia
001	Aqualandia/Mundomar	Terra Natura-Terra Mitica	Diario	Cada 30'
005	Cementerio San Jaime	Benidorm Centro	Jueves y Domingo	1 servicio de ida por la mañana y 1 servicio de vuelta al mediodía.
008	Cementerio	Calas	Diario	8 servicios de ida y 6 servicio de vuelta
011	Estación de Autobuses	Aqualandia/Mundomar	Diario	Cada 30'
012	Altea	Centros Comerciales	Sábados y Domingos con Centros Comerciales abiertos	4 servicios de ida y 4 de vuelta

Tabla 1. Líneas que circulan por la CV-70 cerca de la parcela donde se construirá el Centro Comercial

En las siguientes páginas se recogen más detalles sobre estas cinco líneas.

Línea 001 [Aqualandia/Mundomar] - Severo Ochoa - Ametlla Mar - Rincón Loix - Mediterraneo - Bnd. Centro - Estacion Tren - [Terra Natura-Terra Mítica]

La línea 1 es la que actualmente tiene su recorrido más cercano a la parcela de estudio, ya que parte de su recorrido discurre por la CV-70. La línea recorre una gran parte del centro urbano de Benidorm, antes de salir por la CV-70 en dirección a Terra Mitica (cuando este complejo está abierto).

Figura 13. Recorrido de la línea 001 de autobús

Fuente: http://www.llorentebus.es

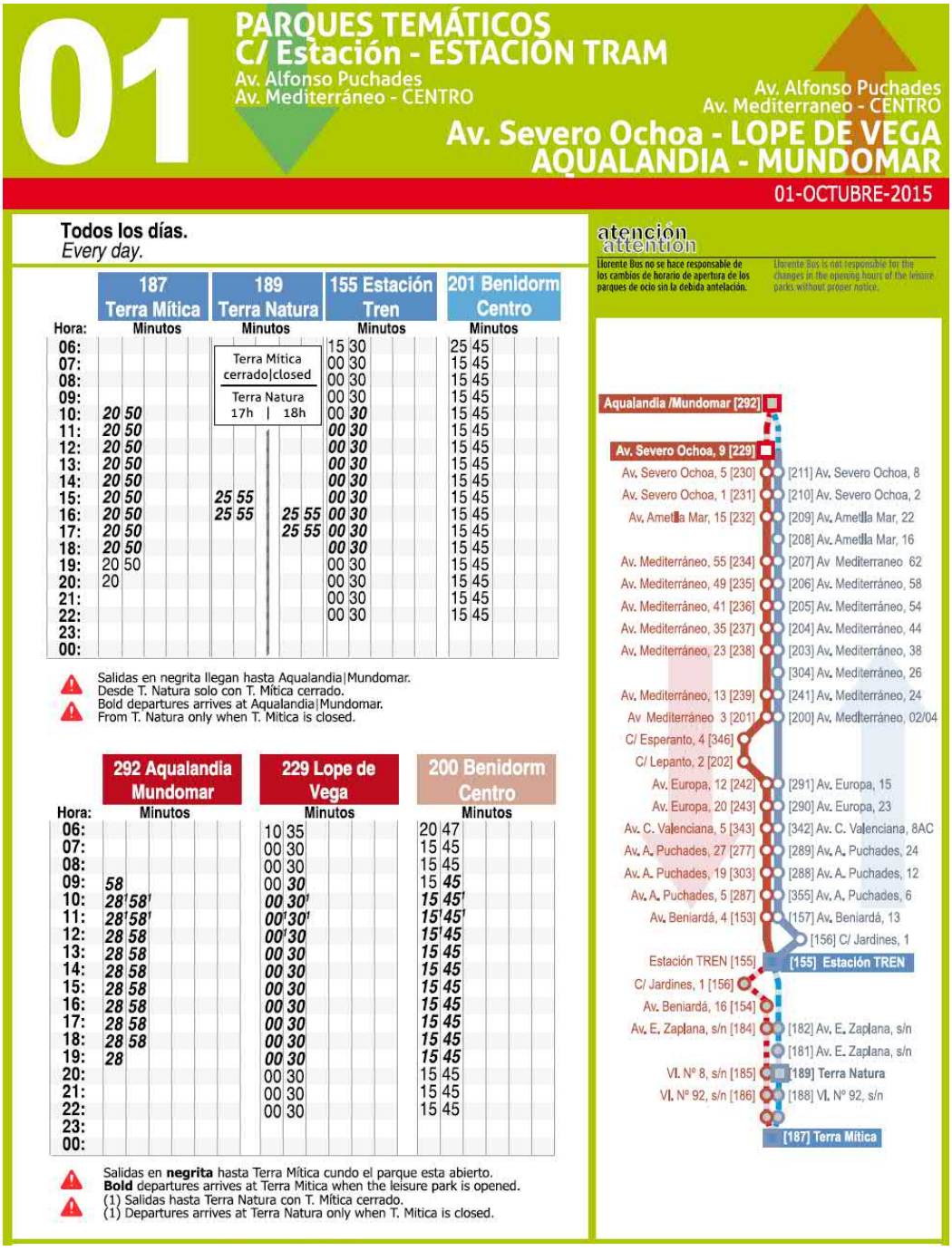


Figura 14. Termómetro de la línea 001

Fuente: PMUS de Benidorm

Línea 005 [cementerio S. Jaime] – Severo Ochoa – [Ramón y Cajal] – Ametla Mar – Rincón de Loix – Mediterráneo –Benidorm Centro

La línea 005 parte del Cementerio de S. Jaime, en la zona Oeste del Sector PP 3/1, donde se ubicará el Centro Comercial, con la zona de Levante y Centro de Benidorm.

En la actualidad cuenta con solo un servicio de ida y vuelta los jueves y domingos.

Figura 15. Recorrido de la línea 005 de autobús

Fuente: http://www.llorentebus.es

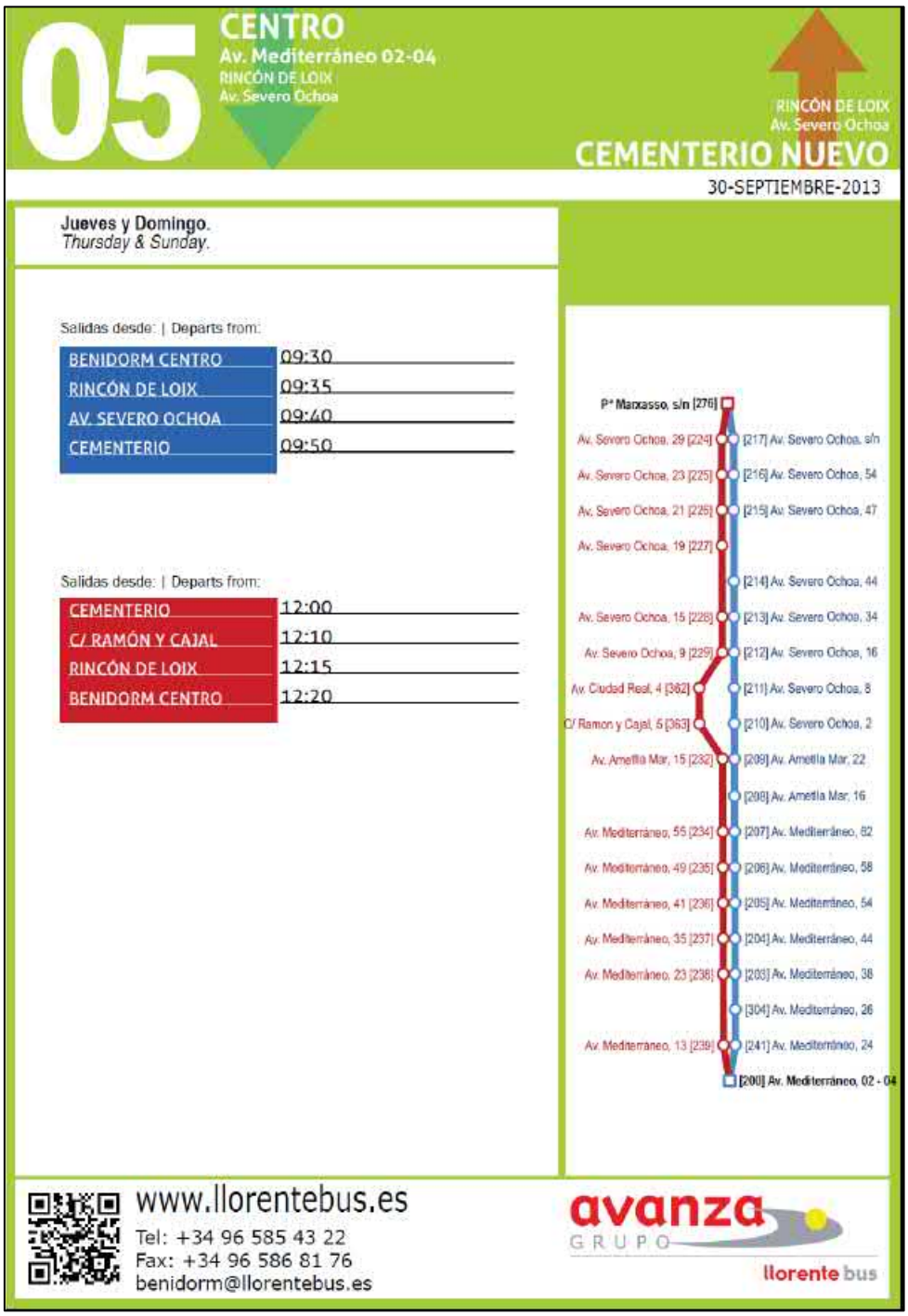


Figura 16. Termómetro de la línea 005

Fuente: PMUS de Benidorm

Línea 008 [Cementerio] – Estación Tren – Beniardá – Jaime I – [R. Bayona/Nicaragua] – Pérez Devesa – Murtal – Bali – Marina Baixa - Calas

La línea 008 presenta un único recorrido durante todo el año, que conecta la Zona Centro y de Poniente con las Calas y acaba en el Cementerio, próximo a la Estación de Tren, aunque dependiendo del horario, o día hay paradas que no realiza.

Figura 17. Recorrido de la línea 008 de autobús

Fuente: http://www.llorentebus.es

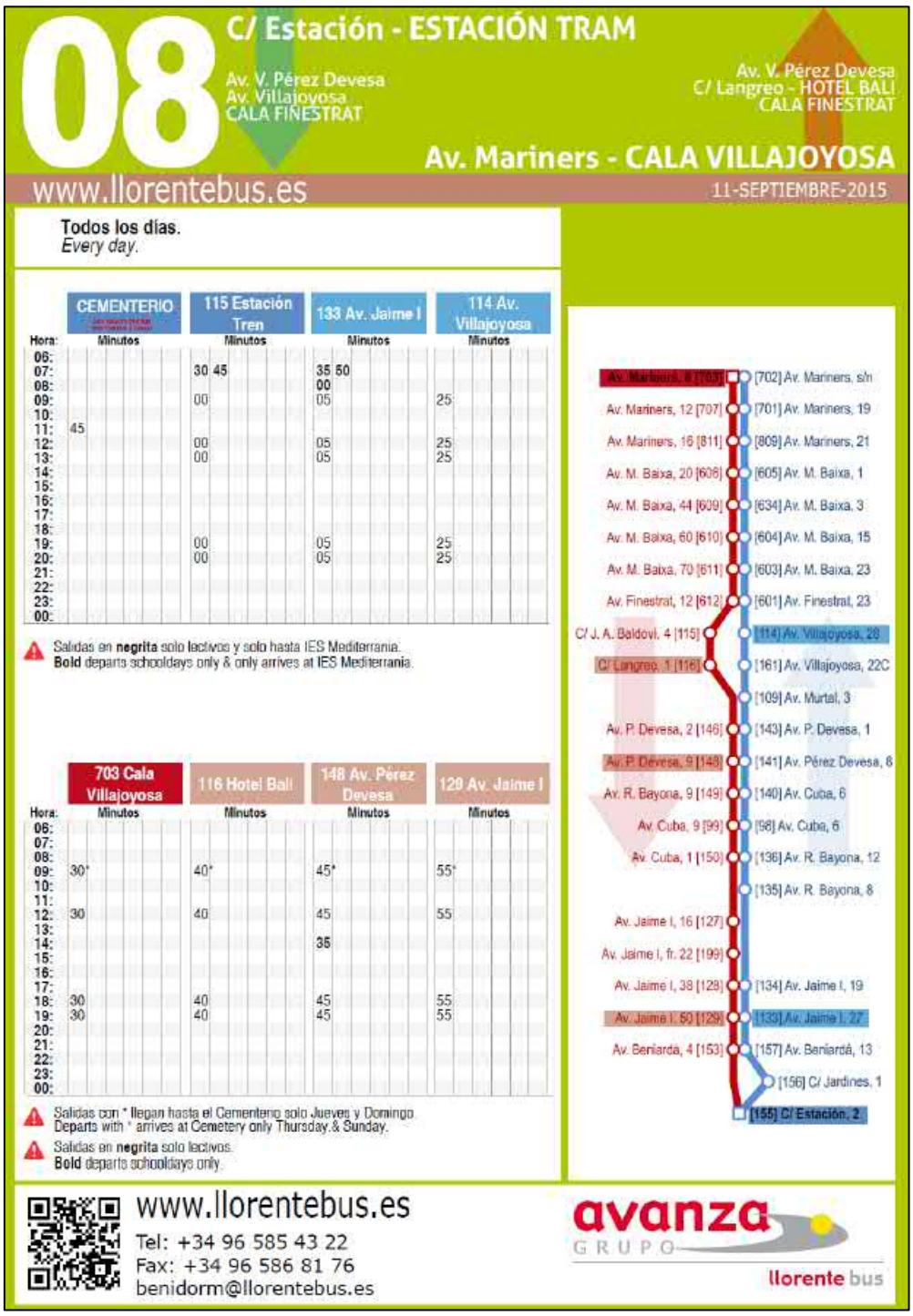


Figura 18. Termómetro de la línea 008

Fuente: PMUS de Benidorm

Línea 011 [Estación de autobuses] – Benidorm Centro – Mediterráneo - Rincón de Loix – Paris – Severo Ochoa – Ciudad Patricia – Aqualandia/Mundomar

Esta línea circula durante todo el año, con una frecuencia de 30' y sin variación de su recorrido, a excepción de la parada ubicada en la zona escolar de Salto del Agua, donde no para en época no escolar.

Figura 19. Recorrido de la línea 011 de autobús

Fuente: http://www.llorentebus.es

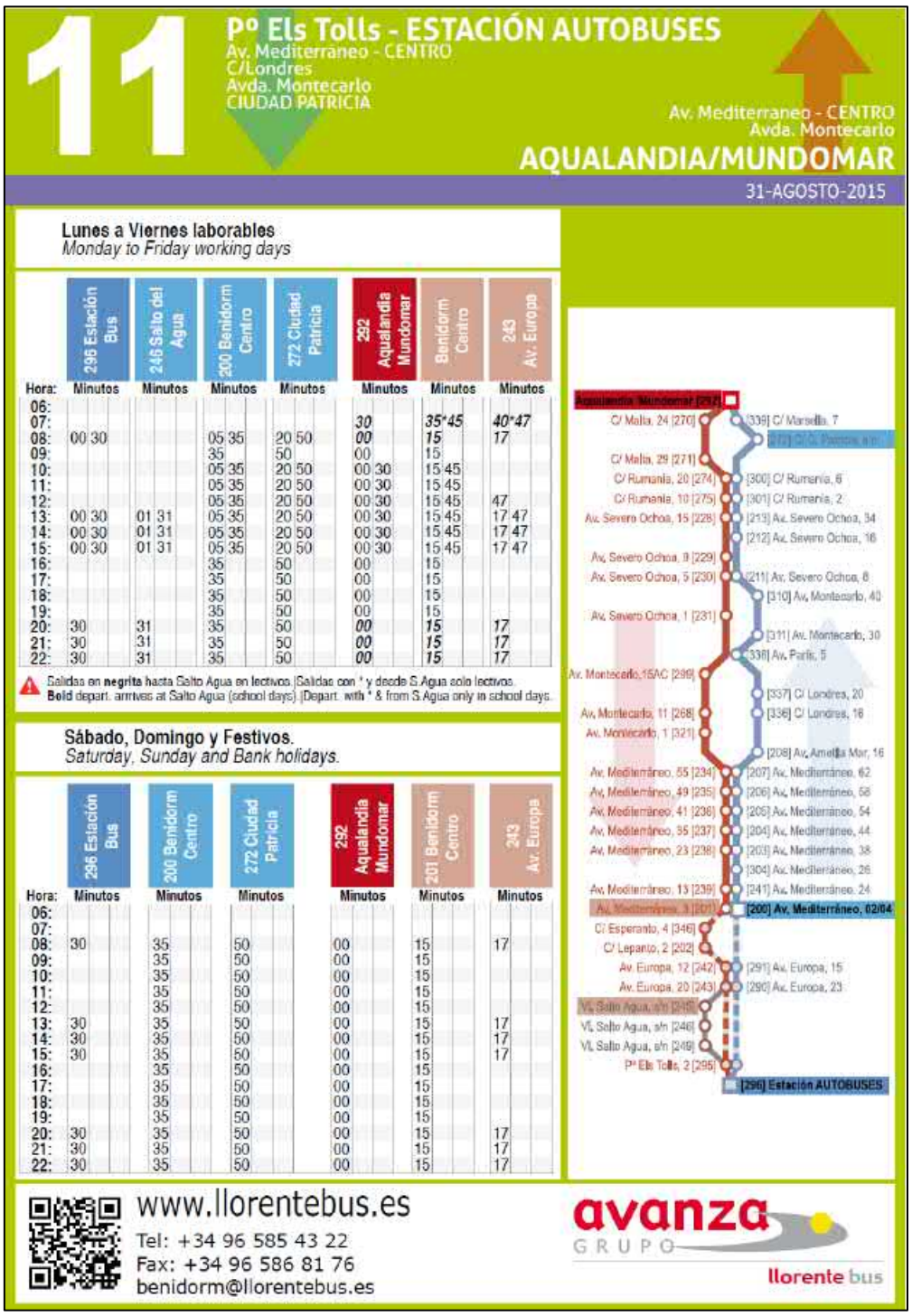


Figura 20. Termómetro de la línea 011

Fuente: PMUS de Benidorm

Línea 012 Altea – Albir 21 – Albir Garden – Comunidad Valenciana – Alfonso Puchades – Jaime I – Av. Villajoyosa – Centros Comerciales

Esta línea enlaza con la zona de Altea y El Albir los sábados y domingos en los que los Centros Comerciales están abiertos.

Figura 21. Recorrido de la línea 012 de autobús

Fuente: http://www.llorentebus.es

Figura 22. Termómetro de la línea 012

Fuente: PMUS de Benidorm

6.3. MEDIOS NO MOTORIZADOS

En este apartado se analiza la movilidad de los medios no motorizados en la ciudad de Benidorm y el potencial que tienen para poder llegar a la zona donde está ubicada la parcela del estudio.

Benidorm cuenta con un clima soleado durante todo con el año, con temperaturas suaves en invierno que posibilitan los desplazamientos a pie por la ciudad. La siguiente gráfica muestra el reparto modal extraído del PMUS de Benidorm:

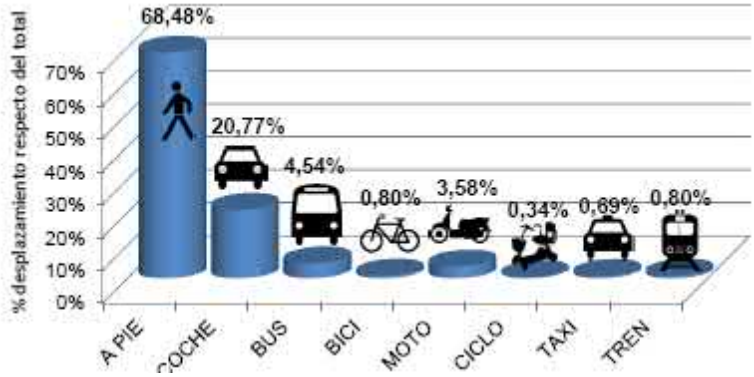


Figura 23. Reparto modal en la ciudad de Benidorm

Fuente: PMUS de Benidorm

6.3.1. Peatones

Como se aprecia, casi el 70% de los desplazamientos se realiza a pie. Por el contrario, el porcentaje de desplazamientos realizado en bicicleta no llega al 1%. La ciudad cuenta varias calles peatonales en su centro urbano y ensanche, y en general un viario con amplias aceras que permiten el movimiento de peatones.

Posteriormente, cuando se analice la atracción y generación de viajes y se tenga en cuenta el reparto modal, se estimará cual es el porcentaje de desplazamientos a la zona comercial que se podría esperar que se realicen a pie.

6.3.2. Bicicleta

En cuanto a la bicicleta, en los últimos años se ha realizado un esfuerzo para fomentar su uso entre los ciudadanos y se ha habilitado una red de carriles bici para facilitar los desplazamientos en este medio de transporte. Las siguientes figuras muestran el ejemplo de una sección de una de las avenidas de la ciudad donde se han implementado carriles bici a ambos lados.

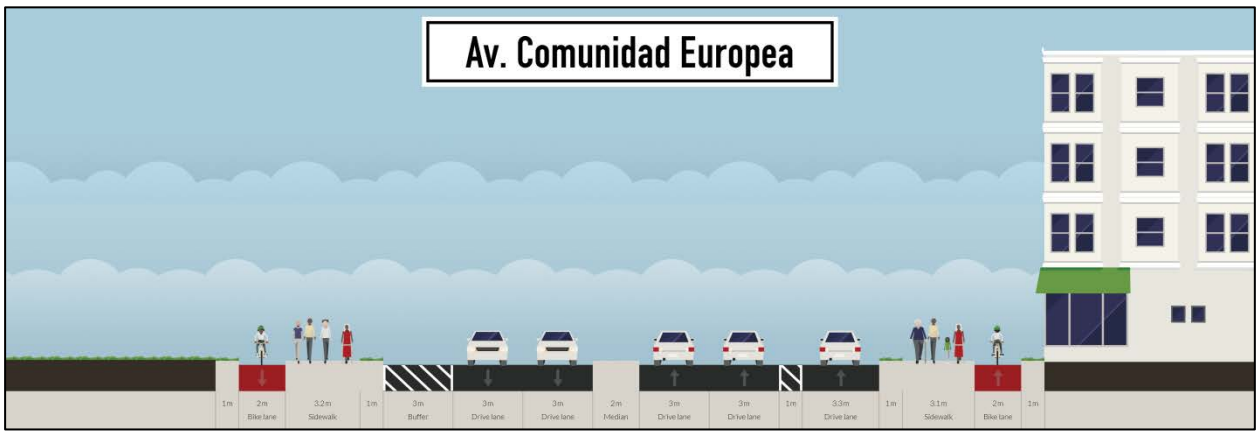


Figura 24. Sección de la Avd. de la Comunidad Europea

Fuente: PMUS de Benidorm

Figura 25. Imagen de la Avd. de la Comunidad Europea

Fuente: Google Maps

Figura 26. Imagen de la Avd. de la Comunidad Europea

Fuente: Google Maps

Otras opciones han sido la ubicación del carril bici en el centro de la calzada, como se muestra en la siguiente imagen.

Figura 27. Imagen de la Avd. Rey Jaime I

Fuente: Google Maps

O incluso la ubicación quitando carriles de circulación y dando preferencia a la bicicleta frente al vehículo privado, como se puede apreciar a continuación.

Figura 28. Imagen de la Avd. de la Armada Española en mayo de 2012

Fuente: Google Maps

Figura 29. Imagen de la Avd. de la Armada Española en abril de 2013

Fuente: Google Maps

Figura 30. Imagen de la Avd. de la Armada Española en junio de 2015

Fuente: Google Maps

Figura 31. Imagen de la preferencia del carril bici frente al tráfico rodado

Fuente: Google Maps

La siguiente página muestra el mapa con la red de carriles bici actuales

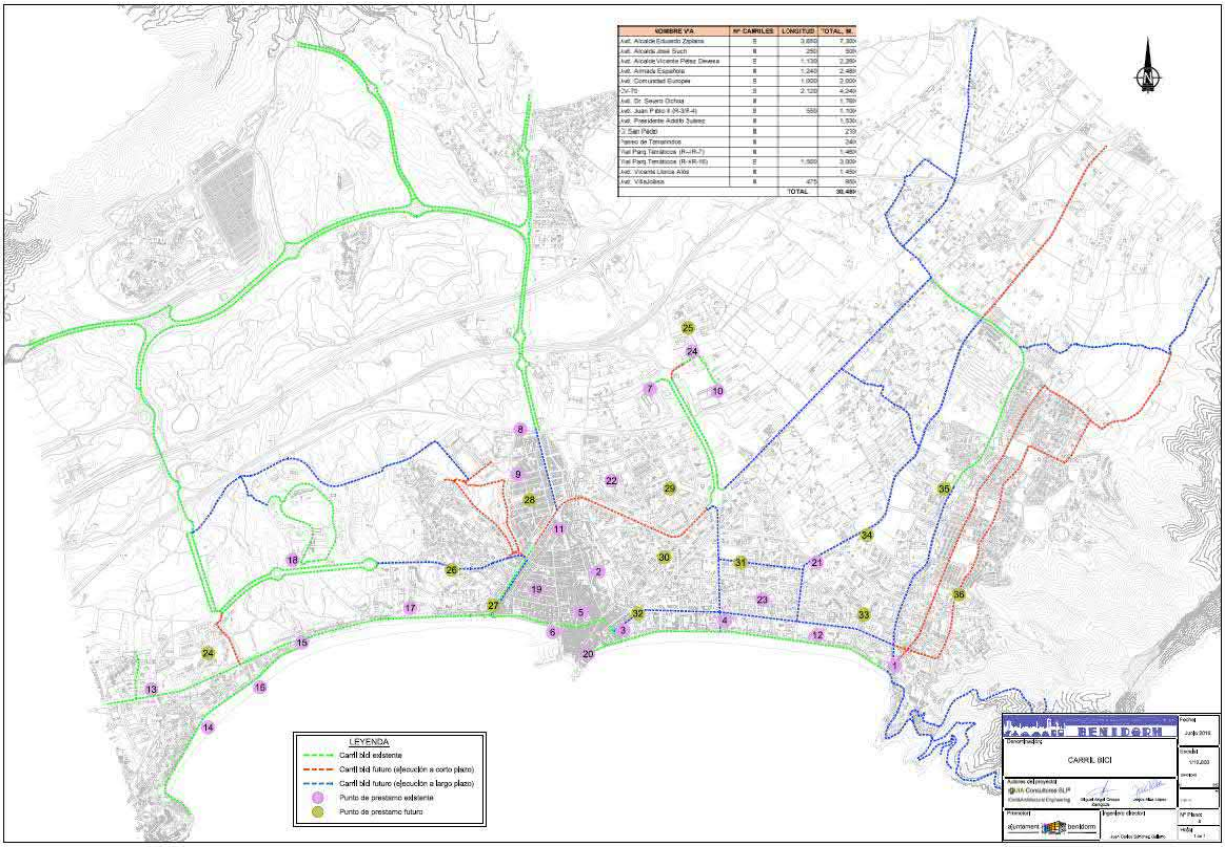


Figura 32. Mapa de carriles bici.

Fuente: PMUS de Benidorm

Además de la red ciclista, el ayuntamiento de Benidorm ha puesto en marcha un sistema de préstamo de bicicletas. El sistema cuenta con 22 estaciones de recogida de bicicletas que funciona durante 24 horas al día los 365 días del año.

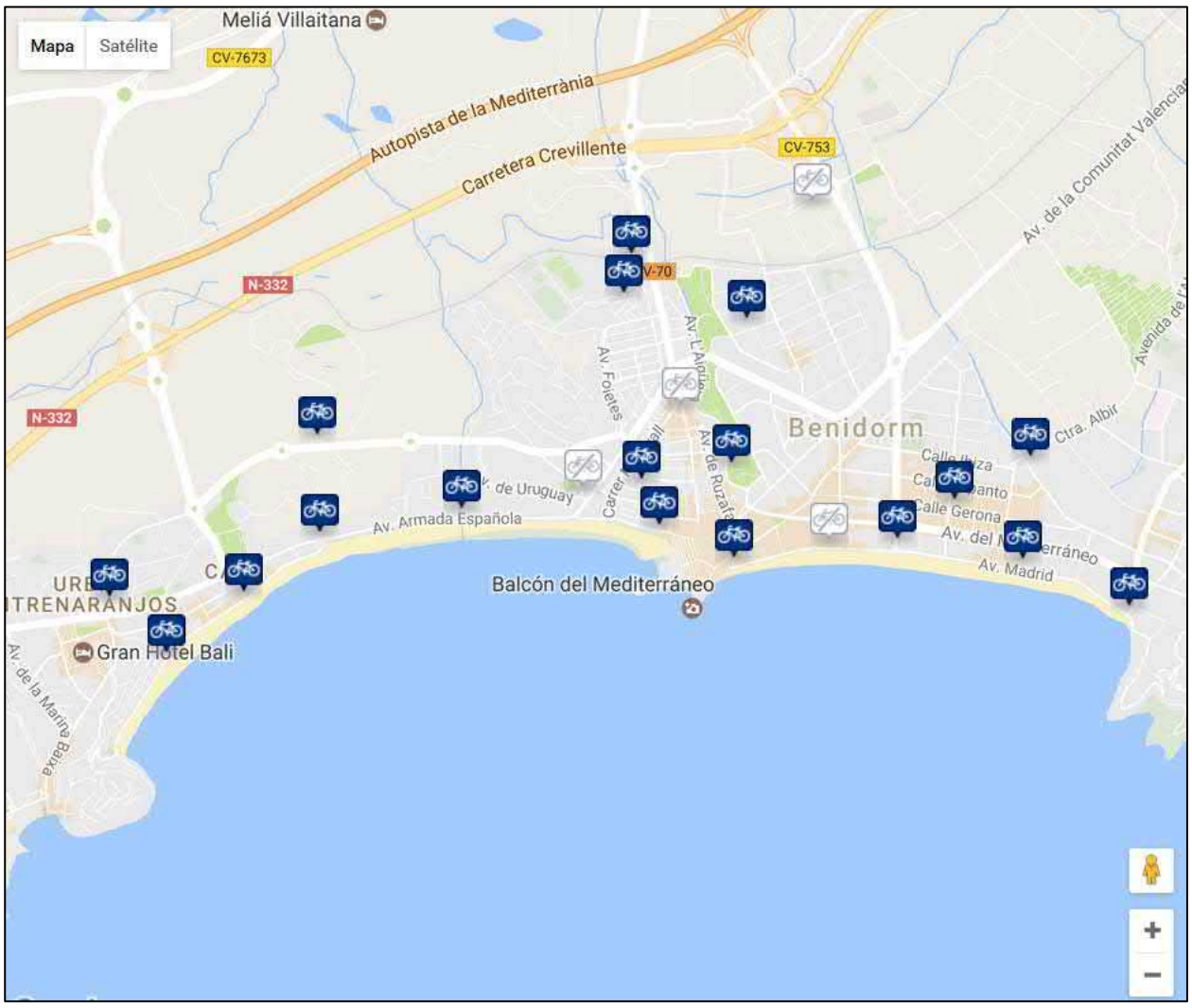


Figura 33. Estaciones del sistema de bicicleta pública Benidorm

Fuente: http://bicidorm.labici.net/estaciones.php

Las estaciones no son todas iguales, en cuanto a su capacidad, estando dimensionadas dependiendo de su ubicación.

En las siguientes imágenes se muestran diferentes estaciones de la red BICIDORM.

Figura 34. Estación de BICIDORM en el Parque de Elche

Fuente: Google Maps

Figura 35. Estación de BICIDORM en la Plaza de España

Fuente: Google Maps

Figura 36. Estación de BICIDORM en la Estación de TRAM

Fuente: Google Maps

Figura 37. Estación de BICIDORM en la Escuela Oficial de Idiomas

Fuente: Google Maps

7. ESTIMACIÓN DE GENERACIÓN/ATRACCIÓN DE VIAJES

7.1. CLIENTES

El primer paso para la realización del Plan de Movilidad asociado a una nueva implantación es el cálculo de la demanda asociada a este nuevo uso.

El número de clientes que la Propiedad ha calculado, según su "Estudio de Mercado" es de 8.000.000 de clientes al año, y por tanto este será el punto de partida para la realización del Plan de Movilidad.

El siguiente paso es obtener la distribución mensual y semanal, para determinar cuál será el momento pico del año.

7.1.1. Distribución mensual

Para el reparto anual a lo largo de los 12 meses, se han utilizado los datos del Índice "Experian Footfall", indicador nacional de afluencia media de visitantes por Centro Comercial en España que se publica mensualmente. Este índice está basado en los datos recogidos en Centro Comerciales representativos ubicados en toda España y que muestra la variación anual y mensual de clientes que acuden a los Centros Comerciales.

Según este índice el reparto de clientes mensuales a lo largo del año 2016, presenta los siguientes valores.

Mes	% respecto del total anual
Enero	10,1%
Febrero	7,7%
Marzo	7,6%
Abril	7,9%
Mayo	7,9%
Junio	7,7%
Julio	8,9%
Agosto	8,5%
Septiembre	8,0%
Octubre	8,1%
Noviembre	8,2%
Diciembre	9,3%

Tabla 2. Reparto mensuales general

Fuente: *http://es.shoppertrak.com/*

Estos repartos se corresponden con la media española, donde el periodo de rebajas en enero y julio y el periodo prenavideño en diciembre, provocan que estos tres meses sean en los que mayor cantidad de clientes acuden a los centros comerciales.

Sin embargo, debido a la idiosincrasia de Benidorm, con una gran afluencia de visitantes, potencial clientela, durante los meses de verano, que pueden llegar a duplicar la población empadronada, obligan a realizar correcciones en este reparto para adaptarlos al entorno donde se ubicará el Centro Comercial.

Para realizar esta corrección se utilizaran los datos de población total, es decir, la suma de la población residentes más la población flotante, calculada en el PMUS de Benidorm y que ha sido realizado durante el 2016.

Para la obtención de los valores de población total, utiliza ratios sobre valores conocidos como son el consumo de agua potable y la producción de Residuos Sólidos Urbanos, obteniéndose los valores que se muestran en la siguiente tabla.

Mes	Población total (hab/dia)		Desviación respecto a la media	
	Consumo agua +pernoctaciones (hab/dia)	Producción RSU (hab/dia)	Consumo agua +pernoctaciones (hab/dia)	Producción RSU (hab/dia)
Enero	118.888	123.600	0,83	0,79
Febrero	125.159	127.420	0,87	0,81
Marzo	131.053	139.300	0,91	0,89
Abril	135.532	152.476	0,94	0,97
Mayo	144.021	154.580	1,00	0,99
Junio	158.588	170.787	1,10	1,09
Julio	181.345	197.338	1,26	1,26
Agosto	193.581	215.358	1,35	1,38
Septiembre	158.982	176.862	1,11	1,13
Octubre	144.001	159.321	1,00	1,02
Noviembre	120.627	139.642	0,84	0,89
Diciembre	112.736	121.276	0,78	0,77
Media	143.709	156.497	1,00	1,00

Tabla 3. Población total diaria

Fuente: PMUS Benidorm

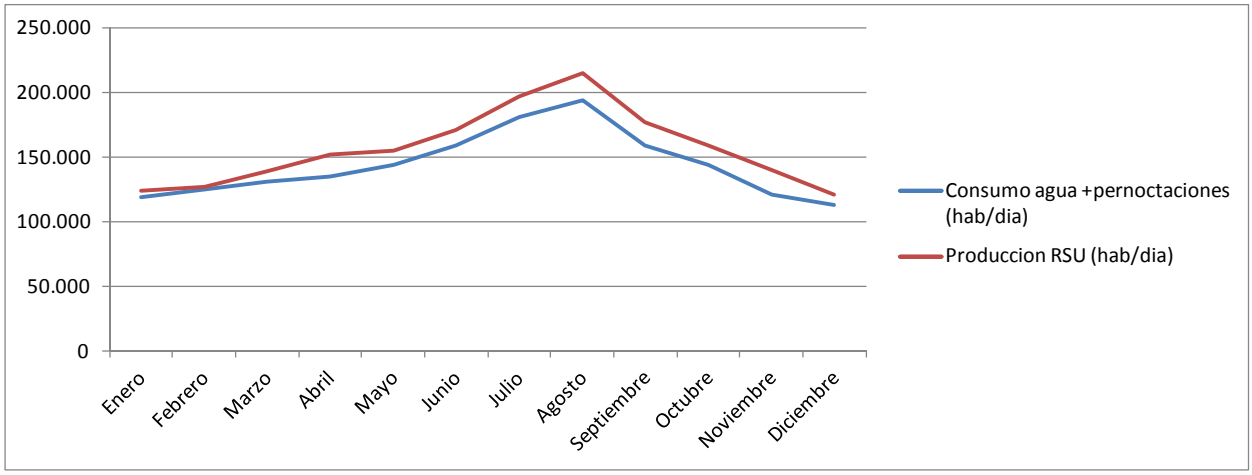


Figura 38. Población total diaria

Fuente: PMUS Benidorm

De las dos opciones posibles, muy similares las dos, se utilizaran los valores obtenidos según la producción de RSU, por ser esta la que utilizan en el mencionado PMUS para todos sus cálculos.

Para obtener el reparto mensual de los clientes al Centro Comercial, se modificaran los valores generales de España multiplicando por el coeficiente de desvío de la población cada mes respecto de la media anual.

El reparto mensual de clientes en Benidorm quedaría como se muestra en la siguiente tabla.

Mes	% respecto del total anual (nacional)	Desviación de la población respecto de la media en Benidorm	% respecto del total anual (Benidorm)
Enero	10,1%	0,79	8,01%
Febrero	7,7%	0,81	6,24%
Marzo	7,6%	0,89	6,77%
Abril	7,9%	0,97	7,65%
Mayo	7,9%	0,99	7,84%
Junio	7,7%	1,09	8,42%
Julio	8,9%	1,26	11,26%
Agosto	8,5%	1,38	11,68%
Septiembre	8,0%	1,13	9,09%

Mes	% respecto del total anual (nacional)	Desviación de la población respecto de la media en Benidorm	% respecto del total anual (Benidorm)
Octubre	8,1%	1,02	8,23%
Noviembre	8,2%	0,89	7,35%
Diciembre	9,3%	0,77	7,21%

Tabla 4. Reparto mensuales general corregidos para Benidorm

Fuente: Elaboración propia

Se muestra en el siguiente grafico la curva de reparto anual según los valores medios de España y los corregidos para Benidorm.

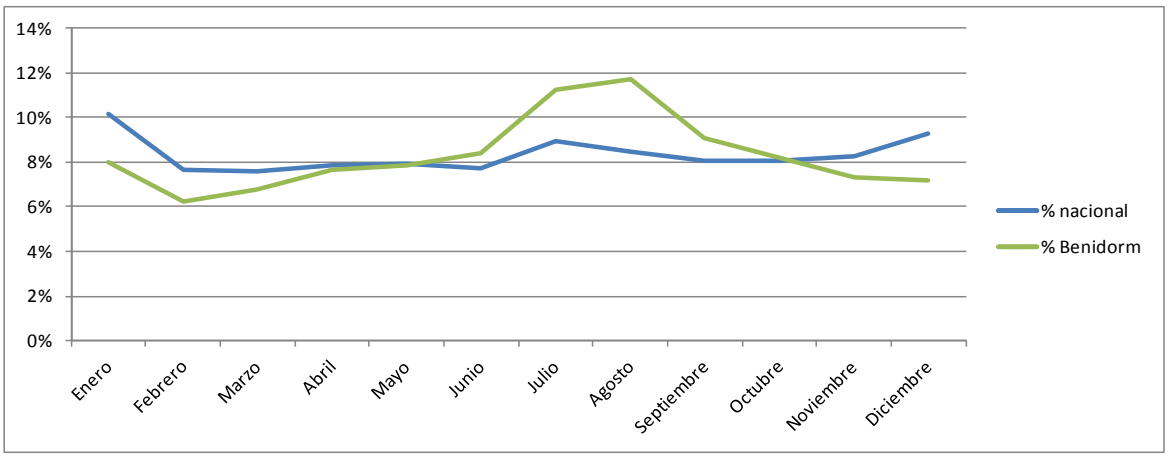


Figura 39. Reparto mensual nacional y corregido para Benidorm

Fuente: Elaboración propia

De este modo se tendrá en cuenta en la distribución mensual el incremento de población que se produce en la época estival, como puede observarse en la tabla de poblaciones.

Si aplicamos este nuevo reparto a los 8.000.000 de clientes previstos por la Propiedad, la distribución será la siguiente:

Mes	Nº clientes
Enero	640.447
Febrero	499.142
Marzo	541.860
Abril	612.093

Mes	Nº clientes
Mayo	627.365
Junio	673.733
Julio	900.694
Agosto	**934.777**
Septiembre	726.995
Octubre	658.167
Noviembre	587.832
Diciembre	576.887

Tabla 5. Reparto clientes mensuales

Fuente: Elaboración propia

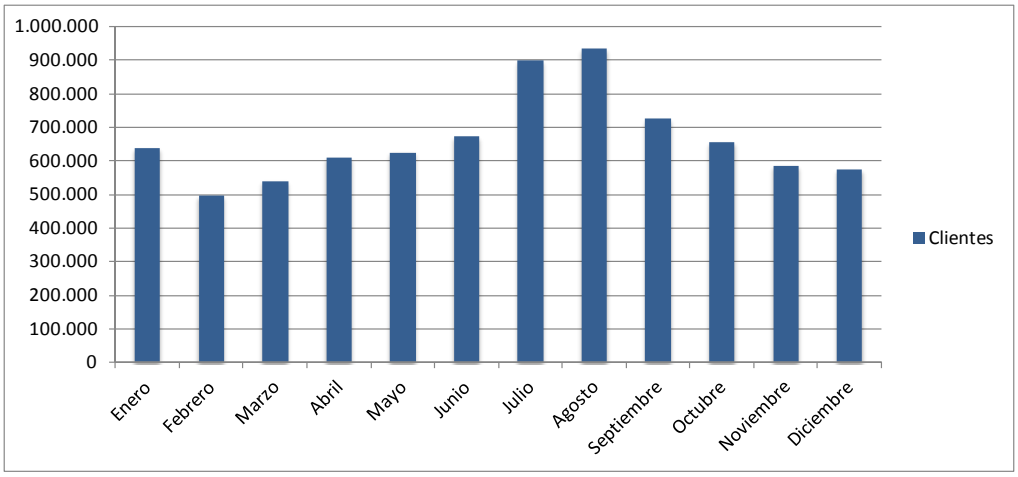


Figura 40. Reparto clientes mensuales

Fuente: Elaboración propia

El mes con mayor número de clientes será el mes de agosto con alrededor de 934.777 personas.

7.1.2. Distribución semanal

Conocidos el número de clientes mensuales hay que pasar a conocer el número de clientes semanales y su reparto para obtener el día con mayor numero de afluencia.

Según el informe "Barómetro de Tendencias Footfall. Claves para afrontar 2016" de Footfall Consultancy Service, realizado con los valores de "footfall" ya comentados anteriormente, el reparto semanal de los clientes es diferente para los centros comerciales con apertura en

domingo que aquellos que cierran sus puertas habitualmente los domingos. En la siguiente tabla se muestran estos repartos para ambos casos.

Día	% respecto del total semanal sin apertura el domingo	% respecto del total semanal con apertura el domingo
Lunes	14%	13%
Martes	13%	12%
Miércoles	14%	13%
Jueves	13%	12%
Viernes	16%	15%
Sábado	22%	20%
Domingo	8%	14%

Tabla 6. Reparto clientes semanales

Fuente: "Barómetro de Tendencias Footfall"l Footfall Consultancy Services

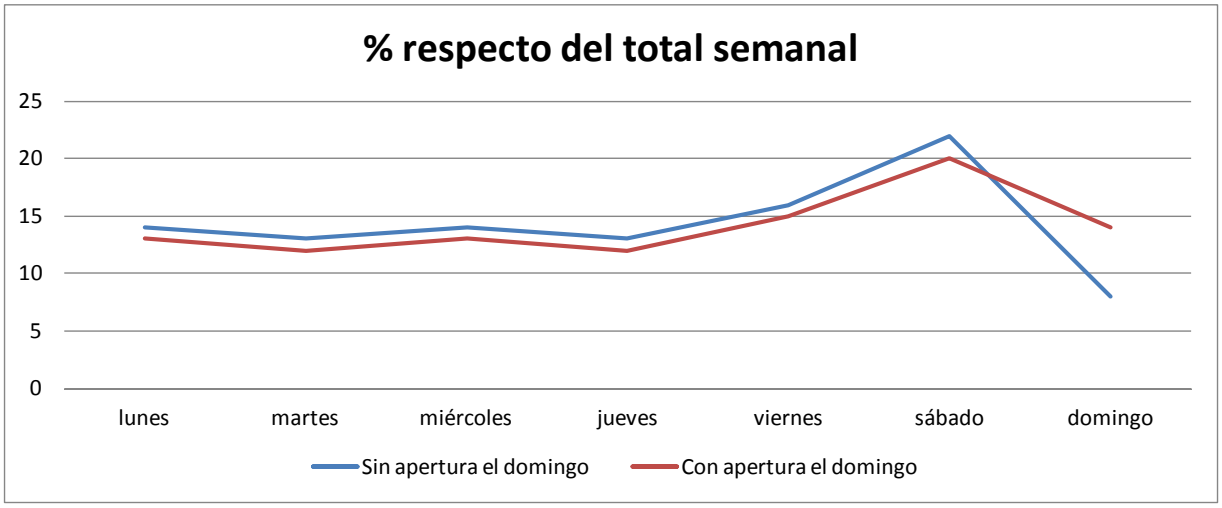


Figura 41. Reparto clientes semanales

Fuente: "Barómetro de Tendencias Footfall"l Footfall Consultancy Services

Al tratarse de una zona turística y más en agosto, se considera el reparto de los Centros Comerciales que abren las tiendas en domingo.

Aplicando estos repartos los clientes que acudirán de media una semana de agosto al centro Comercial son los reflejados en la tabla siguiente.

Día	Clientes en agosto
Lunes	27.440
Martes	25.329
Miércoles	27.440
Jueves	25.329
Viernes	31.662
Sábado	**42.216**
Domingo	29.551

Tabla 7. Clientes semanales en agosto

Fuente: Elaboración propia

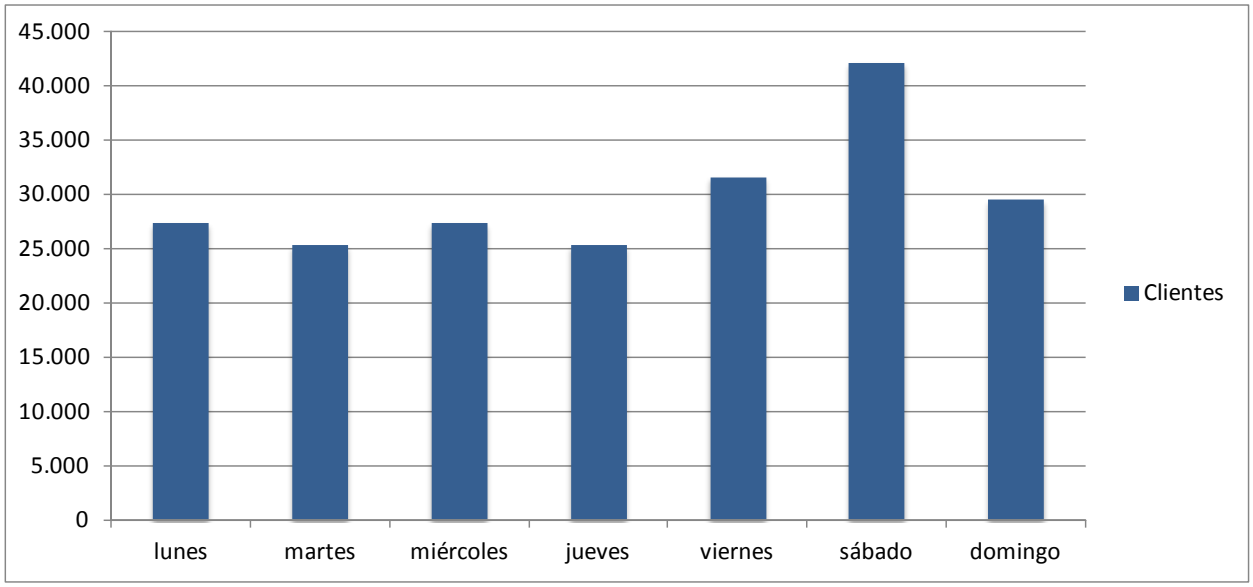


Figura 42. Clientes semanales en agosto

Fuente: Elaboración propia

El día con mayor afluencia de clientes será, por tanto, un sábado de agosto con poco más de 42.000 clientes.

7.1.3. Reparto modal

Conocido el número de clientes que acudirán al centro comercial, el siguiente paso es saber el modo en que lo van a hacer, si por medios mecanizados o no, en vehículos privado o en transporte público, andando o en bicicleta, es decir, el reparto modal.

Debido a la idiosincrasia de Benidorm, como se ha comentado, con una elevada población flotante con criterios de movilidad diferentes de los residentes, se ha optado por dividir la clientela en función del tipo de residencia, según los datos marcados por el PMUS de Benidorm para el periodo estival.

Según este informe la población total puede dividirse en tres tipos de población diferente, la población empadronada, la población con vivienda clasificada como "segunda residencia" y los turistas. En la siguiente tabla se muestran estos valores para tres momentos críticos, la época estival, la época navideña y la Semana Santa.

Tipo	Población			Porcentaje		
	Estival	Navidad	Semana Santa	Estival	Navidad	Semana Santa
Personas empadronadas	69.045	69.045	69.045	32,06%	56,93%	45,28%
Personas residentes temporales	86.941	25.606	43.419	40,37%	21,11%	28,48%
Turistas	59.371	26.625	40.012	27,57%	21,95%	26,24%
Total	**215.357**	**121.276**	**152.476**			

Tabla 8. Población en diferentes periodos

Fuente: PMUS Benidorm

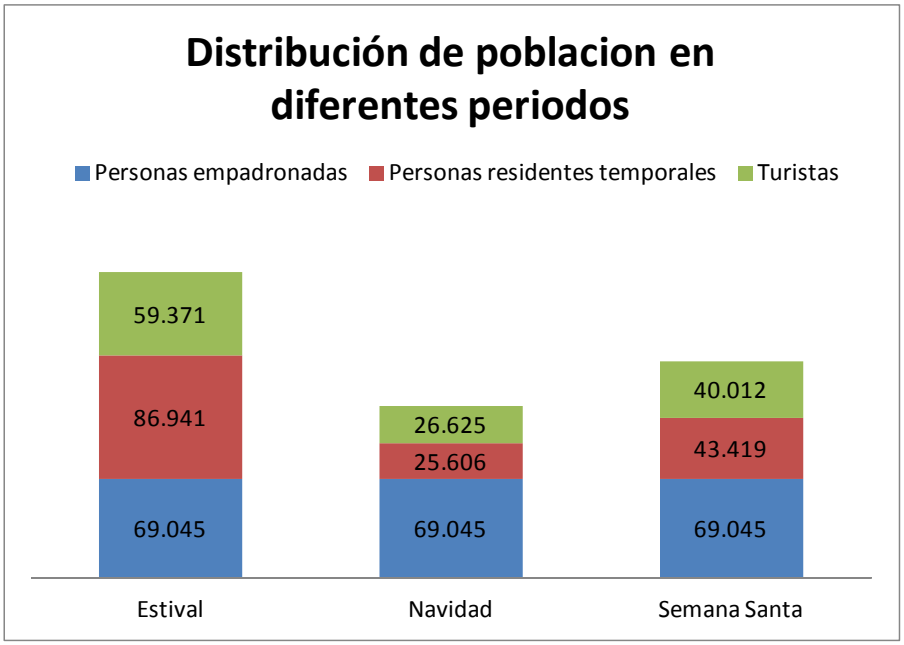


Figura 43. Población en diferentes periodos

Fuente: PMUS Benidorm

En el periodo estival, como ya se comprobó en la tabla de población anteriormente mostrada, la población es casi el doble que en la época navideña y bastante superior a otro periodo vacacional como es Semana Santa.

Al mantenerse fijo el número de habitantes empadronados, el porcentaje de personas residentes temporales es mayor durante el periodo estival, siendo los turistas el menor porcentaje de los tres.

Al tener pautas de comportamiento diferentes, se repartirá el número de clientes con esta proporción, entre los tres tipos de población, teniéndose los siguientes resultados.

El reparto correspondiente a la época estival es el que se ha aplicado al número de clientes previsto para un sábado del mes de agosto, obteniendo los siguientes resultados:

Tipo	Nº Clientes
Personas empadronadas	13.535
Personas residentes temporales	17.043
Turistas	11.638
Total	**42.216**

Tabla 9. Tipo de clientes en un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

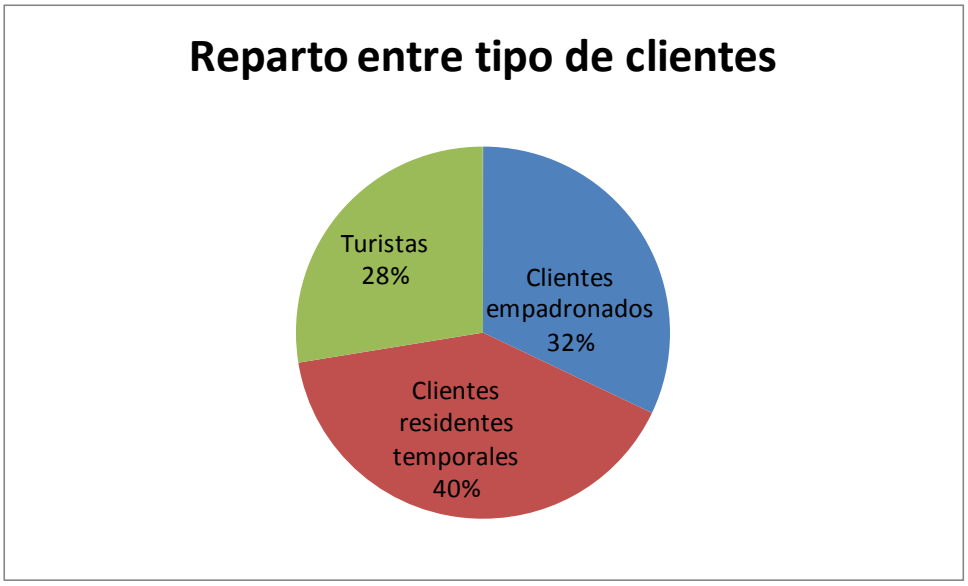


Figura 44. Tipo de clientes en un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

Para cada tipo de cliente se aplicará un reparto modal diferente, como se verá a continuación. A las personas empadronadas se aplicará el reparto obtenido de encuestas domiciliarias; a los residentes temporales los datos de la encuesta estival y a los turistas el

obtenido en las encuestas en los hoteles. A los trabajadores se les aplicará otro reparto modal que se desarrollará en el siguiente subapartado, debido a que el motivo del viaje es diferente y por tanto también lo es el reparto modal.

Según los datos que se recogen en el PMUS el reparto modal global para cada tipo de población/periodo es el que se recoge en la siguiente tabla.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TAXI	TREN
Global	68,48%	20,77%	4,54%	0,80%	3,58%	0,34%	0,69%	0,80%
Estival	73,07%	14,14%	4,30%	0,70%	5,12%	0,63%	1,05%	1,00%
Navidad	56,93%	30,05%	5,61%	0,76%	3,21%	0,24%	0,72%	2,48%
Semana Santa	65,01%	26,46%	2,26%	0,67%	4,01%	0,25%	0,40%	0,94%
Hoteles	79,79%	7,86%	8,86%	0,22%	1,39%	0,26%	1,22%	0,39%
Domiciliaria	57,83%	29,60%	2,30%	1,82%	7,12%	0,28%	0,00%	1,05%

Tabla 10. Reparto modal

Fuente: PMUS

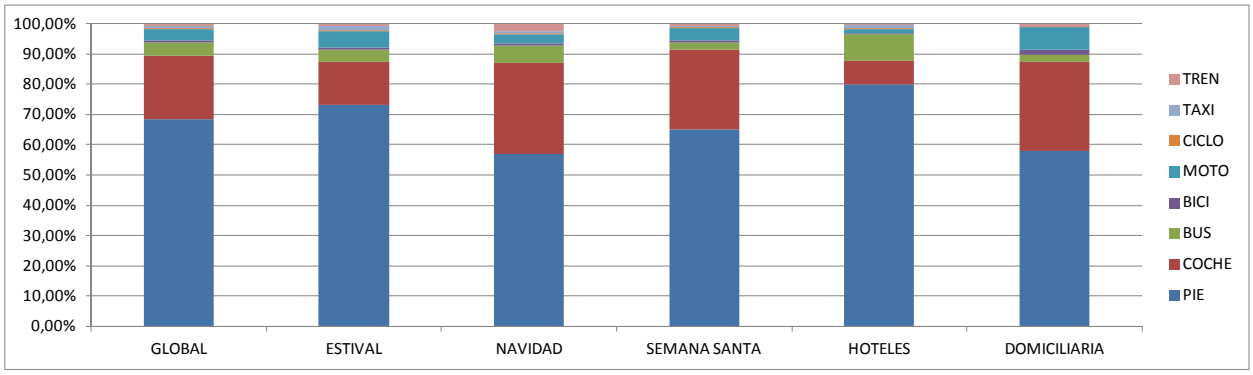


Figura 45. Reparto Modal

Fuente: PMUS

Como era de esperar, dependiendo del tipo de población y el periodo, el reparto modal es diferente y por ello la necesidad de repartir la clientela entre los tres diferentes tipos de población.

Es de destacar que en cualquiera de los casos el porcentaje de los desplazamientos andando es muy elevado, debido sobre todo a la configuración de la ciudad, de la dificultad de aparcar, sobre todo en verano y la gran cantidad de turistas que o no disponen de vehículo privado o hacen poco uso de él.

Sin embargo estos valores de desplazamientos a pie son muy elevados para asociarlos a los desplazamientos al Centro Comercial por dos motivos principales:

- La ubicación. El centro comercial no se ubicará en el propio casco urbano, sino en las afueras, en concreto entre varias barreras muy importantes para la movilidad peatonal, como son las carreteras N-332, la CV-70 y la autopista AP-7.
- El motivo del desplazamiento. El reparto modal esta también asociado al motivo del desplazamiento, de tal forma, que en el motivo trabajo, por ejemplo, el uso del transporte público es más elevado, mientras que en el motivo compras y ocio, el uso del vehículo privado tiene un peso mayor.

Por estos dos motivos, y utilizando de nuevo los resultados obtenidos en el PMUS, se rebajó el porcentaje de desplazamientos andando hasta un 10,90%. Este porcentaje ha sido obtenido de los datos del reparto modal desagregados por distancia recogidos en el PMUS y que se detallan a continuación.

Según los resultados del PMUS el reparto modal puede asociarse a la distancia a recorrer marcando tres puntos de inflexión diferentes:

- Distancia Corta: distancia menos a 800 metros.
- Distancia Media: distancia entre 800 y 3.000 metros.
- Distancia Larga: distancia superior a los 3.000 metros.

Según la distancia, el reparto modal es el que se muestra en la siguiente tabla.

Distancia	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TAXI	TREN
Corta	88,66%	7,69%	0,74%	0,38%	1,96%	0,26%	0,12%	0,18%
Media	53,78%	36,95%	3,75%	0,89%	3,77%	0,15%	0,54%	0,17%
Larga	**10,90%**	68,10%	9,33%	0,89%	5,30%	0,13%	0,52%	4,83%

Tabla 11. Reparto modal según distancias a recorrer

Fuente: PMUS

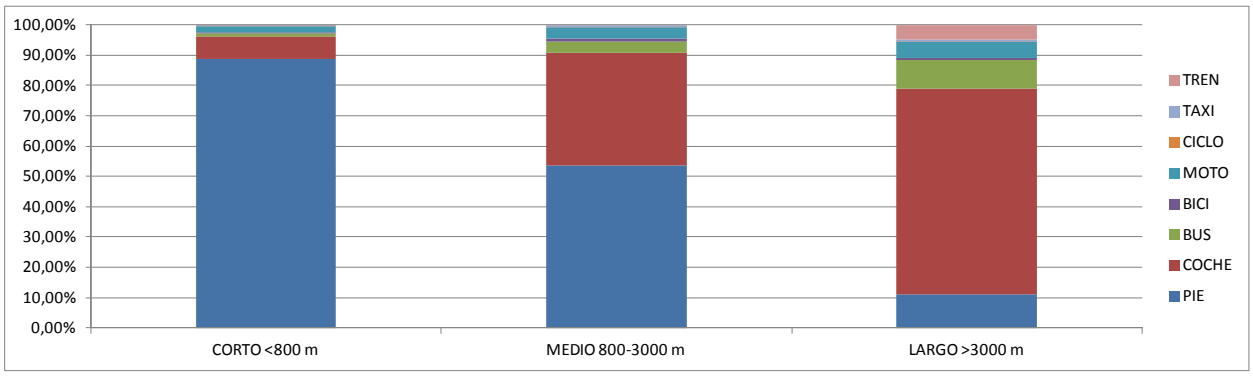


Figura 46. Reparto Modal según distancias a recorrer

Fuente: PMUS

Al rebajar el porcentaje de desplazamientos andando hasta el 10,90%, existirá un trasvase de viajes al resto de medios de transporte y que también dependerá del tipo de población

(residente, temporal o turista). Por ello, en cada caso, el reparto de los viajes se ha hecho proporcional al reparto existe en los medios sustitutivos (coche, bus, bici y moto).

En la siguiente tabla se muestra el reparto final adoptado para cada uno de los tres tipos de población.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TAXI	TREN
Domiciliaria (residentes)	10,90%	63,38%	4,92%	3,90%	15,25%	0,60%	0,00%	1,05%
Hoteles (turista)	10,90%	35,19%	39,67%	0,99%	6,22%	1,16%	5,46%	0,39%
Estival (residentes temporales)	10,90%	48,03%	14,61%	2,38%	17,39%	2,14%	3,57%	1,00%

Tabla 12. Reparto modal adoptado

Fuente: Elaboración propia

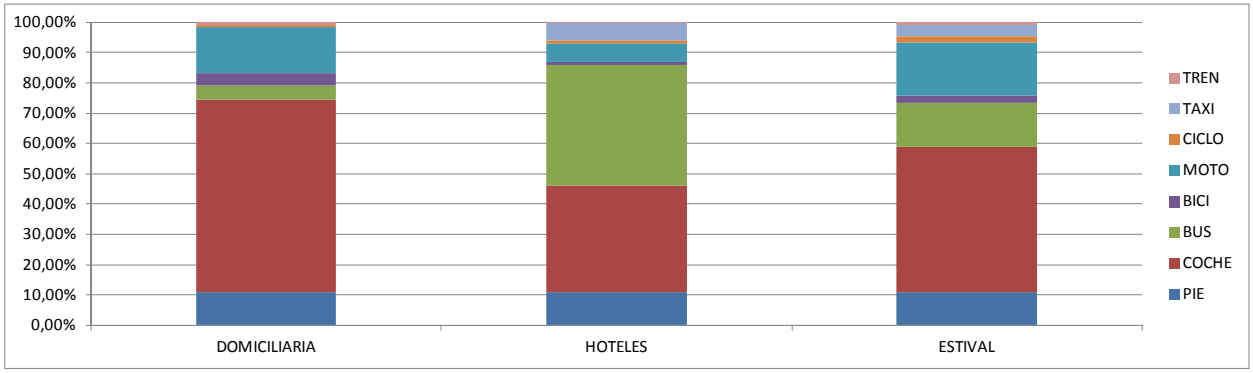


Figura 47. Reparto Modal adoptado

Fuente: Elaboración propia

Aplicando este reparto modal al número de clientes de cada tipo ya calculados, se obtuvieron el número de desplazamientos de cada tipo para un sábado de agosto.

Tipo	Nº Clientes	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	TAXI	OTROS
Personas empadronadas	13.535	1.475	8.579	667	527	2.063	0	223
Personas residentes temporales	17.043	1.858	8.185	2.489	405	2.964	608	535

Tipo	Nº Clientes	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	TAXI	OTROS
Turistas	11.638	1.269	4.096	4.617	115	724	636	181
Total	42.216	4.602	20.860	7.773	1.047	5.752	1.244	939

Tabla 13. Reparto de los desplazamientos de los clientes un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

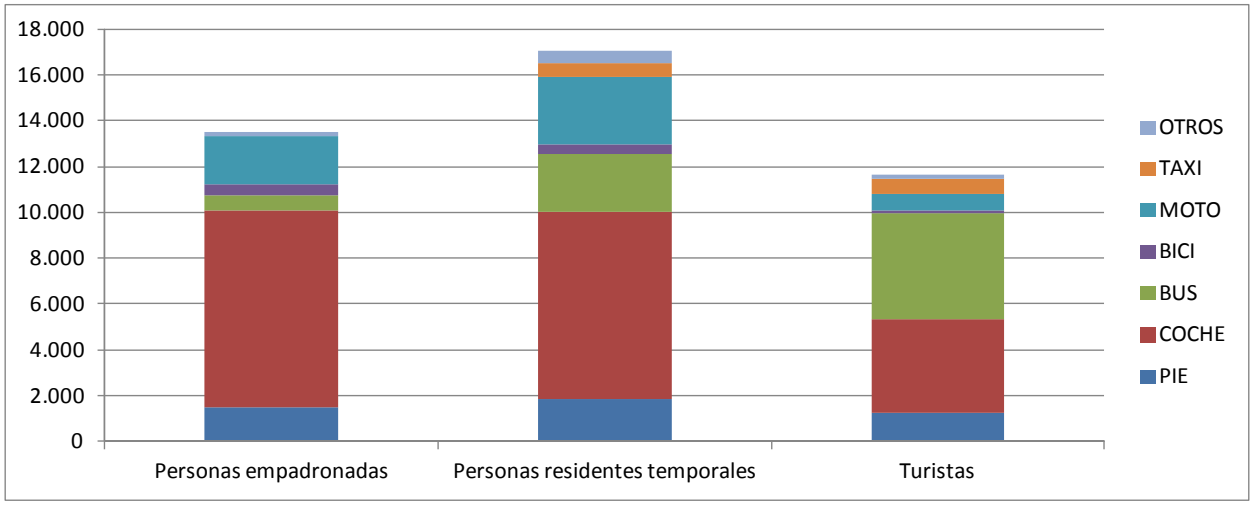


Figura 48. Reparto de los desplazamientos de los clientes un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

7.2. EMPLEADOS

Para el cálculo del número de empleados se utiliza el ratio de 19[3] empleados/1000 m² de SBA, que ascenderá a 1.062 al ser la SBA aproximadamente la de la edificabilidad máxima, es decir, 55.878 m².

En este caso el reparto modal será diferente del utilizado en el reparto de los clientes, ya que el motivo trabajo arroja un reparto modal diferente al general o al debido al motivo compras y ocio.

En este caso el reparto modal se ha obtenido de la explotación del Censo de Población y Viviendas de 2011, cuyos porcentajes para el municipio de Benidorm se muestran en la siguiente tabla. Se ha seleccionado esta fuente porque permite conocer el reparto modal cuando el motivo del viaje es trabajo o estudios.

[3] Este valor se ha obtenido tras la realización de numerosos estudios de tráfico en centros comerciales ya existentes y contrastados con diversas publicaciones del ramo, TRIP Generation, Consorcio de Transportes de Madrid, etc.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TAXI	TREN	OTROS
Trabajadores de Benidorm	32,93%	45,73%	8,57%	2,14%	7,11%	----	----	2,04%	1,49%

Tabla 14. Reparto modal por motivo trabajo

Fuente: INE. Censo de Población y Viviendas de 2011

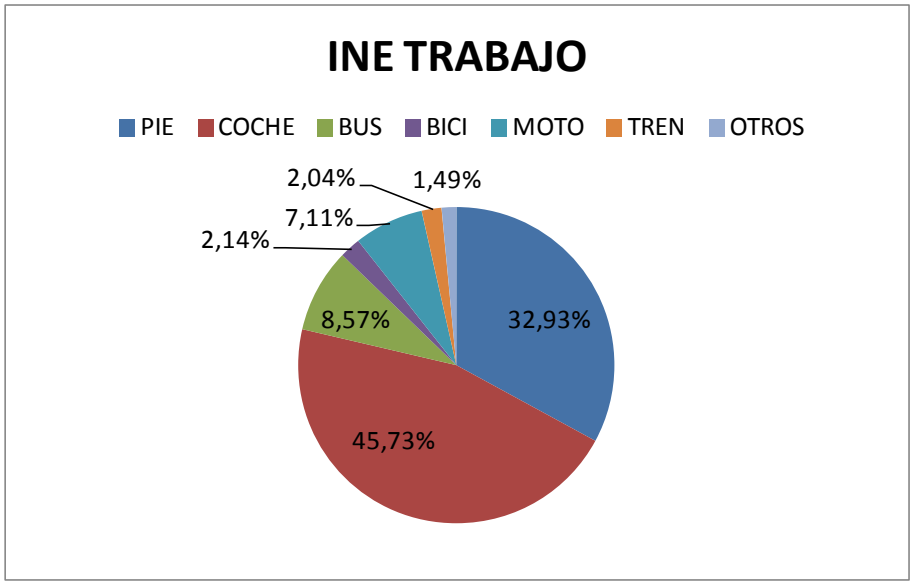


Figura 49. Reparto modal por motivo trabajo

Fuente: INE. Censo de Población y Viviendas de 2011

Al igual que ocurría con los valores del reparto modal en el caso de clientes, el porcentaje de desplazamientos a pie es elevado, en comparación con otras localidades españolas, pero es adecuado a la configuración de Benidorm. Sin embargo, es conveniente rebajar este porcentaje, porque aunque ya el reparto es por motivo trabajo, sin embargo la ubicación del futuro Centro Comercial, como ya se vio, puede ser un hándicap en su accesibilidad peatonal.

Es por ello, que de manera similar a como ya se hizo para el reparto modal en el caso de clientes, el porcentaje correspondiente a los desplazamientos a pie se ha rebajado, repartiéndose estos viajes de manera proporcional al resto de medios que puedan ser sustitutivos del mismo. De nuevo se toma el valor de 10,90 % de viaje a pie, correspondiente al obtenido al desagregar el reparto modal por distancia según el PMUS.

El reparto corregido sería el reflejado en la siguiente tabla.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TAXI	TREN	OTROS
Trabajadores de Benidorm	10,90%	61,58%	11,55%	2,88%	9,57%	----	----	2,04%	1,49%

Tabla 15. Reparto modal adoptado por motivo trabajo

Fuente: Elaboración propia

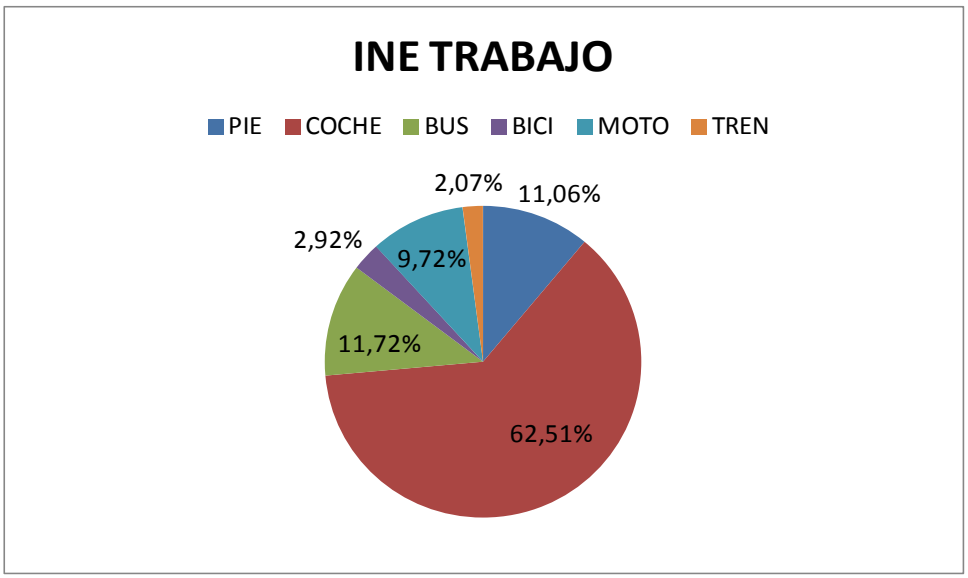


Figura 50. Reparto modal adoptado por motivo trabajo

Fuente: Elaboración propia

Para el cómputo de los viajes atraídos por el Centro Comercial, se consideran los siguientes ratios por trabajador: 1 viaje de ida al trabajo, 0,25 viajes por gestiones relacionadas con el trabajo y 0,2 viajes por motivos personales durante el horario de trabajo.

Por lo tanto el número de viajes atraídos por cada empleado es de 1,45 viajes/día, lo que supone un total de 1.540 viajes diarios. En la siguiente tabla se muestra el número de viajes en cada medio de transporte, una vez aplicado el reparto modal anterior.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	TAXI	OTROS
Trabajadores de Benidorm	168	676	178	44	147	0	31

Tabla 16. Viajes de los trabajadores en cada modo de transporte

Fuente: Elaboración propia

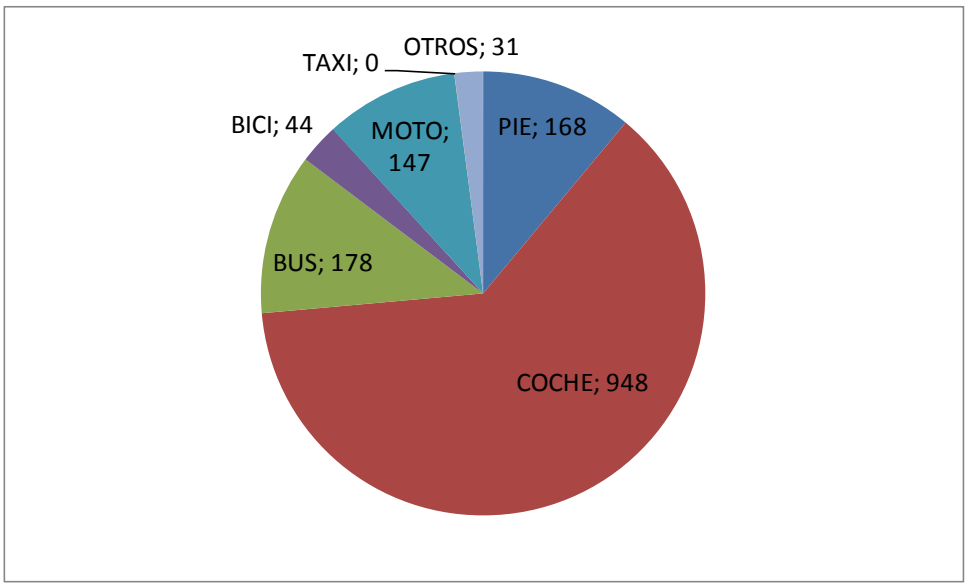


Figura 51. Viajes de los trabajadores en cada medio de transporte

Fuente: Elaboración propia

7.3. TOTAL

Finalmente sumando los viajes diarios atraídos por los clientes y los viajes atraídos por los empleados se tendrían las siguientes cifras.

	PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	TAXI	OTROS
Clientes	4.602	20.860	7.773	1.047	5.752	1.244	939
Empleados del CC	168	948	178	44	147	0	31
Total	**4.769**	**21.808**	**7.951**	**1.092**	**5.899**	**1.244**	**971**
	10,9%	49,9%	18,2%	2,5%	13,5%	2,8%	2,2%

Tabla 17. Viajes atraídos por el Centro Comercial un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

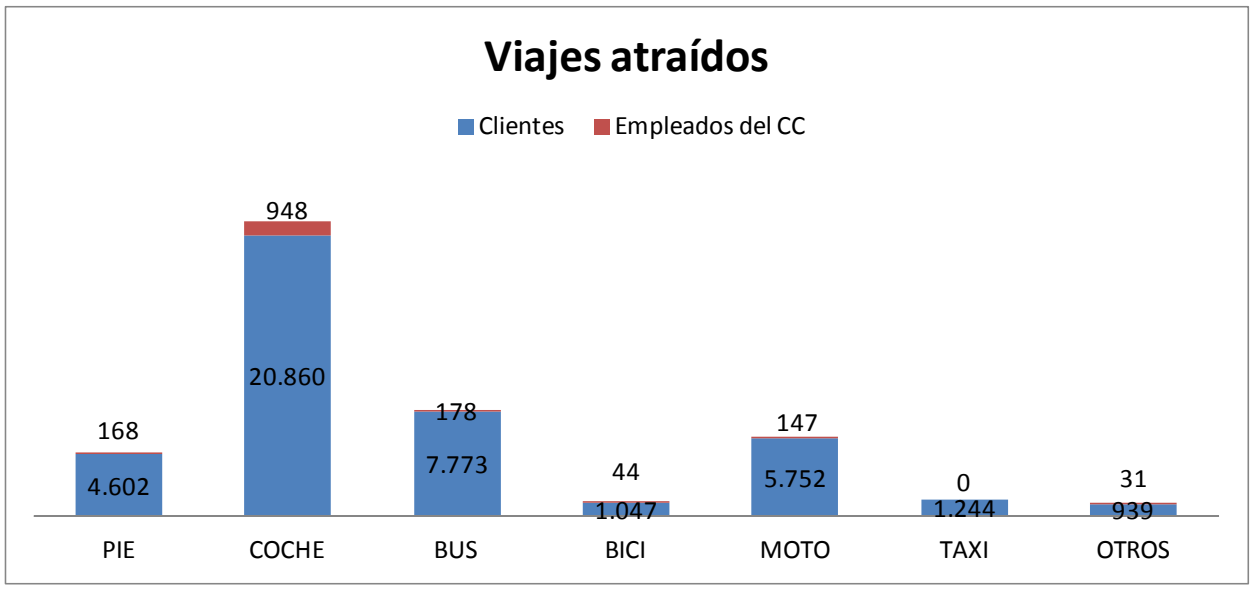


Figura 52. Viajes atraídos por el centro Comercial un sábado de agosto

Fuente: Elaboración propia

Como se ha indicado, esta estimación se ha realizado para la situación de mayor afluencia de clientes, prevista para un sábado del mes de agosto.

8. SITUACIÓN FUTURA. ANÁLISIS Y SOLUCIONES PROPUESTAS

8.1. COMPORTAMIENTO DEL VIARIO EN ESTADO FUTURO

Según se recoge en la actualización del Estudio de tráfico, realizado por DOYMO, se procedió al análisis de tres escenarios:

8.1.1. Escenario 1

"El Escenario 1 incorpora a la situación actual las demandas del centro comercial sin modificar la red. Como tráfico base, no relacionado con el centro comercial, se ha tomado la hora punta de las tardes del mes de agosto, descartando la punta del acceso a la playa de las mañanas que no coincide con el horario punta del centro comercial.

Ello supone aplicar un coeficiente de 0.69 al tráfico base de partida (matriz de viajes exteriores)".

Figura 53. Intensidad horaria

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

Estación	Mes	IMD	Promedio anual	%
A-156-5	ENERO	19.564	21.365	-8,43%
A-156-5	FEBRERO	19.495	21.365	-8,75%
A-156-5	MARZO	21.052	21.365	-1,47%
A-156-5	ABRIL	21.250	21.365	-0,54%
A-156-5	MAYO	21.810	21.365	2,08%
A-156-5	JUNIO	21.805	21.365	2,06%
A-156-5	JULIO	24.219	21.365	13,36%
A-156-5	AGOSTO	24.494	21.365	14,64%
A-156-5	SEPTIEMBRE	23.112	21.365	8,18%
A-156-5	OCTUBRE	20.366	21.365	-4,68%
A-156-5	NOVIEMBRE	19.585	21.365	-8,33%
A-156-5	DICIEMBRE	19.631	21.365	-8,12%

Figura 54. IMD en la estación A-156-5

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

"El escenario E1 analiza el efecto de la implantación del centro comercial sin modificar la red. Se observa como incrementa las colas a las rotondas 1 y 3, además de congestiones en el itinerario 2 (a través del paso inferior). En el sector Este se producen colas puntuales de menor longitud.

El objetivo de este escenario es dotar de una referencia que permita la comparación con el resto".

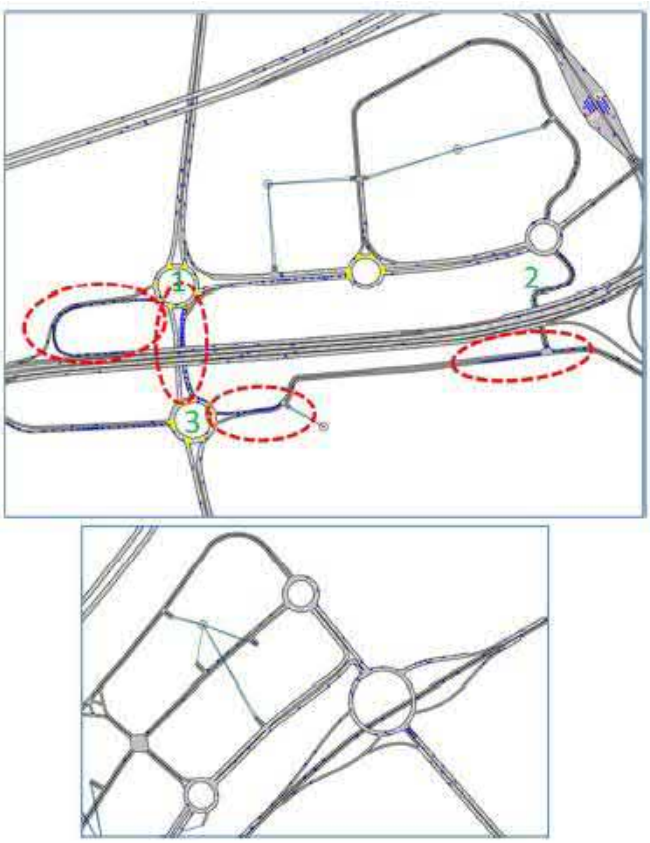


Figura 55. Resultado simulación Escenario 1

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

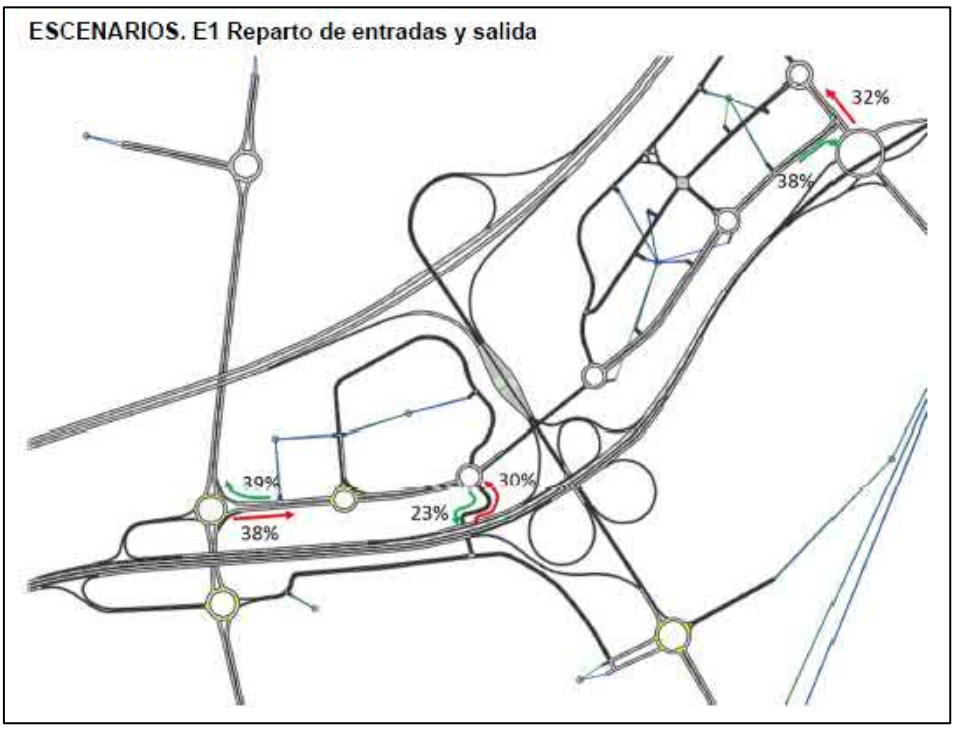


Figura 56. Resultado simulación Escenario 1

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

8.1.2. Escenario 2

"En base a las restricciones indicadas en el enlace de la carretera CV-70 se presenta un escenario E2 sin ninguna actuación sobre la glorieta (semaforización o paso inferior) y sin conexión del sector comercial hacia la CV-70.

Las actuaciones de mejora propuestas para este escenario se centran en dotar de mayor capacidad el vial paralelo a la N-332 (el que conecta la CV-70 con la estación de autobuses) con un carril exclusivo para el Transporte Público con el objetivo, además, de reducir el número de vehículos privados en pro del servicio público.

Pese a la reducción de tráfico y la priorización del transporte público los problemas en la CV-70 persisten ya que los vehículos procedentes de La Nucía acceden a la glorieta con prioridad lo que genera retenciones en los otros dos accesos."

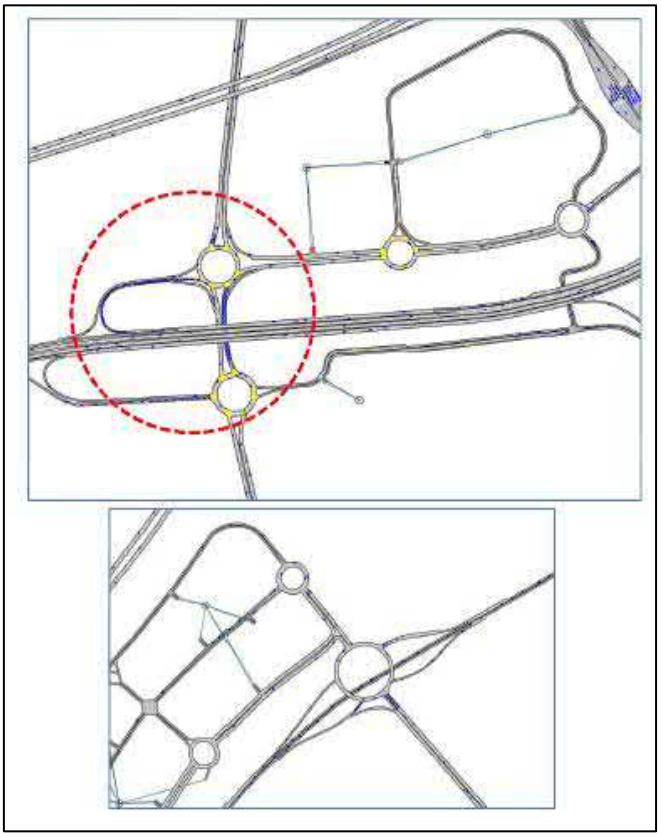


Figura 57. Resultado simulación Escenario 2

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

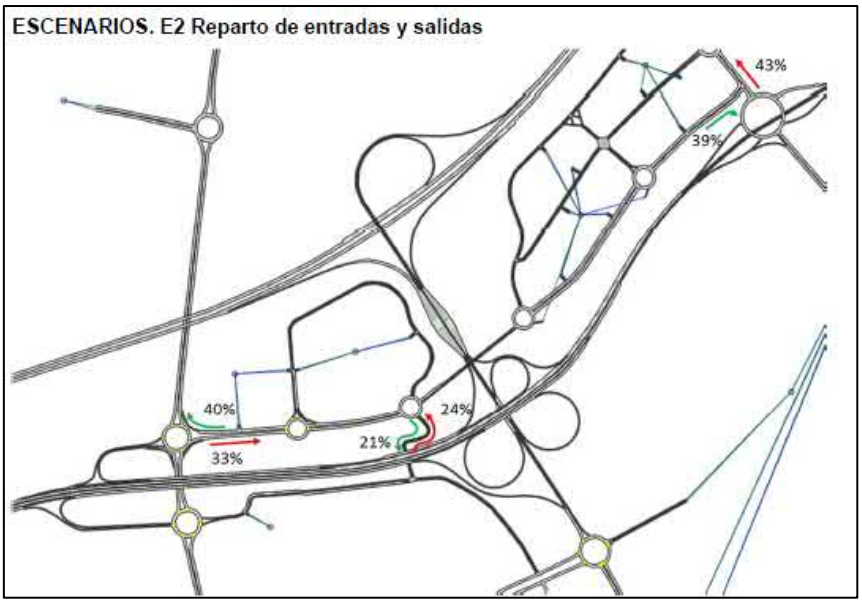


Figura 58. Resultado simulación Escenario 2

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

Las propuestas de este escenario son:

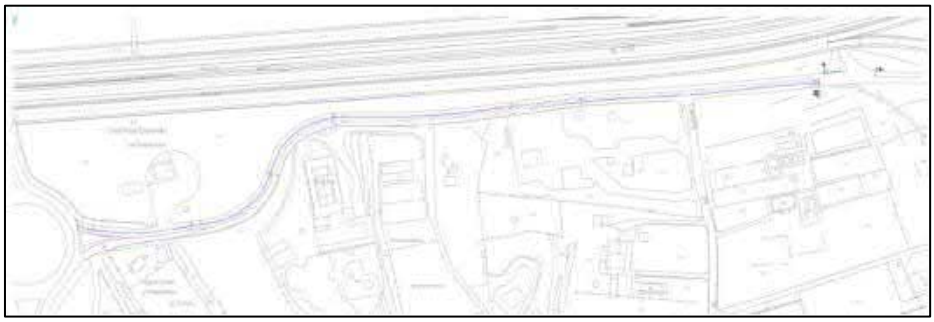


Figura 59. Propuestas Escenario 2

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

Un recorrido entero con tres carriles (1 + 2 dependiendo del tramo). El tramo final en sentido a la CV-70 se considera que se puede ganar espacio a la Cruz Roja para llevar el carril hasta la glorieta, en el sentido contrario se ganaría un carril antes del cruce semaforizado. Sería necesario ganar espacio en los terrenos urbanizados (contrario a la N-332).

El tramo siguiente se mantiene igual que en la actualidad con 1 carril por sentido

Este escenario presenta una serie de ventajas y desventajas:

Ventajas

• El vial paralelo de la N-332 gana capacidad con lo que permite crear un carril exclusivo para el transporte público.

• El acceso en transporte público es mucho más ágil (semaforizando el cruce y con prioridad).

Si se consigue hacer funcionar adecuadamente el transporte público se puede reducir el tráfico en vehículo privado para acceder al CC con lo que aliviar la congestión durante la hora punta.

• El vial paralelo sigue abierto al resto de movimiento (desde Alicante y La Nucía) con lo que puede acceder al sector comercial desde este vial, sobre todo los procedentes de Alicante, evitando pasar por el punto más congestionado.

Desventajas

• La congestión persiste en la glorieta situada junto al sector del centro comercial ya que al no existir ningún medio (semáforos) que regule el acceso de los vehículos procedentes de la Nucía estos acceden con mayor libertar a la glorieta impidiendo el acceso de los vehículos de la N-332 y los que salen de Benidorm en dirección a la nacional o La Nucía.

8.1.3. Escenario 3

En esta alternativa se conecta el vial del sector comercial con la glorieta de la carretera CV-70. Con lo que se permite una salida más directa desde el sector hacia Benidorm y la N-332 sentido Alicante, evitando de esta manera el itinerario obligado para todos los vehículos en sentido La Nucía.

La conexión del sector comercial con la glorieta provoca que se registren colas en momentos puntuales en la carretera C-70 en la bajada de La Nucía, que a diferencia de las alternativas anteriores no disponen de un acceso tan prioritario con la salida del sector.

En parte esto también beneficia al ramal procedente de la N-332 que al no tener un flujo continuo de vehículos procedentes de La Nucía permite que accedan con mayor facilidad, reduciéndose las colas.

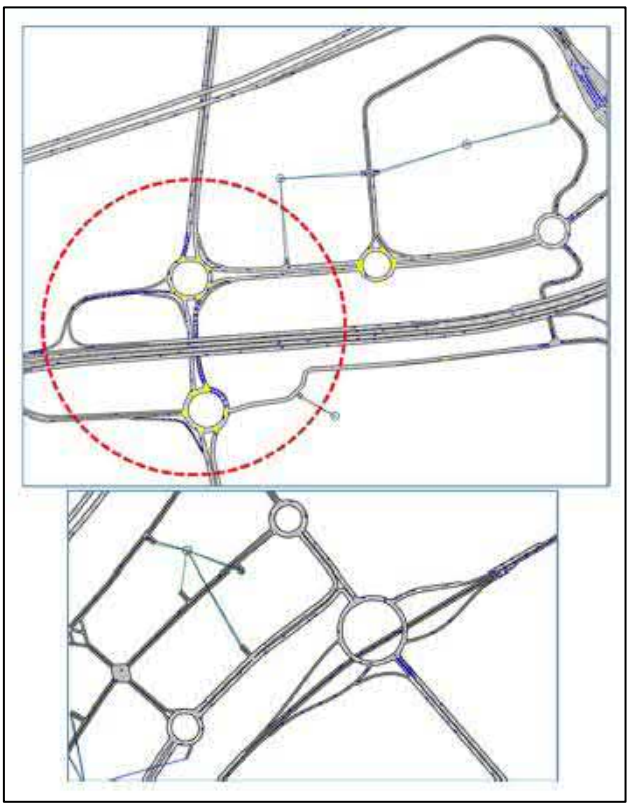


Figura 60. Resultado simulación Escenario 3

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

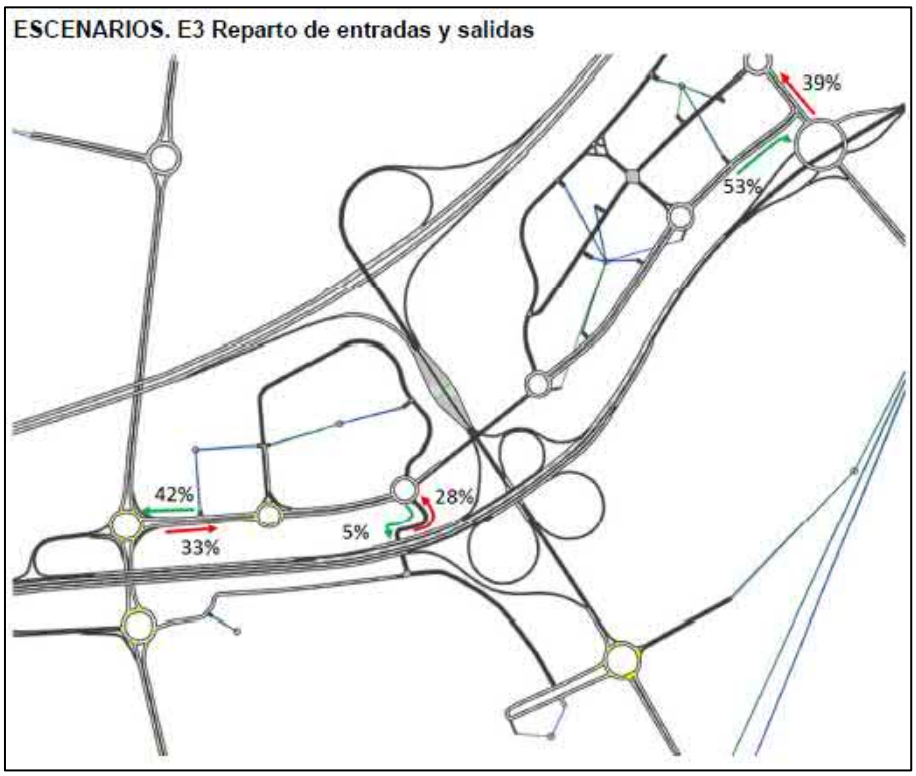


Figura 61. Resultado simulación Escenario 3

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

En este escenario se han omitido algunas de las restricciones impuesta en las alternativas anteriores, concretamente en éste se han desarrollado:

1. Conectar el sector comercial con la glorieta de la CV-70 y semáforo interior al CC.

2. Nuevo ramal directo desde el ramal de salida de la CV-70 (procedentes de

Alicante) hacia la Avda. Beniardá.

3. Potenciación del vial paralelo a la CV-70. Dos carriles en sentido único hasta el cruce del paso inferior. En el siguiente tramo se ha mantenido con un carril por sentido.

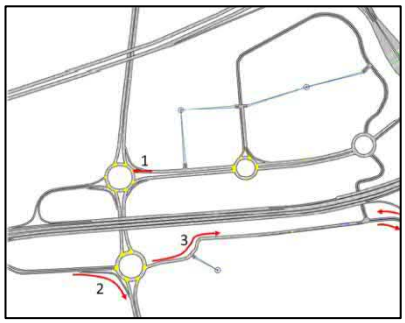


Figura 62. Modificaciones Escenario 3

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

Las propuestas de este escenario son:

En esta alternativa el recorrido del vial paralelo a la N-332, entre la CV-70 y el paso inferior pasa a ser de un solo sentido con dos carriles. Uno de los carriles será de uso exclusivo para bus y otros vehículos en caso de emergencias.

A partir del cruce semaforizado se mantienen igual con 1 carril por sentido pero desdoblando el sentido de entrada a partir del final de la parcela de los juzgados. El objetivo es favorecer el acceso del transporte público y emergencias.

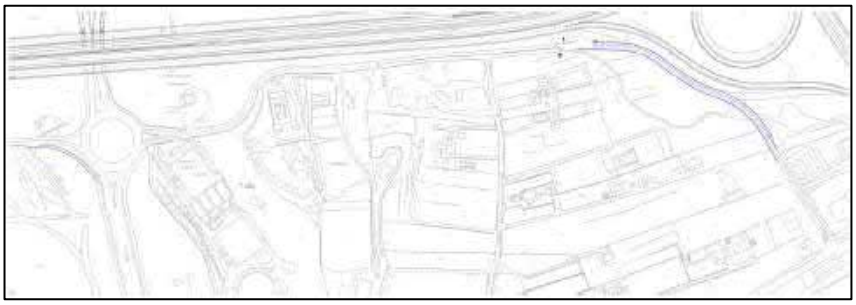


Figura 63. Propuestas Escenario 3

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

Este escenario presenta una serie de ventajas y desventajas:

Ventajas

• Conectar el sector comercial a la glorieta da una salida más directa.

• El nuevo ramal directo en sentido Benidorm desde la salida de la N-332 (vehículos procedentes de Alicante) reduce las colas que se producen actualmente. Los movimientos beneficiados son los de origen en la N-332 (Oeste) que se dirigen a Benidorm y en menor medida los que se dirigen alcent4ro comercial, pues estos últimos se encuentran retención en la rotonda norte del enlace.

• Convertir el vial lateral a la CV-70 en una vía de un solo sentido en un tramo supone suprimir un acceso a la glorieta de la CV-70. ello permite ganar capacidad en la misma. Indirectamente permite dar un carril exclusivo al transporte público y emergencias desde la Avda. Beniardá hasta la entrada del paso inferior.

Desventajas

• Con esta alternativa la bajada de La Nucía no dispone de tanta preferencia ya que se encuentra con el flujo procedente del sector comercial. Esto provoca que durante las horas punta se registren colas. No obstante este problema se resuelve, mediante la gestión semafórica ya explicada.

8.1.4. Conclusiones

La comparación de los resultados obtenidos de las simulaciones entre los escenarios propuestos (E2 y E3) con respeto al escenario base (E1) muestran mejoras y es que cualquier actuación que se lleve a cabo genera una mejora en los principales indicadores de circulación (tiempos de demora, vehículos en cola, etc.).

De ambos escenarios el E3 es el que presenta unos resultados más óptimos ya que al permitir la conexión directa desde el sector comercial a la CV-70 ayuda a que los tráficos queden más equilibrados.

Serie Temporal	Escenarios				
	E1	E2	E1 - E2	E3	E1 - E3
Densidad (veh/km)	10,3	11,1	7,7%	10,9	5,4%
Media de Vehículos en Cola (veh)	128,4	127,6	-0,7%	116,2	-9,6%
Número de Paradas	1,3	1,6	24,4%	1,2	-7,1%
Tiempo de Demora (seg/km)	31,2	32,0	2,6%	30,8	-1,3%
Tiempo total de viaje (h)	636,7	667,1	4,8%	561,6	-11,8%
Velocidad (km/h)	53,8	52,0	-3,4%	53,6	-0,3%

Figura 64. Conclusiones

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

En relación a los tiempos de recorrido de entrada al CC el escenario E3 presentan los mejores resultados con unos tiempos muy similares para todos los accesos, gracias a que no queda un flujo de circulación con preferencia de entrada a la rotonda como pasa con otros escenarios. En otras alternativas en los que no se permite la conexión del sector comercial a la CV-70, como en el caso de la E2, los vehículos de La Nucía disponen de una mayor facilidad para acceder a la glorieta perjudicando al resto de accesos.

Recorrido al CC	Tiempo (min)				
	E1	E2	E1 - E2	E3	E1 - E3
Salida N-332 (desde Alicante)	2,2	3,0	35,3%	1,4	-38,1%
Desde Benidorm	1,8	2,4	35,6%	1,2	-30,4%
Desde La Nucía	0,9	0,9	-3,7%	0,9	0,1%
Salida N-332 (desde Valencia)	1,7	1,9	11,3%	1,0	-43,3%

Figura 65. Conclusiones

Fuente: Estudio de tráfico de Doymo

8.2. MOVILIDAD PEATONAL

En el apartado anterior, se ha estimado que casi el 11 % de los viajes atraídos al centro comercial se realizan andando. Este porcentaje ha sido tomado a partir de los datos de reparto modal del PMUS segregados por distancia, tomando el valor observado para los trayectos considerados largos. Sin embargo, considerando el reparto modal global de Benidorm, la movilidad peatonal representa más de la mitad de los viajes.

Por lo tanto, es esperable, que si se proporciona la infraestructura necesaria y en el futuro se desarrollan las zonas adyacentes al centro comercial, la movilidad peatonal aumente. Será necesario que existan caminos peatonales que permitan realizar los desplazamientos de manera segura, eficaz y lo más cortos posibles.

En la actualidad la red peatonal de conexión de la parcela con el resto de la malla urbana está garantizada. En la siguiente imagen se muestran las aceras, ya existentes, que conectan la parcela con las zonas urbanas.

Figura 66. Aceras existentes de conexión de la parcela y la zona urbana

Fuente: Google Earth. Elaboración propia

La imagen siguiente muestra el viario con las aceras – ya construidas – en la zona aledaña a la parcela del Centro Comercial.

Figura 67. Viario con las aceras ya construidas cerca de la parcela del centro comercial

Fuente: Elaboración propia

La siguiente imagen muestra el estado de las aceras en la CV-70, dentro del tramo considerado para realizar el trayecto a pie desde el centro de Benidorm.

Figura 68. Aceras y paso de peatones en la CV-70

Fuente: Google Earth

Para el fomento del uso de los itinerarios peatonales se propone señalizar los mismos. Esta señalización podrá ser realizada mediante carteles indicativos ubicados en las intersecciones.

El coste de llevar a cabo estas medidas sería el que se detalla a continuación.

Medida	Unidad	Precio unitario	Medidas	Precio total
Señalización	Soporte cartel itinerario peatonal	216,97€ (unidad)	6	1.301,82
	Cartel informativo 95x25 itinerario peatonal	74,91€(unidad)	6	449,46
Total				**1.751,28€**

Tabla 18. Coste de las medidas propuestas en movilidad peatonal

Fuente: Elaboración propia partir de precios medios de urbanización

8.2.1. Movilidad reducida

Dentro de la movilidad peatonal, se habrá de cumplir tanto con la Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, como con la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero.

La Orden de la Consellería de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano, indica lo siguiente.

"La Orden tiene por objeto establecer las condiciones que deben reunir los elementos de urbanización de los espacios públicos, así como los del mobiliario urbano que puedan instalarse en él, para alcanzar los niveles de accesibilidad que le son exigibles, de forma que se garantice a todas las personas, sean cuales sean sus limitaciones y el carácter permanente o transitorio de éstas, la accesibilidad y el uso libre del entorno urbano, incidiendo en las medidas a tomar para la protección y señalización de las obras en la vía pública que implique peligro, obstáculo o limitación del recorrido".

"La Orden incluye en un Anexo las Normas Técnicas de Accesibilidad en el Medio Urbano que garantizan unos parámetros a los que deben ajustarse los elementos de urbanización (bordillos, vados, paso de peatones, escaleras, rampas, ascensores, aparatos elevadores especiales, aparcamientos, aseos públicos, parques, jardines y espacios naturales, pavimentos, iluminación...), el mobiliario urbano (locutorios, cabinas telefónicas, semáforos, elementos de señalización, quioscos, mostradores, ventanillas, máquinas interactivas, bancos...) y los elementos de protección y señalización de las obras de la vía pública."

"Los itinerarios peatonales deben cumplir los requisitos que se establecen a continuación."

"3. Para Nivel Adaptado

a) Deberán tener una banda libre peatonal mínima de 1,50 metros de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales.

b) La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1,50 metros de diámetro.

c) La pendiente longitudinal en todo el recorrido no deberá superar el 6%, y la transversal deberá ser igual o menor al 2%."

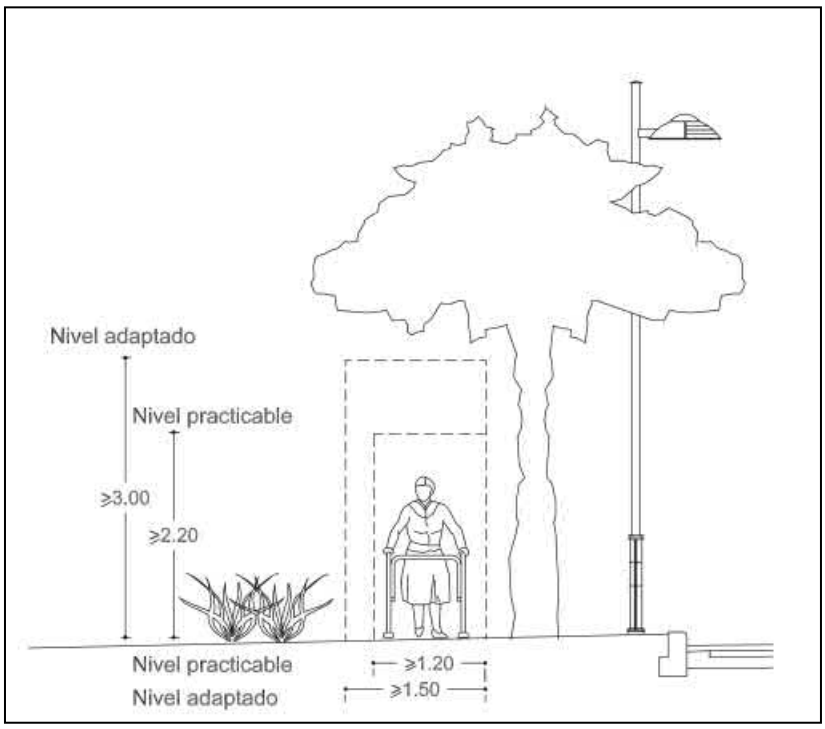


Figura 69. Requisitos itinerarios peatonales

Fuente: Orden 9 de junio

"Artículo 7. Pasos de peatones

1. Pasos peatonales en calzada

Los pasos peatonales en calzada dentro de un itinerario deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Cuando el paso, por su longitud, se realice en dos tiempos, con parada intermedia, la isleta tendrá una longitud mínima de 1,80 metros y una anchura igual a la del paso de peatones. Su pavimento, necesariamente, estará nivelado con el de la calzada cuando la longitud de la isleta no supere 5,00 metros. La textura de este pavimento coincidirá con la de los vados peatonales.

b) Se dispondrán los elementos necesarios para señalizar y proteger la isleta del tráfico de vehículos.

c) Los vados se situarán siempre enfrentados y perpendicularmente a la calzada, excepto justificación razonada. Se señalizará su posición sobre la calzada mediante bandas reflectantes. (Paso cebra)."

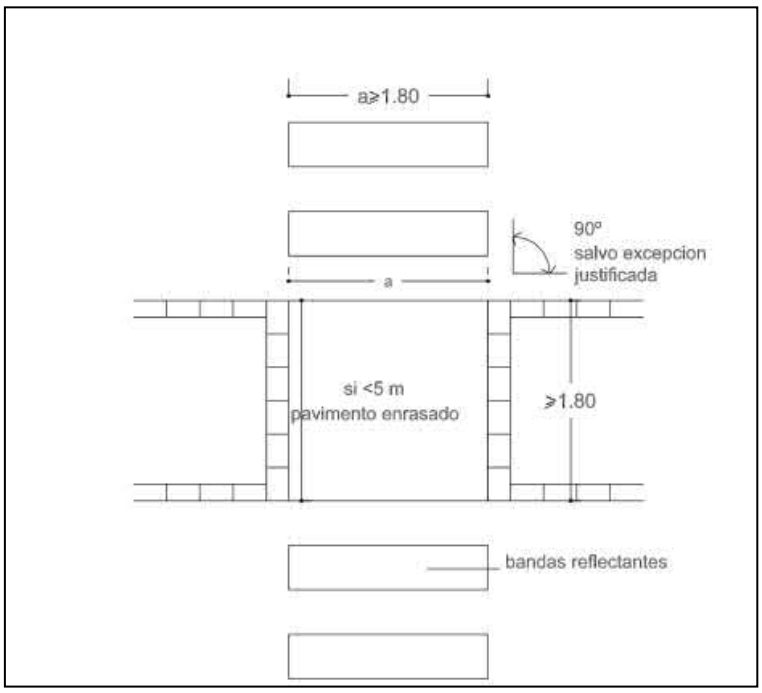


Figura 70. Requisitos pasos de peatones

Fuente: Orden 9 de junio

En cuanto a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, se resumen a continuación los principales puntos.

"El presente documento técnico desarrolla el mandato contenido en la disposición final cuarta del Real Decreto 505/2007, ya citado, que demanda la elaboración de un documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados por medio de Orden del Ministerio de Vivienda. Desarrolla asimismo los criterios y condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, aplicables en todo el Estado, presentados de forma general en dicho Real Decreto."

"La aplicación de estas condiciones básicas se realizará en primer lugar en las áreas de nueva urbanización, lo que facilita la introducción de los nuevos criterios a partir del espíritu y la letra del Real Decreto. Estos cambios, que apuntan a un nuevo concepto de espacio público, más abierto a la diversidad y con una mayor calidad de uso, deberán aplicarse también a cualquier espacio público urbanizado con anterioridad y susceptible de ajustes razonables, a partir del 1 de enero de 2019."

Artículo 4. Las áreas de uso peatonal.

1. *Todo espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal se denomina área de uso peatonal. Deberá asegurar un uso no discriminatorio y contar con las siguientes características:*
   a) No existirán resaltes ni escalones aislados en ninguno de sus puntos.
   b) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.

c) La pavimentación reunirá las características de diseño e instalación definidas en el artículo 11.

2. *Se denomina itinerario peatonal a la parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.*

"Artículo 21. Pasos de peatones.

1. *Los pasos de peatones son los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares.*
2. *Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad. Sus elementos y características facilitarán una visibilidad adecuada de los peatones hacia los vehículos y viceversa.*
3. *Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.*
4. *Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera.*
5. *Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.*
6. *Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado según los criterios establecidos en el artículo 20, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras."*

En las siguientes imágenes se muestra el estado actual de la urbanización, comprobándose que se cumple con las anchuras mínimas exigidas, el gálibo, la continuidad de los itinerarios peatonales y su señalización en el pavimento, etc.

Figura 71. Pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

Figura 72. Pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

Figura 73. Pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

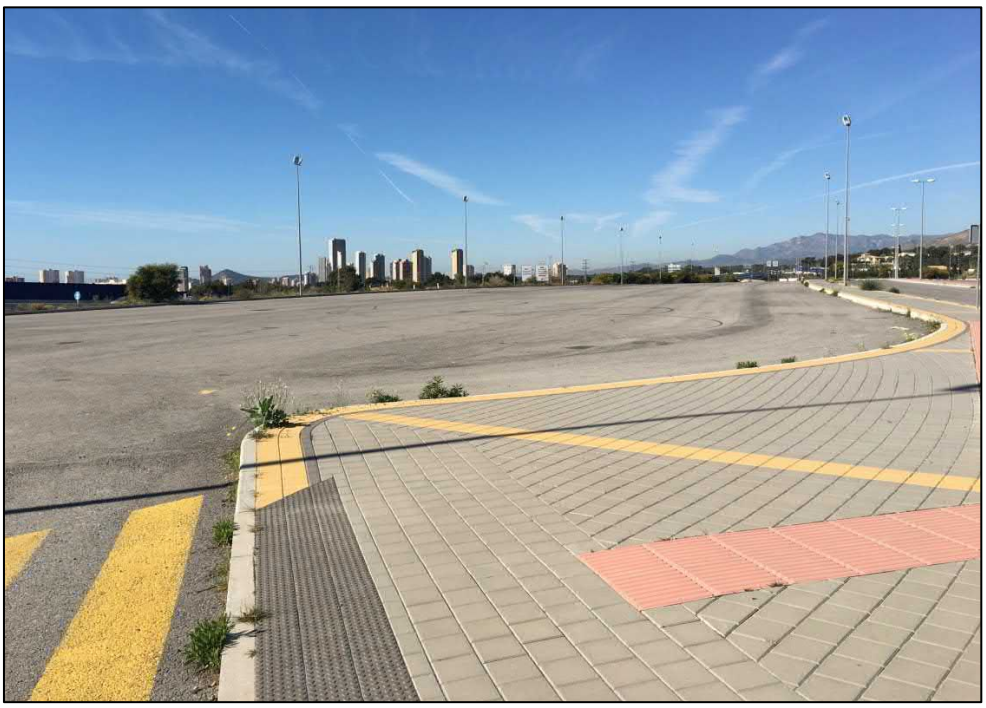


Figura 74. Rebaje y cambio de pavimento en los pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

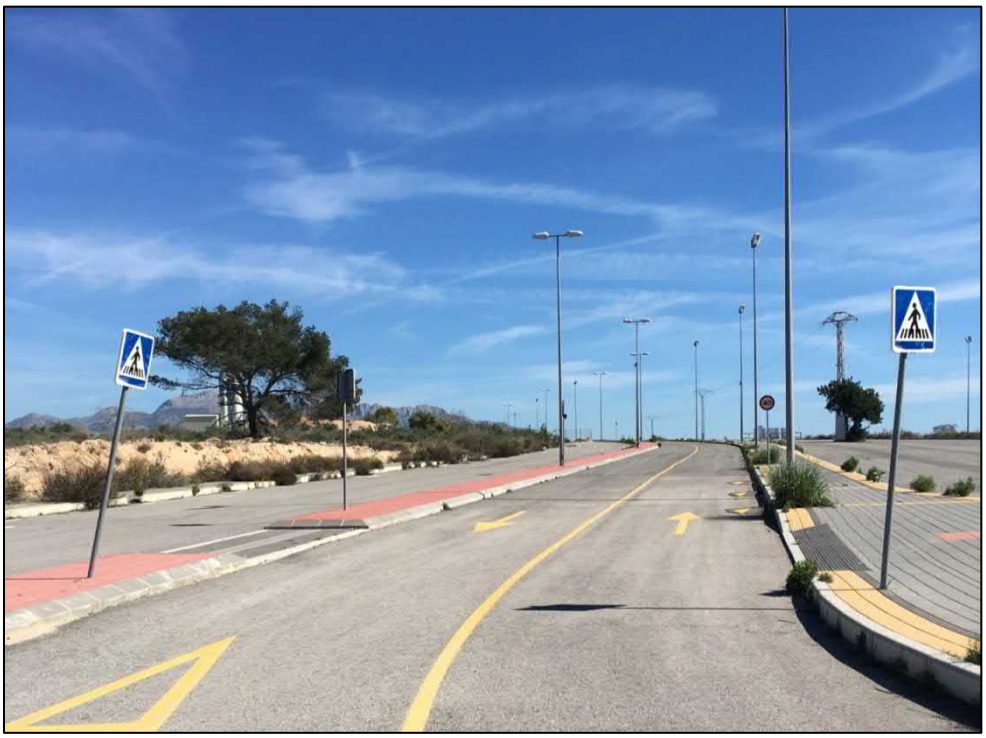


Figura 75. Pasos de peatones

Fuente: Elaboración propia

8.3. MOVILIDAD EN BICICLETA

El reparto modal para la bicicleta estimado a partir de los datos actuales de movilidad es de un 2,5%. La existencia de infraestructuras ciclistas promoverá la utilización de la bicicleta. Además hay una serie de factores que nos lleva a pensar que el porcentaje de viajes en bicicleta puede aumentar:

- Clima benigno durante gran parte del año para moverse en bicicleta
- Existencia de turistas y residentes procedentes de países con una mayor tradición de movilidad ciclista

Según se recoge en el PMUS, en la actualidad, Benidorm cuenta con una red ciclista que permite desplazarse de un extremo a otro de la ciudad.

Además, el Ayuntamiento ha puesto en marcha un Plan Experimental BICIDORM que es "*básicamente un sistema de alquiler de bicicletas con diferentes sitios donde poder coger y dejar las bicicletas*"[4], contando en la actualidad con 22 estaciones de recogida.

8.3.1. Carril Bici

En la siguiente imagen se muestra el plano de la red ciclista existente y prevista, recogida en el PMUS, así como la ubicación de la parcela del futuro Centro Comercial.

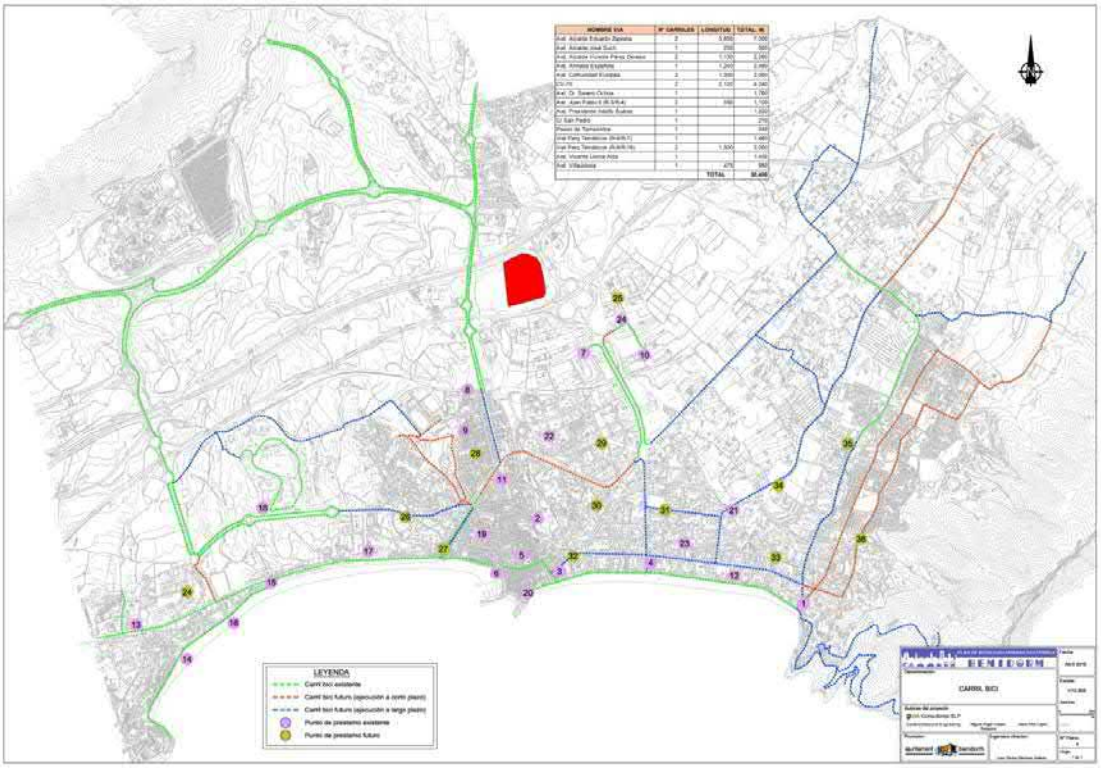


Figura 76. Red ciclista actual y prevista

Fuente: PMUS

[4] Fuente: PMUS de Benidorm

Como se puede apreciar en la imagen anterior, en la actualidad existe un carril bici que discurre por la CV-70, a unos 300 metros del futuro Centro Comercial.

La conexión entre el carril bici existente y el Centro Comercial se realizará utilizando el carril bici propuesto en el Plan Parcial del Sector PP 3/1 de Benidorm.

Según se recoge en el documento "Análisis de Movilidad Interior y Conexión Exterior a través de medios no motorizados" la configuración del carril bici en la Calle A, es decir, en la calle ubicada al sur de la parcela del Centro Comercial, es la siguiente "*El carril bici comenzará en la glorieta de conexión con la CV-70, recorriendo el tramo 1 de la Calle A por el borde de la acera prevista hasta alcanzar la parcela de aparcamiento, a través de la cual discurrirá por el borde exterior para llegar a la reposición de la vía pecuaria prevista, alrededor de la glorieta 2. Un vez pasada la glorieta 2, el itinerario ciclista continuará por sendos carriles (uno en cada sentido) bus-taxi-bici a lo largo del tramo 2 de la Calle A, puesto que las dimensiones del paso inferior que atraviesa este tramo de calle limitan las posibilidades de implementación en este tramo. Este tipo de carriles ya ha sido implementado con éxito en otros puntos de la ciudad de Benidorm.*"

En la siguiente imagen se muestra el recorrido mencionado (en color morado).

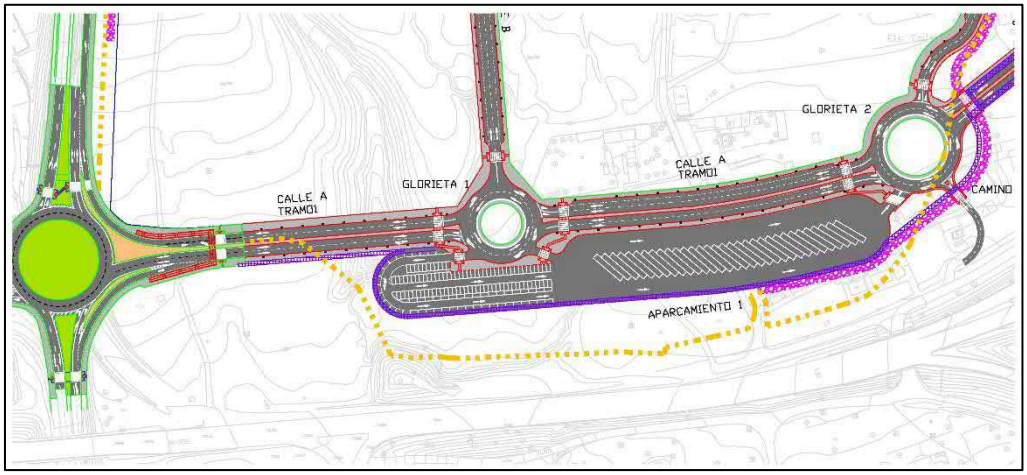


Figura 77. Itinerario del carril bici en el interior del Sector

Fuente: Plan Parcial

La sección viaria en esta calle se ampliaría para dar cabida al nuevo carril bici, sin modificar los viales previstos y ya construidos.

En las siguientes imágenes se muestra cual era la sección prevista y construida y cual es la propuesta para albergar el carril bici.

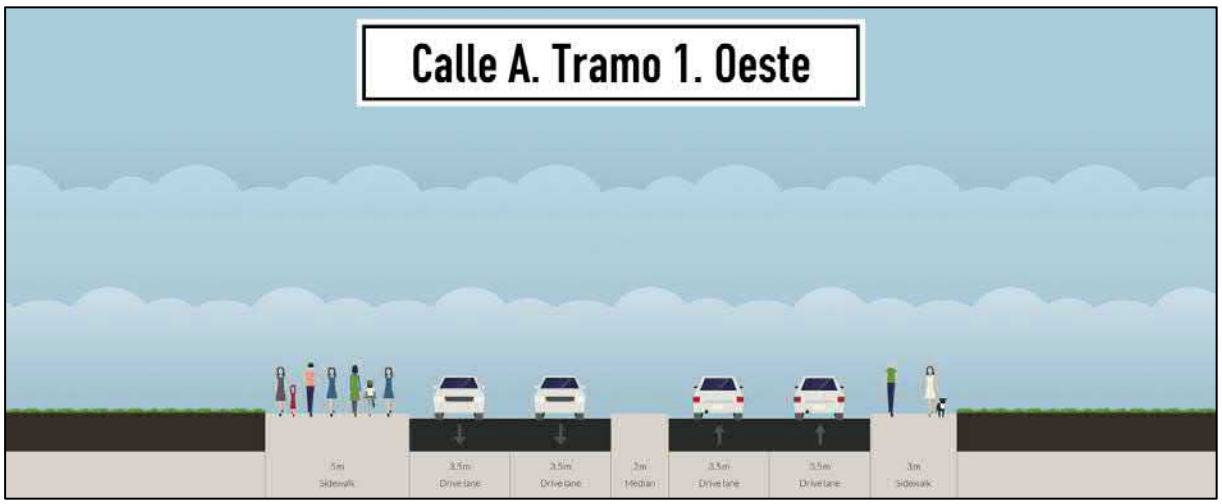


Figura 78. Sección Calle A. Tramo 1 Oeste. Original

Fuente: Plan Parcial

Figura 79. Sección Calle A. Tramo 1 Oeste. Propuesta

Fuente: Plan Parcial

Para dar acceso al Centro Comercial se propone la continuación del carril bici continuando hasta la Glorieta 1, utilizando el paso de peatones ya existente para cruzar la calle A. Rodear la Glorieta 1 por su zona noroeste y compartir de nuevo el paso de peatones de la vía perpendicular, para acceder a la esquina suroeste del Centro Comercial, donde se ubicaran los diferentes aparcamientos de bicicletas.

En la siguiente imagen se muestra, en amarillo, cual es la propuesta de continuidad del carril bici para acceder al Centro Comercial.

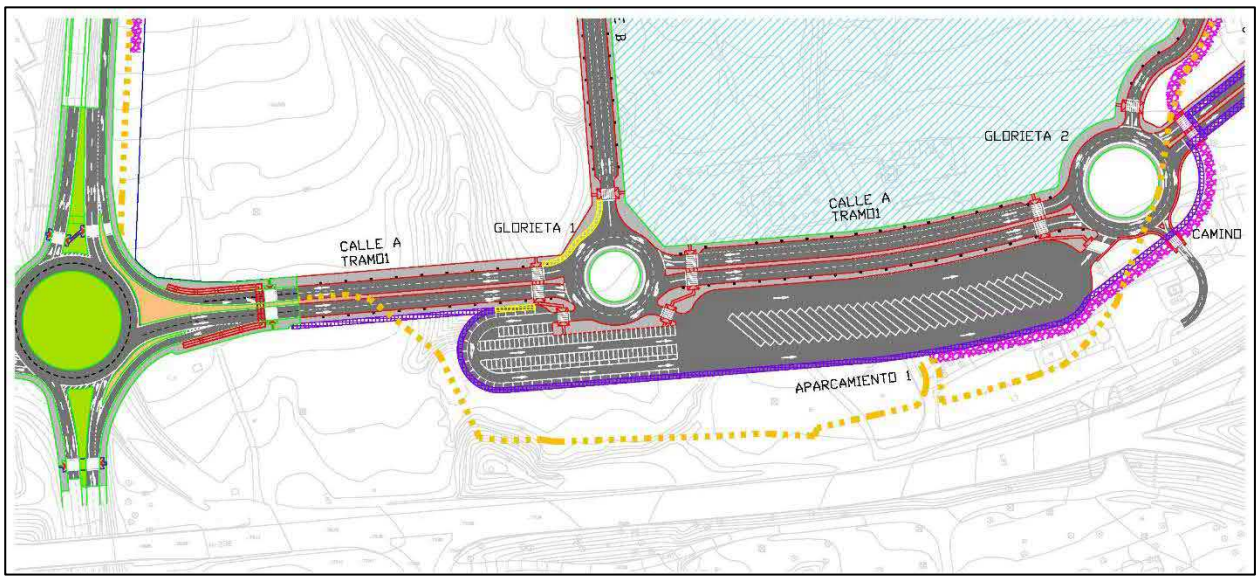


Figura 80. Itinerario del carril bici en el interior del Sector para acceder al Centro Comercial

Fuente: Elaboración propia

8.3.2. Aparcamiento de Bicicletas.

Ya dentro de la parcela, en la esquina suroeste, se ubicaran los tres aparcamientos de bicicletas necesarios.

Por un lado el destinado al servicio BICIDORM, por otro lado el destinado al aparcamientos de bicicletas de los clientes y por otro lado el destinado a las bicicletas de los trabajadores.

En la siguiente imagen se muestra la distribución del espacio entre los tres aparcamientos.

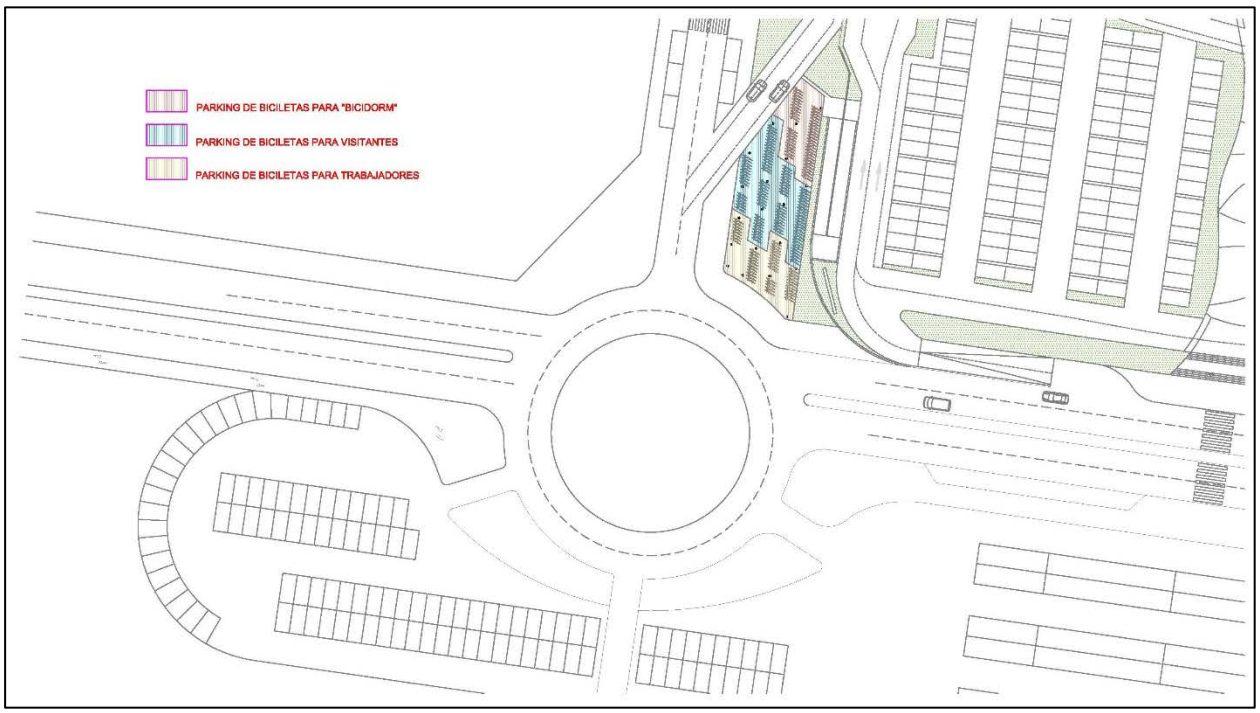


Figura 81. Aparcamiento para bicicletas en el Centro Comercial

Fuente: Elaboración propia

Al igual que se recomendó con la movilidad peatonal, sería aconsejable la señalización de los itinerarios en bicicleta al centro comercial, puesto que gran parte de los usuarios no serán residentes, sino turistas.

El coste de llevar a cabo estas medidas sería el que se detalla a continuación.

Medida	Unidad	Precio unitario	Medidas	Precio total
Construcción carril bici	Demolición solado acera	2,72€ (m^2)	170	464 €
	Revestimiento resinas sintéticas carril bici y paseo	15.54€ (m^2)	400	2.648€
Aparcamiento bicis	Aparcabicicletas acero inox. Ref ASL_6042	89€ (unidad)	70	6.230€
	Aparcabicicletas Bicidorm			
Señalización	Soporte cartel carril bici	216,97€ (unidad)	8	1.735,76

Medida	Unidad	Precio unitario	Medidas	Precio total
	Cartel informativo 95x25 carril bici	74,91€(unidad)	8	599,28

Tabla 19. Coste de las medidas propuestas en movilidad en bicicleta

Fuente: Elaboración propia partir de precios medios de urbanización

Figura 82. Aparcamiento para bicicletas

Fuente: Web

8.4. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

8.4.1. Líneas de autobús público

Según los cálculos de generación de viajes y reparto modal expuestos anteriormente, el número de personas que se desplazaran en transporte público durante el día punta, un sábado del mes de agosto, estará en el entorno de 8.000.

Suponiendo una capacidad media de los autobuses en torno a los 90 pasajeros, serían necesarios 88 autobuses diarios para satisfacer la demanda.

Aunque el horario comercial sea de 12 horas (desde las 10:00 hasta las 22:00 horas), se supondrán dos horas más, una antes y otra después, de cobertura, sobre todo para los empleados, suponiendo que los trabajadores que hayan de desplazarse de madrugada lo harán en vehículo privado. Por ello serían necesarios unos 7 autobuses a la hora o lo que es lo mismo una frecuencia aproximada de 8 minutos, si se cubren con una sola línea o de 15 minutos si son dos las líneas que realizan parada.

En la siguiente tabla, se resumen todos estos datos

Concepto	Valor
capacidad del bus (nº pasajeros)	90
nº personas a transportar	7.951
autobuses necesarios	88
nº horas al día (10 a 22)	12
autobuses hora	7
frecuencia (minutos)	**15**

Tabla 20. Estimación de la frecuencia de paso de los autobuses para satisfacer la demanda de autobuses

Fuente: Elaboración propia

Parece lógico que la forma de proceder sea la de adaptar, en la medida de lo posible, las líneas existentes, una vez que el Centro Comercial se haya construido, este en marcha y la demanda se haya consolidado.

Según se indica en el PMUS *"Benidorm dispone en la actualidad de un servicio de autobús que queda incluido dentro de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre* ***Benidorm - Rincón de Loix - Altea la Vella - L'Alfas del Pi – Guadalest – Cala Finestrat (CV-006).*** *En la actualidad, dicha concesión es explotada por la empresa Llorente Bus, la cual pertenece al grupo Avanza. Lo indicado anteriormente, significa que Benidorm no posee una concesión municipal propia, sino una concesión autonómica, la cual realiza funciones de transporte público en el término municipal de Benidorm."*

Como ya se indicó en capítulos anteriores, para la caracterización tanto de la situación actual como de la futura se contó con el apoyo del Grupo Avanza cuyas conclusiones, en cuanto al posible funcionamiento del sistema de transporte público son las que se redactan a continuación:

"La demanda debería ser atendida, en cuanto a itinerarios, por 3 líneas:

- *Línea 08. Su itinerario ya está previsto que circule por el polígono industrial (Sector PP 3/1) y enlaza el mismo con la zona Centro y de Poniente en Benidorm y con las zonas de la Cala de Finestrat y Cales i Atalaies en Villajoyosa.*

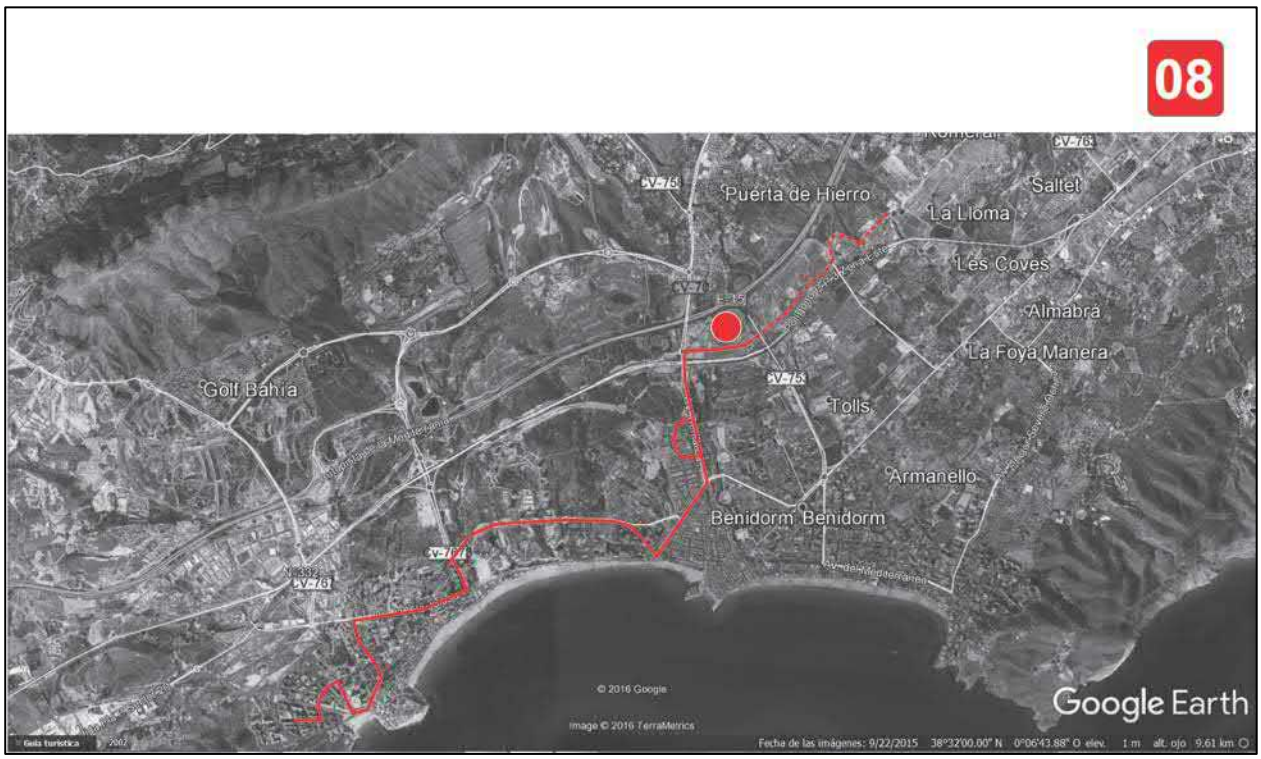


Figura 83. Recorrido futuro propuesto para la línea 008

Fuente: Grupo Avanza

- *Línea 05. Igualmente estaba prevista una modificación de su itinerario para acceder al polígono y enlazarlo con toda la zona de Levante y Centro de Benidorm. Opcionalmente esta línea podría fusionarse con la línea 11 y/o con la línea 04 (dependiendo de la posibilidad enlace que exista con la zona del salto del Agua a través del nuevo vial).*

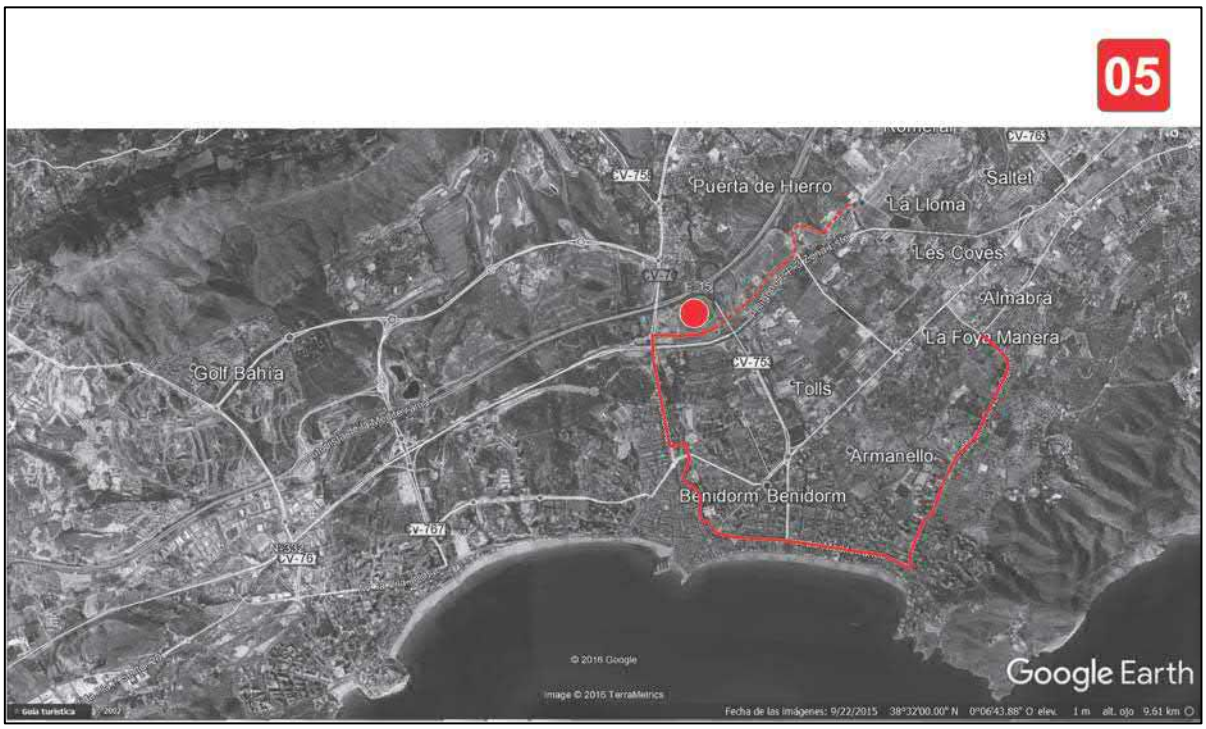


Figura 84. Recorrido futuro propuesto para la línea 005

Fuente: Grupo Avanza

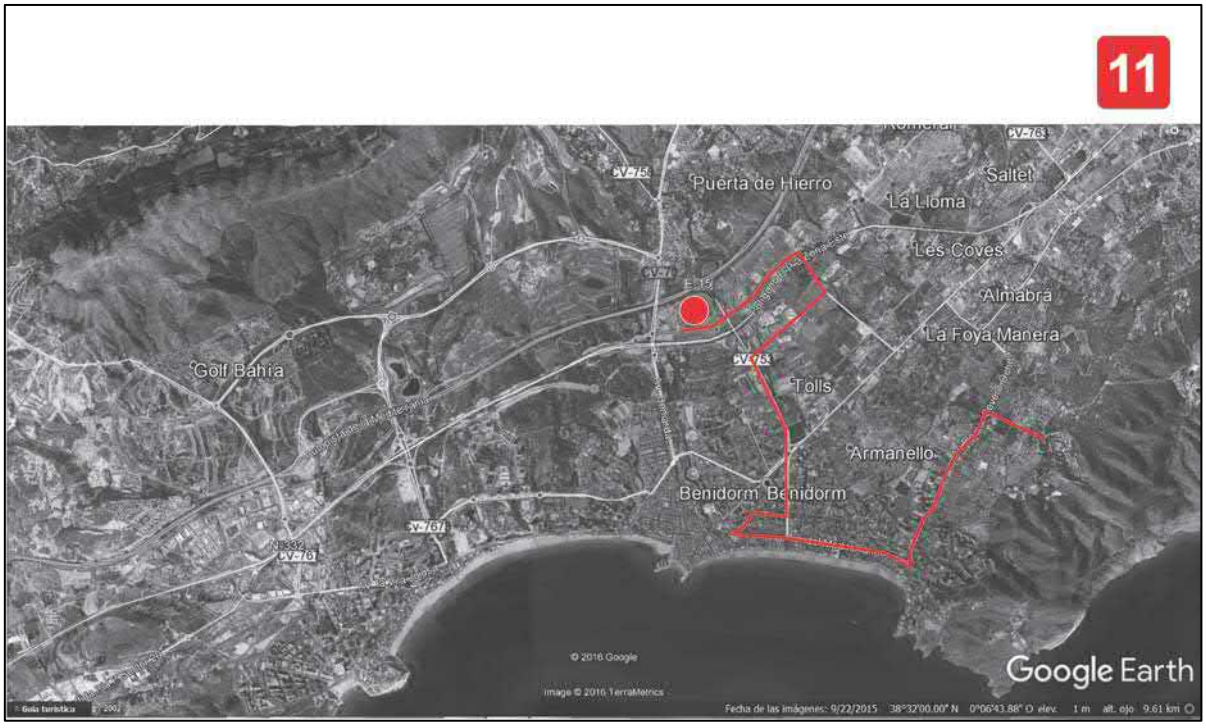


Figura 85. Recorrido futuro propuesto para la línea 011

Fuente: Grupo Avanza

- *Línea 12. Esta línea enlazaría el polígono con las zonas de El Albir en L'Alfas del Pi y Altea.*

Figura 86. Recorrido futuro propuesto para la línea 012

Fuente: Grupo Avanza

La línea 01 es una línea que ya circula por la CV-70 en verano para atender a los parques temáticos y que tangencialmente podría dar servicio auxiliar a la zona en cuestión. Sin embargo, dicha línea no podría desviar su itinerario (entrar en el polígono) para atender específicamente la nueva demanda y además no da cobertura mas que a la parte de Levante de Benidorm., aunque si se habilitan las paradas adecuadas completaría la cobertura del resto de líneas.

El conjunto de líneas (05, 08 y 12) daría por tanto acceso directo al polígono tanto desde Benidorm, como desde las poblaciones del entorno, facilitando mediante transbordo, el acceso desde cualquier punto no atendido directamente."

En cuanto a los **horarios y frecuencias**, las conclusiones del Grupo Avanza han sido las siguientes: "*Habría evidentemente que ampliar de manera sustancial los horarios y frecuencias actuales en dichas líneas. Dependiendo del caso podrían oscilar entre una frecuencia conjunta de 5/8 minutos en hora y día punta, y de 30/60 minutos en hora y día valle, siempre adaptándose a la demanda real. Considerando hora y día punta en cuánto afluencia al centro comercial que estadísticamente suele concentrarse en viernes y sábados y en la franja de tarde-noche (de 18 a 21h). En cualquiera de los casos, el servicio a prestar debe adecuarse a la demanda de manera flexible y dinámica de forma que se atiendan adecuadamente las*

necesidades y posibilidades (cines, restauración, gimnasios, compras, etc.) que puedan ir surgiendo en función de la propia actividad del centro y la afluencia de clientes."

En cuanto a las **infraestructuras** necesarias para el correcto funcionamiento del servicio de transporte público, el Grupo Avanza ha realizado las siguientes reflexiones: *"En cualquiera de los casos, resulta IMPRESCINDIBLE para garantizar que el servicio pueda prestarse y que además se haga en condiciones de sostenibilidad que pueda asegurarse su circulación, velocidad y regularidad del servicio público máxime en un entorno de elevado volumen de circulación de vehículos privados. Para ello:*

a) Es imprescindible que pueda garantizarse el acceso y salida desde el polígono a través de las dos salidas; la CV-70 y el nuevo vial que enlaza con la Av. Comunidad Valencia y creemos que también con el vial de acceso al cementerio. Es absolutamente necesario que pueda realizarse salida hacia la CV-70 en sentido hacia Benidorm. Vemos que la ejecución de los accesos a la rotonda no se corresponde con el plano y por tanto si sería posible (si no se modifica) sin incrementar costes.

b) Nos preocupa el incremento de tráfico que pueda generarse en la CV-70, ya actualmente con un volumen elevado, y las implicaciones que ello pueda tener para el transporte público, tanto para las líneas específicas, como para otras que ya circulan por esa vía. Parecería aconsejable establecer medidas de priorización y protección del transporte público, al menos, en el tramo comprendido entre el propio polígono y la Av. De Beniardá de Benidorm.

c) Entendemos que el polígono tendrá un alto nivel de circulación interna en cuanto a turismos y para garantizar frecuencias de 7/8 minutos en hora punta será necesario proteger su circulación siendo aconsejable la existencia de carriles-bus, al menos en lo que corresponde a la circulación de salida desde el centro hacia los dos accesos y planes de actuación para situaciones puntuales de alta demanda en hora punta en cuanto a los accesos. Habría que analizar los posibles cuellos de botella para dar prioridad al transporte público entendiendo que las líneas atienden otras demandas urbanas además de las propias del centro comercial. Para alcanzar niveles satisfactorios de captación de clientes que se desplazan en transporte público es necesario que este pueda desarrollarse con unos criterios de calidad adecuados y la calidad en dichos servicios depende de los tiempos de recorrido y la regularidad del mismo (puntual y rápido).

d) Es necesario garantizar que el itinerario peatonal desde el centro comercial hasta las paradas sea accesible, siendo aconsejable que, en función de las distancias, pueda contar con protección frente a la intemperie (zona de sombras).

e) Las paradas lógicamente deben ser accesibles y dotadas del mobiliario urbano necesario para garantizar el acceso, fácil y seguro de los clientes del servicio. Se aconseja expresamente que las mismas cuenten con protección frente a las inclemencias meteorológicas (sol), iluminación en horario nocturno y zonas de descanso/espera cómodas. Un aspecto fundamental es la disponibilidad de soportes y espacios suficientes para dar información fija y dinámica al cliente sobre el servicio público, tanto en las propias paradas, como probablemente en otros puntos del interior del centro comercial. En cuanto a la parte de la calzada de la propia parada debe tener la amplitud suficiente para admitir varios autobuses sobre todo si hay 3 líneas."

Finalmente, en cuanto a los **costes** que supondría la ampliación del servicio, los comentarios del Grupo Avanza, han sido los siguientes: *En cuanto a los costes propios de la operación, entendiendo que pueda hacerse una oferta adaptada a la demanda y que las infraestructuras sean adecuadas y garanticen la sostenibilidad de la prestación (aspecto fundamental), podrían ser minimizados e integrados dentro de la explotación general de la red actual por lo que, a priori, solo sería necesario contemplar los costes de infraestructuras (accesos, carriles, paradas y mobiliario urbano).*

Las marquesinas en Benidorm actualmente, son de diferentes tipos, dependiendo de la ubicación y de la capacidad necesaria en función del número de líneas con parada con un coste estimado de 8.148,31€ cada una. En las siguientes imágenes se muestran algunos ejemplos.

Figura 87. Marquesina en la Estación de TRAM

Fuente: Web

Figura 88. Marquesina en el Colegio Gabriel Miró

Fuente: Web

Figura 89. Marquesina en el Colegio Gabriel Miró

Fuente: Web

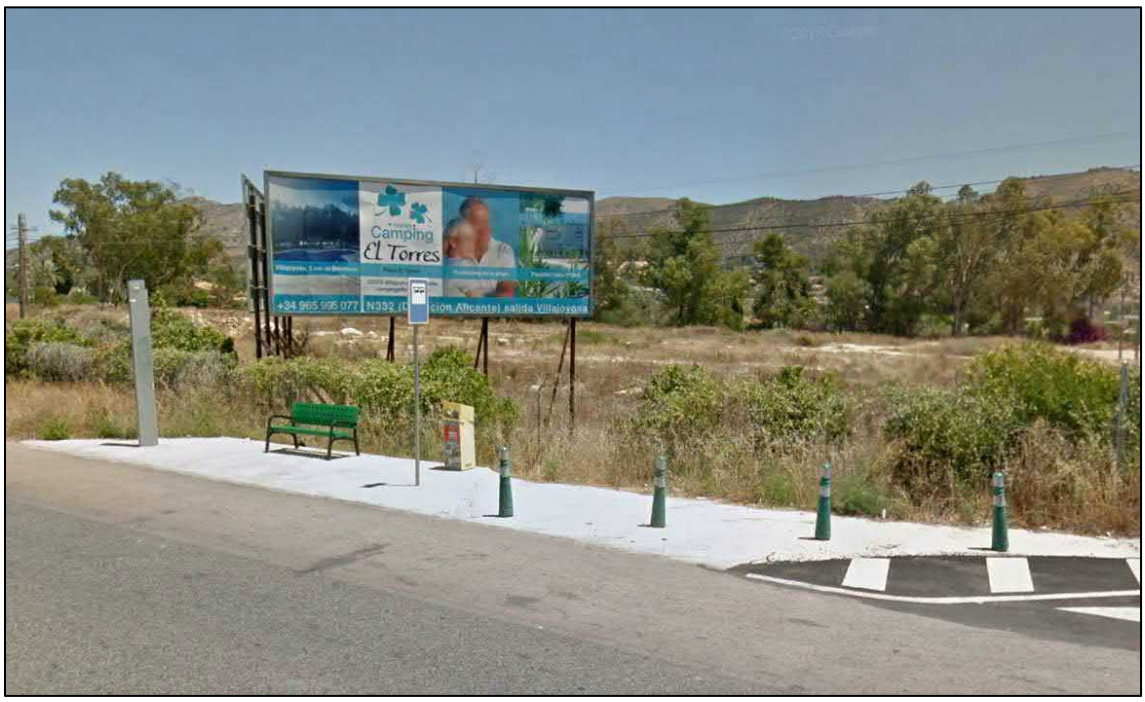


Figura 90. Marquesina en la Avda. Comunidad Valenciana

Fuente: Web

Figura 91. Marquesina en la Avda. Alfonso Puchades

Fuente: Web

8.4.2. Cumplimiento del punto 3 del Artículo 12 de la "Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana" sobre Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes

Como se indico en las consideraciones de tipo legal, el punto 3 del Artículo 12 indica que se debe de asegurar la accesibilidad de la implantación al sistema de transporte público de la Comunitat Valenciana o del municipio correspondiente, que deben cumplir simultáneamente los siguientes requisitos:

a) *Frecuencia adecuada de al menos un servicio cada quince minutos*
b) *Capacidad suficiente para atender al menos el 50 % de la demanda de transporte asociada al nuevo desplazamiento*
c) *Un sistema de conexiones que garantice un tipo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada.*

Se considera que la propuesta de situar una parada en la CV-70 en las cercanías de la parcela cumple con las condiciones de accesibilidad necesaria – quedaría a unos 5 minutos andando por amplias aceras ya construidas.

La frecuencia de paso requerida de 15 minutos, se cumpliría siguiendo la recomendación de reducir la frecuencia para adaptarse a la demanda prevista de viajeros según la estimación realizada de generación y atracción de viajes.

La recomendación de reducir la frecuencia de los autobuses a 8 minutos sería suficiente para atender en torno al 20 % de la demanda. Para atender a la mitad de la demanda esperada en un sábado de agosto sería necesario incrementar la frecuencia de los autobuses para que circulen cada 3 min:

Concepto	Valor
capacidad del bus (nº pasajeros)	90
nº personas a transportar	21.867
autobuses necesarios	243
nº horas al dia (10 a 22)	12
autobuses hora	20
frecuencia (minutos)	**3**

Tabla 21. Estimación de la frecuencia de paso de los autobuses para satisfacer el 50 % de la demanda

Fuente: Elaboración propia

Esta frecuencia podría ser cumplida si se aumenta el número de autobuses que cubren las rutas que pasan cerca de la parcela y si se incluyen nuevas líneas.

Debe tenerse en cuenta que la provisión de nuevos servicios de transporte público se realizará de forma progresiva y según se vaya comprobando que la demanda existente lo justifica. Esto

podrá ser realizado mediante los datos que recoja la empresa concesionaria con los viajes que tengan origen o destino en la parada. Así según el número de viajeros al centro comercial vaya aumentando, el servicio de transporte público se podrá ir adaptando.

8.4.3. Taxi

El taxi ofrece un servicio de transporte público de puerta a puerta. Según la estimación realizada de los viajes generados y atraídos del Centro Comercial, casi el 3% de los mismos se realizaría en taxi, suponiendo para la un sábado de agosto aproximadamente 1.250 viajes atraídos.

Se propone la realización de una parada de taxis, proporcionando un lugar para la subida y bajada de viajeros.

El coste de llevar a cabo esta medida, con una parada para 4 taxis, sería el que se detalla a continuación.

Medida	Unidad	Precio unitario	Medidas	Precio total
Señalización	Símbolos de pintura convencional	10,70€ (m^2)	4,08	43,66 €
	Señalización discontinua	1,5€ (m)	29,25	43,88€
	Señalización vertical (poste + señal)	90 (unidad)	2	180€
Total				**267,53€**

Tabla 22. Coste de las medidas propuestas en movilidad en taxi

Fuente: Elaboración propia partir de precios medios de urbanización

Figura 92. Paradas de taxi

Fuente: Web

9. GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PMUS

Las cinco políticas básicas sobre las que se han creado los Planes de Actuación el PMUS han sido:

- *"Fomentar los modos de transporte no motorizados.*
- *Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal.*
- *Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.*
- *Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.*
- *Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo."*

Siendo las principales conclusiones del PMUS las que se resumen a continuación.

"En el futuro los medios blandos han de seguir mejorándose para conseguir un desarrollo sostenible y una accesibilidad universal. En este sentido y en orden de importancia, los itinerarios peatonales, la mejora de las aceras, la eliminación de obstáculos en cruces y, en definitiva la consecución de un túnel de accesibilidad peatonal continúo para desplazamientos urbanos, ha de ser la meta a conseguir.

En segundo lugar, la conexión y creación de una red de infraestructura ciclista funcional y mallada por las principales vías de la ciudad, constituirán un pilar de apoyo de gran importancia para lanzar la movilidad en bicicleta. Debe existir paralelamente, campañas de sensibilización, de educación y promoción para todos los usuarios potenciales. El sistema de préstamo, supone en una ciudad turística como Benidorm, un gran apoyo para la bicicleta, el cual debe crecer y mejorar día a día.

Como tercer punto, el sistema de transporte público, ya sea mediante una nueva concesión desde el ayuntamiento, o mediante acuerdos con la Generalitat Valenciana y la empresa explotadora, debe aumentar su número de usuarios. Para ello es de vital importancia, el estudio de las líneas actuales y mejorar la información a los usuarios."

De la lectura de los párrafos anteriores se desprende que las propuestas que se han realizado desde este Plan de Movilidad cumplen perfectamente los prefectos marcados por el PMUS.

Se ha dado gran importancia al peatón, asegurando la existencia de itinerarios peatonales desde las zonas urbanizadas hasta el Centro Comercial.

Se ha propuesto la construcción de un carril bici que comunique el Centro Comercial con la red ciclista existente, además de prever la instalación de aparcamientos para bicicletas, tanto de carácter privado como pertenecientes a la red BICIDORM.

Por último, en cuanto al transporte público, se han propuesto medidas que favorezcan su utilización para viajar hasta el centro Comercial, como son la ubicación de un nueva parada en las inmediaciones del Centro Comercial e incluso el desvío de algunos servicios para contar con una parada mas cercana.

10. CONCLUSIONES

A la vista de las infraestructuras existentes y previstas, se considera que llevándose a cabo las recomendaciones propuestas en los apartados anteriores, la accesibilidad al Centro Comercial queda asegurada en condiciones de seguridad y comodidad acordes para este tipo de desarrollos.

APÉNDICE 1.ESTUDIO DE IMPACTO SOBRE EL TRÁFICO DEL PROYECTO Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD. SECTOR P.P. 3/1.

3ª CEDULA DE URBANIZACION AUTORIZANDO LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN N.º 1 DEL PLAN PARCIAL (JUNIO 2.020) Y PROGRAMA DE ACTUACION INTEGRADA (PAI) PARA LA EJECUCION DEL SECTOR PP.3/1 "INDUSTRIAL",

INFORME TECNICO

1. Por la entidad mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L., agente urbanizador del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm, éste ha aportado en fecha 29-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020, y en cumplimiento del convenio urbanístico suscrito el 31/07/2015, una vez iniciado el Expediente Urbanístico de la MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL", el 26 de Mayo de 2.017 (RGE 4.661) y el 30 de Mayo de 2.017 (RGE 4.854), en fase de Texto Refundido (2018/REGING-542) en virtud del Informe Ambiental, incorporando los informes sectoriales, para proceder al trámite de 3ª Aprobación provisional, se hace necesario cambiar algunas determinaciones de las Condiciones de Conexión e Integración del Sector, establecidas en la cedula primitiva, entre las que se encuentran las siguientes:

Necesidad de adaptar la ordenación inicialmente prevista en el Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial a las condiciones de conexión que por las administraciones titulares de las carreteras afectadas se requieren. En particular:

a. La conexión con la CV-70, al Oeste del Sector, se realiza con un nuevo Enlace aprobado definitivamente por el Servicio Territorial de Carreteras de la Consellería de Infraestructuras y Transportes con fecha 10 de agosto de 2010.

b. La conexión con la N-332 se propone realizar mediante un nuevo enlace consistente en una glorieta a nivel inferior de la N-332 que recoge el proyecto de construcción de "Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm)", aprobado por el Ministerio de Fomento el 09/02/2.017.

No obstante, desde la primera modificación de la Cedula de Urbanización emitida el 28 de Enero de 2.018, recayó sentencia del TSJCV, ratificando la Modificación del PGMO Nª19, y por tanto la no alteración de los usos del Sector, y se realizó a instancia del Ministerio de Fomento en este expediente y en del Acceso Norte, nuevo Estudio de Tráfico que sirvió para la emisión de informe favorable y que se transcribirá íntegramente a la nueva actualización de la Cedula de Urbanización. A esto habría que añadir las propias adaptaciones del propio proyecto de obras de Urbanización debido a las nuevas necesidades surgidas en el largo proceso de ejecución del Sector.

En el Convenio Urbanístico suscrito entre Ayuntamiento y Agente Urbanizador, TERRA VILLAGE LAND S.L, el 31 de Julio de 2.015, se estableció en el punto 2.1 de las obligaciones del Ayuntamiento, apartado 2, la modificación de la Cedula de Urbanización, para adaptar el Convenio del PAI original (17/09/2.002) al Acuerdo Plenario de 31/03/2.014.

También es necesaria la modificación para garantizar la viabilidad económica de la actuación (Punto 2. Apartado 2.2.2 tamaño del depósito regulador de Agua potable) y la prioridad de cada una de las actuaciones, (Punto 4. Actuaciones Prioritarias), no tanto por la secuencia técnica de su necesidad, como en la carga urbanística a soportar por el sector, que estaba limitada en su cuantía en el Convenio primitivo a 5.557.018 Euros. Igualmente, se requiere la modificación de la cédula de urbanización por cuanto algunas de las actuaciones prioritarias establecidas inicialmente con cargo al sector, ya ejecutadas en algún caso, con el límite económico fijado anteriormente, o bien han sido asumidas su ejecución y promoción por el Ayuntamiento de Benidorm dada su condición

de obras de interés municipal, en virtud de acuerdo de 31 de marzo de 2014, que exceden, por tanto, de las obligaciones del PAI y cuya ejecución no puede repercutirse a los propietarios del sector. concretamente se trata de las actuaciones prioritarias 1 y 3 establecidas en la anterior cédula de urbanización y convenio urbanístico inicial que actualmente se integran ambas en el Proyecto de enlace de la variante de Benidorm con el sector PP 3/1 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana (Benidorm), cuya promoción es municipal y dispone de financiación en los términos contenidos en el convenio suscrito con la entidad mercantil UNIBAIL RODAMCO BENIDORM, S.L. con fecha 31 de julio de 2015 con este ayuntamiento.

Consta en el expediente informe del Área de Ingeniería Municipal de 15 de abril de 2015 sobre las necesidades del depósito de agua potable exigidas en la cédula de urbanización inicial, estableciéndose con cargo al sector un deposito con capacidad de al menos 2.125 m3 dividido en dos vasos y con posibilidad de futuras ampliaciones. Actualmente, el Ayuntamiento contempla la oportunidad de ubicar el depósito de agua potable fuera del ámbito del PAI y con una mayor capacidad, en atención a las necesidades de cota y regulación en cola del municipio, debiendo quedar garantizada, en este caso, la participación de los propietarios del sector PP 3/1 a la financiación de esta infraestructura municipal en atención a las necesidades del sector. Hay que hacer constar que en la cedula de urbanización primitiva recogía el suministro desde este depósito mediante bombeos previstos para elevar los caudales requeridos para los Sectores PP4 /1 y PP 5/1, previsión que en la actualidad ha quedado obsoleta, pues en estos sectores se están redefiniendo, desde la caducidad de la programación del primero a la afección de la DIA 2.012 al segundo, estando vinculados por su proximidad a las infraestructuras del PEDUI.

Con fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335) por la que se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales.

Constituye el objeto de esta tercera Cedula de Urbanización, proseguir con la adaptación de las determinaciones de planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión e integración con las infraestructuras viarias de la CV-70 y N-332 impuestas por las Administraciones titulares de ambas carreteras durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización. A tal fin, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento, obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse.

Por tanto, en aplicación de las previsiones de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en su artículo 31, además del 125 y 126 del Reglamento de Planeamiento, para la ejecución del Plan Parcial 3/1 "Industrial", en desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana, P.G.M.O.1990, ha de expedirse Cédula de Urbanización modificada, autorizando la propuesta de Actuación Integrada, con las siguientes condiciones de conexión e integración:

CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN

PRIMERA. Delimitación de la Unidad de Ejecución.

La Unidad de Ejecución, para la gestión del sector es la totalidad del Plan Parcial 3/1 "Industrial", del PGMO vigente y sus Sistemas Generales adscritos, habiéndose gestionado dicho suelo junto a la red Primaria Adscrita en el proyecto de reparcelación aprobado definitivamente por Decreto de 3 de octubre de 2005.

SEGUNDO. Programación de la Red Primaria.

El Sector se encuentra ubicado entre importantes vías de comunicación de carácter supra sectorial, (AP-7 y la N-332), determinando las características de los accesos teniéndose en cuenta las siguientes determinaciones:

Las actuaciones del Ministerio de Fomento en la N-332, tanto por el desdoblamiento para aumentar la capacidad de la vía y el futuro enlace para el cambio de trazado de la Variante de Benidorm a Altea, así como las modificaciones propuestas por la Concesionaria en el peaje de la Autopista. La propuesta finalmente autorizada para el Enlace Norte (rotonda de gran diámetro), con el Proyecto de Construcción en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana en el Término Municipal de Benidorm aprobado (10 de Febrero de 2.017) por el Ministerio de Fomento (Exp A.3.16.0137.VSL).

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento, Transportes y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico aportado por el Ayuntamiento de Septiembre de 2.019, en el seno del Expediente del Acceso Norte (A3.16.0137.VSL) 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL-633) con una serie de condicionantes (12) que se incorporan con carácter vinculante a la presente Cédula de Urbanización:

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos fases de la estructura. En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución.*

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4. *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5. *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6. *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vias de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

   cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran*

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*
12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.*

Se redactó por el Ayuntamiento un Proyecto de Urbanización para el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas, habiendo sido ejecutado por el Agente Urbanizador en virtud del Convenio primitivo del PAI, (17/09/2.002), y recepcionado basándose en el Convenio modificativo (31/07/2.015), en el que se recogen además todas aquellas actuaciones necesarias para implantar las infraestructuras del Plan Parcial y sus conexiones con las citadas infraestructuras.

TERCERO. Obras de infraestructura.

PLUVIALES

Se ha canalizado el barranco existente para un período de retorno de 500 años, conectando la zona este al Derramador, y la oeste al afluente natural que vierte en L'Aigüera., como se justifica en el informe de inundabilidad del Área de Ingeniería. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

SANEAMIENTO

Se dimensionarán las de las redes de saneamiento para acometer al colector previsto en el desdoblamiento de la Av. / Europa. No obstante, se ejecutarán todas las obras complementarias incluidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

En cuanto al suministro de agua potable, se dimensionarán las redes de agua para servirse de uno o dos depósitos (aproximadamente de 2.125 M3), que garanticen una autonomía de 24 H, especialmente para dotar a las instalaciones de protección contra – incendios. La ubicación de este depósito se prevé en el ámbito del sector PP 3/1, sin perjuicio de su posible y definitiva implantación fuera de dicho Sector a requerimiento municipal, garantizando la Actuación su participación económica en la construcción de un depósito regulador de agua potable de mayor capacidad y de promoción municipal en atención y proporción a las necesidades hídricas del

sector definidas en el Proyecto de Urbanización Modificado del PAI, previa firma de convenio con el Ayuntamiento de Benidorm.

CUARTO. Actuaciones prioritarias.

Como actuaciones prioritarias se consideran:

1. Proyecto de Construcción del enlace en el Pk 149.600 de la Carretera N-332 y conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana. (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)
2. Desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutada con cargo al Sector)
3. El colector previsto en el desdoblamiento de la Av/de las Comunidades Europeas (Ejecutado con cargo al Sector)
4. El bombeo y depósitos de acumulación de agua potable (A ejecutar según Convenios Urbanísticos del PAI actualizados)

La actuación prioritaria descrita en el punto 1. se promueve y ejecuta por la Administración Municipal por ser una obra de interés público general, y el resto de actuaciones prioritarias con cargo a la Actuación en los términos establecidos en los convenios urbanísticos suscritos. Estas actuaciones deberán estar concluidas para la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el Sector

QUINTO. CANON DE URBANIZACIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 de la ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio Urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana, en su redacción dada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la anterior, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico a que dé lugar el documento objeto del presente informe deberán efectuar el depósito de la garantía a la que se refieren el artículo 150 y siguientes de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento podrá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización según lo dispuesto en el artículo 146 de la citada Ley 5/2014, de manera análoga a lo establecido en la Base 28 de la Programación de Sector 1/1(Anexo 1)

Es cuanto he de informar, según mi leal saber y entender.

En Benidorm a 28 de diciembre de 2020

EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Fdo. Jose Luis Camarasa García

ANEXO 1. BASE 28 PROGRAMACION SECTOR PP 1/1 ENSANCHE DE LEVANTE.

BASE 28. OBRAS Y COSTES SUPRASECTORIALES

Consideraciones: Las cargas de urbanización del programa de actuación integrada externos al Sector, se determinan en el Art. 146 de la LOTUP, y serán las siguientes:

1. Cuando una misma obra pública sea de común utilidad a varias actuaciones conexas, su coste se repartirá entre ellas a medida que se desarrollen y en proporción a su respectivo aprovechamiento.
2. Quien financie la obra común tendrá derecho a resarcirse del exceso de coste soportado con cargo a las actuaciones siguientes.
3. Las actuaciones posteriores sufragarán equitativamente su parte cuando se programen y reparcelen, si son actuaciones integradas, o cuando se edifiquen, si son actuaciones aisladas.
4. Para garantizar el pago futuro y la actualización de su valor, se establecerá un canon de urbanización, aprobado mediante ordenanza municipal, que establezca fórmulas de actualización y justo reparto.
5. Asimismo, podrá establecerse un canon con destino finalista, a cuenta de infraestructuras complementarias que razones técnicas exijan implantar después de la edificación.

Los diferentes Programas de Actuación Integrada (PAIs), ejecutados o en trámite de ejecución, lo fueron en el marco legal de la LRAU, siendo uno de los aspectos, la aportación al patrimonio municipal de suelo, como mejoras de las proposiciones jurídico - económicas, para soportar los costes extra sectoriales, de los menos regulados y por tanto más controvertidos, argumento de procesos judiciales, y a la postre, en un escenario de crisis del sector inmobiliario y financiero, un factor de inviabilidad económica de las actuaciones programadas en el suelo urbanizable del PGMO 1.990. Se hace por tanto necesario establecer un cálculo del coste de los Sistemas Generales y las Infraestructuras de mayor rango que contienen y que soportan todos los sectores, desde la ciudad preexistente al año 1.990, hasta los nuevos suelos urbanos y urbanizables que el desarrollo del PGMO 1.990 contemplo. De esta manera los nuevos costes comunes a varias implantaciones podrán ser imputados a los nuevos desarrollos de la ciudad (Art 146.1). De esta forma no se producirá una sobrecarga de la hacienda pública local, que no tiene ni debe soportar costes de implantación de los nuevos sectores urbanizables.
Es por ello que se debe calcular la proporción entre los aprovechamientos previstos para la máxima capacidad habitacional del Plan General entre el suelo urbano y el urbanizable, asumiendo a cargo de los presupuestos Municipales, fundamentalmente los de Inversiones los costes de las infraestructuras públicas del suelo urbano, mientras que las primeras implantaciones de las Actuaciones Integradas en el urbanizable se imputaran al propio suelo, repercutiéndose en cada PAI, conforme al aprovechamiento de cada sector, como costes extra sectoriales de utilidad común. Caso de exceder la obra común del coste establecido para todo el suelo urbanizable por metro cuadrado útil, se estará a lo contemplado en los apartados 2 a 5, y en caso de no alcanzar ese valor tendrá la consideración de aportación extraordinaria al Patrimonio Municipal de Suelo.

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 19/02/2020 11:31:25
Nº: 2020000A004617 E.E. 2020/REGAED-1311

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA | DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT | UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

FIRMADO

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO por [redacted] - Código Seguro de Verificación: MFOMU25B9BF7YTC3D6Z4RBTD5F3
Total folios: 4 (1 de 4)
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

O F I C I O

S/REF.: **PL-2/2015 MP Nº1 PP 3/1 PGMO**

N/REF.: A3.16.0017.PPU

Fecha: Febrero de 2020

Asunto: Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm.

SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO

Plaza de SS.MM. Los Reyes de España 1
03501 – **BENIDORM** / Alicante

Con relación a la "***Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm***", con fecha 3 de febrero de 2020 el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto lo que a continuación se transcribe:

***"Informar favorablemente**, la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM, conforme a la documentación presentada junto al escrito de subsanación de deficiencias del Ayuntamiento de Benidorm de fecha 18 de diciembre de 2019, con las siguientes condiciones:*

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos*

CORREO ELECTRÓNICO
ucalicante@mitma.es

Plaza de la Montañeta, 5
03001 Alicante
TEL: 965209700
965209143
FAX: 965209813

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO
FIRMADO por : PEIRO M
Total folios: 4 (2 de 4) Código Seguro de Verificación: MFOMM2589BP7YC9D2A4B1B3F3
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

fases de la estructura. En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución.

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4. *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5. *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6. *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran*

FIRMADO
ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO por : PEIRO MARTINEZ, MARIA ISABEL - Codigo Seguro de Verificacion: MFOMUZS89BF17C5D6ZA4B11B5F5
Total folios: 4 (3 de 4) - Codigo Seguro de Verificacion: MFOMUZS89BF17C5D6ZA4B11B5F5
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*

12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de*

FIRMADO
ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO por : PEIRO MIRET EMILIO - Código Seguro de Verificación: MFOMD25B9BF7YTC5D62A4B11B3F3
Total folios: 4 (4 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOMD25B9BF7YTC5D62A4B11B3F3
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos."

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe de Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE	D.N.I./C.I.F.:	S0317002D
DOMICILIO:	Montañeta 5	C.P.:	03071
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	965209700	MÓVIL:	
E-MAIL:	ualicante@fomento.es		

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

MODIFICACION PUNTUAL PP 3/1 INDUSTRIAL

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

1_JustificanteRegistro.pdf

Y con las siguientes observaciones

ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

INFORME JURIDICO

EXPEDIENTE	PL-2/2015
INTERESADO	D. ENIQUE BALLESTER CHOFRE Y D. MIGUEL CARRATALÁ FERNÁNDEZ EN REP. "TERRA VILLAGE LAND, S.L."
ASUTO	Aprobación Provisional de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O. (tercera aprobación provisional)
REGING/REGSED	2020/REGING-10540

El presente informe se emite en relación a la normativa de aplicación y procedimiento legalmente previsto en torno a la propuesta de Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del Plan General Municipal de Ordenación, aprobado por Resolución del Sr. Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en fecha 26 de noviembre de 1990.

ANTECEDENTES:

1.- Objeto.

1.1. El Pleno Municipal en sesión de 28 de enero de 2002 adoptó acuerdo de aprobación definitiva del Programa de Actuación Integrada de la unidad de ejecución única del Sector de Suelo Urbanizable PP 3/1 "Industrial", junto con el Plan Parcial del Sector (BOP nº 193 de 23-08-02).

1.2. Iniciadas las obras de urbanización, durante el largo plazo transcurrido, se han producido diversas incidencias, especialmente derivadas de las condiciones impuestas por administraciones sectoriales, y de las nuevas demandas del sector inmobiliario, que han dado lugar a la formulación el 26-05-2017 (REGING-4661) a iniciativa del agente urbanizador, la mercantil TERRA VILLAGE LAND S.L., de documento de Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, que se tramita bajo el expediente PL-2/2015, tras la preceptiva tramitación del procedimiento de evaluación ambiental (Resolución favorable del procedimiento simplificado de evaluación ambiental de 09-02-2017, publicada DOGV Nº 8068 de 22-06-2017).

La modificación propuesta afecta principalmente a la ordenación pormenorizada si bien, también introduce una modificación en la ordenación estructural del planeamiento aprobado derivado de la modificación del trazado de las vías pecuarias Colada de Baldó y Colada de la Torreta, al formar parte las mismas de la Infraestructura Verde, tal y como establecen los artículos 5.2.m), 21..b) y 23 de la Ley 5/2014 de 25 de julio de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje.

El documento de modificación puntual del planeamiento parcial es tramitado reglamentariamente en sede municipal mediante su información pública (DOGV Nº 8080 de 10-07-2017) y consulta a las administraciones sectoriales, empresas suministradoras de servicios, así como a los titulares de bienes y derechos incluidos en el sector, que culmina con la

aprobación provisional del Texto Refundido fechado ENERO 2018, por acuerdo del Pleno Municipal de 29-01-2018, en el que se incorporan las determinaciones de la fase de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, el resultado de la información pública del documento, y el contenido de los informes sectoriales de las administraciones públicas afectadas emitidos en la fase de consultas. La documentación e informes se remiten a la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Servicio Territorial de Urbanismo, al objeto de su aprobación definitiva al afectar a las determinaciones de carácter estructural (artículos 44.2.c) y 57 de la LOTUP).

A la vista del informe del Arquitecto Municipal de 16-01-2018, se suscribe por el Alcalde con fecha 29-01-2018 Cédula de Urbanización del Sector (2ª Cédula de Urbanización), en la que se recogen las nuevas determinaciones derivadas de las condiciones de conexión e integración del sector exigidas por las administraciones titulares de las carreteras afectadas, y determinaciones del Convenio Urbanístico suscrito entre el Ayuntamiento y el Urbanizador de 31-07-2015.

1.3. A la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18-03-19 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 PP formulado por el Urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de aprobación definitiva (2ª aprobación provisional).

1.4. Mediante oficio de 14-03-19, con entrada en la misma fecha (REGSED-2975), se remite por la Unidad de Carreteras en Alicante copia de la resolución adoptada el 11 de marzo de 2019 por el Subdirector General de Explotación en el expediente S.Ref. A3.16.0017.PPU, requiriendo la subsanación de deficiencias, resolución que fue trasladada al Urbanizador mediante oficio de 15-03-2019 (GENOFI-383).

Mediante dicha resolución el Ministerio requiere determinada documentación e información complementaria: un nuevo estudio de tráfico; la reposición de vía pecuaria Colada de Baldó, e implicaciones acústicas, aspectos que se subsanan mediante la remisión de oficio de 18-12-2019 (REGSAL-6335) ante la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, que tuvo entrada en el MFOM U.C. ALICANTE el 19-12-2019 y, precisamente, gracias a que esta Administración aportó dicha documentación que el Agente Urbanizador – TERRA VILLAGE LAN, S.L.- había omitido presentar. En dicha subsanación se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales

Tal es así, que en fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335). Dicho informe favorable recogía los condicionantes impuestos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que comprendían requerimientos de subsanación y/o complementación, y que habrán de ser incorporados a la nueva Cédula de

Urbanización (3ª Cédula de Urbanización), conforme al informe del Arquitecto Municipal de 28-12-2020.

1.5. Mediante oficio de 21-11-18 (REGSAL-8850), reiterado el 05-02-19 (REGSAL-710), se solicita a la Unidad de Carreteras de Alicante, la ampliación del plazo de autorización (veinticuatro meses) del nuevo acceso a la N-332, PK 149+600, definido en el Proyecto de construcción "Enlace de la Variante de Benidorm en el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm).", plazo concedido en expediente A3.16.0137.VSL de fecha 03-02-2017. Mediante oficio de 14-03-19 (REGSED-2995) se comunica por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. que queda pendiente de resolución el acuerdo sobre ampliación del plazo de autorización de las obras, hasta la resolución por la Subdirección General de Explotación del expediente A3.16.0017.PPU. Consta asimismo en dicha autorización que no podrán iniciarse las obras hasta que no se acredite la totalidad de los terrenos necesarios, de acuerdo con el artículo 104.1.b) del Reglamento General de Carreteras.

Una vez finalizado el procedimiento de expropiación de los terrenos afectados para la ejecución del referido vial, mediante la ratificación por acuerdo del Pleno Municipal de 30 de noviembre de 2020 de las actas de pago y ocupación y acreditación de la consignación reglamentaria de los suelos no conveniados (expediente PL-2/2017), mediante oficio de 02-12-2020 (GENOFI-1792), se ha requerido al Urbanizador la presentación de la documentación refundida del Proyecto de construcción de "***Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana (Benidorm)",*** proyecto de ejecución del Enlace que es de crucial importancia para la ejecución de la obra pública.

1.6. Trasladado dicho informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU) al Agente Urbanizador mediante oficio de 18-02-2020 (GENOFI-282) recibido el 20-02-2020, y reiterado en oficios de 20-02-2020 (GENOFI-291) recibido el 20-02-2020 y de 29-06-2020 (GENOFI-897) recibido el 02-07-2020, éste ha aportado en fecha 25-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020, para su tramitación reglamentaria.

Constituye el objeto de esta tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, proseguir con la adaptación de las determinaciones del planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión impuestas por las Administraciones titulares de bienes y derechos durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento (3º aprobación provisional), obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse, lo cual beneficia a todos los propietarios y al conjunto de la ciudad de Benidorm, sin perjuicio de los mecanismos legales de imputación de su coste.

1.7. Previa a la tercera aprobación provisional se ha adoptado resolución Nº 4090/2020 de fecha 06-11-2020 de la Concejal-Delegada de Urbanismo, vistos los informes emitidos por el

Arquitecto Municipal y la Técnico que suscribe de de 06-11-2020, por la que se aprueba el sometimiento a información pública adicional del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), que establece que

> "***c) Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretende introducir cambios sustanciales en la propuesta de plan, antes de adoptarlos se comunicará a los interesados y, mediante resolución del alcalde, se someterán a información pública por el plazo de veinte días, acompañados de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. La publicación y notificación a los interesados se harán conforme al artículo 53 de esta ley. Durante ese periodo se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados. En este caso de introducción de cambios sustanciales en la propuesta de un plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y***

El anuncio de información pública adicional por plazo de veinte días ha sido publicado en D.O.G.V.Nº8959 de fecha 24-11-2020-, y remitida la resolución a todos los propietarios y titulares de derechos afectados por la actuación propuesta mediante oficios de 18-11-2020 , advirtiendo de la posibilidad de formular alegaciones en el plazo de veinte días, a contar desde el siguiente a la publicación del Edicto en dicho diario oficial. Asimismo la documentación ha estado a disposición del público en la página web municipal www.benidorm.org (URBANISMO – INFORMACIÓN PÚBLICA).

Durante el plazo de información pública, que ha finalizado el 23-12-2020, no se han formulado alegaciones como se desprende del Certificado expedido por el Secretario General PD de fecha 28-12-2020.

1.8. De conformidad con lo establecido en el meritado artículo 57.1.c) LOTUP, al haber sido objeto el documento urbanístico de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, se ha elevado el mismo a la Comisión Municipal de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, celebrada el 22-12-2020, la cual, a la vista del informe técnico emitido por el Arquitecto Municipal y Ponente de la misma de 15-12-2020, sin ser sustanciales los cambios introducidos, se ha ***acordado "la ratificación del expediente de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, según establece el artículo 51 de la LOTUP de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de la Ley, al no tener el nuevo documento de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial fechado JUNIO-2020, incidencia significativa en el modelo territorial vigente en el municipio, no producir incremento significativo en el consumo de recursos; no modificar los objetivos de calidad en relación con la gestión urbanística por lo que, habiendo tenido en cuenta las***

consultas realizadas, se puede concluir que el procedimiento de evaluación ambiental simplificada es suficiente para determinar que la propuesta de Plan no presenta efectos significativos sobre el medio ambiente, y puede ser tramitado en sede municipal." (Acta de la sesión ordinaria de 22-12-2020).

1.9. Obra informe emitido por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020 por el que se propone la aprobación provisional (3ª aprobación provisional) de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial", Texto Refundido fechado JUNIO-2020, formulada por el Urbanizador la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L., con las consideraciones contenidas en el mismo, que deberán trasladarse en la resolución que se adopte.

1.10. Asimismo se emite informe por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020 sobre la procedencia de la 3ª Cédula de Urbanización en la que se recogen con carácter vinculante, los condicionantes (12) contenidos en el informe favorable de fecha 3 de febrero de 2020 (Expt. 2020/REGSED-1311) emitido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero.- Resulta de aplicación los artículos 40, 44, 45 y 57 de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), en relación con el contenido y la tramitación de los Panes Parciales.

Segundo.- Respecto a la competencia para la aprobación, los artículos 44.2.c) y 57 de la LOTUP indican que los planes que no estando sujetos al procedimiento de evaluación ambiental ordinario, afecten a las determinaciones de carácter estructural, deben ser aprobados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, correspondiendo al Ayuntamiento la aprobación provisional:

> ***"d) Una vez concluidas las anteriores actuaciones, el plan será sometido a aprobación por el Pleno del Ayuntamiento u órgano que corresponda. Cuando se modifique la ordenación estructural, la aprobación definitiva corresponderá a la conselleria competente en urbanismo. Los planes que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de zonas verdes previstas requerirán dictamen previo del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana."***

Tercero.- Respecto al órgano competente para la aprobación provisional el artículo 22.2.c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local establece que corresponde al Pleno de los Ayuntamientos ***"c) La aprobación inicial del planeamiento general y la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los planes y demás instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística, así como los convenios que tengan por objeto la alteración de cualquiera*** de dichos instrumentos."

Cuarto.- Según el artículo 57.2 de la LOTUP, el acuerdo de aprobación definitiva junto con sus normas urbanísticas se publicará para su entrada en vigor en el Boletín Oficial de la Provincia.

CONCLUSIONES-PROPUESTA:

Visto el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO-2020 presentado por el Urbanizador TERRA VILLAGE LAND, S.L. elaborado tras la emisión del informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU); vistos los informes técnicos municipales emitidos por el Arquitecto Municipal de fecha 28-12-2020, la Técnico que suscribe propone al Pleno Municipal la adopción de acuerdo que contenga los siguientes extremos:

PRIMERO: Aprobar provisionalmente (TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL) el documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" formulado por TERRA VILLAGE LAND, S.L. agente urbanizador del Sector, fechado JUNIO 2020 con las consideraciones derivadas del informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020 a introducir en el acuerdo de resolución siguientes:

1. Depuración de las memorias informativa y justificativa de las determinaciones de la gestión y programación del suelo, así como de toda mención a propiedades o mercantiles concretas ajenas al Agente Urbanizador.
2. Eliminación de las referencias de la gestión y programación del suelo en la parte normativa, como las Normas Urbanísticas y las Fichas de Planeamiento y Gestión, ya que expresamente son parámetros que se trasladan a la tercera Cédula de Urbanización que se expedirá con anterioridad a la (tercera) aprobación provisional.
3. Subsanación de los errores formales y/o materiales, como la suscripción (o no suscripción) por los diferentes redactores del Plan Parcial y de sus Anexos del Estudio de Tráfico de 2.019 (que queda incorporado a la modificación puntual del plan parcial por exigencias del Ministerio de Transportes), lo que se deberá subsanar al final del procedimiento.

SEGUNDO: Expedir la 3ª Cédula de Urbanización del Programa de conformidad con el informe emitido por el Arquitecto Municipal de 28-12-2020, con la incorporación literal de los condicionantes (12) que se contienen con carácter vinculante en el informe favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020 (S.Ref. A3.16.0017.PPU), y facultar al Alcalde para la firma de la misma.

TERCERO: Remitir copia debidamente diligenciada del documento Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" fechado JUNIO 2020, y la 3ª Cédula de Urbanización, así como los informes técnicos y jurídico emitidos a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Servicio Territorial de Urbanismo, con objeto de que proceda a su aprobación definitiva.

CUARTO: Notificar el acuerdo a los interesados en el expediente.

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 19/02/2020 11:31:25
N/ 2020029900004693 Exp: 2020/REGGED-1311

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT
UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

FIRMADO
ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO por ... Código seguro de verificación ... Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

O F I C I O

S/REF.: **PL-2/2015 MP Nº1 PP 3/1 PGMO**

N/REF.: A3.16.0017.PPU

Fecha: Febrero de 2020

Asunto: Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 Industrial" de Benidorm.

SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO

Plaza de SS.MM. Los Reyes de España 1
03501 – **BENIDORM** / Alicante

Con relación a la "***Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm***", con fecha 3 de febrero de 2020 el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto lo que a continuación se transcribe:

***"Informar favorablemente**, la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM, conforme a la documentación presentada junto al escrito de subsanación de deficiencias del Ayuntamiento de Benidorm de fecha 18 de diciembre de 2019, con las siguientes condiciones:*

1. *Se deberá proceder a la oportuna reserva de suelo en función de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales y se deberá vincular la ejecución del instrumento urbanístico al desarrollo de las mismas. Estas medidas incluyen tanto las actuaciones que afectan físicamente las carreteras estatales como las que se proponen en el Plan de Movilidad del Centro Comercial, así como las medidas de mejora de la circulación del sector, ya que todas ellas, en conjunto, son las que permiten garantizar el mantenimiento del nivel de servicio de las carreteras estatales.*

2. *Para compatibilizar el nuevo enlace propuesto con la planificación de este Ministerio, se deberá ejecutar por parte del/los promotor/es del desarrollo por un lado, la totalidad de la estructura sobre la actual N-332 en el lado este de la calzada anular del nuevo enlace y, por otro lado, en la estructura del lado oeste de dicha calzada anular se deberá tener en cuenta en su diseño y proyecto, la construcción en dos*

ECTRÓNICO
nitma.es

Plaza de la Montañeta, 5
03001 Alicante
TEL. 965209700
965209143
FAX. 965209813

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

fases de la estructura En cumplimiento de estos aspectos condicionará la autorización a la que se refiere el punto 5 de esta resolución

3. *La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.*

4. *Para la ejecución de las actuaciones en las zonas de protección de la carretera será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.*

5. *Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluido en el Instrumento, y que no hayan sido informados desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

6. *El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.*

7. *No se podrá proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de los desarrollos en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutados y operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran*

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.

8. *En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.*

9. *"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.*

10. *2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."*

11. *9. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.*

12. *Se recuerda que parte de las medidas que se establecen en el instrumento pueden generar un incremento de la contaminación acústica por el incremento de tráfico en determinados viales municipales, sobre todo la Avenida de Italia, por lo que habrá que evaluar y establecer medidas cuando se vean comprometidos los objetivos de*

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imBZ2+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación. La evaluación deberá incluir todos aquellos tramos de carreteras (de cualquier titularidad) y especialmente los ámbitos de afección a lo largo de los itinerarios de acceso al ámbito de la actuación.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos."

)cumento firmado digitalmente)

Ingeniero Jefe de Área de Conservación y Explotación de Alicante

ilio Peiró Miret

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: aZi9EZ6a3ZGmW1svN6imB22+beo=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE	D.N.I./C.I.F.:	S0317002D
DOMICILIO:	Montañeta 5	C.P.:	03071
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	965209700 MÓVIL:	E-MAIL:	ualicante@fomento.es

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

MODIFICACION PUNTUAL PP 3/1 INDUSTRIAL

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

1_JustificanteRegistro.pdf

Y con las siguientes observaciones

ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 14/03/2019 11:05:46
Nº: 201999900008348 / Exp: 2019/REGSED-2975

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

UNITAT DE CARRETERES A ALACANT
UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

FIRMADO
ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2Ff5E0LoyUkHMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O Mude
FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 14
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOM0258760D8C4633D0A90F154F5

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: A3.16.0017.PPU

FECHA: Marzo de 2019

ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1

03501 – BENIDORM / ALICANTE

Para su conocimiento se le da traslado de copia de la resolución adoptada con fecha 11 de marzo de 2019, por el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, en relación con la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

ucalicante@fomento.es

Plaza de la Montañeta, 5
03071 Alicante
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: YvgaEqZn2Ff5E0LoyUkHMOZw91k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE	D.N.I./C.I.F.:	S0317002D
DOMICILIO:	Montañeta 5	C.P.:	03071
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	965209700 MÓVIL:	E-MAIL:	desconocido@desconocido.es

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

Justificante.pdf

Y con las siguientes observaciones

ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

ID DOCUMENTO: MbvLS5FaHeGVsaGPWS1fv+fqyN4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

MINISTERIO DE POLITICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE FUNCIÓN PÚBLICA

ORVE

SIR

JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: Oficina de Registro Ayuntamiento Benidorm *O00015795*
Fecha y hora de confirmación: 14-03-2019 11:02:55 (Hora peninsular)
Número de registro: REGAGE19e00001151143

Interesado

CIF:	E03037902	Código postal:	
Razón social:	Unidad de Carreteras del Estado en Alicante	País:	
Dirección:		D.E.H:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal Notif.:			

Información del registro

Resumen/asunto:	M.P. DEL P.P 3/1 " INDUSTRIAL DE BENIDORM
Unidad de tramitación de destino:	Ayuntamiento de Benidorm *L01030319*
Ref. externa:	
Nº Expediente:	A3.16.0017.PPU
Observaciones:	

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095936.pdf	240.94 KB	Copia	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-42cecae1a4994463f58a5240a3da0fc7		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
20190314095946.pdf	39.73 KB	Original	Formulario	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-80cab2ead5eabc08b113d913559f6019		
Enlace de descarga:		https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/peticionCSV.htm		

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formularioweb/5077-5E20-7071-4417-1261-455D-7246-3924-661C-43A4-03B1-7897-771D

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	14-03-2019 11:05:37

MINISTERIO
DE

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

MFOM U.C. ALICANTE
Salida
Nº. 201920030000816
14-03-2019 09:29:31

O F I C I O

S/REF.:
N/REF.: A3.16.0017.PPU
FECHA: Marzo de 2019
ASUNTO: M.P. Nº 1 del P.P. 3/1 "Industrial" de Benidorm.

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori
SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO
Avda. Aguilera, 1-5ª
03007 - **ALICANTE**

Con fecha 11 de marzo de 2019 teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 19 de febrero de 2019, el Subdirector General de Explotación P.D. del Director General de Carreteras, (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

Respecto a la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, y teniendo en cuenta el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice "*La solicitud de accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada*", se expone:

1. Lo que se plantea en la modificación que nos ocupa, entre otras cosas, es un cambio de uso de un Plan Parcial informado favorablemente por la Dirección General de Carreteras con fecha 23 de enero de 2002.

2. El cambio de uso que se plantea en parte del sector y conforme a los datos que se acompañan, supone multiplicar los tráficos generados y/o atraídos por diez (10) en la zona de terciario (donde se produce el cambio de uso) y en global en el sector por más de cinco (5).

Dado que el informe favorable 23 de enero de 2002 al planeamiento que se emitió era con los tráficos esperados para el uso predominantemente industrial, el nuevo Estudio de Tráfico debe comparar los nuevos tráficos esperados, con los informados favorablemente que se corresponderían con los de uso predominantemente industrial, y eso para todos los escenarios posibles, con o sin el enlace autorizado en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, que aún no ha sido construido ni siquiera comenzado, y con plazo de finalización ya vencido.

Dicho Estudio de Tráfico garantizará que en los viarios de la Red de Carreras del Estado (CN-332, enlaces existentes, vías colectoras, AP-7) junto con las medidas de acondicionamiento que se planteen (si fueran necesarias) se mantenga inalterado el Nivel de Servicio de los mismos, con respecto al planeamiento informado favorablemente; es decir, con el uso predominantemente industrial y sus tráficos correspondientes y su conexión con el enlace con la CV-70.

Tenga muy en cuenta, que aparte de las medidas que se puedan proponer en la propia Red de Carreteras del Estado, pueden ser muy eficaces las medidas de ordenación y reordenación del tráfico interior, de sus aparcamientos y de los recorridos, a fin de facilitar las salidas de la Red de Carreteras del Estado hacia el sector y evitar colas en la misma, no facilitando por el contrario la incorporación a la Red de Carreteras del Estado, en periodos de alta intensidad de tráfico.

Así mismo hay que tener muy en cuenta que la proximidad entre los dos enlace existentes y así como el autorizado ni siquiera iniciado, en el p.k. 149+600 de la carretera N-332, pueden condicionar las soluciones de acondicionamiento previstas.

Las medidas de acondicionamiento propuestas, serán debidamente reflejadas y el posible cambio de uso quedará condicionado a su completa ejecución, garantizando la no afección a la Red de Carreteras del Estado, por lo que el inicio de las actividades comerciales y puesta en servicio de las mismas, quedará condicionado a las medidas de acondicionamiento, si fuesen necesarias, las cuales deberán de ser ejecutadas por el promotor/es interesado/s en el cambio de uso.

Entre los escenarios posibles a tener en cuenta habrá de considerarse el de liberalización del peaje de la Autopista AP-7 al finalizar el periodo concesional de la misma con fecha 31 de diciembre de 2019.

En el Estudio de Tráfico presentado, aparte del incorrecto punto de partida de los tráficos iniciales de comparación, se hacen estimaciones de reparto de los tráficos, sin la debida justificación y se adoptan hipótesis de disminuciones importantes y significativas del tráfico en la carretera CN-332, adoleciendo la misma falta de justificación (página 6 de dicho documento).

3. Se deberá de plantear la reposición de la vía pecuaria Colada de Baldo de tal forma que permita una fututa actuación de ampliación y/o mejora tanto en el tronco de la autopista como en la variante y el encale actual y que permita adaptarse a las nuevas necesidades y exigencias funcionales tanto en el tronco de la autopista como en la variante y en el encale actual.

4. En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

"1.No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2.Los ayuntamientos, por razones excepciona/es de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior. "

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva

2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público".

Por lo expuesto, **para poder informar favorablemente** conforme a lo preceptuado en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, es preciso que se dé cumplimiento a todo lo indicado en los apartados anteriores, subsanando la documentación presentada conforme a los mismos.

Lo que se le traslada para su conocimiento y efectos.

(Documento firmado digitalmente)

El Ingeniero Jefe del Área de Conservación y Explotación de Alicante

Emilio Peiró Miret

INFORME MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990 BENIDORM (PL-02 /2.015 3ª APROBACION PROVISIONAL).

4º INFORME TECNICO

PRIMERO. ANTECEDENTES.

Se presentó el 16 de Diciembre de 2016 (RGE 71.815), solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica, por el procedimiento simplificado para tramitar MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990. Posteriormente se recibió el 23 de Febrero de 2016 (RGE 11.455), notificación del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando el borrador del Plan, aportado por el Agente Urbanizador el 15 de Marzo de 2.016 (RGE 15.901), fue remitido a la Consellería el 17 de Marzo de 2.016 (RGS 16.327), emitiéndose Informe Ambiental Territorial Estratégico Simplificado en la Comisión Ambiental de 08 de Febrero de 2.017, por la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.

Con fecha 26 de mayo de 2017 se presentó ante el Ayuntamiento de Benidorm la Modificación puntual Nº1 del plan parcial del sector PP 3/1 (fechado MAYO-2017), donde se recogieron la totalidad de condicionantes impuestos en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico indicados en el anterior apartado, siendo sometida dicha modificación a información pública por el plazo de 45 días, a contar desde publicación anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, en virtud de Decreto núm. 2448/2017, de fecha 13 de junio de 2017 (DOGV N.º 8.080 de fecha 10 de julio de 2017).

Se presentó con fecha el 15 de enero de 2.018, Texto Refundido (ENERO 2018) (2018/REGING-542) en virtud del Informe Ambiental Estratégico, incorporando los informes sectoriales, para proceder al trámite de aprobación en sede municipal. Una vez elevado a Aprobación Provisional (Acuerdo Plenario de 29 de enero de 2018), con fecha 14 de febrero de 2018 se remite a la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio copia del anterior documento de modificación Nº1 del PLAN PARCIAL del sector PP3/1 versión de fecha ENERO 2018 aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento de Benidorm, instando su aprobación definitiva por dicha Administración Autonómica.

El documento de ENERO 2018 fue informado por las Administraciones sectoriales tras requerimiento de la Administración Autonómica de informe y consulta a éstas para su aprobación definitiva, y recibido requerimiento del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando la subsanación de deficiencias, el 02/11/2018 a la vista de los diversos informes sectoriales recabados por este servicio (RGE 38.341), se presentó de un nuevo documento refundido de modificación parcial del Plan Parcial PP 3/1, fechado MARZO 2019, donde se refundían y contenían todas las modificaciones impuestas por las Administraciones territoriales sectoriales y Administración autonómica competente para la aprobación definitiva.

A la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18-03-19 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 PP formulado por el urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de aprobación definitiva.

Aprobado el documento provisionalmente, en fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana de fecha 03-02-2020 (A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335) por la que se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales.

Traslado dicho informe al Agente Urbanizador, éste ha aportado en fecha 29-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020.

Constituye el objeto de esta tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, proseguir con la adaptación de las determinaciones de planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión e integración con las infraestructuras viarias de la CV-70 y N-332 impuestas por las Administraciones titulares de ambas carreteras durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización. A tal fin, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento, obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse.

Se ha emitido informe técnico de fecha 5 de noviembre de 2020, por el que se propone el sometimiento a información pública del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP).

SEGUNDO. TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA. INFORME DE ALEGACIONES

Adoptado un periodo de información pública (DOGV 8959 del 24/11/2020) con arreglo a lo previsto en el Art. 57.1.c) de la LOTUP por un plazo de 20 días la versión MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 “INDUSTRIAL” DEL PGMO 1.990 (JUNIO 2020), y sus Documentos Complementarios, habiendo finalizado el día 23 de Diciembre de 2020, no se ha presentado alegación alguna.

Así mismo el Art. 57.1.c), recoge la necesidad, en el caso de modificaciones sustanciales a introducir en el plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio.

Sin ser sustanciales los cambios introducidos, y con carácter garantista, es conveniente la ratificación del procedimiento ambiental simplificado del año 2017 (DOGV 8068 del 22/06/2017)

La *Ley 10/2015, de 20 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat*, cuyo Capítulo XXVI, artículo 115, establece que, desde su entrada en vigor (01-01-16), el órgano ambiental y territorial será el ayuntamiento del término municipal del ámbito de planeamiento objeto de evaluación ambiental. En desarrollo de esta competencia delegada, la Comisión de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas, como órgano colegiado dependiente de la Concejalía de Urbanismo, deberá proceder a la ratificación del Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en sentido FAVORABLE de 22 de junio de 2017.

TERCERO.REQUERIMIENTO DEL SERVICIO TERRITORIAL DE LA CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, RECABANDO LA SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS DE 02/11/2018

Una vez presentado por el urbanizador del sector el documento refundido de subsanación de la MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" (JUNIO 2020), el 29 de Septiembre de 2.020 (REGING- 10540), se procede a testar e identificar cada una de las cinco subsanaciones, indicando en color azul en qué lugar del documento se encuentra resuelta:

- Dado que se trata de una modificación de un Plan Parcial (PP) que fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 28 de enero de 2002, resulta conveniente introducir en el documento de modificación puntual en tramitación los siguientes datos fundamentales:
  - En la memoria informativa de la modificación en tramitación, incluir los datos mas relevantes del PP aprobado (ficha de planeamiento y gestión aprobada y magnitudes del PP conforme a la memoria justificativa vigente). Todo ello a la vista de las diferencias detectadas en los cuadros aportados en la página 20 de la última documentación presentada.

Subsanado en Memoria Informativa, sin perjuicio de lo recogido en el apartado QUINTO del presente Informe.

  - En el documento de Planos Informativos de la modificación en tramitación, el plano de ordenación pormenorizada vigente.

Subsanado en (Pdf) Planos Informativos I6.

- El documento deberá tener en cuenta las determinaciones establecidas en el apartado IV del Anexo IV de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

Subsanado en la Memoria Justificativa, sin perjuicio de lo recogido en el apartado QUINTO del presente Informe

- Deberá atender al informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 17 de septiembre de 2018, corrigiendo la denominación del plano I6 e introduciendo en la Normativa Urbanística las consideraciones expuestas en el mismo.

Subsanado en la Memoria Justificativa, las NNUU y Plano 0-7, se considera que el Estudio de Integración Paisajística presentado (redactado basándose en el Anexo II de la LOTUP), como Anexo e3, supera con creces la documentación exigible [1]

i. Atés que la definició i delimitació de la infraestructura verda a escala del Pla és una determinació d'ordenació del mateix, ha de corregir-se el nom del plànol corresponent, numerat com d'informació, "I-6", de manera que no puga donar lloc a confusió, així com incloure en la normativa urbanística la definició de l'esmentada infraestructura, que només apareix en la memòria justificativa.

ii. En tot cas, la infraestructura verda ha d'incloure, a nivell gràfic i de definició, els sòls dotacionals definits en el Pla, sent que estos són espais lliures oberts en general lliures d'edificació, així com els recorreguts no motoritzats previstos, encara que estos es trobaren grafiats en els sòls dotacionals indicats, considerant adequada la regulació de la infraestructura verda definida d'acord amb allò que s'ha sol·licitat, donat el caràcter d'estos espais.

Subsanado en Planos Informativos I6.

- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar de fecha 21 de marzo de 2018.

[1] ***LOTUP 1/2019 Artículo 14.4. Tipos de instrumentos de ordenación*** *4. El contenido y documentos de los instrumentos de ordenación se ajustarán a los principios de* ***mínimo contenido necesario, máxima simplificación y proporcionalidad****. Sólo podrán exigirse aquellos documentos expresamente previstos por una norma con rango de ley interés.*

- PLASMAR EN LOS PLANOS DEL DOCUMENTO DE MODIFICACIÓN PUNTUAL LAS AFECCIONES DE LOS CAUCES PÚBLICOS QUE AFECTAN AL SECTOR.
- MODIFICAR EL TRAZADO DE LA RED DE SANEAMIENTO ELIMINANDO LOS TRAMOS QUE DISCURREN POR CAUCE PÚBLICO.

Subsanado en Planos Ordenación Afecciones O3 y Ficha condiciones urbanización. Se subsanará en el Proyecto de Urbanización Modificado.

- Deberá atender a los condicionantes establecidos en el informe del técnico de la demarcación forestal de la Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de fecha 6 de agosto de 2018.

Subsanado en la Memoria Justificativa y en Planos Ordenación O1 a O7. Hay que hacer constar que la precisión exigida en materia de VVPP, recogida en el texto refundido, excede de lo requerido por el planeamiento, ya que la georreferenciación es necesaria en la reparcelación y el proyecto de urbanización.

CUARTO. INFORME DE 19 DE FEBRERO DE 2.020 DE LA UNIDAD DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, TRANSPORTES Y AGENDA URBANA.

Con fecha 19 de Febrero de 2.020, (Exp: 2020/REGSED-1311), la Unidad de Carreteras del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, emite informe FAVORABLE, al estudio de tráfico de septiembre de 2.019 aportado por el Ayuntamiento el 18/12/2019 (Exp: 2019/REGSAL- 633) con una serie de condicionantes a incorporar a la Modificación Puntual del Plan Parcial.

Dicho informe queda íntegramente recogido, por lo que respecta a su condicionado, en la nueva Cédula de Urbanización actualizada que se emitirá y quedará incorporada a la documentación del Programa de Actuación Integrada (PAI), y que distingue las condiciones del planeamiento, como las exigencias acústicas dentro del sector, que atañen a la gestión del mismo, de las condiciones de infraestructuras extra sectoriales. Las citadas infraestructuras extra sectoriales comprenden a estos efectos tanto la obtención de suelos fuera del ámbito del Plan Parcial de titularidad privada y ejecución del nuevo Acceso Norte promovido por el Ayuntamiento, como las infraestructuras requeridas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se contemplan en el citado estudio de tráfico.

Hay que hacer constar que la Cédula de Urbanización, por su propia definición es variable en el tiempo, pues las condiciones de conexión e integración de infraestructuras públicas dependientes de tres o cuatro administraciones (Estatal, Autonómica, Provincial y Local), también lo son conforme se ejecutan. Por esa razón, dichas condiciones pueden hacer decaer (o implementar nuevas) obligaciones de los Agentes Urbanizadores y del propio Ayuntamiento, especialmente en un procedimiento que se alarga ya dos décadas. No obstante, el extracto de la Cédula de Urbanización incluida por el agente urbanizador en el Texto Refundido de la Modificación Puntual del Plan Parcial, que se sometió a su segunda información al público, debe tenerse por no puesta al no ser este el órgano competente para su redacción y expedición. De igual modo, este Ayuntamiento entiende que se ha solicitado la misma y, tras el procedimiento legalmente previsto, procederá antes de la (tercera) aprobación provisional de la modificación puntual, a la expedición de nueva Cédula Urbanística (la tercera) con el contenido arriba mencionado.

También hay que destacar que no existe todavía proyecto constructivo de las nuevas infraestructuras requeridas en el informe de 19 de Febrero de 2.020, solo el equivalente a un anteproyecto. Por lo tanto, las cargas que estas infraestructuras conllevan no han podido ser evaluadas económicamente con suficiente precisión, lo que tiene su relevancia en los documentos de carácter económico del Plan Parcial (Anexos e1 y e2).

Otro tanto cabe decir de las condiciones de apertura de las actividades, dependiente de las autorizaciones en el seno de la Disciplina urbanística, vinculadas a la puesta en servicio de infraestructuras de las que se sirven. Las dudas sobre la puesta en funcionamiento de cualquier actividad en el sector previamente a la puesta en servicio de

todas las obras de mejora de la red viaria, necesarias para mantener la capacidad de servicio de las carreteras periféricas al mismo, quedaron resueltas en la 2ª Cédula de Urbanización Modificada obrante en el expediente, fechada el 29 de enero de 2.018, recogida en el expediente administrativo, y que puede ser consultada en el Registro de instrumentos urbanísticos en tramitación de Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, y que se mantendrán en la 3ª Cédula de Urbanización Modificada , que acompañará (tras su expedición por el Ayuntamiento) a la presente Modificación Puntual Nº1 del Plan Parcial de JUNIO de 2020.

QUINTO. OBSERVACIONES FORMALES AL DOCUMENTO MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" (JUNIO 2020).

Se observa que, en la documentación refundida del Plan Parcial, tanto en su parte informativa como normativa se han arrastrado referencias a aspectos de gestión y programación que no son determinaciones propias de Planeamiento. Por lo tanto, hay que recalcar que, una vez se apruebe la modificación del Plan Parcial definitivamente, la ejecución de las obras e infraestructuras que procedan se gestionarán del modo que proceda conforme a Ley.

Se observan diversas referencias en el Texto Refundido del Plan Parcial a la propiedad de la parcela T-2, a las actividades a ubicar en la misma, los usos pormenorizados compatibles, que no olvidemos que son idénticos a los que tendrá la T-1. Cuestión que, sin embargo, no se menciona en parte alguna. En todo caso, esas referencias deben eliminarse porque ni es ese propietario el promotor de esta modificación de plan, ni es el agente urbanizador, ni es quien ha presentado en el seno de este expediente de planeamiento el estudio de tráfico que, ante la omisión de quien sí es agente urbanizador, tuvo que presentar este Ayuntamiento, en ejercicio de sus facultades tutelares como administración actuante y promotora de la presenta modificación, para desbloquear la tramitación de planeamiento que es de interés municipal y del interés del conjunto de los propietarios. En consecuencia, se trata de referencias incorrectas e improcedentes.

Adicionalmente, en la disciplina de planeamiento ortodoxa, la estructura de la propiedad del suelo solo debe quedar recogida en un plano informativo, y en la memoria informativa, porque el principio que rige la ordenación urbana en nuevos desarrollos (suelo urbanizable) precisamente es no tenerla en cuenta. La ciudad bien ordenada crece a partir de condiciones del medio físico, institucionales, de las redes primarias etc., y solo en la gestión de los planes mediante el instituto de la reparcelación queda sustituida una previa estructura de la propiedad por una nueva adaptada al nuevo plan que se apruebe.

Con mayor razón, por tanto, la inclusión de estos datos en la parte normativa, tales como las Fichas de Planeamiento y Gestión, deben eliminarse y quedar tal cual se recogían en el documento de la Segunda Aprobación Provisional.

Análogamente, la versión anterior de los documentos de carácter económico del Plan Parcial (Anexos e1 y e2), es la que debe mantenerse, ya que no pueden elaborarse nuevamente con la precisión y rigor que se requiere, ya que como se apunta en el apartado anterior, no existe cuantificación económica exacta de las nuevas actuaciones exigidas por Fomento, que se conocerán en el momento de la redacción del/los Proyecto/s de Urbanización.

Sin embargo, los redactores del Estudio de Trafico son los mismos que los del Plan Parcial y el desdoblamiento de la Variante a la N-332, por lo que, disponiendo de un conocimiento exhaustivo del territorio, han estimado que estas nuevas actuaciones no comprometen ni la viabilidad ni la sostenibilidad económica de la actuación.

Tal es así, en cuanto a la viabilidad económica (e1), concluyen que el coeficiente de retribución al agente urbanizador, indica que el valor del suelo representa el 82,09 % del valor del solar urbanizado, mientras que las cargas urbanización suponen un 17,91 %. Datos indicativos de una favorable viabilidad de la actuación. ya que, aunque aumenten las cargas

de urbanización por los nuevos requerimientos del Ministerio de Fomento, el valor del suelo sin urbanizar seguirá siendo superior al valor inicial agropecuario de los terrenos.

Y en cuanto a la Sostenibilidad Económica (e2), el balance fiscal es positivo para el Ayuntamiento (proyectado a 20 años, arroja un superávit de 18.811.731,11 €) por lo que el manteniendo de la infraestructura prevista anteriormente y las nuevas exigencias del Ministerios de Fomento no supondrán una incidencia que haga peligrar el actual Balance Fiscal Municipal Positivo en los próximos años.

Por lo tanto, de manera análoga a lo que ocurre con las Fichas de Planeamiento y Gestión, deben mantenerse los Anexos e1 (Memoria de viabilidad económica) y e2 (Memoria de Sostenibilidad Económica) de la versión anterior (la de la Segunda Aprobación Provisional) ya que las referencias a las obras extra sectoriales quedan recogidas en la nueva Cédula de Urbanización, como se ha explicado en el apartado CUARTO. Todo ello teniendo en cuenta las puntualizaciones sobre la viabilidad y sostenibilidad económicas señaladas en el presente informe.

Se da la circunstancia de requerir este expediente de aprobación definitiva autonómica, Administración que no tiene entre sus competencias la aprobación de las determinaciones de ordenación pormenorizada (la práctica totalidad de los objetivos de un Plan Parcial aprobado en sede municipal en 2.002), de gestión urbanística (expropiaciones, reparcelaciones y Programas de Actuación Urbanística), ni de Disciplina Urbanística (Licencias de Obra y Ambientales), salvo que por sus características (tamaño) requieran de otras autorizaciones concurrentes, en el seno de estos expedientes, como las Licencias Comerciales o los Estudios de Movilidad específicos de la actividad a implantar.

En resumen, como condiciones a introducir en la aprobación:

1. Depuración de las memorias informativa y justificativa de las determinaciones de la gestión y programación del suelo, así como de toda mención a propiedades o mercantiles concretas ajenas al Agente Urbanizador.
2. Eliminación de las referencias de la gestión y programación del suelo en la parte normativa, como las Normas Urbanísticas y las Fichas de Planeamiento y Gestión, ya que expresamente son parámetros que se trasladan a la tercera Cédula de Urbanización que se expedirá con anterioridad a la (tercera) aprobación provisional.
3. Subsanación de los errores formales y/o materiales, como la suscripción (o no suscripción) por los diferentes redactores del Plan Parcial y de sus Anexos del Estudio de Tráfico de 2.019 (que queda incorporado a la modificación puntual del plan parcial por exigencias del Ministerio de Transportes), lo que se deberá subsanar al final del procedimiento.

CONCLUSION:

No existe, por tanto, inconveniente técnico para someter el documento a una tercera Aprobación Provisional por el Pleno Municipal, para su ulterior remisión al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, en aplicación de Art. 57 de la LOTUP, para la ulterior aprobación definitiva.

Es cuanto he de informar, según mi leal saber y entender.

En Benidorm a 28 de diciembre de 2020
EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Fdo. Jose Luis Camarasa García

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 18/12/2019 12:59:37
N: 201999900025851 / Exp: 2019/REGSAL-6335

ID DOCUMENTO: l90lNFAkWvIkIE1h/zf7mWAO2Sc=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

MINISTERIO DE FOMENTO
DEMARCACION CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA
UNIDAD DE CARRETERAS DE ALICANTE
Plaza de la Montañeta nº 5, 1º
03071 - ALICANTE

Servicio	URBANISMO
Expte.	PL-2/2015 MP Nº 1 PP 3/1 PGMO
Asunto	Subsanación deficiencias
Fecha	18 de diciembre de 2019

El 14 de marzo de 2019 tuvo entrada en este Ayuntamiento la Resolución de 11 de marzo de 2019 del Subdirector General de Explotación, por delegación del Director General de Carreteras (**S. Ref. A3.16.0017.PPU**), relativo a la **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL 3/1 "INDUSTRIAL" DE BENIDORM** ("**MP Nº 1**"), promovida por el agente urbanizador del sector de Suelo Urbanizable Plan Parcial 3/1 "Industrial", Terra Village Land, SL ("**TVL**"), resolución que fue trasladada a "TVL" mediante oficio de 15 de marzo de 2019 (GENOFI-383). Mediante la citada Resolución este Ministerio requería determinada documentación e información complementaria.

En respuesta a la Resolución de 11 de marzo de 2019, en aras de la colaboración interadministrativa y la eficacia —sin que deba considerarse esta respuesta renuncia a ninguna facultad o derecho—, se realizan, en el mismo orden de las consideraciones y deficiencias enumeradas en la citada Resolución, las siguientes

MANIFESTACIONES

1. Cambio de uso.

Debe iniciarse este escrito recordando que la MP Nº 1 no constituye cambio de uso en relación con el régimen de usos previstos en el "*Programa de Actuación Integrada, Expediente de Homologación y Plan Parcial de Sector 3/1 del Plan General de Ordenación Urbana de Benidorm (Alicante)*", que fue informado favorablemente por la Dirección General de Carreteras en su Informe de 22 de enero de 2002.

Así lo ha confirmado la Sentencia nº 345/2019 del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, de 14 de junio de 2019, declarada firme por Decreto de dicho Tribunal de 13 de septiembre del mismo año. Esta Sentencia ha recaído en el procedimiento que trae causa del recurso contencioso-administrativo interpuesto contra este Ayuntamiento frente a la aprobación de la Modificación Puntual Nº 19 de la normativa pormenorizada del Plan General —cuyo objeto es la modificación de un artículo de las normas urbanísticas que regula las condiciones del uso comercial—. No obstante, en la Sentencia se contiene una expresa mención al régimen de usos del Sector PP 3/1 "Industrial", para indicar que se mantienen inalterados los usos previstos en el Plan General y Plan Parcial aprobados. En

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	18-12-2019 12:59:30

Ayuntamiento de Benidorm, Plaza de SS.MM. Los Reyes de España, 1 – 03501 Benidorm (ALICANTE)
Tlf: 96 681 54 00 – Fax: 96 586 39 44

ID DOCUMENTO: l90lNFAkWvIkIE1h/zf7mWAO2Sc=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

consecuencia, los usos globales y pormenorizados no han sufrido, a juicio del Tribunal sentenciador, alteración alguna respecto de los existentes. Esta Sentencia ya fue remitida al Ministerio de Fomento mediante oficio de este Ayuntamiento de fecha 18 de septiembre de 2019 (GENOFI-1293), para su conocimiento y valoración, al tener relación con el contenido de su Resolución de 11 de marzo de 2019.

2. Estudio de tráfico.

Sin perjuicio de lo anterior, en la Resolución de 11 de marzo de 2019 se ponen de manifiesto una serie de deficiencias en las que el Ministerio de Fomento considera que incurre el Estudio de Tráfico presentado en su día —y del que se dio traslado a dicho Ministerio mediante un enlace contenido en el Oficio del Servicio Territorial de Urbanismo que tuvo entrada en la Unidad de Carreteras en Alicante el 3 de mayo de 2018 (nº RE 1377), como respuesta a la solicitud efectuada por la Unidad de Carreteras de Alicante el 3 de agosto de 2017 (nº RS 2750)—. En consecuencia, y dado que la prioridad de todos los interesados es que el Ministerio de Fomento cuente con la información más completa posible para que, en aras del interés general, pueda emitir en sentido favorable el informe necesario para la aprobación definitiva de la MP Nº 1, se adjunta a la presente, - como documento nº 1-, en soporte informático CD, un nuevo Estudio de Tráfico, elaborado por la misma Ingeniería (TYPSA) tras una serie de reuniones técnicas con los responsables del Ministerio, informado favorablemente por la Jefatura de Ingeniería Municipal de fecha 18-12-19, cuyo informe se adjunta a la presente como documento nº 2.

Este nuevo Estudio de Tráfico mejora el anterior en los aspectos que se resumen en informe técnico de síntesis preparado por la propia Ingeniería redactora y que se acompaña asimismo en el documento nº 1 (CD).

En resumen, este nuevo Estudio de Tráfico, más pormenorizado y técnicamente mejorado, junto con las medidas de acondicionamiento planteadas y debidamente reflejadas en él, ha tenido en cuenta las hipótesis de partida, recomendaciones y directrices requeridas por el Ministerio de Fomento, por escrito y también verbalmente en las sucesivas reuniones técnicas mantenidas; y garantiza con una mayor información y un estudio más detallado la no alteración del nivel de servicio de la Red de Carreteras del Estado (CN-332, enlaces existentes, vías colectoras, AP-7).

3. Colada de Baldó.

El trazado contemplado en la MP Nº 1 para desviar la Colada de Baldó lo que persigue es permitir la rehabilitación de una vía pecuaria que actualmente no tiene continuidad ni por el norte, dado que se cortó con la propia construcción de la autopista AP-7, ni por el sur, donde también fue interrumpida por la construcción de la variante de Benidorm de la carretera N-332; y propiciar a tal fin que se integre como paseo o alameda al servicio de los ciudadanos, toda vez que esta es una finalidad admitida por la normativa en materia de vías pecuarias.

Este nuevo trazado se propone, con el visto bueno de la Administración Forestal, por un itinerario que es prácticamente el único materialmente posible, dadas las características físicas

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	18-12-2019 12:59:30

ID DOCUMENTO: l90lNFAkWvIkIE1h/zf7mWAO2Sc=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

de la zona, y que discurre por las zonas de afección y de limitación a la edificabilidad de una autopista que todavía a día de hoy no se encuentra en un tramo urbano —el trazado queda en todo caso fuera de la zona de servidumbre y dominio público—. En ese contexto, dicho trazado está a nuestro juicio expresamente permitido por la normativa de carreteras.

Sin ir más lejos, el Reglamento de Carreteras permite la construcción de viales en la zona de limitación a la edificabilidad (art. 94.h), por lo que una vía pecuaria (aun reconvertida en paseo o alameda) debe entenderse permitida al ser un elemento de tránsito de mucha menor solidez constructiva que un "vial" en su concepto más habitual de "calle".

En las zonas de limitación a la edificabilidad y de afección se permiten, de igual modo, las explanaciones, y una explanación es la principal actuación material a realizar para el establecimiento del trazado de la vía pecuaria —art. 94.j) del Reglamento de Carreteras y SSTSJ de Castilla y León, Burgos, de 4 de septiembre de 2009, Rec. nº 677/2008 y de 28 de octubre de 2011, Rec. nº 53/2010—.

En definitiva, entendemos que no hay motivo para informar desfavorablemente, desde las competencias de este Ministerio, el nuevo trazado de la vía pecuaria que se contempla, pues tampoco constituye materialmente ningún cambio de uso ni ninguna obra de construcción, reconstrucción o ampliación de las prohibidas por la normativa sectorial (arts. 33.1.II de la Ley de Carreteras y 84.1 de su Reglamento).

Por otro lado, consideramos que tampoco procede informar negativamente el nuevo trazado de la vía pecuaria con base en futuras actuaciones de ampliación y/o mejora de las vías (AP-7 y CN-332), o con fundamento en la adaptación a las nuevas necesidades y exigencias funcionales, ya que no se aducen, ni nos constan, planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de la vía, con un plazo de ejecución no superior a diez años, que hagan dicho trazado incompatible con tales hipotéticas actuaciones (art. 32 de la Ley de Carreteras).

En este sentido, se aporta un Informe Técnico elaborado por TYPSA (documento nº 1-CD-), donde se concluye asimismo que el nuevo trazado de la vía pecuaria no compromete la adecuada explotación de la N-332 y de la AP-7, tanto en su tronco como en la variante y enlace actual, ni en el caso de futuras ampliaciones y/o mejoras en cualquiera de dichas áreas o elementos; sino que permitiría adaptarse a nuevas necesidades y exigencias funcionales que puedan surgir.

Tal y como se ha manifestado con anterioridad, el nuevo trazado de la Colada de Baldó cuenta con el visto bueno de la Demarcación Forestal. En este sentido, el 4 de noviembre de 2019 se emitió por la Dirección Territorial de Alicante de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, el "*Informe complementario sobre trazado y compensaciones superficiales de la modificación del trazado de las vías pecuarias Colada de Baldó (VP10) y Colada de Torreta (VP5), a consecuencia del desarrollo del PP 3/1*", suscrito por el Técnico de la Demarcación Forestal. Este Informe tuvo entrada en el Ayuntamiento el 29 de noviembre de 2019 (REGGEN-8372).

El citado Informe, que remarca su carácter favorable anteriormente concedido en informes previos, simplemente exige que en el futuro Proyecto de urbanización que se ejecute, con objeto de su correcta inscripción a favor de la Generalitat, se contemplen las coordenadas de inicio y final de la vía pecuaria.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	18-12-2019 12:59:30

ID DOCUMENTO: l90lNFAkWvIkIE1h/zf7mWAO2Sc=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

4. Implicaciones acústicas.

En relación con los aspectos acústicos, se toma nota de las indicaciones que constan en la Resolución de 11 de marzo de 2019 para el caso de darse las hipótesis previstas en dicha Resolución y en la normativa aplicable, y se hace constar el compromiso de que se garantice el cumplimiento de la normativa en materia de ruido que resulte en cada momento de aplicación.

Dicho lo anterior, y sin perjuicio de remitirnos a las consideraciones efectuadas al respecto en el informe de TYPSA de 21 de septiembre de 2018 —aportado al Ministerio el siguiente día 1 de octubre—, así como a las conclusiones del Estudio Acústico que obra en el expediente de la MP Nº 1, por lo que respecta al artículo 20 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que expresamente se menciona en la Resolución a la que aquí se da respuesta, se deja asimismo constancia de que los usos de vivienda, hospitalarios, educativos o culturales referenciados no constituyen usos propios del Sector Plan Parcial 3/1 "Industrial" conforme a su propia normativa urbanística.

En su virtud, se solicita al Ministerio que, tomando en consideración las anteriores manifestaciones y la documentación aportada, tenga por cumplimentado el requerimiento de información y subsanación de fecha 11 de marzo de 2019, y emita informe favorable a la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial", de modo que se pueda proseguir con su tramitación hasta su aprobación definitiva.

EL ALCALDE

Antonio Pérez Pérez

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	18-12-2019 12:59:30

terra village land

Asunto: requerimiento información
Expte: PL 2/2015 MP Nº 1 PP 3/1

Don Enrique Ballester Chofre, con DNI nº 25122818X, en nombre y representación de TERRA CONSULTING LAND, S.L. y Don Miguel Carratalá Ferrández con DNI nº 21447126V, en nombre y representación de ORTIZ DESARROLLOS URBANISTICOS, S.L.U., mercantiles que intervienen a su vez, como Consejeros delegados mancomunados, de la mercantil **TERRA VILLAGE LAND, S.L.** con domicilio social en Benidorm, Plaza de la Hispanidad, nº4 (oficinas Grupo Plaza), con C.I.F. nº B-53634960, comparecen y EXPONEN:

- Que la mercantil compareciente con fecha 8 de marzo de 2021 ha recibido oficio de requerimiento de documentación suscrito por la Concejala Delegada de Urbanismo, por el que se otorga a esta parte, en el periodo perentorio de CINCO DIAS, la subsanación del instrumento de planeamiento de modificación puntual nº 1 del sector PP 3/1, junto a sus anexos.

- Que a tal efecto, interesa al derecho de esta parte, con carácter previo a la cumplimentación de la documentación solicitada, obtener copia de los **informes técnicos y jurídicos de fecha 28 de diciembre de 2020,** así como copia de la **cédula de urbanización** que no ha sido notificada a esta parte, en su condición de agente urbanizador.

En virtud de todo lo expuesto

SOLICITO A S.Sª que, teniendo por presentado este escrito, se sirva tener por realizadas las manifestaciones contenidas en este escrito y en atención a las mismas, proceda al traslado y notificación con régimen de recursos de la documentación solicitada, dado el interés legítimo que ostenta la mercantil compareciente en su condición de agente urbanizador.

En Benidorm, a 9 de marzo de 2021.

SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM.

Terra Village Land, sl – CIF B-53634960 – Plaza de la Hispanidad, nº 4 03503 Benidorm (alicante). Inscrita en el Registro mercantil de Alicante, tomo 251, folio 27, sección 8, hoja A-68930

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 10/03/2021 09:24:07
N: 202199900014344 / Exp: 2021/REGING-3502

ID DOCUMENTO: 2pamURuuOnyaAUOS0AUpqGcbNGA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

REGISTRO DE ENTRADA

Ayuntamiento de Benidorm

TIPO DOCUMENTO: Registro de Documentación no normalizada

FECHA PRESENTACIÓN:10-03-2021 EXPEDIENTE: 2021/REGING-3502

DATOS DEL INTERESADO

NOMBRE: Terra Village Land Sl DNI/CIF: B53634960 DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM TLFNO. FIJO: 666552424 MÓVIL: 666552424 E-MAIL: josea.soto@grupoplaza.org

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM

DATOS DE LA SOLICITUD

EXPONE

ASESORIA JURIDICA DE URBANISMO - Adjunto al presente documento en el cual se solicita copia de la Cédula de Urbanización (TERCERA CEDULA DE URBANIZACIÓN) del PP3/1 de Benidorm, aprobada en pleno de fecha 30 de diciembre de 2020.

SOLICITA

Se aporte la documentación solicitada

DOCUMENTOS ANEXOS

20200309 - solicitud cedula e informes pleno 30-12-20.pdf

Información básica sobre el tratamiento de sus datos personales	
Responsable	Ayuntamiento de Benidorm.
Finalidad	Gestionar las solicitudes de registro.
Derechos	Acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y/o portabilidad.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	10-03-2021 09:23:45

Información detallada	Más información en la https://sede.benidorm.org/proteccion-de-datos

ID DOCUMENTO: 2pamURuuOnyaAUOS0AUpqGcbNGA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	10-03-2021 09:23:45

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 17/03/2021 14:52:13
N: 202199900008479 / Exp: 2021/GENOFI-450

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

ID DOCUMENTO: 1FGoSqzpMNQxTunUQ1nXbh3XA4k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

«TERRA VILLAGE LAND, S.L.»
EN REP. D. ENRIQUE BALLESTER CHOFRE y
D. MIGUEL CARRATALÁ FERNÁNDEZ
Plaza de la Hispanidad nº 4, Oficinas del "Grupo Plaza"
03501 – BENIDORM

Servicio	URBANISMO. AJ
Expte.	PL-2/2015
Asunto	Subsanación TR MP Nº 1 PP 3.1.

En su calidad de agente urbanizador del Sector de Suelo Urbanizable Plan Parcial 3/1 "Industrial", en relación a la tramitación del expediente de Modificación Puntual Nº 1 del P.P. que se tramita a instancia de esa mercantil y que fue objeto de aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 30-12-2020 (3ª Aprobación Provisional), y remisión al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante en oficio de 19-01-2020 (GENOFI-73), pongo en su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO: Que se adjunta copia del oficio remitido el 12-03-2021/REGSED-1645 por el STU (S.Ref. MNHA/pm PL-18/0056) trasladando informe de deficiencias al documento remitido, cuyo contenido fue comunicado en reunión virtual con el Jefe del Servicio Territorial al Arquitecto Municipal y recogido en su informe de 05-03-2021.

El contenido del informe y deficiencias fue traslado a esa mercantil en oficio de 08-03-2021 (REGING-381), otorgando plazo de cinco días para aportar T.R.de la M.P. Nº 1 del PP, incorporando los requerimientos comunicados. Esa mercantil recibe el oficio el 08-03-2021.

Se traslada para su constancia referido informe del STU.

SEGUNDO: Que este Ayuntamiento no tiene por suspendido el procedimiento de subsanación del documento urbanístico, en tanto está procediendo subsidiariamente, a través de la empresa TYPSA, a su subsanación y refundición, a partir de los documentos en formato editable (Word, Excel, dwg) que han sido aportados por esa mercantil el pasado 11-03-2021 (REGING-3666) a requerimiento del Arquitecto Municipal.

TERCERO: Dicha documentación subsanada con el requerimiento del STU será de inmediato remitida a esa mercantil al objeto de la suscripción de los correspondientes documentos, para su inmediata elevación al Pleno Municipal (4ª aprobación provisional).

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	17-03-2021 14:51:58

ID DOCUMENTO: 1FGoSqzpMNQxTunUQ1nXbh3XA4k=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Lo que le traslado para su conocimiento.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
CASELLES DOMENECH LOURDES - CONCEJALA DELEGADA	17-03-2021 14:51:58

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 12/03/2021 15:31:33
N: 202199900015223 / Exp: 2021/REGSED-1645

ID DOCUMENTO: yiH18Qk8Hvg+qOy8rcBWrRVpQlA=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: Registro del Servicio Territorial de Urbanismo - Alicante *O00010101*
Fecha y hora de presentación: 12-03-2021 13:25:30 (Hora peninsular)
Fecha y hora de registro: 12-03-2021 13:25:30 (Hora peninsular)
Número de registro: **REGAGE21e00002431715**

Interesado

NIF:
Razón social: SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO
Dirección:
Municipio:
Provincia:
Canal Notif.:
Código postal:
País:
D.E.H.
Teléfono:
Correo electrónico:

Información del registro

Resumen/asunto: Deficiencias
Unidad de tramitación de destino: Ayuntamiento de Benidorm *L01030319*
Ref. externa:
Nº Expediente: PL-18/0056
Observaciones:

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Observaciones
SD110321AYTO_firmado.pdf	160.83 KB	Copia electrónica auténtica	Documento adjunto	
Código seguro de verificación (CSV):		ORVE-e286a44509b3b395ad969fcae6186b26		
Enlace de descarga:		https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formulariowebORVE-e286a44509b3b395ad969fcae6186b26		

*La oficina **Registro del Servicio Territorial de Urbanismo - Alicante**, a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos aportados corresponden con los originales aportados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.*

*De acuerdo con el art. 31.2b **de la Ley 39/15**, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.*

© Ministerio de Política Territorial y Función Pública
El registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la Ley 39/2015.
Código de verificación electrónica: 7667-66B2-E716-8407-7496-2577-F425-E5F7-B5D7-EC7D-6628-452A-1F37-593E-6376-50
https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/hash_firma_formulariowebt/7667-66B2-E716-8407-7496-2577-F425-E5F7-B5D7-EC7D-6628-452A-1F37-593E-6376-50

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL: SERVICIO TERRITORIAL DE VIVIENDA Y D.N.I./C.I.F.: STVPUALICANTE
DOMICILIO: Aguilera 1 C.P.: 03007
PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO: 965936904 MÓVIL: E-MAIL:

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual n.º 1 del PP 3/1 Industrial

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

SD110321AYTO_firmado.pdf

Y con las siguientes observaciones

RECEPCION A TRAVES DE ORVE

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

ID DOCUMENTO: yiH18Qk8Hvg+qOy8rcBWrRVpQ1A=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO DE ALICANTE

Avda. Aguilera, 1, 5ª
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

ID DOCUMENTO: 2NxUXC8adYqkC66CZ1RooQ3y4o=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

N/R: MNHA/pm PL-18/0056
ASUNTO: Deficiencias

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM
03501 BENIDORM

REFª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual n.º 1 del PP 3/1 Industrial

Vista la documentación aportada con fecha de registro de entrada en esta administración el 27 de enero de 2021, y referente a la 3ª aprobación provisional de la Modificación Puntual N.º1 del Plan Parcial 3/1 Industrial, se le indica lo siguiente:

- El documento remitido carece de la firma del técnico competente, por cuanto deberá estar suscrito por el mismo.

- El Acuerdo Plenario de aprobación provisional de fecha 30 de diciembre de 2020, viene condicionado a la modificación en el instrumento urbanístico de determinadas *consideraciones que afectan a la memoria informativa, memoria justificativa, normativa* urbanística y ficha de planeamiento y gestión. Es por ello que, una vez modificadas estas cuestiones, deberá el Ayuntamiento en Pleno adoptar nuevo Acuerdo de aprobación provisional sobre el documento refundido y remitirlo para proceder a su instrucción final por este Servicio Territorial de Urbanismo.

- Visto el informe de la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 3 de febrero de 2020, se deberan introducir en la ficha de planeamiento y gestión las condiciones establecidas por el mismo.

- En cumplimiento del artículo 63.3 de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, se deberá justificar el equilibrio dotacional entre el planeamiento vigente y su modificación propuesta.

- Finalmente, si como consecuencia de las adaptaciones que se han realizado en el documento, hubiera que actualizar los estudios e informes sectoriales que acompañan al instrumento de planeamiento que se está tramitando, deberían proceder a aprobarse provisionalmente junto con el proyecto refundido que finalmente se remita para su aprobación definitiva.

Recordándoles que en tanto no se complete el expediente no habrá lugar al inicio del cómputo del tiempo que para la aplicación del silencio administrativo establece la legislación de aplicación al presente expediente.

No obstante lo anterior, se recuerda al Ayuntamiento que el informe ambiental y territorial estratégico emitido en el presente expediente caducará en fechas próximas (cuatro años después de su publicación (22.06.17), salvo lo dispuesto en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19), si antes de la citada fecha no se ha producido la aprobación definitiva.

La citada caducidad implicaría la necesidad de reiniciar el procedimiento de evaluación ambiental y territorial, tal como determina el artículo 51.7 de la LOTUP.

Firmado por Miguel Nicolás Halabi Anton el
12/03/2021 13:08:02
Cargo: Jefe del Servicio Territorial de
Urbanismo

CSV: AJHS5MM4-37K76154-YSDDF12B URL de validación: https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=AJHS5MM4-37K76154-YSDDF12B

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	12-03-2021 15:31:21

INFORME MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990 BENIDORM (PL-02 /2.015 4ª APROBACION PROVISIONAL).

5º INFORME TECNICO

PRIMERO. ANTECEDENTES.

Se presentó el 16 de Diciembre de 2016 (RGE 71.815), solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica, por el procedimiento simplificado para tramitar MOD Nº1 DEL PLAN PARCIAL PP 3/1 "INDUSTRIAL" DEL PGMO 1.990. Posteriormente se recibió el 23 de Febrero de 2016 (RGE 11.455), notificación del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando el borrador del Plan, aportado por el Agente Urbanizador el 15 de Marzo de 2.016 (RGE 15.901), fue remitido a la Consellería el 17 de Marzo de 2.016 (RGS 16.327), emitiéndose Informe Ambiental Territorial Estratégico Simplificado en la Comisión Ambiental de 08 de Febrero de 2.017, por la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.

Con fecha 26 de mayo de 2017 se presentó ante el Ayuntamiento de Benidorm la Modificación puntual Nº1 del plan parcial del sector PP 3/1 (fechado MAYO-2017), donde se recogieron la totalidad de condicionantes impuestos en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico indicados en el anterior apartado, siendo sometida dicha modificación a información pública por el plazo de 45 días, a contar desde publicación anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, en virtud de Decreto núm. 2448/2017, de fecha 13 de junio de 2017 (DOGV N.º 8.080 de fecha 10 de julio de 2017).

Se presentó con fecha el 15 de enero de 2.018, Texto Refundido (ENERO 2018) (2018/REGING-542) en virtud del Informe Ambiental Estratégico, incorporando los informes sectoriales, para proceder al trámite de aprobación en sede municipal. Una vez elevado a Aprobación Provisional (Acuerdo Plenario de 29 de enero de 2018), con fecha 14 de febrero de 2018 se remite a la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio copia del anterior documento de modificación Nº1 del PLAN PARCIAL del sector PP3/1 versión de fecha ENERO 2018 aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento de Benidorm, instando su aprobación definitiva por dicha Administración Autonómica.

El documento de ENERO 2018 fue informado por las Administraciones sectoriales tras requerimiento de la Administración Autonómica de informe y consulta a éstas para su aprobación definitiva, y recibido requerimiento del Servicio Territorial de la CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, recabando la subsanación de deficiencias, el 02/11/2018 a la vista de los diversos informes sectoriales recabados por este servicio (RGE 38.341), se presentó de un nuevo documento refundido de modificación parcial del Plan Parcial PP 3/1, fechado MARZO 2019, donde se refundían y contenían todas las modificaciones impuestas por las Administraciones territoriales sectoriales y Administración autonómica competente para la aprobación definitiva.

A la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18-03-19 (REGING-3254) tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 PP formulado por el urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la segunda aprobación provisional por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de aprobación definitiva.

Aprobado el documento provisionalmente, en fecha 19 de febrero de 2020 (REGSED-1311) tiene entrada en el Ayuntamiento informe vinculante favorable del Subdirector General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana de fecha 03-02-2020 (A3.16.0017.PPU), conforme a la documentación presentada por este Ayuntamiento el 18-12-2019 (REGSAL-6335) por la que se remite el nuevo Estudio de Tráfico, corregido y ampliado siguiendo los criterios que el propio Ministerio indica en su informe, adoptando las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad viaria de las carreteras estatales.

Traslado dicho informe al Agente Urbanizador, éste ha aportado en fecha 29-09-2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, en el que se incorporan las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020.

Constituye el objeto de la tercera aprobación provisional de la Modificación Puntual Nº 1 Plan Parcial 3/1, proseguir con la adaptación de las determinaciones de planeamiento parcial vigente a las condiciones de conexión e integración con las infraestructuras viarias de la CV-70 y N-332 impuestas por las Administraciones titulares de ambas carreteras durante el proceso de desarrollo de la obra pública de urbanización. A tal fin, y previa tramitación reglamentaria y nueva aprobación provisional por el Ayuntamiento, obtener la aprobación definitiva de la misma por el órgano competente, así como el levantamiento de la paralización de la ejecución de las obras que pesa sobre el Sector, para que éste pueda finalmente desarrollarse.

Se emitió informe técnico de fecha 5 de noviembre de 2020, por el que se proponía el sometimiento a información pública del documento refundido, con carácter previo a su aprobación provisional municipal de conformidad con lo previsto en el artículo 57.1.c) de la Ley 5/2014, de 25 de julio de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP).

Aprobado por tercera vez por el Pleno del Ayuntamiento en sesión de 30 de diciembre de 2020, Mediante oficio de 19-01-2021 (REGING-73) se remitió la documentación a la Dirección Territorial de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para su aprobación definitiva en sede autonómica, siendo contestado por el STU 13 de Marzo de 2021 (REGSED-1645) para subsanar deficiencias, habiendo sido trasladado tanto al Agente Urbanizador como al redactor del documento, que presenta el 29 de Marzo de 2021 (REGSED-4495), nuevo documento de la Modificación Puntual N.º 1 del Plan Parcial, (JUNIO 2020) **Refundido MARZO 2021.**

SEGUNDO. CONTESTACION AL REQUERIMIENTO DEL SERVICIO TERRITORIAL DE LA CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI, RECABANDO LA SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS DE 12/03/2021

1. Se suscribe por técnico competente (TYPSA) toda la documentación, con la colaboración de Rosa Cussac Abogados, en los aspectos concurrentes de carácter jurídico.
2. Se someterá el nuevo documento de la Modificación Puntual N.º 1 del Plan Parcial, (JUNIO 2020) Refundido MARZO 2021, a una 4ª Aprobación Provisional para su remisión al STU para proceder a la Aprobación Definitiva.
3. Se introducen en la Ficha de Planeamiento y Gestión las condiciones contenidas en el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 03-02-2020.
4. Se justifica el cumplimiento del equilibrio dotación para las modificaciones de los planes, recogido en el Art. 63.3 de la LOTUP.
5. Se someterá al nuevo acuerdo plenario la totalidad de los Anejos que han sido revisados y actualizados también.

TERCERO. LISTADO DE CAMBIOS DEL TEXTO REFUNDIDO MARZO 2021.

Para una mejor identificación de los cambios y aclaraciones, se ha introducido un nuevo apartado 1.1.7 en la Memoria Justificativa, que de manera paginada y extendida son los siguientes:

A. MEMORIA JUSTIFICATIVA

- PÁG. 11 Se mantiene Área de Reparto
- PÁG. 13 Se mantiene Aprovechamiento Tipo
- Nuevo apartado 1.1.7 (PÁG. 14).
- Nuevo apartado 1.4. (PÁG. 22). Se depuran menciones al estudio de tráfico y se eliminan las referencias a concretos propietarios de las parcelas.

  Se mantiene que "la ejecución y financiación de las medidas complementarias y mejoras derivadas de dicho Estudio de Tráfico de diciembre de 2019 corresponden en este caso al Ayuntamiento de Benidorm, en la medida que el desarrollo de dicha infraestructura viaria de conexión es una dotación pública de interés general para el municipio de Benidorm".
- PÁGS. 39 y 40. Nuevos cuadros y se justifica el equilibrio dotacional
- PÁG. 44 y 56. Nuevo artículo 24 sobre ahorro de energía.

B. FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

- PÁGS. 57 a 62, incorpora los condicionantes del informe FAVORABLE de Fomento de 19/02/2020, y reordena y agrupa los conceptos de Planeamiento, Gestión y Condiciones a desarrollar en el Proyecto de Urbanización

C. ANEXOS

- Se eliminan las fichas de Planeamiento, Gestión, información redundante (así como su mención en el ÍNDICE).
- Se actualiza el resumen ejecutivo de acuerdo con la última versión de la memoria del texto refundido.
- Se incorporan sendas Adendas a los anexos e1 y e2 manteniendo la validez de la versión anterior. Se especifica de nuevo en la memoria de viabilidad económica que "Dichas medidas contenidas en el nuevo Estudio de Tráfico, al no suponer un coste adicional al sector, permiten concluir la viabilidad económica de la actuación, manteniéndose la validez del presente Anexo".
- Se actualiza el estudio acústico.
- Se incorpora un informe de impacto de género y de impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia.

CUARTO. TRAMITACION POSTERIOR A LA CUARTA APROBACION PROVISIONAL.

Después de tan procelosa y ardua tramitación de un expediente empezado en el año 2.015 no ha de perderse del foco principal el objetivo fundamental de la presente modificación, sobre un sector reparcelado, ejecutado en dos terceras partes, con licencias de edificación otorgadas, como era un ligero ajuste de las discrepancias de superficies dotacionales que no era otro que el exigido por el "Artículo 63. Modificación de los planes y programas." Apartado 5 de la LOTUP:

*5. Cuando se produzca una **modificación en planes** u otros instrumentos de planeamiento urbanístico que tengan por objeto una **diferente zonificación o uso urbanístico de zonas verdes o espacios libres** se requerirá un dictamen previo del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, con carácter previo a la aprobación del plan.*

Queda reflejado en el siguiente cuadro este dato para su reflexión:

	Plan Parcial 2002		Plan Parcial JUN 2020	
RESERVA ZONAS VERDES	Sup	%	Sup	%
ZONAS VERDES	55.015,13	10,33%	57.332,31	10,76%
Parque - SVP	42.395,07	7,96%	35.926,09	6,74%
Jardines - SVJ	12.620,06	2,37%	18.918,58	3,55%
Areas de juego - SVA	0,00	0,00%	2.487,64	0,47%

Hay que mencionar que cuantitativamente es mínima la variación al alza, pero que durante el periodo de tramitación la entrada en vigor de la Ley de Carreteras de 2015, al disminuir la distancia de protección de 100 a 50m ha permitido variar la disposición física de las zonas verdes

Es importante advertir que se requerirá una sesión previa de la Comisión Territorial de Urbanismo, remisión para dictamen del Consejo Jurídico Consultivo y una ulterior y Definitiva de la CTU, con la vigencia de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de año 2.017 a punto de extinguirse (4 años), habiéndose ratificado por la Comisión de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas, como órgano colegiado dependiente de la Concejalía de Urbanismo, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en sentido FAVORABLE de 22 de junio de 2017, que lo fue por el procedimiento simplificado, si tenemos en cuenta la positiva afección medioambiental del sector, que como efecto fundamental ha sido la eliminación del histórico vertedero, que quedó sepultado, hasta la creación del de Lliriets, y este a su vez con el desarrollo del PEDUI, clausurado con la Planta de Transferencias de Benidorm.

CONCLUSION:

Es necesario y urgente someter el documento a una cuarta Aprobación Provisional por el Pleno Municipal, para su ulterior remisión al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, en aplicación de Art. 57 de la LOTUP, para los trámites pendientes y la ulterior aprobación definitiva.

Es cuanto he de informar, según mi leal saber y entender.

En Benidorm a lunes, 29 de marzo de 2021

EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Fdo. Jose Luis Camarasa García

INFORME TÉCNICO

Nº Expediente: PL-2/2015
SOLICITANTE: Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante
ASUNTO: INCIDENCIA DE LA PELIGROSIDAD DE INUNDACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR 3/1 INDUSTRIAL, DEL MUNICIPIO DE BENIDORM. ***2º Informe***

Con fecha 16 de diciembre de 2015 la mercantil TERRA VILLAGE LAND, S.L. presenta Documento Inicial Estratégico de la modificación puntual nº1 del Plan Parcial. Esta modificación pretende, básicamente, acondicionar la ordenación prevista a las infraestructuras de conexión del sector, reajustando la configuración física y geométrica de las parcelas, así como establecer nuevas condiciones de parcelación (no alterándose la superficie mínima de parcela en ningún caso) y fijar unas nuevas condiciones de edificación en la zona de ordenación terciaria.

El 28 de junio de 2016 la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio comunica al Ayuntamiento de Benidorm la apertura de expediente de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de la modificación puntual nº1 Plan Parcial del Sector 3/1 Industrial, con referencia 42/2016-EAE.

El 20 de febrero de 2017 se recibe en el Ayuntamiento de Benidorm Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable a la modificación puntual del plan parcial, en el procedimiento simplificado del Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Según el informe ambiental, con carácter previo a la aprobación definitiva de la modificación, el Ayuntamiento de Benidorm deberá aportar informe en el que se verifique la incidencia de la peligrosidad de inundación y, en su caso, la necesidad de tomar medidas paliativas, de conformidad con lo requerido por el Informe del Servicio de Ordenación del Territorio en materia de riesgo de inundación.

Con fecha 24 de octubre de 2017 la Concejalía de Urbanismo solicita al Área de Ingeniería municipal la realización del informe en materia de peligrosidad de inundación requerido por el Informe Ambiental y Territorial Estratégico. El Área de Ingeniería emite el informe indicado con fecha 18 de enero de 2018.

El Pleno Municipal en sesión de 29 de enero de 2018 adopta acuerdo de aprobación provisional del documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial 3/1 “Industrial” del PGMO.

Remitido el documento al Servicio Territorial de Alicante para su aprobación definitiva, como órgano competente, a la vista de los informes sectoriales emitidos en sede autonómica y de los requerimientos efectuados al Ayuntamiento por el Servicio Territorial de Alicante, en fecha 18 de marzo de 2019 tiene entrada en el Ayuntamiento nuevo Texto Refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial formulado por el Urbanizador y fechado MARZO 2019, introduciendo las alteraciones impuestas y derivadas de las distintas administraciones que participan en el proceso de tramitación, documento que es objeto de la SEGUNDA APROBACIÓN PROVISIONAL por el Pleno Municipal en sesión de 25 de marzo de 2019, y remisión a la Dirección Territorial de Alicante a efectos de su aprobación definitiva.

Como consecuencia de la necesidad de incorporar diversos requerimientos incluidos en el informe favorable del Ministerio de Transportes y Movilidad de fecha 3 de febrero de 2020, el Agente Urbanizador aporta en fecha 25 de septiembre de 2020 (REGING-10540), nuevo documento refundido de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Parcial, fechado JUNIO 2020, para su tramitación reglamentaria.

El Pleno Municipal en sesión de 30 de diciembre de 2020 acuerda la TERCERA APROBACIÓN PROVISIONAL del documento refundido de la Modificación Nº 1 del Plan Parcial 3/1 “Industrial”, fechado JUNIO 2020. Mediante oficio de 19 de enero de 2021 (REGING-73) se remite la documentación a la Dirección Territorial de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para su aprobación definitiva.

En base a diversas conversaciones mantenidas por los Servicios de Arquitectura municipales con el Servicio Territorial de Urbanismo, se precisa un nuevo acuerdo de aprobación provisional municipal en el que se subsanen varias deficiencias, así como la necesidad de aclaración de algunos aspectos del informe de peligrosidad de inundación realizado por el Área de Ingeniería con fecha 18 de enero de 2018, respecto a la necesidad de tomar medidas paliativas.

Los técnicos que suscriben se ratifican en el informe de peligrosidad de inundación de fecha 18 de enero de 2018, considerando que no se requiere la adopción de medidas paliativas adicionales a las ya previstas en el encauzamiento del cauce del Barranco del Lliriet-Derramador en el ámbito del sector PP3/1 “Industrial”. El punto más crítico del cauce se encuentra mucho más al sur del sector PP3/1 “Industrial”, concretamente en el ámbito del sector PP1/1 “Armanello”, en el cruce de la antigua CN-332 (actualmente Avenida de la Comunitat Valenciana), cuyo paso tiene lugar mediante un puente de cinco vanos. Allí el barranco pasa de ser considerado como tal a convertirse en la Avenida del Derramador que, a pesar de su nombre, no es otra cosa que un lecho parcialmente asfaltado, confinado

entre muros de diversas construcciones y taludes de antiguas explotaciones agrarias. Este tramo semi-urbanizado concluye en el cruce de la citada avenida del Derramador con la avenida del almirante Bernat de Sarriá, donde el barranco queda encauzado por una conducción subterránea que se dirige hacia el mar a través de la Avenida de Filipinas

En relación a las actuaciones de tipo estructural propuestas para este barranco en el Plan Director de Defensa contra las Avenidas de la CHJ, consistentes en el acondicionamiento del cauce en una longitud de 735 metros y la instalación de un arenero, así como la ejecución de un área de laminación de 1,13 Ha aguas arriba de la actual AP-7, las mismas están fuera del ámbito de actuación del sector PP3/1, quedando supeditada su ejecución, al desarrollo del sector PP1/1 “Armanello” del PGMO de 1990. De hecho, durante el sometimiento de la versión preliminar del plan y del estudio ambiental y territorial estratégico al proceso de participación pública, información pública y consultas, del PP1/1 “Armanello”, promovido por Agrupación de Interés Urbanístico bajo la denominación de PP1/1 “Ensanche Levante”, la CHJ ha emitido informe favorable de fecha 11 de diciembre de 2020 respecto a las actuaciones de tipo estructural propuestas para el barranco del Lliriet-Derramador, circunscritas exclusivamente al ámbito del PP1/1, no siendo necesaria la adopción de medidas paliativas adicionales en el ámbito del sector PP3/1 “Industrial”.

Es todo cuanto se tiene el honor de informar.

Benidorm, a fecha de la firma electrónica

LA JEFATURA DE INGENIERÍA

Fdo.: Juan Carlos Sánchez Galiano

Fdo.: Vicente Mayor Cano