

ANEJO Nº 15.
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS	1
3.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE	1
3.1	TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN GENERAL DE ELCHE.....	1
4.	AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	3
5.	CONCLUSIONES.....	7

APÉNDICES

APÉNDICE Nº 1.	CONTACTOS CON ORGANISMOS
APÉNDICE Nº 2.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE ELCHE
APÉNDICE Nº 3.	PLANTA DE PLANEAMIENTO

ANEJO Nº 15. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este Anejo es analizar el planeamiento urbanístico municipal vigente en el término municipal por el que discurren las alternativas de trazado del ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO, para determinar las posibles afecciones que puedan producirse.

Por tanto, se ha analizado la regulación de usos en cada tipología de suelo por la que discurre el trazado de las alternativas estudiadas, al objeto de determinar si las actuaciones proyectadas son contempladas como usos permitidos por la normativa vigente.

2. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS

El tramo proyectado y sus alternativas discurren en la totalidad de su trazado por el término municipal de Elche (provincia de Alicante).

3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE

Se analiza la figura de Planeamiento Urbanístico vigente en el término municipal de Elche, afectado por el Estudio Informativo de la futura Variante de Conexión ferroviaria.

Se ha revisado la información (normativa y planos de clasificación) proporcionada por los Ayuntamientos de Elche en su día, y la disponible actualmente en la página web del Ayuntamiento de Elche http://www1.sigelx.elche.es/sigelx_p/Web/documentospag.aspx, así como la información proporcionada por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, con la propuesta de reserva ferroviaria para la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, tramitada con el Ayuntamiento de Elche, que no figura en el planeamiento aprobado en 1998.

3.1 TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN GENERAL DE ELCHE

En el término municipal de Elche está vigente el Plan General de 1998 (aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas y Transportes el 25 de mayo de 1998) y sus modificaciones posteriores han dado lugar al Texto Refundido de la Normativa Urbanística de abril de 2014, que recoge las modificaciones puntuales aprobadas hasta abril de 2014, y al Texto Refundido de la Ordenanzas de Edificación de febrero de 2016.

Los Planos originales del Plan General Municipal de 1998 del ámbito de estudio, así como el Plano de Documento Informativo de Planeamiento actualizado a septiembre de 2007 y el Plano del Estado de la Gestión del Suelo Urbano y Urbanizable a fecha de enero de 2016, se incluyen en el Apéndice nº 2 de este Anejo.

El Plan clasifica el suelo en las siguientes clases:

- **Suelo Urbano y Urbanizable:** el Plan General clasifica dentro de estas categorías los terrenos que se pretenden mantener o incorporar al proceso urbanizador. Ambos tipos de suelo se rigen por las determinaciones de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Generalitat Valenciana y por la legislación Básica del Suelo Estatal.
- **Suelo No Urbanizable:** terrenos que forman parte del dominio público natural marítimo e hidráulico, los sujetos a un régimen específico de protección o mejora, los que reúnen valores en cuanto a la protección del patrimonio histórico o de conservación de la naturaleza, fauna, flora y medio ambiente, los terrenos cuyo aprovechamiento agrícola, ganadero o forestal deba ser mantenido, los terrenos que deban ser excluidos del proceso de urbanización y aquellos terrenos que no sean objeto de clasificación como urbano o urbanizable.

Además, para todo el territorio municipal, el Plan establece la ordenación urbanística estructural y la red primaria o estructural de terrenos y construcciones de destino dotacional público básico para la coherencia y racionalidad del desarrollo urbanístico.

— Actos sujetos a licencia municipal

El Plan recoge en su artículo 50, los actos sujetos a licencia municipal, sin perjuicio de las autorizaciones que fueren procedentes con arreglo a la legislación específica aplicable, entre los que cabe citar:

- La apertura de caminos, ampliación y mejora de los existentes y las obras de urbanización.
- Los movimientos de tierra, tales como: desmontes, explanaciones, terraplenados, excavaciones, extracción de tierras y áridos, vaciados de terrenos, rebajes y nivelaciones, salvo que tales actos estén detallados y programados como obras a ejecutar en un proyecto de urbanización o de edificación aprobado o autorizado.
- La tala y abatimiento de árboles en masas arbóreas, espacios boscosos, arboledas y parques, arranques de palmeras muertas y trasplantes de palmeras vivas.

De acuerdo al artículo 51, los actos señalados anteriormente, que sean promovidos por los órganos de otras administraciones públicas o entidades de derecho público que administren bienes de aquéllas, conforme a lo establecido en el artículo 244.1 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y 97 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana, estarán igualmente sujetos a licencia municipal cuando así lo exija la legislación reguladora de la correspondiente obra o servicio.

— Regulación de usos y actividades

A los efectos de la necesaria coherencia urbanística en la implantación territorial de usos y actividades, la normativa regula el uso del territorio para la ubicación de viviendas y desarrollo de las actividades económicas en función del derecho de los usuarios a disponer de un ambiente exento de niveles altos de contaminación del aire o de las aguas y de la necesidad de evitar riesgos de incendio y explosión, molestias, insalubridad, nocividad y peligro de cualquier clase de forma que se garantice la protección de la salud y bienestar de las personas y mantenimiento de los bienes

destinados a usos coherentes permitidos por el Plan General en cada zona del término municipal de Elche.

Los usos y actividades deberán acomodarse a lo dispuesto en la Normativa sectorial específica del Estado, la Comunidad Autónoma Valenciana, a estas Normas y a las Ordenanzas Municipales en cuanto a regulación de las emisiones sólidas, líquidas y gaseosas, por radiación o por ondas, condiciones de seguridad frente a los riesgos de incendio y explosión, ruidos y vibraciones.

El Plan define los siguientes tipos de usos:

- Uso vivienda. Es la utilización de edificaciones con destino a vivienda o residencia familiar.
- Uso actividades socioeconómicas: Es la utilización de edificaciones, terrenos o instalaciones para aquellas actividades que dan servicio o empleo a la comunidad en que están enclavadas o generan actividad económica.
- Uso Dotaciones pública: Son aquellas actividades e instalaciones de dominio público que, sin ánimo de lucro, están al servicio público.

— Redes de Reserva de Suelo Dotacional

En cuanto a los suelos sujetos a las distintas afecciones y servidumbres, el Plan especifica que tienen limitada la posibilidad de realizar determinadas obras o éstas habrán de sujetarse a informe preceptivo o autorización, previa a la concesión de licencia municipal. En cualquier caso, dichos suelos estarán regulados, además de por las prescripciones del Plan General, por la legislación específica del elemento que genera la afección o servidumbre. Entre las principales servidumbres cabe citar: carreteras, ferrocarriles, cauces fluviales, barrancos, vías pecuarias, navegación aérea y transporte de energía eléctrica.

En relación a las vías pecuarias se estará a lo dispuesto, en cuanto a su protección, por la Normativa de la que es objeto su regulación y, en especial, a lo señalado por la Ley

Autonómica 3/2014, de 11 de julio de 2014, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana, y por la Ley 23/03/95 estatal. La clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal dentro del ámbito de estudio, con su anchura legal, es la siguiente:

- Colada de Crevillent a Santa Pola: (5:2) metros
- Colada de Matola o de Sta. Teresa: 6 metros
- Colada del Camí Vell de Crevillent: 5 metros

Sin perjuicio de la competencia estatal o autonómica en materia de ferrocarriles, la normativa contiene las determinaciones que, desde la perspectiva de la ordenación urbana, deben establecerse respecto del suelo afecto a esta red estructural, en el que se incluyen las vías del ferrocarril y las estaciones anejas, así como su entorno de protección sometido a un régimen de limitaciones.

Los usos en el suelo inmediato a las vías férreas y en su zona de servidumbre, estarán sujetos a las limitaciones que, por razones de seguridad, conservación o servidumbre de las vías, se establecen en la legislación de ferrocarriles.

Además de las limitaciones a las que se refiere el número anterior el Plan General establece, por razones de ordenación urbana, la no edificabilidad de la franja que discurre a uno y otro lado del ferrocarril. Los edificios o instalaciones de servicio directo de la red ferroviaria que requieran, por exigencias del servicio, un emplazamiento más próximo a la vía, quedan exceptuados de este régimen.

Los planes parciales correspondientes a sectores de suelo urbanizable cruzados por las vías férreas, o inmediatos a ellas, regularán la edificación y el uso y ordenación del suelo, respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria y por las normas del Plan General, que tendrán consideración de mínimas.

Las actuaciones urbanísticas en suelo urbanizable que requieran el vallado de las líneas férreas o el establecimiento de mecanismos de seguridad se estimarán como gastos de urbanización a cargo del sujeto que deberá asumir el coste de dichas obras.

Por otro lado, la Red estructural viaria comprende las instalaciones y los espacios reservados para el trazado de la red viaria y exclusivamente dedicados al uso de vialidad, con el objeto de permitir la accesibilidad entre las diversas áreas y sectores urbanos y asegurar un nivel de movilidad adecuado. El régimen de la red de carreteras y sus zonas colindantes será el que corresponda de acuerdo con la legislación vigente, según se trate de vías estatales, autonómicas, provinciales o municipales.

4. AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

A continuación, se indican las afecciones que las alternativas estudiadas para la Variante de Elche pueden producir sobre el planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Elche.

En general, las alternativas planteadas son similares, excepto en su parte final. Las dos alternativas se conectan con las vías de apartado en la estación de Elche Alta Velocidad y su longitud aproximada es de 3,9 km.

En **ambas alternativas**, el trazado se inicia en vía única, en el P.K. 0+000, y coincide con el P.K. 113+530 de la línea de FF.CC Alicante-Murcia, tramo: Apeadero de Torrellano – Crevillente. A continuación, se cruza por el viaducto existente el barranco de los Arcos o de Las Monjas, P.K. 0+050, y en el P.K. 0+128 se inicia la zona con vía doble. Cruzan el paso superior existente para camino (P.K. 0+380) y continúa en recta y curva a la izquierda hasta el P.K. 1+265. En esta primera parte del trazado, la plataforma que se define discurre ocupando la zona de dominio público ferroviario.

Posteriormente, el trazado se separa de la línea ferroviaria existente, para disponerse en un corredor en el que se minimiza la afección a las edificaciones existentes.

En el P.K. 1+330 se cruza un camino rural, que corresponde al GR-125, con un paso superior que está condicionado por la proximidad del paso superior existente. Para minimizar la afección a las viviendas situadas en ambos márgenes de la plataforma y darles acceso, y garantizar la continuidad del GR-125, que discurre paralelo al Tercer Canal de Riegos de Levante, entre los PP.KK 1+370 y 1+1+820 se repone dicho camino adosado a la margen derecha de la plataforma, hasta el P.K. 1+520, donde éste vuelve a cruzar la línea ferroviaria con un paso inferior.

Después, la traza gira a la derecha y cruza con un viaducto para vía doble, en el P.K. 2+300, el barranco de Barbasena.

Es a partir del P.K. 2+500 aproximadamente, cuando las dos alternativas estudiadas presentan diferente trazado.

En la **Alternativa 1**, aproximadamente en el P.K. 2+940 se separa la plataforma de vía doble en los Ejes 3 y 4, con dos plataformas para vía única. En el P.K. 2+990 de cada eje se prevé un nuevo paso inferior para permitir el cruce del vial de acceso a la Estación de Elche Alta Velocidad y a la Colada de Matola o Santa Teresa.

El trazado del Eje 3 (acceso estación noroeste), se acomoda para conectar con la vía de apartado de la citada estación y en el P.K. 3+240 se dispone un viaducto para vía única, para el cruce sobre la LAV Alicante – Murcia, por Monforte de Cid, y a la altura del P.K. 3+600 un puente para salvar el canal de riego, el gasoducto y el GR-125. En la parte final el Eje 4 conecta con la vía de apartado de la estación.

El trazado de la **Alternativa 2**, tanto en planta como en alzado, es similar al de la Alternativa 1 hasta el P.K. 2+500, aproximadamente, pasado el nuevo viaducto sobre el barranco de Barbasena, para vía doble. En esta zona, siempre que ha sido posible se han evitado las afecciones al Tercer Canal de Riegos de Levante.

Aproximadamente el P.K. 2+950 se separa la plataforma de vía doble de los ejes 8 y 7, en dos plataformas para vía única.

En el P.K. 2+990 se prevé un nuevo paso superior para permitir el cruce del vial de acceso a la Estación de Elche Alta Velocidad y la Colada de Santa Teresa.

El trazado del Eje 8 (acceso estación noroeste), se acomoda para conectar con la vía de apartado de la citada estación y en el P.K. 3+250 se dispone un paso para vía única bajo la LAV Alicante – Murcia, por Monforte de Cid.

En la parte final del Eje 7, conecta con la vía de apartado de dicha estación.

Se analizan, a continuación, las afecciones de cada alternativa sobre las diferentes tipologías de suelo y en el Apéndice nº 3 se presenta la planta de las alternativas analizadas sobre el planeamiento vigente de Elche.

— **Dotación ferroviaria y servidumbre**

Corresponden a la servidumbre y dotación de la línea ferroviaria existente entre Alicante y Murcia. La normativa específica para esta red estructural incluye las vías del ferrocarril y las estaciones anejas. En la franja de servidumbre se establecen limitaciones por razones de seguridad, conservación o servidumbre de las vías, según se establece en la legislación vigente de ferrocarriles.

Lo ocupa el primer tramo de la Variante de Elche, desde el P.K. 0+000 hasta el P.K. 1+265, donde coinciden las dos alternativas estudiadas, ya que el trazado de la nueva plataforma se desarrolla en la zona de dominio público ferroviario, por lo que no se producirán afecciones.

— **Suelo no urbanizable. Previsión de desarrollos**

A continuación, el trazado común de las dos alternativas, entre los P.K. 1+400 y P.K. 1+820 aproximadamente, discurre por la banda propuesta para reserva ferroviaria de la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, acordada en su día entre el Ayuntamiento de Elche y la Subdirección General de Planificación Ferroviaria.

A ambos márgenes de la banda de reserva ferroviaria propuesta se sitúan suelos no urbanizables de previsión de desarrollos, según el Plan General de 1998. Éstos corresponden a suelos que el Plan General pretende reservar para ubicar en ellas actividades de especial importancia para el futuro crecimiento de la ciudad en cuanto al desarrollo de actividades de servicios o de áreas residenciales, al amparo de lo establecido por la vigente legislación urbanística.

El Plan General delimita el Área 1 Residencial de baja densidad en la zona Llano San José, al oeste del núcleo urbano de Elche. En este ámbito se permite la redacción de planes parciales modificativos de la clasificación del suelo, transformando dicho suelo en suelo urbanizable. Los Planes que se redacten para la gestión de este suelo se ajustarán a las directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio.

— **Suelo Urbano y Urbanizable**

Desde el P.K. 1+820 hasta el P.K. 2+300 el trazado común de las dos alternativas se ajusta a la banda propuesta para reserva ferroviaria de la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, definida en el entorno de la categoría de suelo urbano y urbanizable ordenado del área Llano de San José (LLA-1).

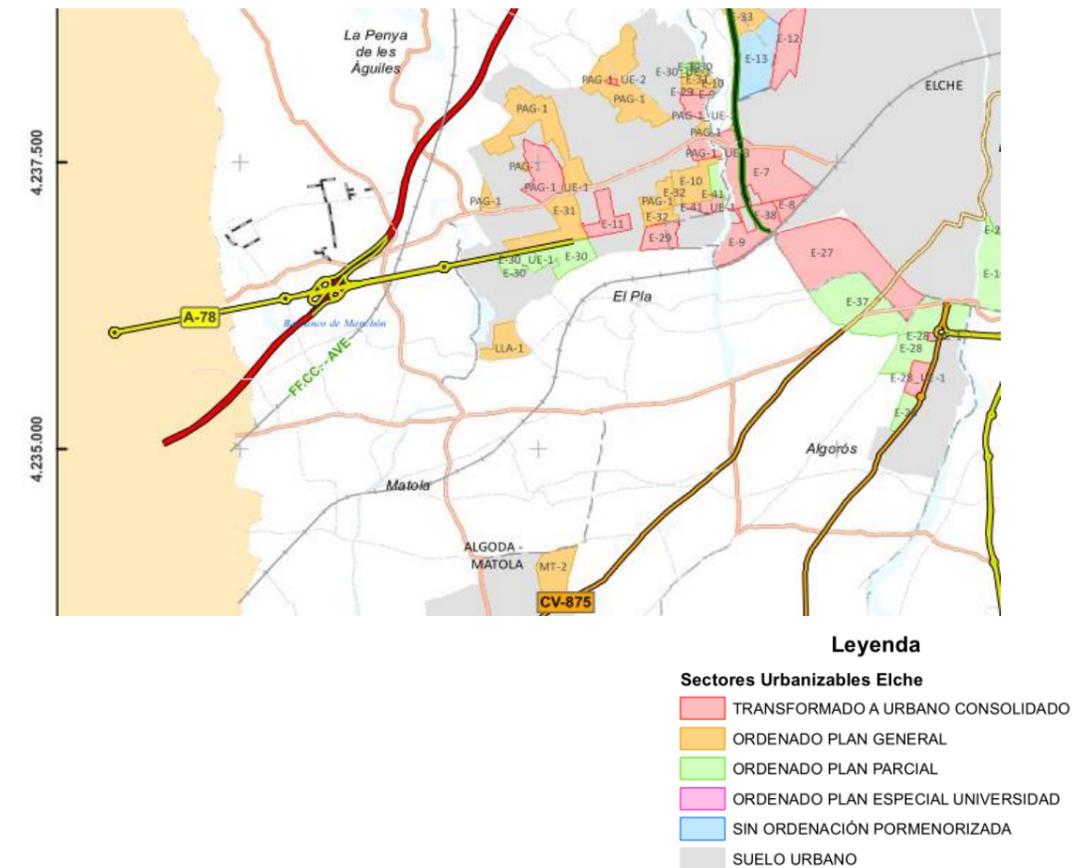


FIGURA 1. DETALLE DEL ÁMBITO DE LOCALIZACIÓN DE LA VARIANTE DE ELCHE, SEGÚN PLANO DEL ESTADO DE LA GESTIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE A FECHA DE ENERO DE 2016

— **Suelo no Urbanizable de Especial Protección: Zonas húmedas, cauces y barrancos**

Corresponde a los terrenos que están sujetos a un régimen específico de protección a través de medidas en vigor adoptadas conforme a la legislación reguladora de la conservación la naturaleza, flora y fauna y del medio ambiente y la protección del dominio público hidráulico.

El trazado cruza dos barrancos incluidos dentro de esta categoría.

- Barranco de las Monjas o de los Arcos: En su tramo común, las dos alternativas de la Variante cruzan este barranco mediante el viaducto existente (P.K. 0+050), que no va a sufrir modificaciones, solo se prevé la renovación de balasto, traviesas y carriles y las actuaciones necesarias para la electrificación de la línea, por lo que en

este punto del trazado no se producirán afecciones sobre esta categoría de suelo protegido.

- Barranco de Barbasena: Las dos alternativas estudiadas para la Variante comparten trazado en el paso sobre este barranco, que se cruzará con un nuevo viaducto para vía doble (P.K. 2+300). Las dimensiones de la estructura que se define evitará la afección al cauce y su servidumbre, cumpliendo así con la legislación vigente en materia de aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1986) tal y como indica el Plan General.

En lo que respecta a los cauces y barrancos se estará a lo dispuesto por el Texto Refundido de la Ley de Aguas y sus reglamentos, así como en el resto de normativa de aplicación específica en materia de aguas.

En el suelo no urbanizable de especial protección, sin perjuicio de las limitaciones derivadas de la legislación protectora del medio ambiente, no se podrán ubicar instalaciones ni construcciones u obras, salvo aquéllas que expresa y excepcionalmente sean necesarias para su mejor conservación y para el disfrute público compatible con los específicos valores justificativos de su especial protección.

En el cruce sobre el barranco de Barbasena, el trazado común de las dos alternativas discurre por la banda propuesta para reserva ferroviaria de la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, acordada en su día entre el Ayuntamiento de Elche y la Subdirección General de Planificación Ferroviaria.

— Suelo no Urbanizable Común

El trazado de las dos alternativas, entre los P.K. 2+300 (futuro viaducto sobre el barranco de Barbasena) y el final del trayecto en la futura estación de Alta Velocidad de Elche, discurre por suelo no urbanizable común del Plan General.

El Plan General clasifica como suelo no urbanizable los terrenos que forman parte del dominio público natural marítimo e hidráulico, los sujetos a un régimen específico de protección o mejora, los que reúnen valores en cuanto a la protección del patrimonio histórico o de conservación de la naturaleza, fauna, flora y medio ambiente, los terrenos cuyo aprovechamiento agrícola, ganadero o forestal deba ser mantenido, los terrenos que deban ser excluidos del proceso de urbanización y aquellos terrenos que no sean objeto de clasificación como urbano o urbanizable.

Se considera permitido el uso agrícola, vivienda unifamiliar aislada, almacenes e instalaciones vinculadas a las actividades agrícolas y ganaderas, obras e instalaciones requeridas para las infraestructuras, los servicios y equipamientos públicos, entre otros, por lo que la nueva infraestructura ferroviaria es compatible con los usos permitidos.

El suelo no urbanizable común por el que discurre las dos alternativas en su tramo final, desde el P.K. 3+000 hasta la futura Estación, se encuentran incluidos en la zona de protección de ruidos que se delimita en torno al nudo de conexión de la autovía A-7 y la carretera N-340, servidumbre que afecta a los usos y limita las edificaciones que puedan desarrollarse.

Indicar, que entre los PP.KK. 2+300 a 2+650, el trazado común de las dos alternativas se ajusta a la banda propuesta para reserva ferroviaria de la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, acordada en su día entre el Ayuntamiento de Elche y la Subdirección General de Planificación Ferroviaria. A partir del P.K. 2+650 la plataforma de las dos alternativas se sale de dicha banda, condicionada por los parámetros geométricos de diseño requeridos para la Variante.

— Red viaria y servidumbre

Las alternativas objeto de estudio no afectarán a viales incluidos dentro de esta categoría. Los cruces sobre caminos, carreras, como el vial de acceso a la Estación,

vías pecuarias, que también se clasifican como Redes de Reserva de Suelo Dotacional, se salvan mediante estructuras a distinto nivel.

En la Alternativa 1 se salva el vial de acceso a la Estación y la Colada de Matola o Santa Teresa con un paso inferior, mientras que en la Alternativa 2 este cruce se salva con un paso superior.

5. CONCLUSIONES

Tras el análisis de las afecciones que producirán las alternativas estudiadas para la nueva infraestructura sobre las figuras de planeamiento urbanístico municipal vigente, se concluye lo siguiente:

- Entre el inicio de la Variante hasta el P.K. 1+265, donde el trazado de las dos alternativas es común, la plataforma que se define ocupa la zona de dominio público ferroviario de la actual línea de FF.CC Alicante-Murcia, dentro de la banda delimitada para la dotación ferroviaria, por lo que no se producirán, en ningún caso, afecciones sobre el planeamiento vigente en el término municipal de Elche.
- Entre el P.K 1+265 y el P.K. 2+300 el trazado de las dos alternativas también es común, y se ajusta a la banda propuesta para reserva ferroviaria de la conexión de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche, acordada en su día entre el Ayuntamiento de Elche y la Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Esta se define en el entorno de la categoría de suelo urbano y urbanizable y la plataforma afecta a la franja más meridional del sector de suelo urbanizable ordenado Llano de San José (LLA-1).
- No existe afección al suelo no Urbanizable de Especial Protección (Zonas húmedas, cauces y barrancos), ya que la Variante cruzará el barranco de las Monjas o de los Arcos mediante el viaducto existente de la actual línea FF.CC. Alicante-Murcia, y el barranco de Barbasena se salvará con un nuevo viaducto, cuyos estribos y pilas evitarán la afección al cauce y su servidumbre, cumpliendo así con la legislación vigente en materia de aguas.
- Ambas alternativas son compatibles con los usos permitidos en suelo no urbanizable común.
- Tampoco habrá afección a la red viaria y servidumbre, ya que en las dos alternativas el cruce del vial de acceso a la Estación y de la Colada de Matola o Santa Teresa se salva con pasos a distinto nivel.

APÉNDICE Nº 1.
CONTACTOS CON ORGANISMOS OFICIALES

AYUNTAMIENTO DE ELCHE



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACION
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

O F I C I O

S/REF.
N/REF.
FECHA 13 de diciembre de 2007
ASUNTO SOLICITUD DE INFORMACIÓN

AYUNTAMIENTO DE ELCHE
Plaça de Baix, 1
03202 ELX (Alicante)

Dirección General de Ferrocarriles
Subdirección General de Planes y Proyectos
Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 Madrid
Tfno.: 91.597.99.86 - Fax: 91.597.93.41
E-Mail: tcoquil@fomento.es

Agradeciéndole de antemano su colaboración, reciba un cordial saludo.

En fechas recientes la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento ha adjudicado dos contratos de asistencia para la redacción de los Proyectos Constructivos de remodelación de la Red Arterial de Alicante:

- A la empresa SAITEC, S.A. para la Variante de Trazado Alicante-Torrellano.
- A la empresa ESTEYCO, S.A. para el tramo Torrellano-Crevillente.

Ambos tramos forman parte de la línea ferroviaria Alicante-Murcia, que alberga circulaciones de cercanías, regionales y largo recorrido. En conformidad con los Estudios Informativos aprobados el 26 de julio y el 26 de septiembre de 2006, después de un procedimiento de información pública, estas dos actuaciones tienden a permitir la integración de la línea en la red de alta velocidad, así como mejorar sus prestaciones y la seguridad de las circulaciones. Se adjuntan los planos de los trazados aprobados.

Para contemplar posibles afecciones al planeamiento, infraestructuras y servicios municipales, le solicitamos la información disponible sobre los siguientes aspectos:

- Redes existentes y previstas alrededor del trazado, así como información sobre su titular y características de las mismas (diámetros, alturas, profundidades, secciones tipo, arquetas,...).
- Planeamiento urbanístico vigente en su término municipal, así como información relativa a las actuaciones previstas en el entorno del trazado (PAU, nuevos viales,...).
- Cualquier otra información que estime oportuna para la mejor adaptación del proyecto a su marco territorial o ambiental.

Les agradecería que, con el objeto de poder incorporar sus indicaciones en los proyectos, se pusieran en comunicación con nosotros en la mayor brevedad posible, y puedan identificar un interlocutor a un nivel técnico en su ente.

MINISTERIO DE FOMENTO
D.G. DE FERROCARRILES

Salida 002 Nº. 200700200037443
14/12/2007 09:56:09

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000
FAX.:915979341-42-43



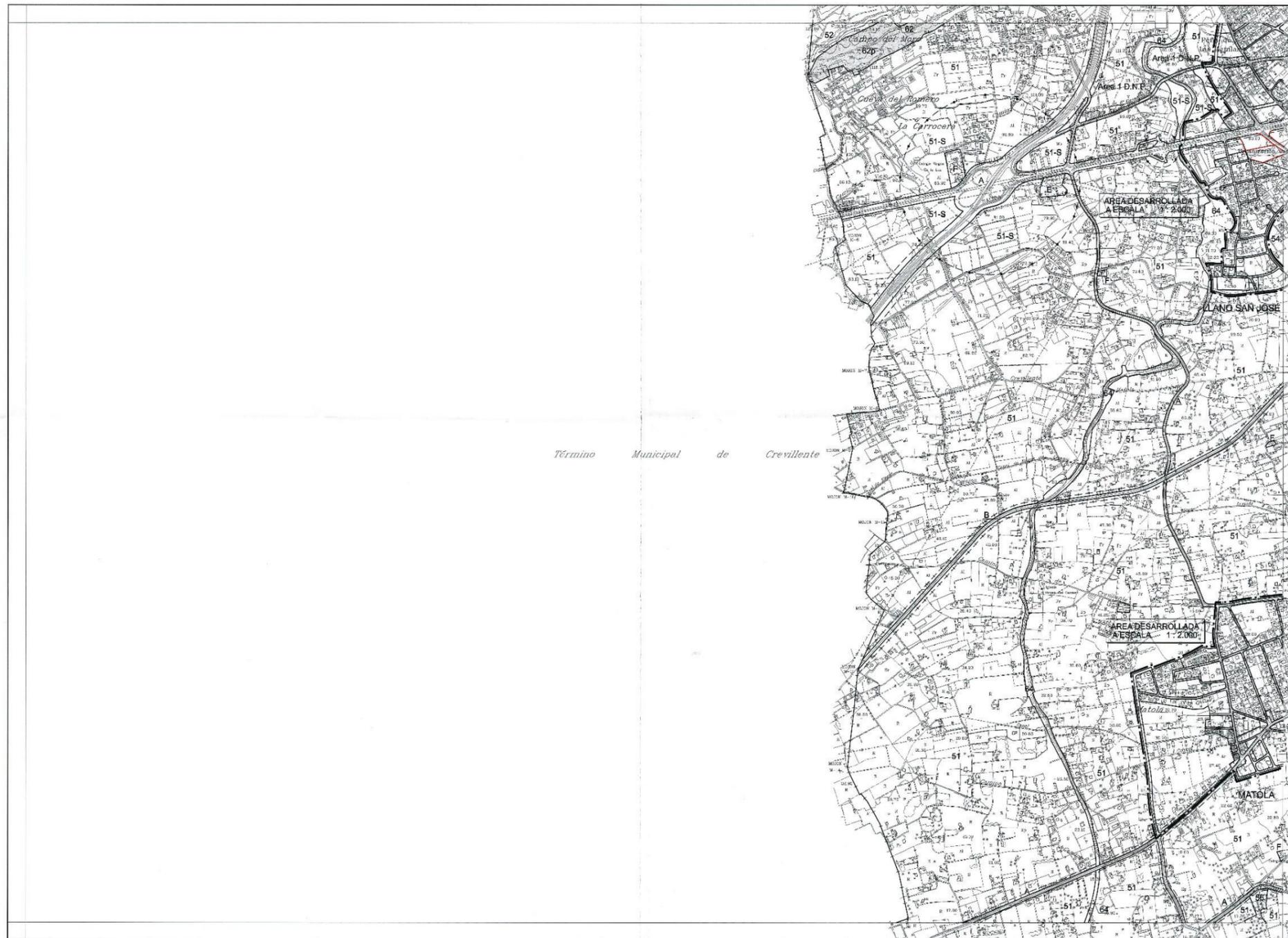
EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA DE
PLANIFICACIÓN

Francisco Javier Sánchez Ayala

Ministerio
de Fomento

Dirección General de
Ferrocarriles

APÉNDICE Nº 2.
**PLANOS DEL PLAN GENERAL DE ELCHE 1998 Y
ACTUALIZACIONES A 2016**



Area 1 D.R.P. Area 1 Desarrollo No Previsto

- SIMBOLOGÍA**
- DELIMITACIÓN SUELO URBANO Y URBANIZABLE
 - Q (YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS)
 - p (PROPIEDAD PÚBLICA)
 - S SERVIDUMBRES:
 - ADOPURBIO
 - LENTE DE EDIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE CARRETERAS
 - ZONAS PROTECCIÓN CARRETERAS
 - CAUCES
 - CEMENTERIO
 - COSTAS
 - PERISCOPIUM
 - PARAJES NATURALES
- CALIFICACIÓN DEL SUELO**
- DOTACIONES**
- A Vialio
 - B Ferroviario
 - C Aeropuerto
 - E Infraestructuras técnicas
 - F Equipamientos
 - G Espacios libres
 - 54-c Parque Público Natural
 - Dotaciones Estructurales
- ZONAS**
- Suelo no urbanizable**
- Común
- 51 Corral general
 - 52 Corral de reserva
 - 53 Saladares y carrizales
 - 54 Protección de desarrollos
 - 55 Protección de sistemas
 - 56 Huertos dispersos de palmeras
- Especial Protección
- 51 Zona litoral
 - 52 Montes y Áreas forestales
 - 53 Yacimientos arqueológicos
 - 54 Zonas húmedas, cauces y barrancos



AJUNTAMENT D'ELX

PLAN GENERAL

ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

1998

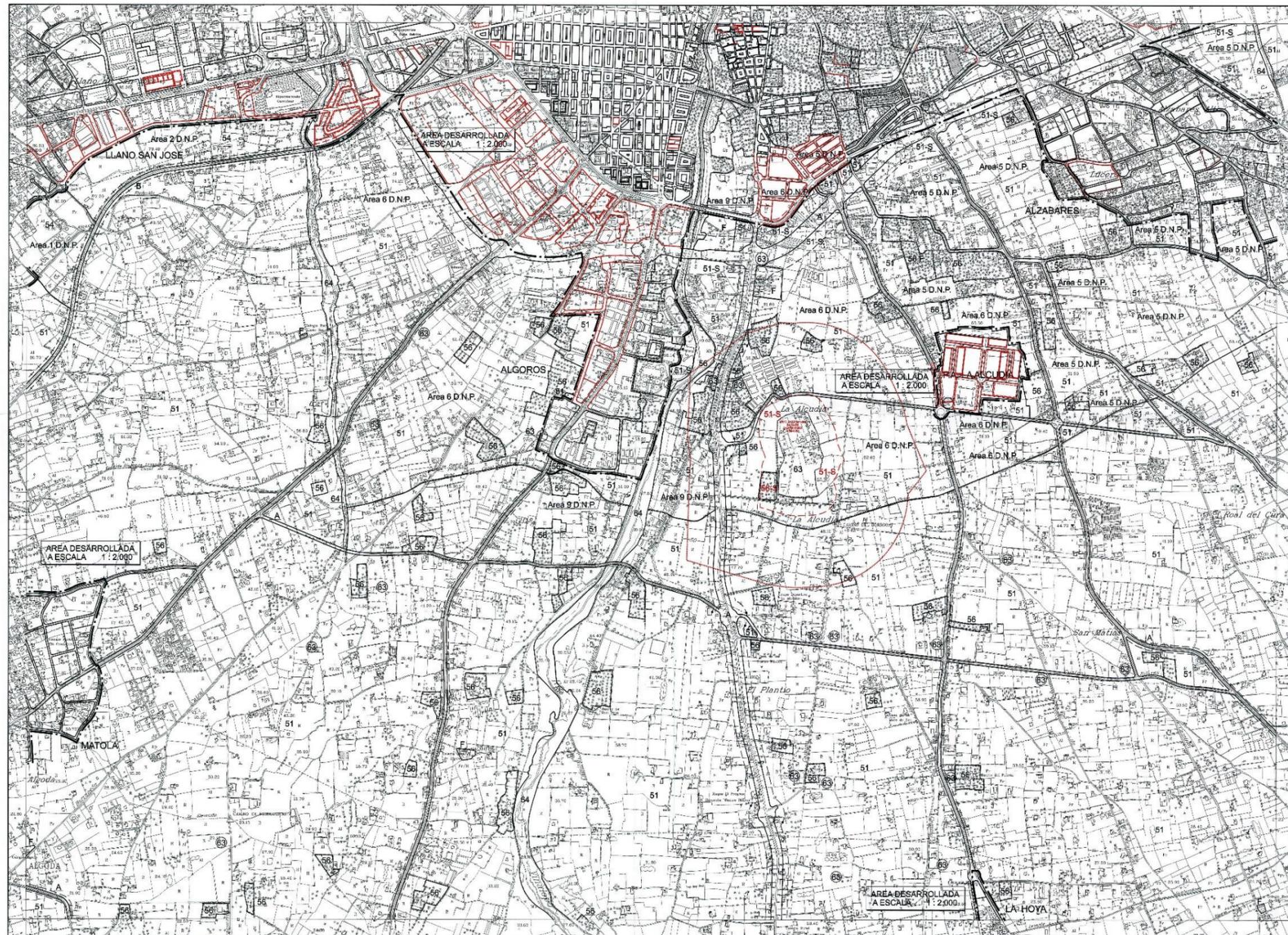
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	
16	17	18	

A.1-9
1:10.000

	5	6
	9	10
	13	14

ACTUALIZADO: SEPTIEMBRE 2007

DOCUMENTO INFORMATIVO DE PLANEAMIENTO. El contenido del Plan General debe ser contrastado en sus propios documentos.



Area 1 D.N.P. Area 1 Desarrollo No Previsto

SIMBOLOGÍA

— DELIMITACIÓN SUELO URBANO Y URBANIZABLE
 Q (YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS)
 P (PROPIEDAD PÚBLICA)

S SERVIDUMBRES:
 — AEROPUERTO
 — LÍMITE DE EDIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE CARRETERAS
 — ZONAS PROTECCIÓN CARRETERAS
 — CAUCE
 — CEMENTERIO
 — COSTAS
 — FISIOCARIBE
 — PARAJES NATURALES

CALIFICACIÓN DEL SUELO

DOTACIONES

A Vialio
 B Ferrovial
 C Aeropuerto
 E Infraestructuras técnicas
 F Equipamientos
 G Espacios libres
 H-2 Parque Público Natural
 I Dotaciones Estructurales

ZONAS

Suelo no urbanizable

Común
 51 Cond. general
 52 Cond. de reserva
 53 Saladeros y carrozas
 54 Prevención de desastres
 55 Protección de sistemas
 56 Huertos dispersos de palmeras
 Especial Protección
 51 Zona litoral
 52 Montas y Areas forestales
 53 Yacimientos arqueológicos
 54 Zonas húmedas, cauces y barrancos

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	
16	17	18	

A.1-10
1:10.000

5	6	7
9	10	11
13	14	15

ACTUALIZADO: SEPTIEMBRE 2007



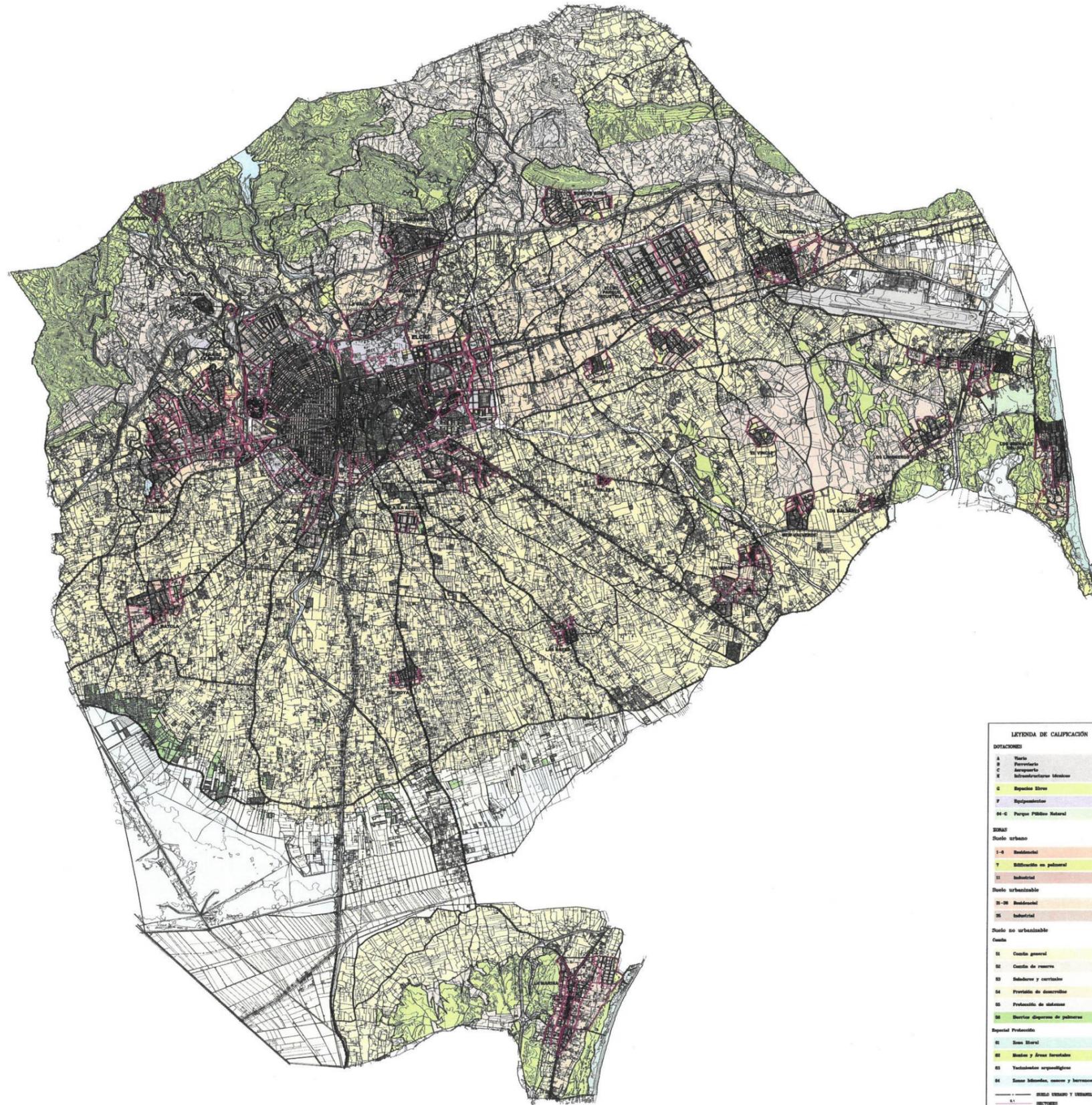
AJUNTAMENT D'ELX

PLAN GENERAL

ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

1998

DOCUMENTO INFORMATIVO DE PLANEAMIENTO. El contenido del Plan General debe ser contrastado en sus propios documentos.



LEYENDA DE CALIFICACIÓN

DOTACIONES

- A Vario
- B Ferrocarril
- C Aeropuerto
- E Infraestructuras técnicas
- G Espacios libres
- F Espedimentar
- 04-G Parque Público Natural

ZONAS

Duólo urbano

- U-0 Residencial
- U Residencial en proceso
- UI Industrial

Duólo urbanizable

- UI-00 Residencial
- UI Industrial

Duólo no urbanizable

Costa

- 01 Costa general
- 02 Costa de reserva
- 03 Salinas y vertederos
- 04 Protección de dunas
- 05 Protección de salinas
- 06 Reserva de parques de palmeras

Superf. Protegida

- 07 Zona Natural
- 08 Bosques y áreas forestales
- 09 Yacimientos arqueológicos
- 04 Zona histórica, casco y barrios

— BARRIO VIEJO Y URBANIZABLE
— U-1 SECTORES

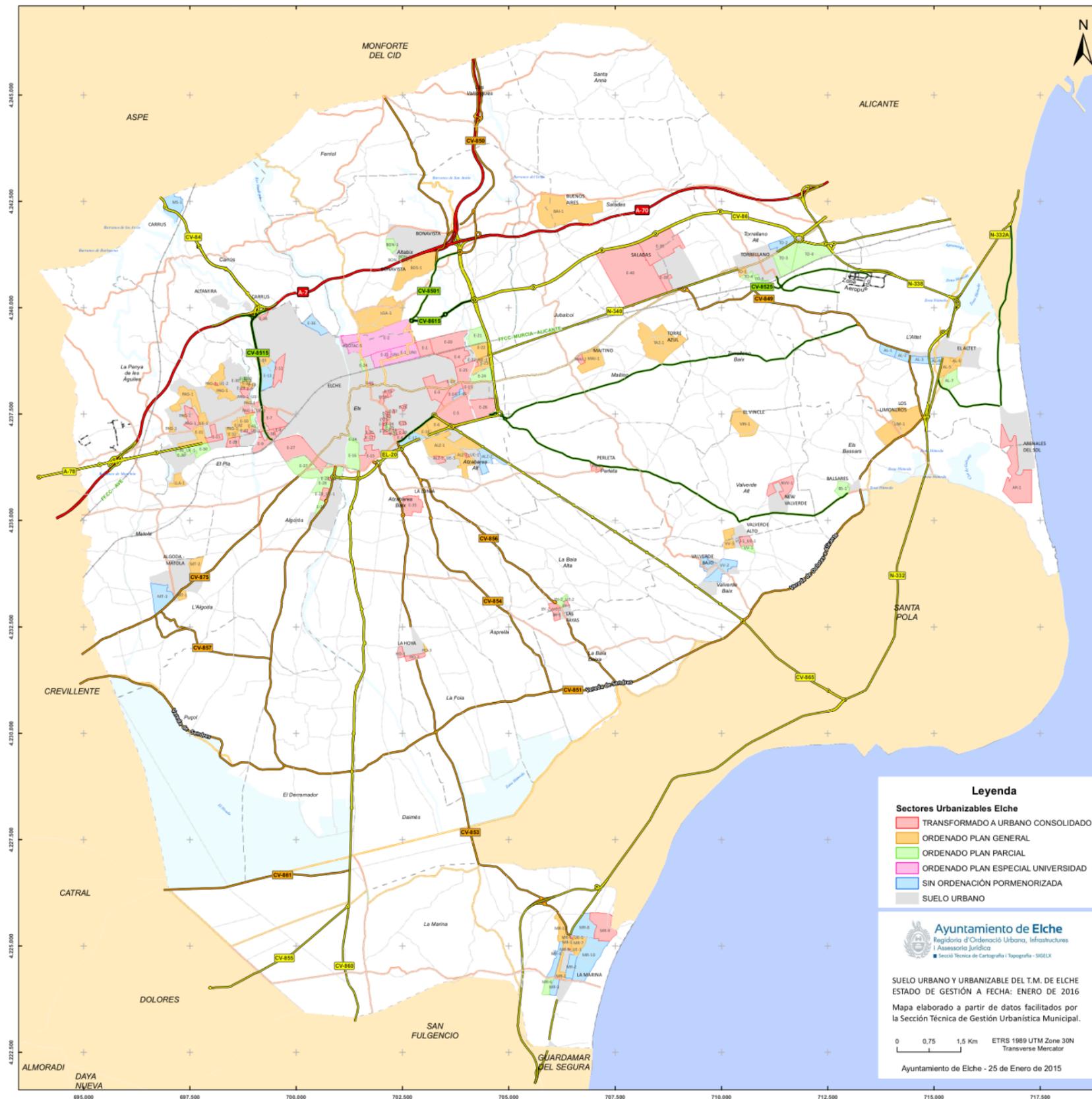

**AJUNTAMENT
D'ELX**

**DOCUMENTO INFORMATIVO
DE PLANEAMIENTO**

ACTUALIZADO: SEPTIEMBRE 2007
EL CONTENIDO DEL PLAN GENERAL DEBE SER
CONTRASTADO EN SUS PROPIOS DOCUMENTOS

ESCALA 1:30.000

SERVICIOS TÉCNICOS DE URBANISMO
PLANEAMIENTO Y ORGANIZACIÓN



APÉNDICE Nº 3.
PLANTA DE PLANEAMIENTO

