



## II. ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

### CONSELLERIA DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD ST DE URBANISMO

**2476** *SAN FULGENCIO. ACUERDO DE LA CTU DE 04/02/20 APROBANDO DEFINITIVAMENTE LA M.P. Nº 3 DEL P.G.*

#### ANUNCIO

EXPTE. 04/20.- SAN FULGENCIO. Modificación Puntual n.º 3 del Plan General (PL-15/0298)

La Comisión Territorial de Urbanismo, en sesión celebrada el día 4 de febrero de 2020, adoptó por unanimidad de los asistentes el siguiente ACUERDO:

Visto el expediente de referencia y sobre la base de los siguientes antecedentes y consideraciones técnico-jurídicas

#### ANTECEDENTES

##### I.- TRAMITACIÓN MUNICIPAL.

El proyecto se sometió a información pública durante un mes por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de fecha 15 de diciembre de 2009, publicándose el anuncio en el Diario Oficial de la Comunitat Valenciana n.º 6200 de 5 de febrero de 2010 y en el diario La Verdad de 23 de diciembre de 2009.

Tras el pertinente periodo de exposición pública, en el que no se presentaron alegaciones, el Pleno del Ayuntamiento, en fecha 14 de octubre de 2015, acordó la aprobación provisional, por mayoría absoluta de sus miembros.

Introducidas modificaciones como consecuencia de los requerimientos formulados por este Servicio Territorial, el texto refundido fue aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 20 de enero de 2017, por mayoría absoluta de sus miembros.



La Comisión Territorial de Urbanismo de fecha 13 de febrero de 2017 acordó dejar sobre la mesa el expediente por la necesidad de recabar informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio.

Como consecuencia de nuevos requerimientos formulados, el texto refundido fue aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 27 de octubre de 2017 y 4 de septiembre de 2018, en ambos casos por mayoría absoluta de sus miembros.

Durante la Comisión Informativa de fecha 28 de enero de 2020 se dio cuenta de este expediente informado favorablemente siempre y cuando, antes e su aprobación definitiva, se subsanaran una serie de errores detectados en las fichas de planeamiento y gestión.

Con fecha 30 de enero de 2020 se recibe escrito del Ayuntamiento en el que se remite nuevo documento rectificando los citados errores en las fichas de planeamiento y gestión, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento en Pleno en fecha 29 de enero de 2020, por mayoría absoluta de sus miembros.

## II.- DOCUMENTACIÓN.

La documentación está integrada por memoria informativa y justificativa, planos de información y de ordenación, fichas de planeamiento y gestión y normas urbanísticas.

## III.- CONTENIDO.

El municipio de San Fulgencio cuenta con un Plan General aprobado definitivamente por resolución del Conseller competente en urbanismo de fecha 20 de mayo de 1998.

El Plan General vigente contiene la previsión de dos ámbitos de suelo urbanizable denominados UE-7 y S-8, situados al este del término municipal y a ambos lados de la carretera N-332, de titularidad estatal.

El sector UE-7 es un ámbito de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, con una superficie de 67.069,68 m<sup>2</sup>, uso global residencial y aprovechamiento tipo de 0,27 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. En la actualidad no cuenta con programación.

El sector S-8 es un ámbito de suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada, con una superficie de 194.195,64 m<sup>2</sup>, uso global terciario y aprovechamiento tipo de 0,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. El programa para el desarrollo de la actuación integrada fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento el 14 de enero de 2003, y en la actualidad está urbanizado.



El Plan General prevé la conexión de estos sectores con la carretera N-332 mediante un paso elevado con dos glorietas, cuya ejecución corresponde a la UE-7. El objeto de la presente modificación es sustituir dicha previsión por una única glorieta sobre el trazado de la vía y que en la actualidad se encuentra ejecutada. La propuesta respeta el trazado de la vía pecuaria Colada del Convenio, que cruza en este punto la carretera N-332, previéndose su mantenimiento mediante paso subterráneo.

La propuesta implica una disminución de la superficie de la UE-7, que pasa a ser de 65.304,70 m<sup>2</sup>, y una disminución del suelo dotacional, que pasa de 29.975,67 m<sup>2</sup> a 27.958,89 m<sup>2</sup>. A fin de mantener el estándar dotacional global del planeamiento vigente se disminuye la edificabilidad lucrativa de la UE-7 en la proporción necesaria, de modo que la edificabilidad bruta pasa a ser de 14.188,94 m<sup>2</sup>t y el aprovechamiento tipo pasa a ser de 0,245 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

No se alteran las superficies ni aprovechamientos del sector S-8.

#### IV.- INFORMES.

Consta en el expediente los siguientes informes de otras administraciones u organismos cuyas competencias o bienes demaniales resultan afectados por la propuesta:

- Servicio de Planificación de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, de fecha 3 de febrero de 2016, de carácter favorable condicionado al cumplimiento de la siguiente condición: deben incluirse en las fichas de gestión modificadas de los sectores afectados, tanto la UE-7 Las pesqueras como en el sector 8, que se harán cargo de los mismos, tras un estudio detallado, de las medidas oportunas para disminuir los niveles acústicos a los establecidos por la legislación acústica.
- Servicio de Ordenación del Territorio de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, de fecha 9 de febrero de 2016, de carácter favorable.
- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, de fecha 19 de julio de 2016, de carácter favorable.



- Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, de fecha 21 de julio de 2016, de carácter favorable.
- Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana del Ministerio de Fomento de fecha 9 de noviembre de 2016, de carácter favorable.
- Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de fecha 1 de diciembre de 2016 por el que se emite informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el cumplimiento de la siguiente determinación:

El documento definitivo de la Modificación Puntual n.º 3 del Plan General de San Fulgencio deberá redactarse teniendo en cuenta las consideraciones e incorporando la documentación requeridas en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana, de fecha 25 de abril de 2016, aportando, con carácter previo a su aprobación definitiva, informe favorable de dicha Administración.

- Informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de fecha 20 de diciembre de 2019 de carácter favorable.

#### CONSIDERACIONES TÉCNICO-JURÍDICAS

PRIMERA.- El procedimiento seguido por el Ayuntamiento resulta acorde con lo preceptuado en el artículo 83 por remisión del artículo 94 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana (en adelante, LUV).

SEGUNDA.- La documentación se considera completa en los términos previstos en el artículo 64 de la LUV.

TERCERA.- En relación con el cumplimiento de la condición contenida en el informe del Servicio de Planificación de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de fecha 3 de febrero de 2016, en las normas urbanísticas se ha introducido el artículo 1.6 Zonas de servidumbre acústica en el que se recoge la necesidad de que, en materia de contaminación acústica, se elaboren los estudios necesarios y se establezcan los medios de protección que resulten de los mismos.



En relación con el cumplimiento de la condición contenida en el Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de fecha 1 de diciembre de 2016 debe indicarse que la propuesta ha obtenido informe favorable de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana del Ministerio de Fomento en fecha 9 de noviembre de 2016.

CUARTA.- Las determinaciones contenidas en el expediente se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de política urbanística y territorial de la Generalitat, tal como se recoge en el artículo 85 de la LUV, si bien deberá el Ayuntamiento corregir la ficha de planeamiento en el sentido indicado en el antecedente III de este informe.

QUINTA.- La Comisión Territorial de Urbanismo es el órgano competente para resolver sobre la aprobación definitiva de Planes Generales y sus modificaciones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 84, 85 y 94.1, de la Ley 16/2005, Urbanística Valenciana, en relación con el artículo 7.1 del Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat, aprobado por Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell.

Vistos los preceptos legales citados y demás disposiciones de general y pertinente aplicación, la Comisión Territorial de Urbanismo

#### ACUERDA

1º) Aprobar definitivamente la Modificación Puntual n.º 3 del Plan General del municipio de San Fulgencio.

2º) Publicar íntegramente el presente acuerdo aprobatorio, junto con las normas urbanísticas y las fichas de planeamiento y gestión, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante a efectos de su inmediata entrada en vigor.

Contra el instrumento de planeamiento aprobado podrá interponerse recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su



publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que se pueda ejercitar cualquier otro recurso o acción que estime oportuno.

Alicante, 6 de marzo de 2020.- EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO.- Fdo. Miguel Nicolás Halabi Antón.- Inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico número registro 03118-1003.



## NORMATIVA.-

### 1.-NORMAS URBANÍSTICAS

#### 1.1.- Definiciones

De acuerdo al Reglamento General de Carreteras y a los efectos de la legislación vigente, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles.

Para la correcta interpretación y aplicación de la legislación de carreteras y de estas normas se adoptan las siguientes definiciones:

-Acera: Es la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

-Acondicionamiento: Es una obra de modernización de una carretera que puede afectar a su sección transversal, a su trazado en el alzado o a su trazado en planta, siempre que en este último caso, el tramo de carretera antiguo quede a todos los efectos fuera de servicio.

-Andén: Es una acera elevada.

-Apartadero: Es el ensanchamiento de la calzada destinada a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

-Arcén: Es la zona longitudinal de la carretera comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente de la plataforma.

-Arista exterior de la calzada: Es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. Cuando consta de varias calzadas la arista exterior es el borde derecho de la calzada externa.

-Arista exterior de la explanación: Es la intersección del talud de desmonte, de terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.



-Calzada: Es la zona de la carretera destinada normalmente a la circulación de vehículos.

-Carretera de servicio: Es aquella carretera con trazado sensiblemente paralelo a una carretera con respecto a la cual tiene carácter secundario, con intersecciones con esta solamente en algunos puntos y a la que tienen acceso las fincas colindantes.

-Carril: Es cualquiera de las bandas longitudinales en que puede estar dividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales siempre que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

-Carril de entrada: Es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la salida de los vehículos de una calzada de circulación rápida, pudiendo reducir en el su velocidad, cuando sea necesario sin perturbar la circulación de los demás vehículos que continúen en dicha calzada.

-Explanación: Es la zona de terreno ocupada realmente por la carretera. Sus límites son las aristas: exteriores de la explanación.

-Mediana: Es la zona longitudinal de la carretera de separación entre calzadas y no destinada a la circulación.

-Plataforma: Es la zona de la carretera destinada normalmente al uso de los vehículos, formada por la calzada y los arcenes. Cuando la carretera consta de varias calzadas, a cada una corresponde una plataforma.

-Refuerzo de firme: Es una obra cuyo objeto primordial es el restablecimiento o aumento de la capacidad resistente de las calzadas y, en su caso, de los arcenes, de manera que puedan seguir soportando en condiciones de vialidad suficiente las acciones de tráfico durante el periodo para el que se proyecta.

-Separador: Es la zona longitudinal de separación de la carretera entre distintas corrientes de separación.





-Travesía: Es la parte de una carretera estatal o provincial comprendida dentro del casco urbano de una población, entendiéndose por tal el definido en el art. 119 del Reglamento General de Carreteras aprobado por R.D. 1.073/1.977 de 8 de febrero.

-Variante: Es la obra de modernización de una carretera que afecta al trazado horizontal y/o vertical, pero permite dejar en servicio un tramo de carretera antigua.

-Vía Pública: Es la vía de uso público de propiedad pública o privada

Para la correcta interpretación y aplicación de los términos de carácter técnico utilizados en este documento, se estará a lo dispuesto en las normas e instrucciones del Ministerio de Obras Públicas en materia de carreteras

#### 1.2.-Limitación de la propiedad de las diferentes zonas de la carretera

A los efectos del presente apartado y dentro de este documento se establecen las siguientes zonas de la carretera: De dominio público de servidumbre y de afección:

Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

La zona de servidumbre está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación (AEE), a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos, horizontalmente desde las citadas aristas.

La zona de afección de la carretera está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación (AEE), a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.



A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación (LLE), que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada (AEC) más próxima. La arista exterior de la calzada (AEC), es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. Los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales de las carreteras del Estado, tienen la LLE a 50 m. medidos en horizontal y perpendicularmente a la citada AEC.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecida en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido estarán sometidas con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

El resto de determinaciones serán de aplicación lo dispuesto en la legislación vigente en materia de Carreteras.

### 1.3.-Normas de protección de carreteras

#### 1.3.1.-Criterios de planificación

La zona de protección de las carreteras de la Comunidad Valenciana que no sean de ámbito estatal queda definida en el art 33 de la ley 6/1991 de Carreteras de la Comunidad Valenciana. Y subsidiariamente en lo que sea de aplicación, las determinaciones contenidas en la Ley 37/2015.



Por otra parte, y manifestada en el texto de la ley la necesidad de garantizar la coherencia entre la planificación viaria y el planeamiento territorial urbanístico, se imponen las siguientes determinaciones normativas:

1.-En las nuevas clasificaciones de suelo que se tramiten, la zona de protección de carreteras será suelo no urbanizable de protección viaria. En estas zonas no se permiten ningún nuevo uso distinto del existente, con independencia del permitido por el planeamiento urbanístico vigente en el momento de la reclasificación.

2.-Las limitaciones de uso se entienden referidas a todas las clases de suelo, con excepción de aquellos suelos urbanos en los que el planeamiento de más detalle aplicable defina la localización de instalaciones, servicios o edificaciones en los márgenes de las carreteras.

3.-Los instrumentos de planificación urbanística deberán contemplar, con cargo a la propiedad de la localización de su ámbito, la construcción de los elementos necesarios de protección visual y acústica entre la urbanización y la carretera.

4.-El planeamiento urbanístico recogerá las zonas de planeamiento aplicables en los suelos en los que se vaya a construir una nueva vía. Estas zonas tendrán una dimensión suficiente para garantizar la viabilidad de inscribir en la misma la nueva carretera, con sus correspondientes zonas de protección.

#### 1.3.2.-Normas de protección

Las zonas de protección se dimensionarán teniendo en cuenta que los viales afectados pertenecen a la red básica y a la red local de la Comunidad Valenciana, siguiendo los siguientes criterios:

1.-Con carácter general la zona de protección de las carreteras de la red básica es de 25 m. a cada lado, medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.

2.-Con carácter general la zona de protección de la carretera de la red local será 18 m. a cada lado medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.

Las intersecciones y enlaces requieren una zona de protección mayor que impidan la ubicación en su entorno de actividades que pudieran interferir en su adecuado



funcionamiento. Esta consideración es especialmente importante dada la enorme repercusión de estos puntos en el nivel de servicio de viario.

En el caso que nos ocupa y de acuerdo a lo establecido en el segundo plan de carreteras de la Generalidad Valenciana, las intersecciones entre dos carreteras tendrán una zona de protección cuyas dimensiones serán las correspondientes a la carretera de mayor rango, a saber:

- a) Red básica. Circulo de 200 m. de radio.
- b) Red local. Circulo de 100 m. de radio.

#### 1.4.- Limitaciones de usos de carreteras

De acuerdo a lo establecido en la vigente Ley 37/2015, la carretera estará sometida a las siguientes limitaciones de usos:

En las zonas de protección de la carretera no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

En la zona de dominio público solo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

En la zona de servidumbre de las carreteras no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

En la zona de afección, para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.



A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes. Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras, queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.

#### 1.5.- Condiciones de desarrollo

Además de las limitaciones legales de aplicación, serán exigibles las siguientes condiciones de desarrollo, conforme a los informes sectoriales emitidos en el procedimiento administrativo:

- Toda nueva conexión o modificación de las existentes o de su uso, no autorizada o informada desfavorablemente por la Dirección General de Carreteras deberá suprimirse del planeamiento. Los nuevos accesos o modificación de los existentes o de su uso deberán ser autorizados previamente por la Dirección General de Carreteras, independientemente de la clasificación del suelo.
- La aprobación de nuevos accesos o modificación de los existentes o de sus usos previstos en instrumentos de planeamiento o desarrollo, y su inclusión en los mismos, quedará condicionada al resultado de la tramitación establecida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre.



- Los instrumentos de planeamiento o desarrollo serán sometidos, antes de su aprobación definitiva, a informe con carácter vinculante de la Dirección General de Carreteras. Para la emisión de este será precisa la redacción de un estudio de tráfico y capacidad, en los términos del artículo 5º de la Orden FOM/2873/2007.
- Los terrenos de dominio público legal y/o expropiado por el Estado quedarán situados fuera de los límites de los sectores urbanizables.
- Los proyectos de urbanización de los sectores colindantes con la N-332 deberán ser autorizados por la Dirección General de Carreteras, previamente a su ejecución, en tanto afecten a las zonas de protección de las carreteras estatales.
- El desarrollo urbanístico de los sectores colindantes a la N-332 ni las obras de urbanización o construcción podrán afectar al drenaje actual de la N-332, incluidos ramales y glorietas.

#### 1.6.- Zonas de servidumbre acústica

Las zonas colindantes con la carretera se encuentran incluidas en la zona de servidumbre acústica por lo que será de aplicación lo indicado en el RD 1367/2017, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, así como la normativa autonómica.

Todas las obras, instalaciones o instrumentos de desarrollo y/o planeamiento en las zonas próximas a la carretera, con carácter previo al otorgamiento de todo tipo de licencias, requerirán la previa elaboración de los correspondientes estudios de determinación de niveles sonoros esperables, incluyendo la elaboración de los mapas de líneas isófonas.

En función de las conclusiones de dichos estudios, se establecerán las limitaciones a los usos del suelo o los medios de protección acústica, en caso de superarse los umbrales máximos establecidos en la normativa estatal o autonómica en materia de ruido.

La redacción dichos estudios, así como el establecimiento y mantenimiento de los medios de protección acústica correrán a cargo de los promotores de las actividades,



obras, instalaciones o instrumentos de desarrollo y/o planeamiento, previa autorización de la Administración competente. Las medidas de protección acústica que se instalen, en caso de ser necesario, estarán situadas fuera de la zona de dominio público.

Se hace constar expresamente que las medidas relativas a los viales de tráfico rodado contenidas en la presente modificación no son aplicables a las carreteras de titularidad estatal.

#### 1.7.-Normas de urbanización

Estas Ordenanzas de Urbanización serán de obligatoria observancia para la redacción del proyecto de Urbanización.

##### -Red viaria

Los elementos que comprenderán el sistema viario podrán ser:

1.-Calzadas y sus elementos complementarios, isletas, arcenes, etc., su destino fundamental es servir al tráfico rodado.

2.-Aceras, elementos contiguos a las calzadas cuyo destino fundamental es complementar estas para formar vías sirviendo de cauce al paso de personas.

3.-Aparcamientos.

4.-Sendas o vías peatonales, caminos cuyo uso fundamental es el de cauce de tráfico peatonal.

5.-En todo caso quedará prohibido incorporar las carreteras del Estado, Provincia o Municipio a las urbanizaciones privadas.

##### a)Tipos de vías.

El diseño de las vías se justificará en función del tráfico que han de soportar.

##### 1 -Clasificación:

a. Vías de penetración o vial interurbano.



b. Vías urbanas: b-1 Vías principales ó colectoras.

b-2 Vías secundarias.

2.-Las vías de penetración son carreteras, que conectan el territorio planeado con la red de carreteras estatales provinciales ó municipales, con otros territorios ya planeados y urbanizados. Su anchura total será, como mínimo, de 12 m. Se compondrán de una calzada de 7 m. y dos arcenes de 2,50 m. cada uno.

En los tramos en que esta discurra fuera del suelo urbano le serán de aplicación las Normas de Protección de Carreteras.

3.-Las vías urbanas constituyen el sistema viario, generalmente mixto, tráfico rodado y peatonal, interior del territorio planeado. Este sistema deberá de presentar una estructura jerarquizada, con funciones perfectamente definidas para cada tipo de vía, de orden a la separación de los distintos tipos de tráfico, según su destino ó propósitos, serán:

a. Vías colectoras.-Constituyen la prolongación a través del territorio planeado de las vías de acceso, conduciendo el tráfico a los principales centros de atracción y enlazando los sectores de distinto carácter.

b. Vías secundarias.-Distribuyen el tráfico a través de los sectores del mismo carácter, y desde ellos se da acceso a los diferentes solares y/o parcelas.

Las vías colectoras tendrán una anchura mínima de 18 m. y se compondrán de una calzada de 12 m. de anchura, dos aceras laterales de 2,50 m. de anchura y dos zonas verdes de 1,00 m. Por conveniencias de planeamiento se podrá disminuir el ancho de una, hasta 1,25 m. acumulado sobre la otra el ancho que se disminuye. En cualquier caso, la suma mínima total de la anchura de las dos aceras sera de 5,00 m

Estas compensaciones se harán por tramos entre cruces con otras vías ó sendas.

Sin embargo, se podrán prever una pista para ciclistas, situada entre calzadas y acera y, en este caso las aceras podrán ser de 1,25 m. cada una, sin perjuicio de la anchura total de la vía y de la calzada.





Las vías secundarias, tendrán una anchura mínima de 12,00 m. y se compondrán de una calzada de 6 m. y dos aceras laterales de 1,90 m. y aparcamiento de 2,20 m. en un lateral.

Las sendas para peatones deben de planearse de forma que estas queden separadas del tráfico de vehículos. El ancho, mínimo de estas vías será de 2,50 m. En su trazado debe buscarse siempre una adecuada composición estética, conjugando alineaciones, plazoletas, escalonados y zonas verdes.

Dentro de la denominación de vía peatonal podrán considerarse las vías sin tráfico reservadas a peatones, en un sector comercial, paseo marítimo y casos análogos.

#### b) Firmes y pavimentos

El tipo de firme a emplear en cuanto a naturaleza y espesor dependerá fundamentalmente de:

- La intensidad y naturaleza del tráfico que ha de soportar.
- La naturaleza del terreno de cimentación.
- Las condiciones climáticas de la zona.
- Los recursos disponibles de la zona de emplazamiento.

A tales efectos debe exigirse como mínimo el doble de tratamiento superficial, siendo aconsejable el empleo del aglomerado asfáltico. También podrán emplearse pavimentos rígidos. Es aconsejable el contraste visual entre las distintas zonas pavimentadas: calzada, pistas de ciclistas, arcenes, aparcamientos. En todo caso deberá de justificarse el tipo de espesor del firme adoptado, de acuerdo a la Instrucción de carreteras en vigor.

Las aceras siempre deben de situarse a desnivel de las calzadas, salvándose las correspondientes barreras arquitectónicas.

- Alumbrado público



Los niveles de iluminación del sistema viario no serán inferiores a los siguientes:

Vía	Iluminación	Factor de uniformidad
Acceso o penetrac.	12 lux	0,40
Colectoras	8 lux	0,30
Secundarias	4 lux	0,25
Peatonales	2 lux	0,15

- Regulación de la zona de servicios

1. Sera de aplicación para esta zona la normativa y legislación estatal y autonómica vigente sobre la materia.

2. En la zona de dominio público de los viales no se permitirá ninguna instalación ni servidumbre de los edificios, tales como claraboyas de iluminación o sótanos, rejillas de ventilación, bocas de carga de combustible, etc.

1.8.-Limitaciones según el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre la Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA)

La zona objeto de esta modificación deberá cumplir el art. 26 del PATRICOVA referente a las condiciones generales de la adecuación de las infraestructuras:

1.-Las infraestructuras superficiales, los apoyos de infraestructuras aéreas, los elementos superficiales de las infraestructuras subterráneas o cualquier elemento que discurra, se sitúe o cruce una zona inundable a una cota superior en cuarenta centímetros (40 cm) a la del terreno circundante, no deberá provocar un incremento significativo del riesgo en los usos urbanos actuales o planificados.

2.-Se cuidara especialmente el drenaje transversal de los paseos marítimos mediante la ejecución de pontones o badenes en los cruces con las calles perpendiculares a los mismos, así como evitando la colocación de elementos verticales y muros continuos que obstaculicen el flujo de las aguas.



3.-Los periodos de retorno de diseño del drenaje transversal y de protección de las infraestructuras de todo tipo serán de:

a) 500 años en las infraestructuras estratégicas de alta vulnerabilidad, tales como carreteras de intensidad media diaria (IMD) mayor de dos mil (2000) vehículos / día, líneas de ferrocarril, grandes conducciones de abastecimiento, potabilizadoras, depuradoras, gaseoductos, líneas eléctricas de alta tensión, estaciones transformadoras, grandes depósitos de agua, de líquidos y gases inflamables o tóxicos y centrales de telecomunicaciones. Nivel que podrá reducirse hasta un mínimo de 100 años si se justifica la inviabilidad técnica o económica de cualquier otra solución de protección superior.

b) 100 años en las infraestructuras de vulnerabilidad media, como el resto de carreteras de las redes nacional y autonómica resto de carreteras con intensidad media diaria (IMD) mayor de quinientos (500) vehículos/día líneas de media tensión subestaciones eléctricas y paseos marítimos. Nivel que podrá reducirse hasta un mínimo de 25 años si se justifica la inviabilidad técnica o económica de cualquier otra solución de protección superior.

4.-Los drenajes transversales de las infraestructuras lineales, con el fin de evitar su obstrucción, tendrán una dimensión mínima libre de obstáculos de un metro (1 m). En los casos en que parte de la sección libre del drenaje se encontrara por debajo del nivel del terreno circundante, la superficie transversal de la sección libre del mismo será de un metro y medio cuadrado (1,5 m<sup>2</sup>).

5.-Los Proyectos de Urbanización contemplaran los colectores de aguas residuales siempre por debajo de las conducciones del resto de las redes de distribución de los otros servicios básicos. A su vez, en las calles abiertas al tráfico rodado, el punto más alto de la calzada se situara al menos diez centímetros (10 cm) por debajo de las aceras, siendo la profundidad de las calzadas respecto de estas al menos de veinticinco centímetros (25 cm).

6.-Con el fin de no disminuir la capacidad de desagüe de las zonas agrícolas afectadas por riesgo de inundación, se evitará la sobreelevación o cubrimiento de las redes de acequias o azarbes tradicionales.



7.-El trazado en planta de las infraestructuras lineales superficiales evitara su cruce transversal con los conos de inundación, trazándose, en todo caso, lo más aguas arriba posible de los mismos.

Por tratarse de una zona inundable de nivel de intensidad 2, deberá tenerse en cuenta el art. 29 del PATRICOVA referente a señalización de zonas inundables, así pues, habrá que tener en cuenta los siguientes aspectos:

1.-En los badenes inundables de cualquier carretera con intensidad media diaria (IMD) mayor de cien (100) vehículos/día, deberán estar convenientemente señalizados mediante la colocación de señales de advertencia y escalas de indicación de la profundidad máxima del agua.

2.-En las márgenes de los cauces y en los conos de inundación aguas abajo de los desagües de presas y azudes que puedan desaguar en tiempo seco un caudal superior a veinte metros cúbicos por segundo (20 m<sup>3</sup>/s), deberá señalizarse el riesgo que existe así como las normas a seguir en caso de una suelta inesperada en la longitud y esparcimiento necesarios.

Dado que el sector es atravesado por infinidad de acequias, le es de aplicación el art. 32 del PATRICOVA referente a actuaciones estructurales y en particular lo referente a encauzamientos.

Los encauzamientos cubiertos solo se permitirán si el nivel de protección es de, al menos, quinientos (500) años de periodo de retorno. Además, para evitar su obstrucción durante una crecida, deberán disponer de un elemento de retención de sólidos gruesos arrastrados.

1.9.- Limitaciones en aplicación de las determinaciones de la Ley de Costas.

Para mayor claridad y a fin de evitar interpretaciones que puedan inducir a error, se establecen las siguientes limitaciones a efectos del cumplimiento de la Ley de Costas:

1.- En los planos correspondientes se señalan las líneas de deslinde del dominio público marítimo terrestre, las servidumbres de tránsito, protección y de acceso al mar y la zona de influencia conforme a lo dispuesto en el artículo 227.4a) del Reglamento



General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre. Ante cualquier desajuste en la citada representación, prevalecerán los planos de deslinde sobre los reflejados en el planeamiento.

2.- De acuerdo al artículo 52 del Reglamento General de Costas, se deberá garantizar que la servidumbre de tránsito este permanentemente expedita, sin perjuicio, ante posibilidad justificada, de la aplicación de lo dispuesto en la disposición transitoria decimocuarta del citado reglamento.

3.- La utilización del dominio público marítimo terrestre se regulará según lo especificado en el Título II de la Ley de Costas. En cualquier caso, las actuaciones que se planteen en terrenos de dominio público marítimo terrestre deberán contar con el correspondiente título habilitante.

4.- Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, debiendo contar estos, con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma.

5.- Se deberá garantizar el respeto a las servidumbres de tránsito y acceso al mar, establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley de Costas, respectivamente, y el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo 30 de esta misma Ley para la zona de influencia.

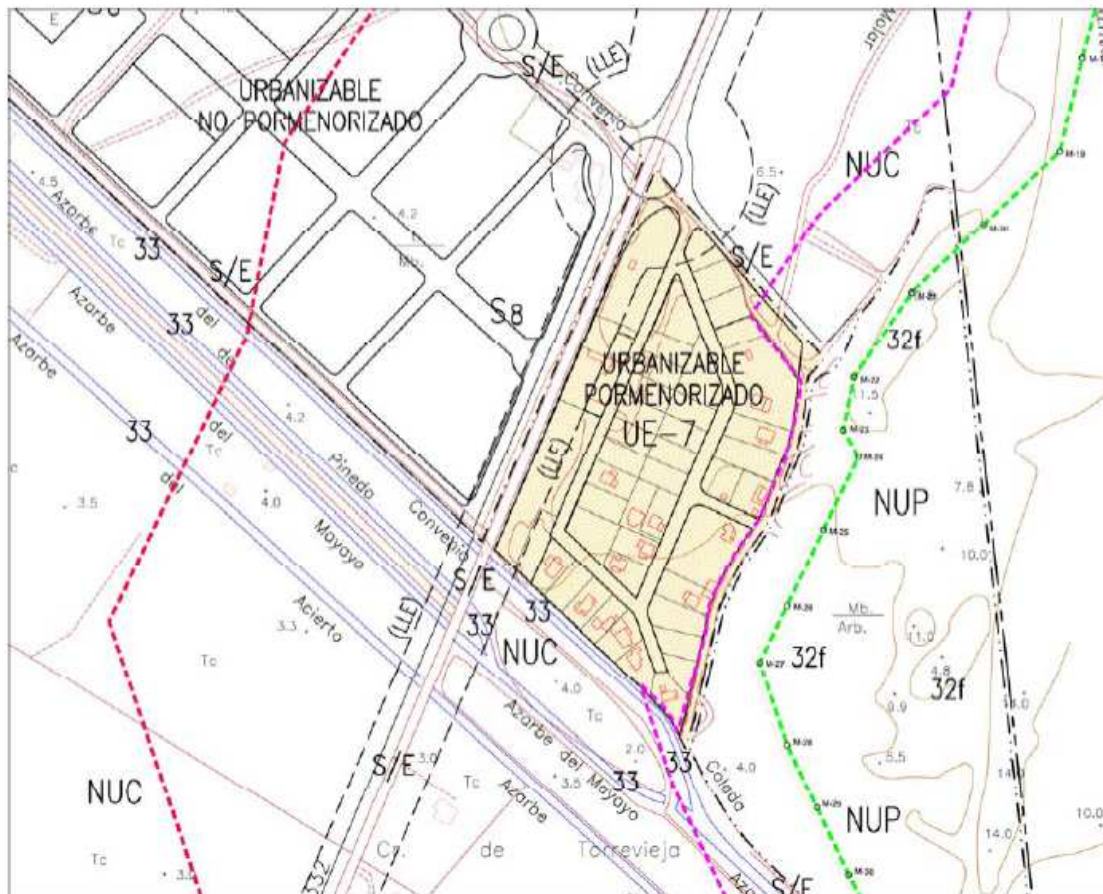
6.- Las obras e instalaciones existentes a la entrada en vigor de la Ley de Costas, situadas en zona de dominio público o de servidumbre, se regularán por lo especificado en la disposición transitoria cuarta de la Ley de Costas.



**FICHA DE PLANEAMIENTO UE-7 "LAS PESQUERAS" ART. 151 ROGTU**

**A) DELIMITACIÓN GRÁFICA Y SUPERFICIES DEL SECTOR.**

- SUELO URBANIZABLE ORDENADO PORMENORIZADAMENTE
- SUP. BRUTA DEL SECTOR: 65.304,70 M<sup>2</sup> (100%)
- VIALES RED SECUNDARIA: 13.327,28 M<sup>2</sup> (20,41%)
- ESPACIOS LIBRES: 6.530,45 M<sup>2</sup> (10,00%)
- PROTECCIÓN CN-332: 8.101,16 M<sup>2</sup> (12,40%)
- EQUIPAMIENTO (PRIVADO): 1.106,57 M<sup>2</sup> (1,69%)
- RESIDENCIAL PRIVADO (CLAVE 13) 36.239,24 M<sup>2</sup> (55,49%)





## B) USOS GLOBALES Y USOS INCOMPATIBLES

El uso predominante es el residencial, no pudiéndose destinar parcela independiente para uso distinto a este que conlleve la desaparición del citado uso residencial, salvo las zonas de equipamiento básico.

Se admiten como usos compatibles: garaje aparcamiento, comercial, oficinas, asistencial, sanitario, comunicación y cultural-enseñanza.

El resto de usos por exclusión son incompatibles con el residencial.

## C) TIPOS EDIFICATORIOS Y CONDICIONES.

La edificación corresponde a residencial baja densidad definiéndose dos tipologías;

- Vivienda unifamiliar aislada (clave 13a y 13a')
- Vivienda agrupada y alineada o hilera (clave 13b)

Para vivienda unifamiliar, parcela mínima 800 m<sup>2</sup> (clave 13a) y 400 m<sup>2</sup> (clave 13a').

Para vivienda agrupada (clave 13b), parcela mínima 3.000 m<sup>2</sup> y 200 m<sup>2</sup> por unidad de vivienda.

Ocupación máxima 30% en clave 13a y 13a' y 50% en clave 13b.

Retranqueos de 3 m. a todos los lindes y 6 m. de separación entre bloques.

Altura máxima 7 m. correspondiente a dos plantas.

## D) EDIFICABILIDAD

La edificabilidad neta por parcela es de 0,361 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s para las claves 13a y 13a' y de 1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s para La clave 13b.

La edificabilidad bruta atendiendo a la Ordenación Pormenorizada del sector es de 14.188,94 m<sup>2</sup> de techo lo que se corresponde con un IEB = 0,217 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.



#### E) APROVECHAMIENTO TIPO

La modificación del Plan establece para esta unidad de ejecución un aprovechamiento tipo de 0,245 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.

#### E) CRITERIO DE DISEÑO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

Se trata de un tipo de urbanización convencional correspondiente con las condiciones de urbanización expresadas en el Art. 20 de las Ordenanzas del Plan General, así como de los criterios de las compañías suministradoras.

#### G) EDIFICABILIDAD DOTACIONAL PRIVADO.

El tipo de edificación será abierta con una ocupación máxima del 65%, una altura máxima de 8 m. y una edificabilidad neta por parcela de 1,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s y retranqueo de 3 m. a todos los linderos de acuerdo al Art. 53 de la Normativa del Plan General.

#### H) LIMITACIONES EN ZONAS DE SERVIDUMBRE ESTABLECIDAS POR LA LEY DE COSTAS

La utilización del Dominio Publico Marítimo Terrestre se regulara según lo especificado en el Título III de La Ley de Costas.

Los usos en La zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas.

Se garantizaran el respeto a las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley de Costas.

Se justificará el cumplimiento del artículo 30 de la Ley de Costas .

Las obras e instalaciones existentes situadas en zona de dominio público o de servidumbre quedan reguladas según la disposición transitoria cuarta de la Ley de costas.

#### FICHA DE GESTIÓN UE-7 LAS PESQUERAS ART. 152 ROGTU

#### A) SECUENCIA LÓGICA DE DESARROLLO DEL PLAN.





Esta unidad de ejecución podrá desarrollarse independientemente, debiendo ceder el 3,21% de suelo destinado a espacios libres entre Oasis y la U.E.-3, estando vinculada a las correspondientes servidumbres y vertidos de la red estructural de alcantarillado junto al Sector 8.

#### B) CONDICIONES DE INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN.

Esta unidad de ejecución conexas con la CN-332 mediante glorieta, tal y como se especifica en los planos de esta Modificación Puntual participando con el 1,02% de la ejecución del vial que enlaza la CV-860 con la CN-332.

La glorieta de acceso a la CN-332, puede adelantarse por cualquier sector que inicie su ejecución por su interés (S-8 o UE-7), pudiendo repercutir los costes a otros sectores.

Las condiciones de conexión con la red de energía eléctrica se realizarán, de acuerdo a los criterios impuestos por la compañía suministradora.

Las condiciones de conexión con la red de abastecimiento de agua, se realizará, de acuerdo con los criterios impuestos por la compañía suministradora, conectando con la red general que discurre paralela a la CN-332.

Las condiciones exigidas al sistema de alcantarillado es de ser un sistema separativo, vertiendo por escorrentía propia las pluviales a la Azarbe del Convenio y las fecales mediante depuración propia compartida con el S-8 y/o Sistema de bombeo alternativo hasta la depuradora municipal de acuerdo a los criterios de la compañía encargada del servicio.

#### C) CRITERIOS FUTURAS REDELIMITACIONES DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.

La UE-7 Las Pesqueras constituye una única unidad de ejecución que abarca la totalidad de la actuación integrada por lo que no precisa criterios de redelimitación.

#### D) ÁREA DE REPARTO.

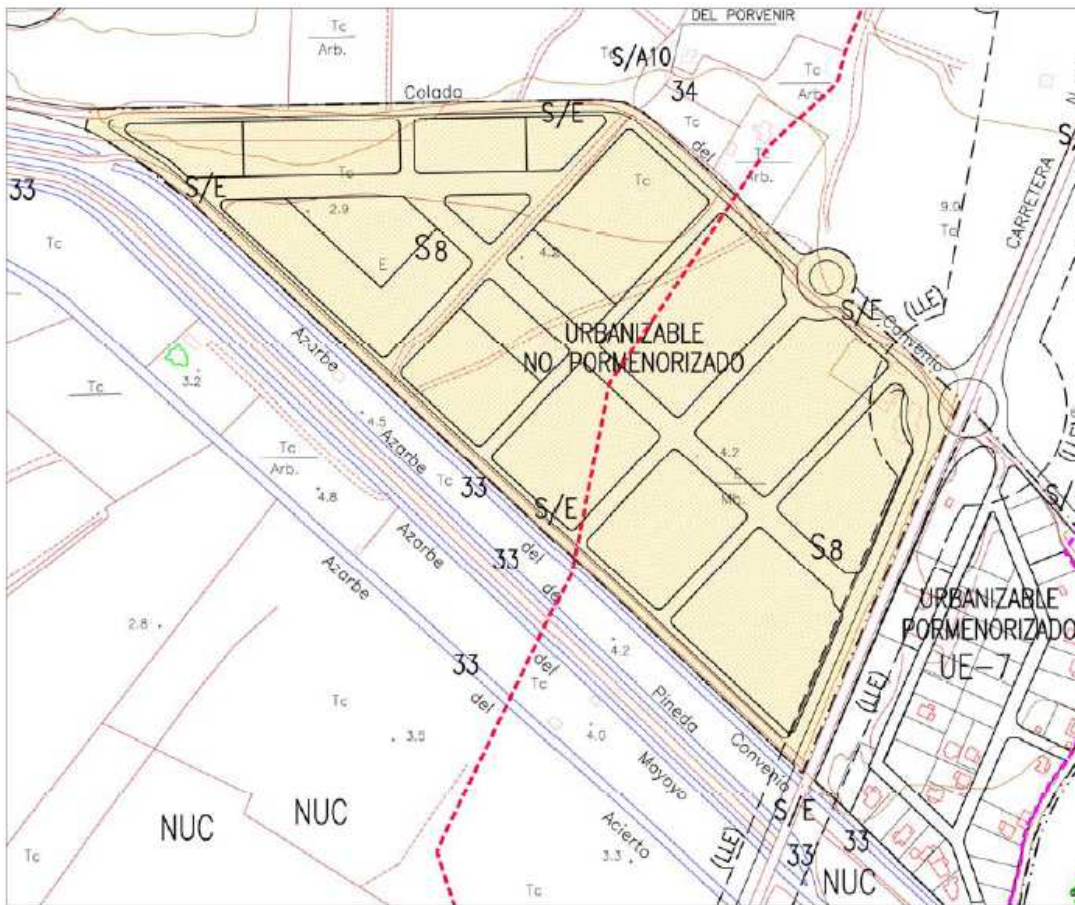


Totalidad de la unidad de ejecución no coincide con el área de reparto, al existir una superficie adscrita correspondiente al 3,21 % del suelo destinado a espacios libres entre Oasis y la UE 3 equivalente a 3.292,96 m<sup>2</sup> por lo que el área de reparto será de 68.597,66 m<sup>2</sup>.

**FICHA DE PLANEAMIENTO SECTOR 8 TERCIARIA CN-332 ART. 151 ROGTU**

A) DELIMITACIÓN GRÁFICA Y SUPERFICIES DEL SECTOR.

-SUELO URBANIZABLE NO ORDENADO PORMENORIZADAMENTE	
- SUP. BRUTA DEL SECTOR:	194.195,64 M <sup>2</sup> (100%)
- VIALES RED SECUNDARIA:	Según Ordenación
- ESPACIOS LIBRES:	19.419,56 M <sup>2</sup> (10%) ART. 209 ROGTU
- PROTECCIÓN CN-332:	12.269 M <sup>2</sup> (6,317%)
- EQUIPAMIENTO (PRIVADO):	Según Ordenación
- TERCIARIO (CLAVE 22)	Según Ordenación



**B) USOS GLOBALES Y USOS INCOMPATIBLES.**

Se permiten todos los usos excepto el residencial privado y los que desarrollen actividades que por su peligrosidad o condiciones especiales hayan de emplazarse alejados de zonas urbanas.

**C) TIPOS EDIFICATORIOS Y CONDICIONES.**

- El tipo de Ordenación será de edificación aisladas.
- La edificabilidad bruta no superará el 0,5 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- La ocupación neta máxima de parcela es el 40%.
- La altura máxima es de 10 m. desde la rasante oficial.



#### D) EDIFICABILIDAD

- El índice de edificabilidad bruta IEB 0,5 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

#### E) APROVECHAMIENTO TIPO.

El plan modificativo establece para esta unidad de ejecución el mismo aprovechamiento tipo que el Plan General anterior de 0,5 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

#### F) CRITERIO DE DISEÑO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

Se trata de un tipo de urbanización convencional correspondiente con las condiciones de urbanización expresadas en el Art. 20 de las Ordenanzas del Plan General, así como de los criterios de las compañías suministradoras.

#### G) EDIFICABILIDAD DOTACIONAL PRIVADO.

El tipo de edificación será abierta con una ocupación máxima del 65%, una altura máxima de 8 m. y una edificabilidad neta por parcela de 1,3 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y retranqueo de 3 m. a todos los linderos de acuerdo al Art. 53 de la Normativa del Plan General.

#### H) LIMITACIONES EN ZONAS DE SERVIDUMBRE ESTABLECIDAS POR LA LEY DE COSTAS

La utilización del Dominio Público Marítimo Terrestre se regulará según lo especificado en el Título III de la Ley de Costas.

Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas.

Se garantizarán el respecto a las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley de Costas.

Se justificará el cumplimiento del artículo 30 de la Ley de Costas.

Las obras e instalaciones existentes situadas en zona de dominio público o de servidumbre quedan reguladas según la disposición transitoria cuarta de la Ley de costas.



## FICHA DE GESTIÓN SECTOR 8 TERCIARIA CN-332 ART. 152 ROGTU

### A) SECUENCIA LÓGICA DE DESARROLLO DEL PLAN.

Esta unidad de ejecución podrá desarrollarse independientemente, estando vinculada a las correspondientes servidumbres y vertidos de la red estructural de alcantarillado junto a la unidad UE-7 "Las Pesqueras".

### B) CONDICIONES DE INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN.

Este sector conexionará con la CN-332 mediante glorieta, tal y como se especifica en los planos de esta Modificación Puntual participando con el 100% de la ejecución de los viales estructurales de la red primaria que perimetral el sector.

La glorieta de acceso a la CN-332, puede adelantarse por cualquier sector que inicie su ejecución por su interés (S-8 o UE-7), pudiendo repercutir los costes a otros sectores.

Las condiciones de conexión con la red de energía eléctrica se realizarán, de acuerdo a los criterios impuestos por la compañía suministradora.

Las condiciones de conexión con la red de abastecimiento de agua, se realizará, de acuerdo con los criterios impuestos por la compañía suministradora.

Las condiciones exigidas al sistema de alcantarillado son la de ser un sistema separativo, vertiendo por escorrentía propia las pluviales a la Azarbe del Convenio y las fecales mediante depuración propia compartida con la UE-7 "Las Pesqueras", y/o Sistema de bombeo alternativo hasta la depuradora municipal de acuerdo a los criterios de la compañía encargada del servicio.

### C) CRITERIOS FUTURAS REDELIMITACIONES DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.

El Sector 8 Terciaria CN-332 constituye una única unidad de ejecución que abarca la totalidad de la actuación integrada, por lo que no precisa criterios de redelimitación.



D) ÁREA DE REPARTO.

Totalidad del sector coincide con el área de reparto, no existiendo espacios exteriores adscritos al mismo.