

MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA:

1.	<u>ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA REDACCIÓN DEL P.G.M.O.U.</u>	4
2.	<u>MEMORIA INFORMATIVA</u>	6
2.1	INFORMACIÓN URBANÍSTICA DEL TERRITORIO ORDENADO.	6
2.1.1	CONTEXTO SUPRAMUNICIPAL	6
2.1.1.1	El Medio Natural.	6
2.1.1.2	El medio socioeconómico.	7
2.1.1.3	Equipamientos e infraestructuras.	9
2.1.1.4	Evolución urbanística supramunicipal.	13
2.1.2	CONTEXTO LOCAL	14
2.1.2.1	El medio físico.	14
2.1.2.2	Riesgos potenciales observados en el territorio.	15
2.1.2.2.1	Riesgo sísmico.	15
2.1.2.2.2	Riesgo de inundación.	15
2.1.2.3	El medio socioeconómico.	17
2.1.2.4	Infraestructuras.	18
2.1.2.5	Planeamiento de los municipios colindantes.	19
2.2	PLANEAMIENTO VIGENTE Y GRADO DE DESARROLLO DEL MISMO.	20
2.3	CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.	21

3. MEMORIA JUSTIFICATIVA. 22

3.1 MODELO TERRITORIAL Y ESTRATEGIA DE DESARROLLO. 22
3.1.1 ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO. 22
3.1.1.1 Consideraciones previas. 22
3.1.1.2 Coordinación entre el plan general Municipal y el E.I.A. 23
3.1.2 ESTABLECIMIENTO DE LA ESTRATEGIA Y MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y SUS ALTERNATIVAS. 24
3.1.2.1 Estrategia. 24
3.1.2.2 Modelo de ocupación territorial. 25
3.1.3 PLASMACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE OCUPACIÓN TERRITORIAL MEDIANTE LA DEFINICIÓN DE LA RED PRIMARIA DE DOTACIONES PÚBLICAS. 26
3.1.3.1 Dotaciones: 26
3.1.3.2 Red viaria: 26
3.1.4 CLASIFICACIÓN DE SUELOS. DIMENSIONES DE LA EVOLUCIÓN URBANA PREVISIBLE DERIVADA DEL PRESENTE PLAN. 28
3.1.4.1 Suelo urbano. 28
3.1.4.2 Suelo urbanizable. 29
3.1.4.2.1 Suelo urbanizable pormenorizado S-1. 29
3.1.4.2.2 Suelo urbanizable no pormenorizado industrial S-2. 29
3.1.4.2.3 Suelo urbanizable pormenorizado de baja densidad S-3. 30
3.1.4.3 Tablas resumen. 31
3.1.4.3.1 Clasificación de suelos. 31
3.1.4.3.2 Suelos dotacionales de la red primaria. 31

3.1.4.3.3	Reserva varia uso jardín.	31
3.1.4.3.4	Dotaciones de red 2 ^a de los suelos pormenorizados:	32
3.1.4.3.5	Edificable:	32
3.2	SUFICIENCIA DE LA RED PRIMARIA DE RESERVAS DE SUELO DOTACIONAL, DE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS Y DE LAS CONDICIONES OBJETIVAS DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN.	33
3.2.1	TECHO POBLACIONAL DEL PLAN GENERAL Y SUFICIENCIA DE LAS DOTACIONES DE RED PRIMARIA.	33
3.2.2	SUFICIENCIA DE LAS REDES PRIMARIAS DE SERVICIOS.	34
3.2.2.1	Suministro de agua potable.	34
3.2.2.2	Red de evacuación de aguas negras.	35
3.2.3	SUFICIENCIA DE LAS CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN.	35
3.3	PORMENORIZACIÓN DE LOS SECTORES URBANIZABLES PORMENORIZADOS RESIDENCIALES S1 Y S3.	36
3.3.1	PORMENORIZACIÓN DEL SECTOR S-1.	36
3.3.2	PORMENORIZACIÓN DEL SECTOR S-3.	38
3.4	CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO Y JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE REPARTO.	40
3.4.1	ÁREAS DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO EN SECTORES RESIDENCIALES.	40
3.4.2	SECTOR INDUSTRIAL S-2.	41
3.4.3	JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 62 DE LA LRAU.	41

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA REDACCIÓN DEL P.G.M.O.U.

El planeamiento en vigor viene determinado por un Proyecto de delimitación de suelo urbano, aprobado en 1981 por la Comisión Provincial de Urbanismo.

Desde la fecha de aprobación definitiva del PDSU vigente hasta hoy ha habido grandes cambios en el marco legal, institucional y físico, destacando la aprobación de las leyes y reglamentos de la Generalitat Valenciana en materia de urbanismo y ordenación del territorio (Ley 8/1.990, R.D.L. 1/1992 y las leyes 4/1.992 y 6/1.994 de la Generalitat Valenciana y su Reglamento, Ley 2/1997, de 13 de julio de la Generalitat Valenciana, etc), grandes mejoras en las infraestructuras viarias que afectan al municipio, cambios sociales y económicos, etc.

Todo lo anterior justifica, si no bastase para ello la notable antigüedad y excesiva simplicidad del planeamiento vigente, la redacción del PGMOU.

Con fecha Abril de 1998 se redactó y sometió a trámite de concierto previo el Avance de Plan General redactado. El citado documento fue sometido a resolución de la Comisión Territorial de Urbanismo (CTU en lo que sigue), Dicha resolución, emitida con fecha 6 de Mayo de 1999, se adjunta en el Anexo nº 1.

Con fecha Mayo de 2000 fue redactada la modificación del citado avance, en la que se recogieron las observaciones de la citada resolución, así como variaciones en el planeamiento propuesto anteriormente debido a cambios en la estrategia de ocupación del entorno urbano escogida por el Ayuntamiento.

Este segundo avance fue sometido a su vez a informes sectoriales, incluidos en el Anexo nº 1. De acuerdo con estos se ha redactado el presente Plan General, el cual se sometió a información pública.

Este documento se ha expuesto al público y recibido un total de tres alegaciones presentadas en tiempo y forma. Estas tres alegaciones se han estimado parcialmente habiendo sido modificado el documento de acuerdo con las mismas.

El documento corregido de la forma descrita fue presentado finalmente en febrero de 2002 a la comisión territorial de urbanismo, la cual emitió una resolución con deficiencias que fueron resueltas en el documento presentado en mayo de 2002. Este documento fue de nuevo objeto de

resolución por parte de la CTU, organismo que con fecha 29 de agosto de 2002 emitió una nueva resolución en la que se observaron otras deficiencias que se corrigen en el presente documento. Las citadas resoluciones se incluyen en los anexos a esta memoria.

2. MEMORIA INFORMATIVA

2.1 Información urbanística del territorio ordenado.

2.1.1 Contexto supramunicipal.

El municipio de Daya Vieja se encuentra inmerso en la comarca de la Vega Baja Del Segura. Esta comarca se sitúa en la zona Sur de la Provincia de Alicante. La Comarca linda al Norte con las de Medio y Bajo Vinalopó y al Sur con la Comunidad de Murcia.

2.1.1.1 *El Medio Natural.*

La morfología del terreno de la Comarca está marcada por la llanura aluvial del río Segura, que domina su zona central, atravesando la comarca de W a E.

Dicha llanura aluvial se ve interrumpida por las sierras de Orihuela y Callosa de Segura, que emergen de ella abruptamente. En la zona Sur y Norte aparecen respectivamente las Sierras de Crevillente y la continuación de las últimas sierras murcianas. Todas ellas de pequeña extensión y altura.

El clima es caluroso en verano (la media de las máximas diarias es de 26º) y tibio en invierno (la medias de las mínimas superiores a 0º). La temperatura media anual es de 19º según la estación meteorológica más cercana (Orihuela).

Las precipitaciones son escasas, del orden de 300 mm mensuales, teniendo lugar las máximas precipitaciones en los meses de Abril y Octubre, siendo el mes más seco el de Julio.

2.1.1.2 El medio socioeconómico.

El censo poblacional de la comarca realizado en 1991 arrojó una cifra de habitantes de 180.544 lo que supone un 13.5% del total provincial.

En las figuras siguientes se presentan las pirámides poblacionales de la Provincia de Alicante y de la Comarca del Bajo Segura correspondientes al censo del 1991.

F1

F2

Pirámides poblacionales.

La tasa media de crecimiento anual ha sido en los últimos 130 años del 2.01%, algo inferior a la del resto de la provincia que ha sido del 2.72% influido por el proceso generalizado de crecimiento de las grandes ciudades y de la franja litoral en detrimento de las pequeñas poblaciones.

El sistema de ciudades de la comarca se ve una vez más influenciado por la existencia del río Segura, que ha sido la principal fuente de riqueza de la comarca, presentando una notable concentración de núcleos alrededor de su cauce, los cuales fueron establecidos para la explotación de las tierras de regadío lindantes con el río. Esta densidad de núcleos poblacionales se reduce de forma drástica hacia el Sur y hacia el Norte del río, con una densidad parecida al del resto provincial.

F3

Mapa de la Comarca del Bajo Segura.

Los sectores económicos con más importancia en el actual contexto social del Bajo Segura, tomando como referencia los tantos por ciento de actividad por sector son, por orden:

Servicios, con un 57.1 % (donde destaca el comercio con un 20.8 %)

Industria textil, cuero y calzado con un 20.8%.

Agricultura, ganadería y pesca con un 14.5 %.

Como se puede ver en la anterior lista, la agricultura ha pasado claramente a un segundo plano en importancia económica y social en la Vega Baja debido a la crisis del sector motivada entre otras cosas por la estructura de la propiedad y la escasez de agua de los últimos años. El sector de mayor auge es el de servicios, siendo en la franja litoral donde ha tenido un desarrollo más importante debido a la demanda turística.

2.1.1.3 Equipamientos e infraestructuras.

Incluimos un punto con este título pues va a resultar determinante en las estrategias de evolución elegidas para el desarrollo del municipio.

Esta influencia se debe a que los índices de calidad de los servicios, sobre todo los referentes a las comunicaciones son determinantes para el éxito del desarrollo de los municipios.

Por todo ello a este nivel nos centraremos en las comunicaciones terrestres.

A.- Carreteras.

Existen tres ejes fundamentales que atraviesan la comarca. El primero es la autovía de Alicante a Murcia (A-7), inaugurada en 1990. Descongestiona en gran medida el tráfico de paso que antes utilizaba la N-340 y permite la conexión con la capital murciana y la industrializada comarca del Bajo Vinalopó, y también con la ciudad de Alicante.

Distintos ramales en los términos municipales de Crevillente y Elche permiten enlazar con la N-330 (carretera de Madrid), que atraviesa las comarcas del Alto y Medio Vinalopó, y también con

la N-332 tramo Alicante-Cartagena, aunque la comunicación con esta última suele realizarse en la comarca a través de otros viales de menor orden.

Las salidas de la autovía en Albatera, Catral, Benferri, Granja de Rocamora-Cox y Orihuela convierten a éstos en los municipios del Bajo Segura mejor comunicados con otras comarcas. La alta capacidad de este tipo de viales permite grandes intensidades de circulación con un nivel de servicio aceptable para la demanda actual.

El segundo eje en importancia es el eje Crevillente-Torrevieja que atraviesa la comarca en dirección N-S. Se trata de una vía rápida que pasará a convertirse en autopista en breve y que continuará su trazado hasta Cartagena, vertebrando la zona central de la comarca, conectando directamente la A-7 con Catral, Almoradí, Dolores, Rojales y Torrevieja entre otros debiendo ser la vía principal de penetración a los núcleos urbanos interiores. Actualmente esta vía, todavía con un sólo carril por sentido presenta unos niveles de servicio aceptables. Los enlaces más importantes de la vía son con la A-7 en Catral y con la CN-332 en Torrevieja.

La construcción de las dos anteriores carreteras ha cambiado la vía de penetración preferente en la zona central de la comarca desde las poblaciones situadas al Norte de la misma, desplazando a los caminos interiores.

Otro eje de interés es la CN-340. Hoy en día ha perdido peso como red de comunicación extracomarcal, al ceder el tráfico de paso a la Autovía Alicante-Murcia (A-7). Aspecto positivo ha sido la menor saturación de la vía, utilizada para desplazamientos en trayectos cortos y medios. Con un trazado más o menos paralelo a la citada autovía cumple el mismo papel básico de comunicación intercomarcal e interprovincial al conectar núcleos importantes en la jerarquía urbana de la provincia de Alicante (Orihuela, Elche, Alicante, y también Crevillente y Albatera). En Crevillente y Elche existen enlaces con la CV-90 y la autovía Alicante-Madrid a través de la N-330; a nivel local, hay ramales a las localidades de Catral, Benferri y Granja de Rocamora-Cox-Callosa de Segura.

Otra vía básica a nivel comarcal es la CN-332. A su paso por el Bajo Segura actúa como eje de enlace entre la capital de la provincia, la ciudad de Cartagena y los municipios litorales del sector más meridional de Alicante y del Campo de Cartagena, aunque con la construcción del Eje Crevillente-Torrevieja y de la A-7 ha cedido parte de su importancia en cuanto a las poblaciones

interiores de la comarca, sin embargo constituye un corredor turístico de primer orden, al comunicar poblaciones convertidas en foco del turismo en las últimas décadas (Santa Pola, Torrevieja y Guardamar), así como distintas urbanizaciones residenciales de la costa y prelitoral del Bajo Segura, estas últimas con un desarrollo importante debido al precio del suelo junto a la costa. Esta carretera está completamente saturada en período estival prestando un nivel de servicio pésimo provocado por el tipo de tráfico al que da servicio, las características geométricas de la vía y de sus intersecciones, teniendo todos estos problemas difícil solución debido al entorno medioambiental junto al que discurre y a la urbanización de zonas aledañas que la han convertido en muchos tramos en una verdadera vía urbana.

A nivel comarcal se ha finalizado recientemente la construcción de la vía rápida Rojales-Guardamar, CV-910, que conecta la zona más densamente ocupada por núcleos urbanos de la comarca, al discurrir paralela al río Segura (en dirección E-W). Esta vía tiene como enlaces más importantes los de Orihuela, Almoradí y Guardamar contando en las proximidades de Orihuela con acceso a la A-7, en Almoradí con el enlace con el Eje Crevillente-Torrevieja (futura autovía Alicante-Cartagena) y en Guardamar acceso a la CN-332. Del mismo se ha finalizado recientemente la construcción de la circunvalación de San Fulgencio con el enlace de esta vía, que como se expone más arriba es una importante carretera que conecta la zona Centro-Este de la comarca con los núcleos industrializados de Elche. Esta vía, por sus especiales características está llamada a ser la segunda vía de acceso al litoral de la comarca, con la importancia socioeconómica que ello conlleva.

La circunvalación de San Fulgencio y la mejora de esta carretera hacia el Norte deberá conectar las zonas industriales del sur de Elche con la Comarca y será una de las vías de acceso desde esta población, así como de las poblaciones situadas en su entorno, tales como San Fulgencio, Rojales, Daya Vieja, etc, hacia la futura autopista Alicante-Cartagena (actualmente en construcción) y ramal a Torrevieja.

A nivel comarcal existen, conectando con la A-7, Eje Crevillente-Torrevieja, N-332 y N-340, otros viales de penetración transversal (C-3321, C-3323 y las carreteras de la red local). Tales carreteras de penetración plantean el problema de las travesías en distintos cascos urbanos (Algorfa, Benijófar, Catral, Dolores, Almoradí, Formentera. Los Palacios, Rojales, San Fulgencio y Jacarilla), dado el papel que juegan en la comunicación del interior de la comarca y la ciudad de Murcia con

los espacios turísticos del sur de la provincia, sobre todo en verano, y también al ser utilizadas por los trabajadores de la construcción en áreas litorales y prelitorales pero residentes en núcleos del interior.

Ante todo hay que destacar que la comarca del Bajo Segura dispone de una densa red de viales de distinto orden. Hay que tener presente la dispersión de la población, no sólo concentrada en 27 cabeceras municipales y 12 núcleos secundarios, sino en numerosas pedanías y urbanizaciones, aunque bien es cierto que las mayores densidades de núcleos y de población diseminada se localizan en el espacio de vega y áreas litorales.

En el Documento nº 2 “Planos” se incluye dentro del Capítulo de “Planos de Información” el Plano denominado “Red viaria supramunicipal”, que recoge gráficamente la red actual y de construcción inmediata, con influencia en el ámbito de la vega baja (Fuente Oficina del Plan de Carreteras de la COPUT).

B.-Ferrocarril.

La comarca cuenta con la línea férrea Alicante-Murcia, con estaciones en San Isidro (antigua de Albatera-Catral), Callosa de Segura y Orihuela. Cruza, por tanto, de manera tangencial el Bajo Segura, por su vértice noroeste. Aunque se beneficia del servicio la cabecera comarcal, queda apartada del trazado ferroviario un área litoral y pre-litoral con gran dinamismo turístico e incluso agrícola, ya que la única línea de conexión entre el referido tendido y la costa (de Albatera a Torrevieja) fue clausurada a finales de los años setenta.

Su funcionalidad como medio de transporte de viajeros de cercanías parece encontrarse estancada en la actualidad. Comparativamente, en 1982 (fecha con los datos más actualizados disponibles al efecto) se midieron las siguientes intensidades de pasajeros por día en la línea Alicante-Murcia: 1.350 en el tramo Alicante-Elche; 1.500 entre Elche y Callosa de Segura; IMD .200 entre Callosa y Orihuela; y 900 entre Orihuela y Murcia. Se trata de las I.M.D. (viajeros) más elevadas en la provincia de Alicante (en la misma fecha, las restantes líneas de la provincia ofrecen intensidades inferiores a los 650 viajeros/día).

Nuestro municipio no cuenta con este servicio, al igual que los municipios limítrofes, por lo que no tendrá influencia en la solución adoptada.

2.1.1.4 Evolución urbanística supramunicipal.

En el contexto general de Comarca se está llevando a cabo un proceso de modernización de los instrumentos de planeamiento al que han ido sumándose los diferentes municipios.

Prueba de esto es que Dolores, San Fulgencio y Daya Nueva, todos ellos municipios colindantes, están gestionando actualmente sus Planes Generales.

En el conjunto comarcal se observan dos líneas básicas de desarrollo bien diferenciadas:

- La primera se apoya en las infraestructuras viarias más importantes y capaces y que aprovechan el “acortamiento del territorio” para conseguir ventaja en las instalaciones de tipo industrial.
- La segunda se desarrolla en la costa aprovechando la intensa demanda de suelo para uso turístico que está haciendo que se desarrolle a una velocidad vertiginosa la franja litoral, y como reflejo de ello y de la carestía del suelo, la franja cercana a la costa, apoyada en las infraestructuras interiores que han ido mejorando su calidad.

A nivel local, en los municipios colindantes no se observan actuaciones urbanísticas de importancia que deban condicionar la evolución urbanística del municipio, tal y como se recoge en el documento nº2 “Planos”.

2.1.2 Contexto local.

2.1.2.1 *El medio físico.*

El término municipal de Daya Vieja es pequeño, tiene una extensión de 310.88 Ha y un perímetro de 7292.35 m con forma sensiblemente cuadrada. Se encuentra en la zona Centro Sur-Este de la comarca de la Vega Baja.

El municipio linda al Norte con San Fulgencio, al Este y Sur con Formentera del Segura y al Oeste con Daya Nueva y Dolores.

El término municipal se encuentra inmerso en la zona baja de la comarca de la vega. Poseyendo una morfología totalmente llana, no destacando ningún accidente topográfico de importancia.

Geológicamente el término municipal se encuentra inmerso en la llanura cuaternaria del Norte del río Segura. Según el Mapa Geológico de España la formación de los suelos aflorantes en el término municipal se produce en la Era cuaternaria, siendo su composición limos negros, rojos y cantes encostrados. Subyaciendo a partir de esta capa otros materiales cuaternarios de similares características y a mayor profundidad el zócalo de edad terciaria, con materiales de mayor competencia. Tectónicamente no figuran en la citada fuente accidentes de importancia, estando sin embargo cercano el sinclinal situado al norte de Guardamar, de dirección sensiblemente E-W.

En el Documento nº 2 “Planos” se incluye dentro del Capítulo de “Planos de Información” el Plano denominado “Geología”, cuyo origen es el Mapa Geológico España publicado por el IGME.

El uso actual del suelo es el derivado de las actividades agrícolas y ganaderas estando la práctica totalidad del suelo del municipio dedicado a estos usos, no obstante hay que excluir de al suelo del casco urbano así como el suelo ubicado en la intersección entre la CV-903, la CV-901 y la circunvalación de San Fulgencio donde se han desarrollado espontáneamente usos industriales, dejando en evidencia la capacidad de esta zona del municipio para albergar estos usos, así como la insuficiencia del planeamiento actual para ordenarlos.

Actualmente, al amparo del carácter rural característico de la comarca y de las condiciones excepcionales de comunicación por carretera, se está observando un paulatino aumento de la construcción de viviendas en parcelas rústicas principalmente al este del término.

Con estas condiciones los aprovechamientos de que es susceptible el suelo del plan general se pueden concretar en:

- Usos residenciales en las proximidades del casco urbano y, de forma extensiva en el resto del término municipal.
- Uso industrial y terciario en el suelo próximo a las infraestructuras de comunicación más importantes, CV-910 y circunvalación de San Fulgencio, al este del término municipal.
- Usos agrícolas y ganaderos en el resto del suelo, no obstante, y debido a la crisis actual de estas actividades se prevé un paulatino abandono de estas actividades en beneficio de actividades urbanísticas extensivas a las que este plan debe dar respuesta. Este último aprovechamiento se verá favorecido por el carácter minifundista de la propiedad en gran parte del suelo del término.

2.1.2.2 Riesgos potenciales observados en el territorio.

2.1.2.2.1 Riesgo sísmico.

El municipio se encuentra en una zona de alta sismicidad según la NCSE-94.

Según esta norma:

aceleración básica es $a_b=0.15$ g.

Coeficiente de contribución $K=1$.

El suelo está formado por sedimentos cuaternarios de limos y limos arenosos con grandes potencias, que corresponden al terreno tipo III de la norma, por tanto el coeficiente $C=1.8$.

Lo que deriva en un espectro elástico de respuesta con una meseta (máxima respuesta) de $1.9 \times a_c$.

Se deberá tener esta acción en cuenta en el diseño y cálculo de las distintas construcciones.

2.1.2.2.2 Riesgo de inundación.

El suelo del municipio se encuentra entre el cauce actual del Río Segura, al Sur y de los montes de la Marina, al Norte.

El cauce actual del río discurre a media ladera del cerco montañoso que delimita la comarca del Bajo Segura al Sur de la misma, a cota mayor que el suelo situado al Norte del mismo.

Aunque el caudal máximo que es capaz de transportar el río fue aumentado tras las severas inundaciones que sufrió la comarca en 1987, un exceso de caudal o la rotura de las motas en las proximidades del municipio, puede provocar desbordamientos que afecten al mismo. La carretera CV-859 Dolores - San Fulgencio corta las líneas de preferencia de flujo a una cota similar a la de la población y mayor a la del suelo situado entre la CV-901 y la citada vía. La conjunción de ambas circunstancias puede derivar en una inundación, incluso persistente, de la zona.

Estos riesgos deben ser corregidos (además de las medidas infraestructurales que puedan en el futuro adoptarse) mediante medidas en la urbanización y la edificación.

Consideramos que estas medidas, a concretar en las normas urbanísticas del Plan General, deben tender a elevar las futuras zonas urbanas de los terrenos circundantes de forma que queden al menos a nivel con las barreras que cortan el flujo de drenaje.

Por su parte, la cartografía temática de la COPUT incluye la totalidad del suelo del municipio en zona de riesgo medio y altura de inundación alta, >80 cm, confirmando las observaciones efectuadas in-situ.

En el límite nordeste del término, en el paraje denominado el Marco se mantiene unas instalaciones para el drenaje, coincidentes con el punto más bajo del término municipal y con el trazado del azarbe Viejo, principal infraestructura de drenaje del término municipal. Esta infraestructura, a proteger en este Plan General tiene por objeto desaguar las aguas en caso de inundación generalizada del término municipal, si bien con la mejora del encauzamiento del Segura acometida a raíz de las inundaciones catastróficas de 1987, la frecuencia y gravedad de las inundaciones en la zona han disminuido drásticamente.

En cumplimiento de la resolución de la CTU, se incluye en el expediente el Estudio de para la concreción del riesgo de inundación que exige el PATRICOVA.

2.1.2.3 *El medio socioeconómico.*

Demografía y población.

Según los últimos datos del censo de habitantes la población de derecho en el año 1.997, asciende a 204 habitantes, la densidad de población es de 65.59 hab/km². Esta densidad es baja si se compara con la media nacional (76,22 hab/km²) y con la media de la Comunidad Valenciana (161,85 hab/km²). Así mismo, es bastante más baja que la media de la provincia de Alicante (214 hab/km²).

En cuanto a la dinámica demográfica la población de la Daya Vieja mantiene actualmente una situación de estabilidad.

En la siguiente figura se incluye la pirámide poblacional de Daya Vieja, en ella se ve claramente la discontinuidad en las edades entre 40 y 50 años, producida por la emigración y que se puede percibir, no de manera tan clara en otros municipios de la comarca.

Pirámide de población (censo 1991).

En cuanto a los sectores de actividad más importantes en el municipio se incluye la siguiente tabla (fuente “El bajo Segura, estructura espacial demográfica y económica” de Gregorio Canales Martínez):

F4

Actividades económicas (excepto profesionales) en el Bajo Segura.

2.1.2.4 Infraestructuras.

Las principales vías de comunicación son, actualmente:

- CV-901, que cruza de Este a Oeste el término municipal, que la comunica con Daya Nueva y sobre la que se ha desarrollado el núcleo poblacional.
- CV-903 que la comunica con Rojales, San Fulgencio y a mayor escala con Elche.

Sin embargo se están construyendo dos infraestructuras que van a hacer cambiar de forma substancial el servicio de transporte por carretera en el municipio. Estas infraestructuras son:

- CV-910, eje Orihuela-Guardamar y su enlace con el Eje Crevillente-Torrevieja (futura A-7), que cruza por el extremo Sur del término, y que por su categoría dentro de la red comarcal de carreteras se convertirá en la principal vía de comunicación para el municipio, substituyendo en importancia a la CV-901.
- Variante de San Fulgencio, que cruza el Municipio en su lado Este, con dirección N-S y que se convertirá en la vía de penetración preferente a el mismo desde la zona de Elche y de Torrevieja, así como de los municipios que quedan en su traza.

2.1.2.5 *Planeamiento de los municipios colindantes.*

El municipio linda con:

San Fulgencio al norte.

Formentera del Segura al Este y Sur.

Daya Nueva y Dolores al Oeste.

San Fulgencio, Dolores y Daya nueva están tramitando sus planes generales. Formentera del Segura cuenta con unas Normas Subsidiarias de Planeamiento cuya aprobación definitiva data de 1992.

En el plano nº4 *Planeamiento vigente de municipios colindantes*, se recogen las determinaciones de los planes en tramitación por los ayuntamientos de San Fulgencio, Dolores y Daya nueva así como las de las NNSSP de Formentera del Segura.

Tal y como se puede ver en el antedicho plano el planeamiento de estos municipios no se será de interés en nuestro caso, a la vista de las previsiones que se establecen.

2.2 Planeamiento vigente y grado de desarrollo del mismo.

El planeamiento vigente en el municipio de Daya Vieja lo determina el Proyecto de Delimitación del Suelo Urbano (PDSU en lo que sigue), fechado en 1.979 y aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo el 26 de Febrero de 1981.

Dicho proyecto se redactó de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 9 de Abril de 1976. En el Plano nº 3 *Planeamiento vigente* se reproduce el plano de ordenación incluido en el citado proyecto.

La principal determinación del Proyecto consiste en la delimitación de los suelos Urbano y No Urbanizable. Esta delimitación plantea una estructuración poco desarrollada del suelo, comparada con el tratamiento urbanístico que actualmente se está desarrollando, llevando aparejada la falta de previsión de zonas para otros usos de interés y, en definitiva, determina la obsolescencia del planeamiento.

El estado actual de su desarrollo urbanístico es de estancamiento, debido en parte a la obsolescencia del planeamiento existente.

El suelo urbano se encuentra consolidado en un 75% aproximadamente, mientras que en el no urbanizable se ha detectado la implantación de algunos usos no regulados y que son el mejor ejemplo de la inadecuación del planeamiento vigente respecto de la situación urbanística real del municipio. El 25 % restante, si bien porcentualmente representa una cifra alta, debido al reducido tamaño de la población, representa en realidad una capacidad exigua.

Aún a pesar de esta situación se ha producido en los últimos años un aumento importante de las viviendas en el municipio que parece haber salido en parte de su estancamiento en el período de 1981 a 1991, como demuestran los siguientes datos (fuente “El bajo Segura, estructura espacial demográfica y económica” de Gregorio Canales Martínez):

Año	Viviendas	Incremento porcentual respecto a 1971
1971	83	-
1981	85	2
1991	119	43

Tabla en la que sólo se han tenido en cuenta las viviendas primarias puesto que no se tienen datos de las secundarias antes de 1991 y la intención es la comparación.

Por otra parte destaca el alto índice de viviendas secundarias censadas en 1991 comparadas con las viviendas de primera residencia:

Año	Viviendas totales	Viviendas 2 ^a	Porcentaje de viviendas de 2 ^a residencia
1991	172	53	31 %

En cuanto a la situación de las viviendas se observa la concentración en el núcleo urbano, situado aproximadamente en el centro geométrico del término municipal, más un diseminado en la huerta con relativa poca importancia.

2.3 Cuadro resumen de superficies del planeamiento vigente.

Proyecto de delimitación del suelo urbano aprobado definitivamente el. 26/2/1981.

S. URBANO	1.8408 Ha
S. NO URBANIZABLE	308.2472Ha
<u>TOTAL TERMINO MUNICIPAL.....</u>	<u>310.088 Ha</u>

3. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

3.1 Modelo territorial y estrategia de desarrollo.

3.1.1 Estrategia de evolución urbana y de ocupación del territorio.

3.1.1.1 Consideraciones previas.

La transformación de usos del territorio generalmente resulta irreversible a la escala temporal que es usual en la planificación territorial. Por ello, la gestión de los usos del suelo deberá ser en extremo cuidadosa y netamente conservadora de los recursos naturales.

Esta afirmación es especialmente cierta en el caso de la Comunidad Valenciana, sometida a una intensa actividad urbanizadora, que produce una enorme presión sobre el medio ambiente.

Asimismo, y acompañado al crecimiento del nivel de vida, se ha generado una creciente sensibilidad sobre a la temática ambiental, considerada como uno de los factores que forman parte de lo que suele denominarse como calidad de vida.

Es en este contexto en el que adquiere un significado especial el examen de las alternativas posibles en la planificación territorial a largo y corto-medio plazo.

A largo plazo se deben establecer los criterios a seguir para favorecer el aprovechamiento coherente de los recursos de todo tipo de que dispone el municipio.

A corto-medio plazo se deben concretar los anteriores criterios en actuaciones a realizar desde el momento de la vigencia del planeamiento. Básicamente nos referimos aquí a los siguientes aspectos:

- Delimitación del suelo urbano.
- Posibles suelos urbanizables.
- Caracterización urbanística de los diferentes suelos.
- Asignación de usos.

- Infraestructuras.
- Protección especial de ciertos suelos.
- Gestión que se realiza de las dotaciones y los servicios, especialmente en lo referente a los residuos sólidos y a las aguas residuales.

Las alternativas respecto a los posibles suelos urbanizables se ven fuertemente condicionadas por aspectos socio-económicos y técnicos, por lo que su localización no siempre se encuentra guiada por los criterios objetivos que emanan de un estudio de alternativas coherente, y que tenga en cuenta los aspectos ambientales.

Por ello, estos suelos se encuentran condicionados en alto grado por factores aleatorios, como son los de necesidad de nuevos suelos urbanizables y su oportunidad, la propiedad del terreno, la disponibilidad y solvencia económica del promotor (si es el caso), etc.

Asimismo, las infraestructuras previstas en un Plan General muchas veces vienen determinadas por actuaciones que ya se han realizado o que están realizándose. En algunos casos se trata de actuaciones sobre las que no recaen grandes competencias municipales, como son por ejemplo, las vías de comunicación, embalses de riego, depuradoras, esto es más notable aún en los municipios que, por su tamaño, no disponen de recursos para acometer las grandes obras de infraestructura, cuya influencia en la estructuración territorial es más notable.

Las dotaciones y los servicios se encuentran también fuertemente condicionados por la gestión que se realiza antes de la elaboración del Plan General y por las inevitables limitaciones que tienen los municipios modestos de disponibilidad económica y capacidad de gestión.

3.1.1.2 Coordinación entre el plan general Municipal y el E.I.A.

Justamente para hacer posible este examen de alternativas en cuanto a la estrategia de evolución urbana y de ordenación del territorio y a su plasmación en un ordenamiento concreto, que se encuentra ligada a los usos posibles y compatibles de los suelos, y que permita objetivizar la toma de decisiones que afectan a la ordenación del territorio, es preciso el trabajo coordinado de los especialistas en medio ambiente y los planificadores del territorio desde el principio de la elaboración del Plan General.

En esta línea se ha confeccionando el EIA, sin embargo, debido a la fuerte dependencia existente, tal y como se ha mencionado arriba, se ha tenido en cuenta la información necesaria para confeccionar el presente Plan General.

3.1.2 Establecimiento de la estrategia y modelo de ocupación territorial y sus alternativas.

Estas determinaciones emanan del análisis de las condiciones de los medios físico, socioeconómico y condiciones infraestructurales (no controlables a nivel municipal), todo ello analizado (cualitativa y cuantitativamente) y ordenado con la decisión política como nexo común.

No existen condicionantes marcados por el medio físico más allá de la necesaria protección de la infraestructura de drenaje ubicada en el paraje “El Marco” coincidente con el punto de drenaje natural del suelo del término municipal.

En cuanto a los condicionantes socioeconómicos e infraestructurales se puede concluir de los datos expuestos que el municipio se encuentra en un proceso de cambio en el cual al abandono del sector de sustento tradicional, ha seguido una migración de la población con más importancia relativa en la actividad económica, por tanto uno de los objetivos a conseguir para mantener el patrimonio cultural y la identidad propia de la población debe ser buscar, con el planeamiento, favorecer las actividades económicas compatibles con la nueva situación socioeconómica del entorno, tratando de aprovechar al máximo las oportunidades que se le brindan al municipio y realizando el menor gasto posible, dadas las limitadas posibilidades económicas del mismo.

En cuanto al planeamiento de los municipios colindantes, tal y como se ha señalado en 3.1.2.4 no se será de interés en nuestro caso, a la vista de las previsiones que se establecen, tal y como se puede ver el documento nº 2 “Planos”.

3.1.2.1 Estrategia.

En este sentido se puede actuar en dos direcciones, por un lado consolidar las actividades económicas del sector primario (tradicional) y del sector secundario que se han

desarrollado en el municipio de forma natural procurando un maclado de los mismos en su mutuo sustento, y por otro fomentar el uso del mismo como línea de segunda ocupación cercana al litoral aprovechando en ambos casos la magnífica oportunidad que nos brinda la construcción, por un lado del Eje Orihuela-Guardamar y por otro la circunvalación de San Fulgencio, así como el interés que, cada vez en mayor medida, suscita el turismo rural.

3.1.2.2 Modelo de ocupación territorial.

Esta estrategia de evolución lleva consigo la necesidad de fijar un modelo de ocupación del territorio que favorezca la consecución de los objetivos marcados.

Este modelo, que marcará el uso de cada zona del suelo del municipio debe fijar las zonas preferentes de implantación de los distintos usos.

En este sentido nos encontramos fuertemente condicionados por las infraestructuras existentes y en construcción, así como por la ubicación actual de esos mismos usos, por lo que la primera decisión debe ir en el sentido de decidir si se deben acometer actuaciones urbanísticas radicales, desde el punto de vista de crear espacios nuevos para la implantación de determinados usos, o bien realizar actuaciones urbanizadoras que tiendan a dar respuesta a las iniciativas que de forma más o menos espontánea se han llevado a cabo.

Indudablemente la elección de la mejor ubicación para los suelos, atendiendo exclusivamente a sus condiciones más o menos óptimas para sustentar el uso previsto, puede parecer a primera vista la más razonable, sin embargo en los casos en los que la demanda de suelo va ligada a su carestía y la facilidad de implantación de los servicios, etc, las ventajas que ofrece la segunda alternativa la hacen interesante.

En este caso se da la circunstancia de que los diferentes usos se han ido implantando de forma natural en las zonas con mayores posibilidades de desarrollo, por lo que ambas condiciones se mueven parejas.

De esta forma se puede establecer un modelo territorial vertebrado en un sistema viario local completo que conectará en forma de estrella todo el territorio, con el núcleo poblacional. La

ampliación de la capacidad de este creando una única zona de uso residencial en el centro del territorio, la reserva de suelo para uso industrial en la zona mejor comunicada con el exterior del municipio, junto a su límite E, y la protección del resto del suelo.

Este modelo de evolución se puede esquematizar en el boceto que se adjunta en la siguiente página.

3.1.3 Plasmación de la estrategia de ocupación territorial mediante la definición de la red primaria de dotaciones públicas.

La red primaria o estructural de dotaciones públicas propuesta la componen los siguientes elementos:

3.1.3.1 Dotaciones:

- Pista deportiva existente y ampliación de la misma al Oeste del núcleo urbano, totalizando un total de 1648 m², a esta dotación se le añaden 400 m² de parque urbano en unión de suelo dotacional docente y verde de red secundaria del sector S1.
- Nuevo parque urbano situado al Oeste del núcleo urbano totalizando 4,919 m².
- Plaza del León, zona verde existente con una superficie de 685 m².
- Biblioteca-Ayuntamiento, depósito de agua, suelo con destino infraestructura servicio público en el paraje el Marco.

3.1.3.2 Red viaria:

- Camino del Azarbe Vieja, carretera local que cierra el municipio al Oeste. Se definen unas zonas de dominio público y protección (DP y ZP en lo que sigue) de 3 y 18 m medidos desde la arista exterior de la explanación y de la calzada respectivamente, siguiendo la nomenclatura de la Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana (LCCV en lo que sigue).
- Carretera CV-859, situada al norte del término, se definen DP de 3m y ZP de 18 m.

- Red interior de caminos locales formados por los numerados del 1 al 4. Unen de forma aproximadamente radial, el suelo del término municipal con el núcleo urbano. En él se define una zona de protección de 10 m a cada lado del mismo.
- Red perimetral al suelo urbano y urbanizable del casco urbano.
- Carretera CV-903. Cierra el suelo del término municipal al Este. Cuenta con DP de 3 m y ZP de 18 m.
- Circunvalación de San Fulgencio. Cruza de Norte a Sur el término por su extremo Este. Cuenta con DP de 5 m y ZP de 50 m.
- CV-910, Eje Rojales-Guardamar. Cruza de Oeste a Este el término municipal en su extremo Sur. Cuenta con DP de 5 m y ZP de 50 m.
- CV-901, que cruza el término municipal de Este a Oeste. Esta vía cruza el actual casco urbano, disponiendo glorietas de 60 m de diámetro exterior que entroncan con el viario de los sectores S1 y S3. Cuenta con DP de 3 m y ZP de 18 m, en la zona interior al casco urbano y suelo urbanizable industrial, delimitados entre glorietas, la zona de protección se reduce pasando a ser de 8 m.

3.1.4 Clasificación de suelos. Dimensiones de la evolución urbana previsible derivada del presente plan.

De todas estas determinaciones las más claramente condicionadas son las que se refieren a la clasificación de suelos no urbanizables por cuanto la clasificación de suelo dotacional equipamiento infraestructural de los drenajes del municipio ubicados en el paraje “El Marco”, así como la protección del viario más importante de rango tanto supramunicipal como aquel municipal que forma una red que une las diferentes zonas del municipio, quedan patentes en el documento nº 2 “Planos”, y no necesitan mayor comentario.

El resto de suelo no urbanizable surge como resto del que no se incluye en las clasificaciones de suelo urbanizable o urbano y por tanto será no urbanizable común dado que no presentan ningún tipo de particularidad que aconseje su especial protección. En estos suelos son de aplicación las prescripciones de la Ley 4/1.992 de 5 de Junio sobre suelo no urbanizable de la Generalitat Valenciana.

3.1.4.1 Suelo urbano.

En cuanto al suelo urbano se ha trazado el límite completando la trama urbana que de acuerdo con el Proyecto de Delimitación del suelo (Planeamiento vigente) se ha desarrollado en el municipio, variando los límites del mismo en atención a las necesidades de regularización de la trama, que en su día no se cerró convenientemente y que se consolidó parcialmente hace ya años. Significar al respecto que, tal y como se justifica en documento emitido por el ayuntamiento y que se acompaña en el expediente, en todos los casos se cumplen las condiciones impuestas por los artículos 10 y 104 del RPL.

Por otro lado se incluye en suelo urbano aquel destinado a dotaciones de la red primaria, tanto las que actualmente se han desarrollado (al W del casco urbano) como las que se prevén en cumplimiento de la Ley, completando las dotaciones exigibles.

3.1.4.2 Suelo urbanizable.

En cuanto a los suelos urbanizables la elección de su ubicación tiene el primer condicionante en las anteriores determinaciones, con un doble sentido, por una parte deben apoyarse en los suelos de protección viaria y deben huir de las zonas de interés ecológico. Seguidamente se expone la elección del modelo de ocupación territorial que determinará la situación de los suelos.

En este punto cabe decir que las superficies destinadas a estos usos han sido fijadas por dos vías, por un lado la decisión política ha sido crucial, dado que la zonificación territorial existente, unida a la incertidumbre en cuanto a la ocupación de estas zonas, motivada por el cambio en las condiciones infraestructurales en las que la estrategia de ocupación y el modelo de desarrollo se debe apoyar dificultan, si no impiden, la proyección clara de las posibilidades de desarrollo efectivo de las mismas. Sin embargo la oportunidad debe en este caso servir para fomentarlo y suplir las carencias que hasta este momento ha sufrido el municipio.

3.1.4.2.1 Suelo urbanizable pormenorizado S-1.

Este es el suelo que debe ser el que amplíe y consolide el núcleo urbano tradicional. La ubicación idónea es junto al núcleo actual tratando de facilitar la urbanización por la facilidad de conexión de los distintos servicios, facilidad de mantenimiento, limpieza etc. lo que reportará ahorros comparativos.

En esta tesitura se debe optar por los distintos emplazamientos alrededor del núcleo urbano.

Entre ellos se debe elegir el que más facilite la labor que debe cumplir, por lo que se ha elegido la zona que une el núcleo tradicional con la zona deportiva existente al W del mismo, apoyada al igual que el núcleo urbano en la carretera CV-901.

3.1.4.2.2 Suelo urbanizable no pormenorizado industrial S-2.

Su situación viene condicionada totalmente por la existencia de industrias que se han desarrollado de forma espontánea, siendo del máximo interés su regulación. Además con la construcción de la Variante de San Fulgencio se ha delimitado en el territorio la zona de utilización ideal del suelo para estos usos, justificando plenamente su ubicación y desacreditando cualquier alternativa.

3.1.4.2.3 Suelo urbanizable pormenorizado de baja densidad S-3.

Este suelo debe cumplir con las necesidades de suelo residencial para el turismo de interior que demanda la zona costera.

Su situación dentro del territorio es la más aleatoria por cuanto estos núcleos se desarrollan con morfología propia que crea sus propios servicios, fomentando una población paralela no integrada en el medio que la alberga.

La decisión política ha sido determinante en este caso, y ha ido en la línea de aprovechar al máximo las condiciones favorables de la implantación junto al suelo urbano, compartiendo los servicios de éste para abaratar los costes, y fomentando la integración de la nueva zona urbana con el resto del suelo. Se busca la diferenciación de la oferta, de forma que se obtenga una ventaja comparativa respecto a otros suelos similares en su entorno.

La ubicación junto a la CV-901 se justifica por ser esta una carretera con una IMD muy baja del orden de 1000 vehículos día, al tiempo que conecta al sector de forma directa con su entorno y le da fachada mejorando el valor urbanístico del suelo, y en definitiva su atractivo para cierto sector de la demanda. Otras ubicaciones, necesitarían de un tamaño superior para no quedar ocultas por el propio casco urbano.

La formación de travesía en la CV-901 se limita a ampliar el tramo de la misma que ya lo es regulando la entrada a la misma mediante la construcción de una glorieta que, junto con la glorieta a construir junto al S-1, cerrará el futuro casco urbano, facilitando la identificación del tramo y mejorando por ello la seguridad de la misma.

3.1.4.3 Tablas resumen.

3.1.4.3.1 Clasificación de suelos.

Urbano: 60,495 m2.

Urbanizable pormenorizado

Residencial S1 27,293.63 m2.

Incluye suelo de red viaria para glorieta del sector S-1 2,156.8 m2.

Suelo para red primaria de zonas verdes 400 m2.

S3 55,653.90 m2

Suelo de red viaria para glorieta del sector S-3 1,736.53 m2

Urbanizable no

Pormenorizado industrial (S2)

UE1 138,018.69 m2

UE2 113,116.69 m2

Suelo no urbanizable: 2,706,305 m2

Total término municipal 3,100,880 m2

3.1.4.3.2 Suelos dotacionales de la red primaria.

Recreativo y deportivo: 1,648.88 m2.

Zonas verdes: 5316.89+685+400=6,401.89 m2

3.1.4.3.3 Reserva viaria uso jardín o viario.

Junto a S1: 1,365 m2

Junto a S3: 2,226 m2

Total 3,591m2

3.1.4.3.4 Dotacionales de red 2^a de los suelos pormenorizados:

S1:

Zonas verdes: 2,558.00 m²

Educativo y cultural: 1,600.00 m²

S3:

Zonas verdes: 5,565.39 m²

Asitencial 3,339.23 m²

3.1.4.3.5 Edificable:

Casco urbano: 28,830.82 m² suelo (consolidado al 50 %).

Urbanizable porm. (S1) 10,051.21 m² suelo.

Urbanizable porm. (S3) 30,462.21m² suelo.

Población estimada:

Casco urbano: 204/0.5=408 hab (considerando una consolidación poblacional del 50%)

Sector S1 102×3=306 hab

Sector S3 161×3=483 hab

Total habitantes estimados: 1197 hab.

3.2 Suficiencia de la red primaria de reservas de suelo dotacional, de la red de infraestructuras y servicios y de las condiciones objetivas de conexión e integración.

3.2.1 Techo poblacional del Plan General y suficiencia de las dotaciones de red primaria.

Estimando una, en base a la planimetría obtenida para la redacción de este Plan General superficie consolidada sobre el total del suelo urbano del 50%, y que la población actual se asienta en el núcleo urbano, siendo de 204 habitantes, se tiene:

$$204/0.5 \approx 408 \text{ hab.}$$

La capacidad de los sectores residenciales pormenorizados S1 y S3 es:

$$S1 = 102 \text{ viv.}$$

$$S3 = 161 \text{ viv.}$$

Con una ocupación de 3hab/viv (por ser un núcleo muy pequeño).

$$263 \text{ viv} \times 3 \text{ hab/viv} = 789 \text{ hab.}$$

Con lo cual la capacidad del plan es:

$$\text{Suelo urbano+urbanizable residencial} = 1197 \text{ hab.}$$

Con esta capacidad se debe reservar un total de 5,985 m² de suelo de zonas verdes de red primaria.

Se ha reservado este suelo en tres zonas:

Parque urbano de “El león” ubicado en el casco urbano, con una superficie de 685 m²

Zona verde de red primaria al Sur del sector S-1, con 4916.89 m².

Zona verde de red primaria al Sur del suelo dotacional de red primaria deportivo y recreativo ubicado al Oeste del casco urbano, con 400 m², y que se adscribe, integrándose en esta

dotación junto a zonas verdes de red secundaria y suelo educativo y cultural de red secundaria, ambos del Sector urbanizable pormenorizado S-1.

Con todo el total de zonas verdes de red primaria se eleva a 6002 m², superior a la necesaria.

Como suelo deportivo y recreacional se han destinado en el sistema primario un total de 1,649 m².

3.2.2 Suficiencia de las redes primarias de servicios.

3.2.2.1 Suministro de agua potable.

La red general discurre paralela a la CV-901, siendo un tubo de fundición de 200 mm con una capacidad estimada de suministro de 32 l/s.

El consumo de la población se estima en:

Suelo urbano y urbanizable residencial:

$$1197 \text{ hab} \times 250 \text{ l/día} \times 2.4 \text{ (factor punta)} / (24 \times 3600) = 8.31 \text{ l/s.}$$

Suelo urbanizable industrial.

$$\text{Superficie de sector S2} = 251,135.38 \text{ m}^2.$$

Considerando una IEB de 0.50 m²/m², tenemos una superficie de techo edificable de 121,824 m².

Considerando un consumo de 250l/100m²techo, tenemos:

$$121,824 \text{ m}^2 \times 250 \text{ l/100m}^2 \text{ techo} \times 2.4 / (24 \text{ h} \times 3600 \text{ s}) = 8.46 \text{ l/s.}$$

Con lo que tenemos un consumo de 16.77 l/s, inferior a la capacidad de la red.

3.2.2.2 *Red de evacuación de aguas negras.*

El dimensionamiento de la red se puede realizar considerando los consumos anteriores,

Las obras de la red de evacuación hacia la depuradora mancomunada de San Fulgencio se están ejecutando actualmente, figurando en el pertinente proyecto tanto la suficiencia de la red como la de la depuradora citada.

3.2.3 **Suficiencia de las condiciones de conexión e integración.**

En las condiciones de conexión se establece la acometida a las redes primarias de servicio independiente para cada sector debido a su ubicación en relación con las mismas, por tanto debido a su naturaleza no es necesario establecer una priorización siendo el desarrollo de cada sector independiente. En cuanto al sector industrial, se prevé el desarrollo de la UE1 con anterioridad a la UE2, conectando esta a las redes de servicio de la UE1 que deberán prever la totalidad del consumo del sector para su dimensionamiento.

En cuanto a las condiciones de integración estas dimanan de la ubicación de cada uno de los sectores. En cuanto a los sectores residenciales, y puesto que se ha procedido a su pormenorización se puede apreciar en el documento nº 2 planos, que esta se establece a través de la travesía de la CV-901, ordenada con glorietas en el borde del futuro suelo urbano, así como a través del viario de red secundaria ordenado.

El sector industrial S2 se ubica junto a la circunvalación de San Fulgencio, que cuenta con tres intersecciones en su perímetro, que condicionan y favorecen su integración en el contexto territorial, tal y como se puede apreciar en el *Plano de Red Primaria o Estructural de Dotaciones Públicas*.

3.3 Pormenorización de los sectores urbanizables pormenorizados residenciales S1 y S3.

3.3.1 Pormenorización del sector S-1.

La superficie resultante de la delimitación del sector es de 28,942.51 m², no obstante en el interior del mismo se ubica el suelo del polideportivo, dotación de red primaria que se considera a todos los efectos exterior al sector, por lo que, y puesto que cuenta con una superficie de 1,648.88 m², la superficie del sector es de 27,293.63 m².

A su vez en el interior del sector se incluyen 400 m² de la red primaria de zonas verdes y 2156.80 m² correspondientes a viario de red primaria para la construcción de la glorieta de acceso al sector y a los suelos dotacionales adjuntos no considerando esta glorieta computable a efectos de la red secundaria, restando 24,736.83 m² de suelo computable a efectos de edificabilidad.

Este sector se encuentra rodeado en sus límites Sur y Oeste por suelo dotacional del sistema primario con clasificación de urbano. Estos lo separan, junto con la zona de protección, de la carretera CV-901, esta zona de protección en el suelo urbano y urbanizable se limita a 8 m desde el borde de calzada tal y como se justifica en este Plan, independizando la trama urbana de la alineación que esta marca. Todo ello nos permite plantear una trama urbana con una orientación similar a la que mantiene el núcleo poblacional consolidado (al que pretende ampliar), buscando una orientación de las manzanas en dirección Este-Oeste.

Los suelos dotacionales correspondientes se han situado junto a las dotaciones del sistema primario, complementándolo y permitiendo regularizar la trama de manzanas reservada a la edificación.

La conexión del sector con su entorno supramunicipal se establece a través de la CV-901 contando con una glorieta de diámetro exterior 60 m en su intersección con el viario secundario del sector.

La tipología edificatoria será similar a la histórica del núcleo urbano consolidado.

Las características principales, en relación con los mínimos dotacionales exigidos por los artículos 4, 5 y 6 del anexo al Reglamento de Planeamiento, son:

IEB	0,7	superficie	27293,63			
IER	0,45	total	24736,83			
SUPERFICIE	SD	SD-RD-AV	ZV	EQ	RV+AV	
%	0,43	0,16	0,1	0,06	0,27	
Mínima (m ²)	10636,84	3957,89	2473,68	1484,21	6678,94	
Reservada (m ²)	14685,52	4158,00	2558,00	1600,00	10527,52	

Sistema de ordenación:	Alineación de calle.
Tipología edificatoria:	Manzana compacta
Uso global:	Residencial unitario y múltiple
Superficie edificable en edificación principal.	10,051.73m ²
Superficie mínima de parcela	100 m ²
Altura máxima	Planta baja + 1 planta.
Techo máximo total	17,316 m ²
Techo máximo residencial	11,132m ²
Número de unidades residenciales (110 m ² t/ud)	102 ud residenciales
Número máximo estimado de habitantes.	306 hab

3.3.2 Pormenorización del sector S-3.

La superficie resultante de la delimitación del sector es de 55,653.90 m². Este sector se encuentra rodeado en sus límites Norte, Este y Sur por la red primaria de viario, y en su límite Oeste con el suelo del casco urbano

En su interior se incluyen suelos destinados a la red 1^a de viario que, cumpliendo con las condiciones descritas en el art. 2 del anexo al reglamento de planeamiento, se fijan como computables a efectos del cómputo de estándares dotacionales de red secundaria para el sector. Por todo lo anterior, todo el suelo del sector es computable a efectos de edificabilidad.

El suelo queda partido en dirección Este-Oeste por la franja de domino público de 13 m de la carretera CV-901, delimitando dos unidades de ejecución, denominadas S 3 UE1 y S3 UE2 de 19,122.12 m² y 36,531.78 m² computables respectivamente. La zona de protección de la carretera CV-901 es, tal y como se indica en el punto anterior de 8 m, quedando franjas entre el dominio publico (límite del sector) y estas de 5 m de suelo no computable para las redes secundarias.

Por su parte el viario perimetral, si bien debe formar parte de la red 1^a del núcleo municipal, se considera computable a los efectos de la cuantificación de los estándares de la red 2^a, y a efectos de edificabilidad ya que siendo una vía que discurre por el sector, lo estructura con el resto del núcleo urbano y es de utilidad para la organización de sus comunicaciones internas (ver art. nº 2 del Anexo al RPL).

Los suelos dotacionales no viarios de la red 2^a se han situado junto al núcleo urbano de forma que sirvan a la vez de nexo de unión y de separación entre las zona de densidad media que forma el casco urbano y la zona de baja densidad que constituye el sector.

Los suelos dotacionales, en relación con los mínimos exigidos por los artículos 4, 5 y 6 del anexo al Reglamento de Planeamiento, son:

IEB	0,45	superficie	55.653,90		
IER	0,45	total comp	55.653,90		
SUPERFICIE	SD	SD-RD-AV	ZV	EQ	RV+AV
%	0,4	0,16	0,1	0,06	0,24
Mínima (m ²)	22.261,56	8.904,62	5.565,39	3.339,23	13.356,94
Reservada (m)	22.261,56	8.904,62	5.565,39	3.339,23	13.356,94

Las características de este sector son:

Sistema de ordenación:	Edificación aislada y adosada.
Tipología edificatoria:	Bloque exento y adosado
Uso global:	Residencial unitario
Superficie total	55,653.90 m ²
Superficie computable	55,653.90 m ²
Superficie edificable en edificación principal.	30,462.21 m ²
IEB=IER	0.45
Superficie mínima de parcela	150 m ²
Altura máxima	Planta baja + 1 planta.
Techo máximo total	25,044.26 m ²
Techo máximo residencial	25,044.26 m ²
Número de unidades residenciales	161 ud residenciales
Número máximo estimado de habitantes.	483 hab

Por tanto se concluye que la pormenorización prevista es adecuada

3.4 Cálculo del aprovechamiento tipo y justificación de la delimitación de las áreas de reparto.

3.4.1 Áreas de reparto y aprovechamiento tipo en sectores residenciales.

Se establece un área de reparto por cada unidad de ejecución definida con el objeto de facilitar la gestión.

Se establece un coeficiente corrector al techo terciario de 0.8, en relación con el valor del techo en la zona.

El área de reparto se establece con los siguientes criterios:

- Cada sector constituye un área de reparto.
- El suelo de cesión para red primaria de parques públicos se reparte proporcionalmente al techo corregido entre los sectores S-1 y S-3.
- Se incluye en el área de reparto del sector S-1 la superficie de suelo correspondiente a la glorieta que da acceso al sector desde la CV-901, puesto que la dotación de red primaria deportiva y recreativa está gestionada y es de propiedad municipal, se extrae la superficie de la misma del área de reparto con objeto de aligerar las cargas del sector.
- La glorieta del sector S-3 se incluye en la superficie del área de reparto del sector S-3.

Con estos criterios se obtienen los resultados que se exponen en las tablas adjuntas.

	Sup computable	techo tot	% total	techo res	% total
S1	24.736,83	17.315,78	40,88	11.131,57	30,77
S3	55.653,90	25.044,26	59,12	25.044,26	69,23
TOTALES	80.390,73	42.360,04	100,00	36.175,83	100,00

	techo 3º	% total	corregido 0.8 3º	% reparto	Sup P/QL reparto
S1	6.184,21	100,00	16.078,94	39,10	2.078,87
S3	-	-	25.044,26	60,90	3.238,02
TOTALES	6.184,21	100,00	41.123,19	100,00	5.316,89

Cálculo del aprovechamiento tipo:

	Sup comp	Sup total	Total A reparto	T. total corregido	Ap tipo
S1	24.775,79	27.293,63	29.011,46	16.078,94	0,55422709
S3	55.653,90	55.653,90	58.628,53	25.044,26	0,42716843

3.4.2 Sector industrial S-2.

Con objeto de abaratar el suelo, y puesto que el sector ya carga con las importantes franjas de zonas de protección no edificables, se ha optado por no gravar al sector con cesiones adicionales, por tanto en este caso coincide el índice de edificabilidad bruta con el del aprovechamiento tipo, siendo ambas de 0.50 m²/m² igual para cada una de las unidades de ejecución.

3.4.3 Justificación del cumplimiento del artículo 62 de la LRAU.

Nos encontramos con tres sectores muy diferentes en cuanto a su orientación teniendo, por tanto, el m² de techo un valor urbanístico diferente.

El valor urbanístico del suelo se va a obtener mediante la estimación del beneficio obtenido, según el estado del mercado en la zona, con la gestión de los distintos suelos.

Para ello se ha consultado el valor de venta actual de suelos similares en la zona, comparándolo con el porcentaje de suelo invertido por cada m² neto generado y por el coste de urbanización de actuaciones similares.

Los resultados del análisis se resumen seguidamente.

	S1	S2	S3
Precio estimado de venta	144,24 €	87,15 €	108,18 €
Coste de urbanización	48,08 €	21,64 €	42,07 €
Beneficio por m² de suelo neto	96,16 €	65,51 €	66,11 €
porcentaje de suelo bruto convertido en neto	0,355	0,530	0,527
Beneficio por suelo bruto	34,18 €	34,72 €	34,82 €

No obstante lo anterior el cumplimiento del artículo 62 de la LRAU no solo se asegura mediante la comprobación anterior sino que, puesto que los suelos de los sectores residenciales se han pormenorizado para dar respuesta a la demanda actual en el municipio, se puede considerar que, como además los suelos se ubican en zonas diferentes del casco urbano y cuentan con tipologías y edificabilidades distintas, las áreas de reparto se pueden establecer según el artículo 62.2 de la LRAU, con lo que, en cualquier caso la delimitación de las áreas de reparto son conformes a la citada ley.

En Daya Vieja, Noviembre de 2002

Por el Equipo Redactor

Miguel Ángel Crespo Zaragoza
Ingeniero de caminos, canales y puertos.

Clgdo.:14,811