

## **CAPITULO VI.- MODELO DE DESARROLLO ELEGIDO. DESCRIPCION Y CUANTIFICACION DE LA ORDENACION PROPUESTA.**

### **1.- Clasificación de Suelo.**

El Plan General divide el Suelo en las tres clases permitidas por la legislación urbanística: urbano, urbanizable y no urbanizable.

A) El Suelo Urbano es el clasificado como tal por el Plan General por encontrarse situado en áreas que tienen implantados los servicios de urbanización al nivel exigido al efecto por la legislación urbanística o aquél que el propio Plan General clasifica como urbano con el objeto de posibilitar su desarrollo urbanístico mediante Actuaciones Aisladas (entendiendo por tales aquella que tiene por objeto una sola parcela y supone su edificación así como, en su caso, la previa o simultánea urbanización precisa para convertirla en solar conectándola con las redes de infraestructuras y servicios existentes e inmediatos).

Así, el Plan General clasifica como Suelo Urbano:

a) Aquellas áreas del Casco o Núcleo Capitalidad que se encuentran prácticamente urbanizadas y que son directamente edificables, sin remisión a planeamiento diferido.

Estas áreas de Suelo Urbano se han dividido en un total de 14 zonas (10 residenciales, 1 dotacional y 3 insdustriales).

#### **Residenciales:**

- Zona 1.- Casco Antiguo.
- Zona 2.- Ampliación casco antiguo.
- Zona 3.- Parque.
- Zona 4.- Serranica.
- Zona 5.- Coca.
- Zona 6.- Colón-Santa Rita.
- Zona 7.- Polvorín.
- Zona 8.- Vistahermosa.
- Zona 9.- Castelar-Gabriel Miró.
- Zona 10.- Castillo.

#### **Dotacionales:**

- Zona 11.- Area Docente.

#### **Industriales:**

- Zona 12.- Industrial Avda. de Navarra.
- Zona 13.- Industrial Avda. de Elche.
- Zona 14.- Industrial Tres de Agosto.

La delimitación de estas zonas no coincide necesariamente con la delimitación de las distintas Areas de Reparto (grafias en el correspondiente Plano de delimitación de Areas de Reparto) que el Plan General efectúa en el Suelo Urbano Ordenado, por la distinta finalidad de ambos tipos de delimitación.

Así, la delimitación de diferentes zonas corresponde a diferentes ordenanzas para la edificación y el uso de los edificios y las parcelas, mientras que la delimitación de diferentes Areas de Reparto está relacionada con la distinta asignación de aprovechamiento subjetivo a los propietarios de los terrenos incluidos en ellas, por distintos motivos que se justifican en el Capítulo VII de la presente Memoria.

El Plan General, para su más justa y eficaz ejecución, ha delimitado distintas Areas de Reparto, adecuando su ámbito a criterios objetivos, que permiten configurar unidades urbanas determinadas por límites funcionales, geográficos, urbanísticos o, incluso, derivados de la propia clasificación, calificación o sectorización establecidas por el mismo.

Un Area de Reparto es el ámbito territorial que el Plan sujeta a un mismo aprovechamiento tipo para que a sus propietarios les corresponda (en régimen de igualdad) un aprovechamiento subjetivo igual o similar, con independencia de los diferentes aprovechamientos objetivos que el Plan permita construir en sus fincas.

Los conceptos fundamentales del régimen urbanístico del suelo (aprovechamiento subjetivo, aprovechamiento objetivo, aprovechamiento tipo, área de reparto, etc.) se definen en la Sección 1. del Capítulo III del Título II de las Normas Urbanísticas.

b) Aquellas áreas parcialmente urbanizadas y conexas con el núcleo capitalidad en que, por concurrir especiales circunstancias se remiten a planeamiento diferido:

Planes de Reforma Interior, Planes Especiales o Estudios de Detalle (constituyen por tanto áreas de planeamiento diferido).

Residenciales:

- Sector 1.- Cuevas Nía (P.R.I.).
- Sector 2.- Cuevas Cipreses (P.R.I.).

Dada la complicada topografía y la compleja morfología urbana de estos barrios, con graves problemas de infraestructura, higiene y accesos, el Plan propone realizar Planes de Reforma Interior para estos barrios, con arreglo a las directrices dadas en la normativa.

Industriales:

- Zona 16: Avda. Orihuela (E.D.).

El Estudio de Detalle tendrá como finalidad principal definir la vialidad interna de esta zona, bastante desordenada en la actualidad y en la cual existen algunas edificaciones

industriales.

Dotacionales:

- Zona 17: Area de equipamientos y servicios (P.E.).

Esta zona, destinada en su totalidad a equipamientos y servicios, deberá ordenarse mediante un Plan Especial que concrete los usos y su ubicación definitiva, fijando así mismo las áreas de aparcamiento, viales interiores, etc. Asimismo, incluirá la relación de bienes y derechos afectados a efectos de posibles expropiaciones.

Los ámbitos de estas zonas y sectores constituyen Areas de Reparto específicas.

c) El polígono industrial Tres Hermanas -zona 15- (ya urbanizado en su totalidad). Su ámbito se corresponde con el de Plan Parcial del Sector 11 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de fecha 13-11-90. Constituye por tanto un Area de planeamiento anterior y su ámbito coincide con un Area de Reparto específica.

B) El Suelo Urbanizable es aquel que el Plan General considera apto para ser urbanizado, previa programación de los mismos. La clasificación de los terrenos como Suelo Urbanizable tiene por objeto someterlos al régimen de ejecución de Actuaciones Integradas (entendiendo por Actuación Integrada la obra pública de urbanización conjunta de dos o más parcelas, realizada de una sola vez o por fases, conforme a una única programación, de tal forma que las parcelas sujetas a una Actuación Integrada serán solar cuando se ejecuten las obras mínimas de dotación y conexión a los servicios estipulados al programar aquella).

A los efectos de gestión y ejecución del Plan General, y en función del grado de pormenorización que el mismo lleva a cabo, se establece una subclasificación en el Suelo Urbanizable, distinguiendo entre: Suelo Urbanizable Pormenorizado y Suelo Urbanizable No Pormenorizado.

B.1) El Suelo Urbanizable Pormenorizado es el integrado por aquellas áreas de suelo urbanizable inmediatas al urbano que el Plan General ordena pormenorizadamente, facilitando con dicha ordenación la pronta programación de los terrenos y excusando la ulterior exigencia de Planes Parciales. Estas áreas quedan integradas en diversas Unidades de Ejecución, que aparecen grafadas en el plano denominado "Núcleo Central, clasificación y usos globales del suelo " (plano nº 1.4) y en los planos nº 1-1 y nº 2-1.10 por lo que respecta a la UE-11 de Montesol, para cuyo desarrollo mediante Actuaciones Integradas únicamente se exige la aprobación del correspondiente Programa.

Atendiendo al grado de gestión y condicionamientos administrativos existentes, el Plan General distingue dentro de esta clase de suelo entre:

- Suelo Urbanizable Pormenorizado en ejecución, constituido por aquellas Unidades de Ejecución que cuentan con Plan Parcial definitivamente aprobado con anterioridad a la entrada en vigor del presente Plan General, que han comenzado su proceso de gestión y ejecución y que son compatibles con el mismo. El régimen específico de estas Unidades de Ejecución se encuentra en los Planes Parciales ya aprobados definitivamente, a los que el Plan General expresamente se remite.

Este caso únicamente concurre en la U.E. 10 (Nia), de uso residencial, cuyo ámbito coincide con el Plan Parcial "Actuación Residencial S-5" aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de fecha 19-11-93.

- Suelo Urbanizable Pormenorizado Normal: es el constituido por el resto de áreas de suelo urbanizable pormenorizado, que únicamente exigen para su gestión la previa elaboración de Programas para el desarrollo de Actuaciones Integradas.

El Plan General delimita un total de nueve Unidades de Ejecución en esta clase de suelo, algunas de las cuales se subdivide a su vez en Unidades de Ejecución más pequeñas con la finalidad de agilizar considerablemente la gestión y abrir las posibilidades a la pequeña y mediana empresa promotora, que, normalmente, no suele actuar en unidades de ejecución porque son demasiado grandes, hay que hacer planeamiento y hay que comprar demasiado suelo para ellas.

Las Unidades de Ejecución delimitadas por el Plan General en esta clase de suelo son:

**Residenciales:**

U.E. 1	Parque	(se subdivide en U.E. 1.1. - U.E. 1.2. y U.E. 1.3.).
U.E. 2	Coca	(se subdivide en U.E. 2.1. - U.E. 2.2. y U.E. 2.3.).
U.E. 3	Barranco	(se subdivide en U.E. 3.1. - U.E. 3.2. y U.E. 3.3.).
U.E. 4	San Juan	
U.E. 5	Castillo	
U.E. 6	Arenal	
U.E. 11	Montesol	

**Industriales:**

U.E. 7	Avda. Navarra (U.E. 7.1.-U.E. 7.2.-U.E. 7.3.-U.E. 7.4.-U.E. 7.5.)
U.E. 8	Avda. de Elche
U.E. 9	Avda. Tres de Agosto (U.E. 9.1. - U.E. 9.2.)

Cada una de estas Unidades de Ejecución constituye un Área de Reparto específica.

Como se ha dicho anteriormente, el Plan General ordena pormenorizadamente estas áreas por estar ubicadas inmediatas al Suelo Urbano, facilitando la pronta programación de dichos terrenos y excusando la ulterior exigencia de Planes Parciales.

No se fijan plazos para su ejecución, dejándose por tanto a criterio de la iniciativa privada o pública. En su delimitación se ha utilizado un criterio de cierre de la trama urbana existente.

Merece un comentario específico la UE-11 de Montesol, la cual se ha contemplado como tal por el Plan General en base a la facultad prevista en el art. 55.6 de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre de la Generalidad Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística, relativa a la legalización de actuaciones urbanísticas irregulares, dado que la casi totalidad de edificaciones existentes en la zona (ubicadas en los terrenos que el Plan General destina a edificación aislada) se han construido sin licencia, al no ser posible su concesión por estar previsto el desarrollo de esta zona, en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de 1.982, mediante un Plan Parcial que no se ha elaborado.

En virtud de estas especiales circunstancias que concurren en Montesol, se han previsto en las Normas Urbanísticas del presente Plan General (en concreto en el art. 7.17.39) unos criterios de gestión que establecen la obligatoriedad de que el Programa para el desarrollo de la Actuación Integrada (la cual incluye toda la UE-11), prevea una compensación urbanística ó redistribución de aprovechamientos únicamente entre los propietarios de los terrenos sobre los que se ubican los usos dotacionales (excluyendo los viales ya existentes) y los propietarios de los terrenos destinados a edificación adosada (EP), dejando al margen de esta redistribución a los propietarios de las parcelas destinadas a edificación aislada (EA). Además, el Programa se redactará y tramitará simultáneamente a la elaboración de un Proyecto de Urbanización para todo el ámbito de Montesol, distribuyéndose las correspondientes cuotas de urbanización proporcionalmente entre la totalidad de propietarios incluidos en su perímetro. Los criterios para el reparto proporcional de cuotas serán, principalmente, las superficie de suelo de cada propietario y la edificabilidad permitida en cada parcela, combinándose ambos criterios.

Pese a todo lo dicho anteriormente, al constituir la totalidad de la UE-11 (Montesol) una única área de reparto el aprovechamiento tipo es igual para todos los propietarios incluidos en la zona, siendo el mismo de 0,236 m<sup>2</sup> construidos de uso y tipología residencial aislada por cada metro cuadrado incluido en la zona. Su cálculo se justifica en el Capítulo 7 de esta Memoria.

B.2) El Suelo Urbanizable No Pormenorizado es el integrado por aquellas áreas de suelo urbanizable que el Plan General no ordena pormenorizadamente. Estas áreas quedan integradas en diversos sectores (que aparecen grafiados en el plano de Clasificación y Categorías del Suelo - plano nº 1.1.-) y para su desarrollo se exige la previa redacción de los Planes Parciales correspondientes, que procedan a ordenar pormenorizadamente a aquellos, y de los respectivos Programas para el desarrollo de Actuaciones Integradas.

Los sectores delimitados son los siguientes:

**Residenciales:**

- Sector 3: Avda. de Elche.
- Sector 4: Camino de Hondón.
- Sector 5: Alcaná.
- Sector 6: Camino Coca.

**Industriales:**

- Sector 7: Carretera de Alicante.
  - Sector 8: Ampliación Tres Hermanas.
- Cada uno de estos sectores constituye un Área de Reparto específica.

### C) El Suelo No Urbanizable:

El Plan General clasifica como Suelo No Urbanizable los terrenos que por sus valores ecológicos, naturales, paisajísticos, culturales o agrícolas, o por exigencias de limitación al crecimiento urbano, deben ser protegidos con medidas que eviten su degradación y fomenten el mayor aprovechamiento de sus condiciones naturales, todo ello de acuerdo con la información urbanística sobre el territorio.

El Suelo No Urbanizable se ha clasificado respetando lo dispuesto en la Ley 4/1992 de la Generalidad Valenciana, de Suelo No Urbanizable, por contar con los requisitos o características establecidas en el Art. 1 de dicho Texto Legal. Asimismo, y por exclusión, se clasifica como Suelo No Urbanizable los terrenos que no estén incluidos en las restantes clases de suelo (Urbano o Urbanizable).

Se han establecido dos categorías de Suelo No Urbanizable:

- Suelo No Urbanizable de especial protección.
- Suelo No Urbanizable común.

C.1) Se califica como Suelo No Urbanizable de especial protección a aquellas partes del territorio que, debido a sus características paisajísticas y de calidad ambiental, o a su valor cultural, histórico-artístico y arqueológico, o a la necesidad de protección del Dominio Público Hidráulico, requieren una normativa especial que permita su conservación y mejora. Esta normativa en ningún caso es incompatible con los usos agrícolas o ganaderos tradicionalmente existentes.

Las diferentes razones que determinan la necesidad de una especial protección, configuran los distintos tipos de Suelo No Urbanizable de especial protección (que aparecen grafados en el Plano de Estructura General y Orgánica del Territorio -plano nº 1.3-):

#### a) De especial protección arqueológica.

Se trata de aquellas porciones del territorio en donde la presencia de restos arqueológicos o histórico-artísticos aconsejen una protección especial y que aparecen grafadas como tales en el Plano antes comentado (Plano nº 1.3).

Estas zonas son las siguientes:

- Terrazas del Medio Vinalopó.
- Tabayá.
- La Horna.

- Castillo del Rio.

En el documento de la información urbanística denominado "Territorio" se definen las características esenciales de cada una de estas zonas.

La normativa de protección que se establece para ellas en ningún caso es incompatible con los usos tradicionales del suelo existente.

El paraje denominado "Vistalegre" no se ha considerado conveniente incluirlo en esta categoría de suelo de especial protección arqueológica, si bien en él es posible la aparición de restos romanos. Por ello, aunque aparece grafiado como un paraje específico de suelo no urbanizable común, en la normativa se establece que para la concesión de licencias para cualquier movimiento de tierras o edificaciones que se realicen en este paraje precisarán un informe de un técnico competente en la materia, que justifique la no afectación del patrimonio arqueológico y/o las medidas protectoras y correctoras.

De igual forma, el casco antiguo de la población de Aspe (lugar al que la empezó a trasladarse a partir del año 1.225 la población que ocupaba el Castillo del Rio) se considera zona arqueológica protegible (aunque no aparezca grafiado como tal en el Plano de Estructura General y Orgánica del Territorio -plano nº 1.3-) por lo que, en el caso de actuaciones en el subsuelo en las que aparezcan indicios de posibles hallazgos arqueológicos, deberán realizarse excavaciones arqueológicas.

b) De especial protección del paisaje y del medio natural.

Se califica de esta manera las partes del territorio cuyos valores paisajísticos y/o su calidad ambiental aconsejan un régimen especial, y que como tales aparecen grafiadas en el Plano de Estructura General y Orgánica del Territorio (plano nº 1.3). Así, se han introducido en esta categoría de suelo especialmente protegido:

- Masas arbóreas y áreas de repoblación forestal: diversas agrupaciones de pinares a lo largo de la Sierra de la Ofra, y en la Sierra del Rollo (Umbria del Rollo); las áreas de repoblación forestal que se localizan en el Azafá y al Sur del casco urbano en los parajes de Upanel, Barrancos y el Mañan, y en la sierra del Cantal de Eraes que cierra el núcleo urbano.

- Montes: Sierras de Horna, Ofra y Ors, como elementos definatorios del paisaje del valle, pues constituyen unos bordes ópticos o cornisas muy característicos; otros conjuntos de menor entidad se localizan en la Sierra de las Tres Hermanas y el Murón, que constituyen hitos identificativos del territorio.

- Se incluyen igualmente las zonas húmedas contiguas al Río Vinalopó, y la zona de Upanel, que constituye un enclave natural de alto valor ecológico ambiental.

Como se desprende del examen del Plano de Estructura General y Orgánica del Territorio (plano nº 1.3), en esta categoría de suelo de especial protección, se establecen una serie de medidas protectoras genéricas para todos los suelos calificados de esta manera, y unas medidas

protectoras concretas para determinados parajes (grafiados igualmente en el plano nº 1.3) cuyas características merecen una especialísima protección. Estos parajes son:

- I.- Sierra de la Horna.
- II.- Umbria del Rollo.
- III.- Sierra de la Ofra.
- IV.- Collado de Ors.
- V.- Tres Hermanas.
- VI.- Tabayá.

c) De especial protección del Dominio Público Hidráulico.

Se califica de esta manera el Dominio Público Hidráulico, de conformidad con lo establecido en la Ley 4/92 de la Generalidad Valenciana sobre Suelo No Urbanizable, entendiéndose por aquél el definido en el Art. 4 del Real Decreto 489/86 por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

d) De especial protección del Patrimonio Etnográfico y Cultural.

Se califican de ésta manera los parajes denominados "La Entrega" y "La Parada", enclaves relacionados con la traída de la Virgen de las Nieves.

No se ha incluido en esta categoría de suelo el edificio emblemático denominado "La Columna", pues el mismo ya es objeto de específica protección en el Catálogo Municipal de Conjuntos y Edificios Protegibles vigente desde 1.985 y que el Plan General mantiene en vigor.

Dada la especialísima importancia y el gran arraigo de las Romerías de la Virgen de las Nieves, es preciso hacer un breve comentario sobre estas fiestas, para entender mejor el porqué de la especial protección de los dos enclaves mencionados anteriormente.

La Fiesta de la Virgen de las Nieves se celebra bianualmente como consecuencia de concordatos celebrados entre las Parroquias de Aspe y de Hondón de las Nieves, los respectivos Ayuntamientos y el Obispado (el último es de 1.848). Conforme al concordato, la Parroquia y el Ayuntamiento de Hondón de las Nieves y el Ayuntamiento y la Parroquia de Aspe se encuentran en el límite entre sus términos, en el punto conocido como "La Entrega", en el antiguo camino de Aspe a Hondón de las Nieves, y una vez que se firman los preceptivos documentos se entrega la Imagen de la Virgen de las Nieves que ha llegado hasta allí en Procesión. Entonces a través del camino de Aspe a Hondón de las Nieves se produce a pie la Romería de "Traída de la Virgen" hasta el punto denominado La Columna, desde donde sale la Procesión hasta la iglesia donde efectúa su entrada al final de la noche del día 3 de agosto. Estos actos son multitudinarios, congregando a miles de personas.

Una vez concluida su estancia en Aspe (2 semanas, con posible prórroga) se produce la misma Romería, pero a la inversa para la "LLevada de la Virgen", con parada en la zona denominada "La Parada", para celebración religiosa, descansar, almorzar y esperar el momento de la nueva entrega a Hondón de las Nieves, con el mismo protocolo formal.

C.2) Se califica como Suelo No Urbanizable Común, por exclusión, aquellas partes del Suelo No Urbanizable no integradas en ninguno de los regímenes de especial protección citados anteriormente.

En el Suelo No Urbanizable, al margen de los distintos regímenes de especial protección comentados anteriormente, existe otro tipo de afecciones derivadas de la necesidad de proteger el trazado y funcionamiento de determinadas infraestructuras y sistemas, establecer una protección del Dominio Público Hidráulico, y limitar los usos permitidos en los suelos sujetos a posibles inundaciones.

Así, el Plan General contempla una protección de:

- Comunicaciones y servicios: corresponde a aquellas zonas de contacto con las vías de tráfico, canales, cauces fluviales, vías pecuarias, instalaciones insalubres, etc. en las que por defenderse tanto su normal funcionamiento, como futuras ampliaciones o modificaciones, o por motivo de protección higienico-sanitaria, se requiere un control absoluto de los usos y la edificación.

- Protección de Acuíferos: se corresponde con la zona delimitada en el Plano de la Red Estructural de Dotaciones (plano nº 1.2) como de recarga de sistemas acuíferos (en concreto el acuífero de la Sierra de Crevillente) en los cuales se prohíbe todo tipo de actuación o vertido que pueda provocar el deterioro o la contaminación de las aguas subterráneas.

- Protección de zonas inundables (delimitadas en el plano de la Red Estructural de Dotaciones -plano nº 1.2), en los cuales se produce una estricta limitación de usos.

Las distintas normativas de protección, en función del distinto motivo o finalidad de la misma, se establece en el Título IX de las Normas Urbanísticas del Plan General.

Para finalizar esta exposición sobre las previsiones del Plan General en el Suelo No Urbanizable, y dando estricto cumplimiento a lo establecido en el Art. 1.2. de la Ley 4/1992 de la Generalidad Valenciana sobre Suelo No Urbanizable, se procede a continuación a efectuar una pormenorizada justificación de la no inclusión de suelos naturales, seminaturales o incultos en la categoría de Suelo No Urbanizable de Especial Protección:

El Plan General, de una manera genérica a seguido el criterio marcado por dicha Ley, calificando en el régimen de especial protección los suelos naturales, seminaturales o incultos. Sin embargo, los usos actuales del suelo, los derechos legítimamente adquiridos por particulares, la necesidad de implantación de infraestructuras y la coherencia en la ordenación del territorio, han aconsejado realizar las siguientes excepciones:

Collado de Ors: Se ha calificado parte del Collado como suelo no urbanizable común para permitir las actividades mineras que actualmente se realizan, ya que se trata de una actividad que cuenta con las licencias y permisos precisos (incluidos los de las Consellerías de Industria y Medio Ambiente y la licencia municipal). Esta actividad genera un grave impacto paisajístico debido a su ubicación incorrecta, con una gran cuenca visual y difícil restauración paisajística. Con objeto de aminorar en lo posible este impacto se han calificado como de especial protección las ladera norte y parte de la ladera este de la sierra.

Peñón de la Ofra: Se ha calificado como suelo no urbanizable común una pequeña superficie del Peñón de la Ofra para permitir que se realicen labores de restauración en un talud de grandes dimensiones (más de 50 metros) lindante con Aspe, y que pertenece a una cantera situada en el Término de Hondón de las Nieves. Estas labores de restauración son especialmente necesarias considerando que la cantera es vecina del paraje denominado "La Entrega", ligado a la tradicional peregrinación de la Virgen de las Nieves.

Sierra Negra: También en este caso se ha calificado como suelo no urbanizable común una zona afectada por actividades extractivas, ya sean actuales (calizas de la Sierra Negra, pequeñas extracciones de arcilla) o abandonadas (yesos).

En este paraje además existe un proyecto para la ubicación de un centro de tratamiento integral de los residuos del municipio de Aspe, que ha sido remitido por el Ayuntamiento de Aspe a la Conselleria de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Ampliación del perímetro de Montesol (UE-11 de suelo urbanizable pormenorizado, exterior al Núcleo Central): En el caso de la ampliación del suelo urbanizable en Montesol, se trata de obtener el suelo necesario para las dotaciones exigidas legalmente, ya que el Plan Parcial previsto en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de 1.982, que debería haber desarrollado este suelo no se llevó a cabo, parcelándose el suelo y edificándose prácticamente en su totalidad sin ninguna coordinación.

Otros lugares: Debido a la exhaustividad con que se ha realizado un Inventario Ambiental, se han cartografiado pequeñas superficies de terrenos incultos situados entre las zonas cultivadas. En muchos casos su pequeña entidad y escaso valor ecológico y paisajístico no justifican su inclusión en la categoría de especial protección, especialmente si consideramos que se encuentran bastante deteriorados. Estos terrenos pueden resultar útiles para la ubicación de ciertas infraestructuras (como pueden ser transformadores eléctricos, depósitos de agua, balsas de riego, etc.) con un impacto ambiental mínimo.

## 2.- Soluciones adoptadas en el Suelo Urbano.

### 2.1.- Eliminación de afecciones existentes.

Una de las soluciones o medidas fundamentales adoptadas para el suelo urbano por el Plan General consiste en mantener únicamente aquellas afecciones actualmente previstas en las vigentes normas que sean estrictamente necesarias para solucionar el grave problema del tráfico que a su vez constituye uno de los objetivos fundamentales a conseguir con la elaboración del Plan.

Ello es debido a dos motivos fundamentales; por un lado, la gran dificultad para que las mismas lleguen a ejecutarse (como lo demuestra el hecho de que la mayoría de ellas existen desde planeamientos muy anteriores y apenas se han ejecutado), con los graves inconvenientes y perjuicios que ello acarrea a los propietarios, y por otro lado, el criterio asumido por la

Corporación y por el propio Equipo Redactor de preservar las zonas de interés artístico o tradicional de la ciudad para evitar su deterioro.

En determinadas situaciones, puede resultar preferente el criterio antes comentado de preservar el casco histórico al de solucionar el problema del tráfico, aunque, evidentemente, un criterio no debe hacer desaparecer al otro. Ambos deben compatibilizarse lo más aceptablemente posible. Ello nos llevaría a una serie de conclusiones.

Por razones de preservación histórica puede adoptarse la solución de mantener las viviendas existentes en la C/ San Pascual recayentes al Río Tarafa, pero, precisamente por dichas razones, deben mantenerse en la forma que en la realidad tienen las alineaciones de fachadas actuales, sin las afecciones existentes actualmente derivadas de las vigentes N.N.S.S., pero manteniendo su actual estructura, forma y volumen salvo las adaptaciones para acomodarlas a las normas especiales del casco histórico tradicional, incluyendo la obligatoriedad de dar a las traseras de las casas recayentes al Río Tarafa un tratamiento de fachada. El Plan prevee la posibilidad de redactar un Plan Especial de Mejora para esta zona.

Por lo dicho anteriormente, la preservación histórica puesta de manifiesto debe ir acompañada de una política de renovación urbana de servicios y calles, de ayudas a la rehabilitación de edificios, etc. y ello no sería posible sin una solución aceptable al problema del tráfico en la zona o barrio de San Juan. Consecuentemente, si no se contempla en la elaboración definitiva del Plan General una vía perimetral a dicho barrio y paralela al Río Tarafa (lo que conllevaría la demolición de las casas allí existentes) se ha de optar por un estudio alternativo para solucionar y hacer fácil y agradable el tráfico y la comunicabilidad en dicha zona, solución que puede encontrarse, adoptando como vial alternativo las calles Severo Ochoa, Honda, etc. hasta conectar con la prolongación prevista en el Plan General de la C/ Rubén Darío.

En definitiva, el equipo, tras sopesar las opiniones vertidas tanto en las sesiones de trabajo de la Junta Municipal de portavoces, como en las distintas reuniones informativas mantenidas con distintos colectivos del Municipio, propone una solución alternativa a la que se preveía en el Avance con respecto a las viviendas de la C/ San Pascual, manteniéndose por tanto las mismas, estableciéndose para ellas una normativa específica de conservación, y adoptando una solución al tráfico en dicha zona que puede ser tan válida como la prevista en el Avance. Esta solución alternativa adoptada debe contribuir a una mayor accesibilidad al barrio o zona de San Juan, que posibilite la reutilización del mismo, eliminando su actual estado de abandono y deterioro, que quede más interconectado con el resto de trama viaria de la población, que haga posible el estudio de una posible área de peatonalización interna y en definitiva que haga más agradable la vida cotidiana en dicha zona.

Como se desprende de todo lo dicho anteriormente, existe un criterio que es prioritario: se ha afectado en la redacción definitiva del Plan el menor número de viviendas posible, sin obstaculizar con ello otro de los problemas fundamentales; la solución del tráfico. Ello se ha tenido muy en cuenta en determinadas actuaciones que se recogen en la redacción definitiva, como puede ser la rotonda distribuidora de tráfico a ejecutar en la confluencia de las C/ Castelar, Barranco y San Pedro, y se ha tenido asimismo en cuenta para la no ejecución de determinadas actuaciones que se sugerían en los escritos de alegaciones, como la apertura de la C/ Albacete,

etc.

## 2.2.- Densidad de viviendas y regulación de alturas.

En el documento n° 3 de la información urbanística que acompañaba al Avance de Planeamiento se recogía, en su apartado 3.3.4. un detalladísimo estudio sobre la densidad de viviendas en todo el casco urbano de la población.

Dicho estudio arrojaba como principal conclusión una elevadísima densidad de viviendas posibles (de ejecutarse totalmente las previsiones de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal) en el Distrito 2 (zonas del Parque y Serranica) 160 viv./Ha. de media, así como otros sectores en los que, con una gran densidad de viviendas actuales (100,30 viv./Ha.) se encuentran prácticamente desarrolladas en su totalidad.

No resulta operativo reproducir en su totalidad el estudio comentado (la presente Memoria se remite en este punto al mismo), pero si se trae a colación para poner de manifiesto que el mismo ha servido de base al equipo redactor para adoptar algunas soluciones urgentes e inaplazables, cuya importancia ha sido corroborada por la totalidad de los grupos políticos municipales.

Tal solución ha consistido en bajar el número de alturas en aquellas áreas del suelo urbano en que su grado de consolidación lo permitiera. Así, se ha establecido una zona en el suelo urbano (zona 3.- Parque) en la que no se ha estimado conveniente reducir el número de alturas puesto que el grado de consolidación con las alturas permitidas por las Normas Subsidiarias vigentes (cuatro alturas B+3) es muy alto, por lo que reducir el número de alturas podría repercutir negativamente en la estética y homogeneidad del barrio; sin embargo, en otras zonas en las que si ha sido posible, se ha reducido el número de alturas para reducir la densidad de viviendas posibles si se desarrollasen al máximo las Normas Subsidiarias, siendo este el caso de la zona 4.- Serranica, donde se desciende de 4 alturas permitidas por las Normas Subsidiarias a 3 alturas permitidas por el Plan General, y de la zona 8.- Vistahermosa, donde se desciende de 3 alturas permitidas por las Normas Urbanísticas a 2 alturas permitidas por el Plan.

Por otra parte, en aquellas zonas con un elevado índice de densidad de viviendas y con espacios interiores o perimetrales todavía vacantes, se ha de dotarles de equipamientos (zonas verdes, equipamientos sociales) ya que suelen ser barrios infradotados. Este es el caso fundamental de los barrios del Parque y de la Serranica, donde los equipamientos que se prevén, al ser barrios muy consolidados, tendrán que obtenerse mediante la utilización de la técnica de las Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico e incluso la Reserva de Aprovechamiento previstas ambas por el Plan General. Para ello, el propio Plan delimita Áreas de Reparto con finalidades específicas, aunque la fundamental es facilitar la gestión y obtención de estos equipamientos.

## 2.3.- Protección del Casco Histórico y del Patrimonio Arquitectónico.

En el Capítulo V de esta Memoria (Objetivos y criterios de la ordenación del territorio) ya

se establece como uno de los objetivos fundamentales el mantener, en la medida de lo posible, la actual estructura urbana del casco antiguo, tomando las medidas protectoras y de fomento de su recuperación desde las perspectivas administrativas y fiscales, todo ello en congruencia con el respeto a la memoria histórica de la formación de Aspe.

En el Apartado 2.1. del presente Capítulo ya se ponía de manifiesto una serie de medidas previstas por el Plan General al respecto (supresión de las afecciones actualmente existentes, fomento de una política de renovación urbana de servicios y calles, de ayudas a la rehabilitación de edificios, favorecimiento de una mejor accesibilidad y comunicabilidad de la zona de San Juan que actualmente se encuentra bastante degradada, etc.).

Como primer y fundamental paso en esta línea, con fecha 7 de Abril de 1.993, y ante la solicitud formulada por el Excmo. Ayuntamiento de Aspe, por Resolución del Director General de Arquitectura y Vivienda de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte se declaró, a los efectos previstos en el Decreto 55/92 de 30 de Marzo del Gobierno Valenciano, como PROGRAMA DE RENOVACION URBANA "Zona del Casco Antiguo" el área delimitada por:

Al Norte: la calle Santa Faz y el Parque Dr. Calatayud.

Al Sur: la calle Ramón y Cajal.

Al Este: la calle Virgen de las Nieves.

Al Oeste: las calles San Pedro, San José y la Avda. de la Constitución.

Las actuaciones que contempla la Resolución son las siguientes:

A) Actuaciones de adecuación del equipamiento comunitario primario, entendiéndose como tal los espacios libres, viales o alcantarillado exclusivamente, definidas en el Artículo 45 del R.D. 1932/1991 de 20 de Diciembre (Art. 15.c. del Decreto 55/92 de 30 de Marzo del Gobierno Valenciano).

- Remodelación, alcantarillado, red de agua potable, pavimentación y mobiliario urbano de la Avenida de la Constitución.

- Pavimentación de las calles: Mayor (Francisco Candela), Goya, Carlos Soria, Santa Barbara, San Agustín.

- Adecuación y urbanización de la zona adyacente al Mercado.

- Remodelación del Parque Dr. Calatayud.

B) Protección de actuaciones de rehabilitación de fachadas y cubiertas, tanto públicas como privadas, incluidas en el área del Programa (Art. 18.3. del Decreto 55/92 de 30 de Marzo del Gobierno Valenciano).

- El Ayuntamiento se compromete a incentivar la rehabilitación del entorno urbano.

C) Rehabilitación o adecuación del equipamiento de carácter social (Art. 15.c. del Decreto 55/92, de 30 de Marzo del Gobierno Valenciano).

- Restauración del Mercado de Abastos.

Asimismo, en la Resolución en la que se declara el Programa (P.R.U.) se establece que el Ayuntamiento de Aspe se compromete a fomentar las actuaciones particulares de rehabilitación y nueva planta, que dentro del Programa de Renovación Urbana declarado se contemplan en el Decreto 55/92 a través de bonificaciones y otros incentivos municipales de aplicación, así como a coordinar las actuaciones que garanticen la coherencia de las mismas con el entorno declarado.

Con posterioridad y tras nueva solicitud formulada por el Ayuntamiento de Aspe, la Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes resolvió en el mes de Marzo de 1.994, ampliar el ámbito del Programa de Renovación Urbana ya declarado, incluyendo las siguientes actuaciones de rehabilitación o adecuación de equipamientos de carácter social (Art. 15.c. del Decreto 55/92).

- Rehabilitación del Teatro Wagner.
- Rehabilitación de la antigua Posada del Pueblo.

Asimismo se acordó ampliar el plazo de vigencia del P.R.U. en dos años más a partir de la fecha de dicha Resolución.

En definitiva, la declaración del P.R.U. constituye un instrumento fundamental para conseguir los objetivos perseguidos por el Plan General de adecuación y rehabilitación del casco urbano, facilitando e incentivando las actuaciones tanto de la iniciativa privada como de la pública.

Otro tipo de protección que se establece para el casco antiguo (zona 1) es la protección arqueológica. Así en el Art. 7.2.1. punto 3 se establecen una serie de medidas encaminadas a este tipo de protección en esta zona.

Respecto de la protección del patrimonio edificado este Plan General incorpora al mismo el Catálogo Municipal de Conjuntos y Edificios Protegibles (en vigor desde el 22 de Diciembre de 1.986).

#### 2.4.- Regulación del uso industrial en suelo urbano.

El Plan General, en el Suelo Urbano, tan sólo permite la instalación de industrias y actividades desde la exigencia de condiciones mínimas ambientales, de calidad de vida, etc. Se establecen los usos del suelo urbano deferenciando, básicamente, para su aprovechamiento edificatorio privado, entre los de carácter residencial e industrial, por razón del que sea predominante, siendo compatibles ambos entre sí, según régimen de compatibilidad que se establece en la normativa. Se permite el uso terciario como compatible con ambos tipos básicos de uso (residencial e industrial).

#### 2.5.- Areas de Tanteo y Retracto.

Con la finalidad de incrementar el Patrimonio Municipal del Suelo, y, en general, facilitar el cumplimiento de los objetivos del planeamiento, el Plan General ha previsto (en la Disposición Adicional Segunda de la Normativa) la posible delimitación de áreas en las que las transmisiones onerosas de terrenos y en su caso de edificaciones quedará sujeta al ejercicio de los derechos de tanteo y retracto por el Ayuntamiento.

### 3.- Esquema básico de la red viaria.

Respecto a este tema, con el Plan General se trata de dar solución a los objetivos fundamentales planteados en el Avance de Planeamiento:

- Romper la posición jerárquica de la antigua travesía que se ha convertido en uno de los ejes más incómodos y deteriorados de la ciudad. Para poder convertir el "Corredor" principal en vial de sentido único, destaca la solución del puente sobre el Río Tarafa como prolongación de la C/ Ruben Dario.

- Consecuencia de lo anterior, proponer una trama viaria cerrada que articule la ciudad entre sí y con los accesos. Si bien la función de distribución debe prevalecer sobre la de travesía. Más adelante se explicitan los objetivos de la propuesta de la red viaria. Asimismo, y como consecuencia de los datos del estudio sobre la red viaria, que documentan lo escaso de las anchuras de muchas calles (en acera y calzadas) se propone un área coincidente en su gran mayoría con el casco histórico (y por tanto con el área declarada como Programa de Renovación Urbana) para que se realice su posible peatonalización. La propuesta se justifica en que éstas vías no forman parte del sistema primario y con la finalidad de establecer unos itinerarios donde el peatón no sufra riesgos innecesarios por pasear, desde el criterio de que el tráfico preferente en estas zonas es el peatonal.

La trama viaria interior de la ciudad que se recoge en el Plan está basada más en la gestión del viario existente que en la creación de nuevas vías, y por supuesto minimizando al máximo las operaciones de "cirugía" urbana, teniendo además presente el concepto de vía como calle portadora de unos umbrales mínimos de calidad espacial y de accesibilidad peatonal para los ciudadanos.

La red viaria se ordena jerárquicamente en relación a la importancia de su función para los distintos usos de las misma. Se ordena teniendo en cuenta el principio de que los usos de tráfico rodado y peatonal son complementarios y que la ciudad debe ser un lugar de convivencia.

Como conclusión de todo lo anterior, el equipo redactor considera que las vías perimetrales previstas en el Plan General (Avda. Nia-Coca, Padre Ismael, etc.) no tienen la consideración de vías de circunvalación, sino que en realidad son vías de comunicación interna entre los distintos barrios, vías que tengan el tratamiento de lo que son: vías urbanas, calles, a la manera de las previstas en el Plan Parcial "Actuación Residencial S-5", redactado por SEPES y próximo a iniciar su urbanización y de la parcialmente ejecutada en la propia Avda. Padre Ismael.

En definitiva, se proponen calles para los ciudadanos (peatones o conductores), y en tal sentido el Plan General contiene secciones tipo en la que se hace compatible el uso de tráfico rodado y el uso peatonal, acompañado todo ello del mobiliario urbano más adecuado para estos fines.

Donde sí resulta aplicable el concepto de circunvalación es en aquellas vías extraurbanas cuya finalidad primordial es bordear la ciudad para el tráfico rodado de paso (no de origen-destino), y en tal sentido, el equipo ha considerado conveniente prever en el Plan, de acuerdo con los contactos mantenidos entre el Ayuntamiento, la Dirección General de Carreteras de la COPUT y el propio equipo redactor, una reserva de suelo para la ejecución de la futura variante NORESTE prevista en el II Plan de Carreteras de la Generalidad Valenciana en la zona de la Huerta Mayor, variante que deberá unir la carretera de Alicante con la de Novelda.

- Por otra parte, el Plan General presta especial atención a la dotación de aparcamientos, con el fin de equilibrar las distintas zonas del municipio en función de las demandas actuales y futuras de la población residente y transeunte. Así, se establece en la normativa del Plan una estricta regulación sobre la previsión de aparcamientos.

Se establecen normas estrictas para la concesión de vados, rebaje de bordillos, etc.

- Tal y como se había comentado anteriormente, se explicitan a continuación LOS OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE LA RED VIARIA:

a) Objetivos de la propuesta de sistema viario para peatones y vehículos:

Uno de los problemas más graves que se plantea en ciudades de la escala de Aspe es el de las fricciones que provoca el uso del vehículo privado en una estructura viaria que no fue concebida para ese uso, unido a que en tiempos más recientes se actuó de espaldas a una evidencia como era la del incremento del parque de vehículos.

No se puede soslayar otra cuestión que aunque no tenga una raíz espacial o física tiene gran relevancia en la vida urbana. Nos referimos a la "cultura del automóvil". En un área como el núcleo de Aspe moverse en coche no es una necesidad sino corresponde a la satisfacción de un deseo cuyo análisis se sale del ámbito de este trabajo. Pero para ilustrar lo absurdo, en general, de moverse en vehículo privado para recorridos de origen/destino dentro del núcleo de Aspe hemos realizado una estimación de accesibilidad para cada zona con relación a los equipos públicos más significativos:

ACCESIBILIDAD PEATONAL (*) (en metros)						
ZONA	GRUPO ESCOLAR	AYUNTAMIENTO	MERCADO	CENTRO SALUD	INSTALAC. DEPORTIVAS	MEDIAS TODOS LOS EQUIPOS
1	800	150	200	400	700	450
2	1.200	500	400	500	1.100	740
3	450	600	720	820	1.000	718
4	300	800	900	1.000	800	760
5	900	650	750	850	100	650
6	1.500	600	500	350	1.500	890
MEDIA DEL EQUIPO	858	550	578	653	866	701

(\*) **Las medidas están tomadas desde un centroide dentro de cada zona.**

Como se ve el conjunto de equipamientos están, para cualquier zona, dentro de una distancia inferior a un kilómetro. Distancias que provocan desplazamientos que debían de hacerse a pie o en otros medios de transporte no motorizado. Por todo ello Aspe debe de ser tratada como una ciudad a escala de peaton.

El contenido esencial de nuestra propuesta de movilidad para Aspe se podría resumir en la siguiente declaración:

La mejor política de tráfico para una ciudad es aquella que consigue que los ciudadanos dejen el coche aparcado y caminen o usen otros medios de transporte públicos o individuales no motorizados.

En Aspe intentamos conseguir este objetivo con dos líneas de actuación genéricas:

- Mejorar las condiciones de movilidad para los peatones.
- Mejorar la accesibilidad en vehículo particular cuando su uso sea necesario.

El estado de la oferta de espacio para movimiento peatonal en Aspe es deficiente. Es muy difícil encontrar aceras que superen más de un metro. Cuando en las normativas urbanas se consideran los 2 metros como ancho mínimo. El resultado de la escasa oferta de espacio peatonal es que no resulte nada agradable circular por muchas calles, incluso en el centro de la ciudad.

Todo ello es percibido así por los habitantes de la ciudad que se retraen de circular andando a pesar de que la mayoría de los destinos del cuadro anterior están a una distancia no superior a 10/15 minutos andando.

Tenemos la oportunidad de proyectar una política de movilidad dentro de un concepto medioambientalmente sostenible en el sentido de frenar la degradación actual provocada por el tráfico sobre el medio ambiente urbano y mejorarla para no hipotecar el futuro de la ciudad.

Instrumento clave de esta nueva política sería las intervenciones en el casco antiguo de la ciudad que se encuadran en las líneas siguientes:

- Peatonalización del área con posibilidad de tráfico y aparcamiento para residentes.
- Establecimiento riguroso de ordenanza sobre carga y descarga.
- Tratamiento de pavimentos y mobiliario integrado en la zona.

La necesidad de operaciones de esta clase en el área central de la ciudad está directamente vinculada a la protección del patrimonio urbano y arquitectónico de la ciudad.

En segundo lugar otro objetivo que proponemos para una política de movilidad es una mejora de las condiciones del tráfico de vehículos. Los conceptos que han inspirado la propuesta de viario son los siguientes:

- Aumentar la capacidad del viario urbano, no recortando aceras, sino introduciendo sentidos únicos en los ejes principales. Con ello se consigue: a) Hacer más fluido el tráfico con un impacto menor de ruidos, y b) Conseguir una mayor eficiencia en el uso del espacio viario.
- Crear un sistema de nuevas vías de tráfico que resuelvan las rupturas existentes entre barrios.

La red viaria propuesta y que recoge el Plan General parte de un concepto básicamente articulador, es decir, constituye la pieza esencial que tendrá que consolidar el modelo formal de la ciudad. Desde el punto de vista de los flujos los objetivos de la Red Viaria son:

- Conducir tráfico con origen/destino en la ciudad desde/hacia las cinco carreteras de entrada y salida.
- Comunicar los barrios entre sí. Hablamos de comunicar, y este es un concepto amplio que engloba no sólo la posibilidad de ir en coche de un barrio a otro, sino andando. Porque el viario urbano no está concebido como una carretera sino como un espacio público que es el soporte de movimiento de personas o de vehículos.
- Cerrar tramas, con el objetivo de conseguir las mismas condiciones de accesibilidad para cualquier punto de la ciudad con ello conseguiríamos una ciudad muy igualitaria desde el punto de vista de la accesibilidad.

- Canalizar el tráfico de paso que no es absorbido por la variante; y descongestionar el puente del Baño.

#### b) Estructura de la Red Viaria:

El viario propuesto para Aspe se organiza en torno a una jerarquía de vías a dos niveles: Viario Principal y Viario Secundario. Se introducen dentro del primer escalón una variante específica que denominamos Viales de Acceso a Población; y en el segundo nivel definimos otro tipo que llamamos Viales secundario de Borde del Río.

La red Viaria Principal tiene una función de conducir tráfico de ciudad, es decir que conecta toda la ciudad entre sí y con los accesos de las carreteras.

La red Viaria Secundaria articula piezas urbanas conectándolas con el viario principal.

El Viario de Acceso a la población forma parte del Viario Principal pero tiene un carácter espacial que se manifestará en un tratamiento cuidado de urbanización.

El Viario de Borde del Río es una matización del viario secundario donde, como en el caso anterior, predominarán la dimensión peatonal de paseo frente a la del tráfico.

##### b.1) Viario Principal.

###### \* Pieza VP-1 (Tramo a.b)

Tiene una función neta de tráfico de paso en dirección norte-sur. Define y cierra la trama urbana al este de Aspe. Exige un puente de 100 m. sobre el Tarafa.

Sección: Se define una reserva de suelo de 50 hasta el cruce del río. Desde ese punto hasta "a" la sección es de 16 m.

Aparcamiento: Permitido.

Orden de Prioridad: Baja. Esta vía sólo se debe de construir cuando los usos de suelo en su borde y en el margen opuesto del Tarafa se desarrollen.

###### \* Pieza VP-1 (Tramo a.h)

Viario de articulación urbana y conexión con el viario principal. Es una alternativa fundamental para descongestionar el puente del Baño. Exige un puente de 70 m. sobre el Río Tarafa.

Sección: 16 m.

Aparcamiento: No permitido.

Orden de prioridad: Alta. Su construcción es esencial para la implantación del sistema de nuevos sentidos y direcciones propuesto.

\* Pieza VP-2 (Tramo f.e)

Articuladora de ciudad. Conexión con accesos.

Sección: Existente

Aparcamientos: No permitidos.

Orden de prioridad: Media-Alta. Operación de urbanización con ensanche de aceras eliminando los aparcamientos.

\* Pieza VP-3 (Tramo i.j)

Calle Ramon y Cajal y Calle Vereda. Viario fundamental por el barrio de la Coca.

Sección: Existente

Aparcamientos: No

Orden de Prioridad: Alta para operación de urbanización ensanchando aceras eliminando aparcamientos.

\* Pieza VP-4 (Tramo g.h)

Calle Constitución- Calle San Pedro, eje articulador histórico de la ciudad. Nuestra propuesta de introducir sobre él un único sentido permitirá actuar sobre uno de los espacios urbanos más degradados de la ciudad.

Sección: Existente

Aparcamientos: No

Orden de prioridad: Alto para intervención de urbanización, ensanche y mejora de la accesibilidad peatonal.

\* Pieza VP-5 (Tramo c.d)

Articulador sur-este. No es una variante en la medida que configura espacios y su tráfico de paso entre accesos será escaso.

Sección: 16 m.

Aparcamientos: No

Orden de Prioridad: Media-Alta, en función del ritmo del desarrollo del tejido urbano al que da forma.

\* VP-5 (Tramo d.m)

Este es el mismo tramo concebido con una función neta de conexión entre accesos. Prácticamente no tiene impacto sobre el tejido urbano.

Sección: 16 m.

Aparcamientos: No permitidos

Orden de prioridad: Baja.

b.2) Viario Principal de Accesos a la ciudad.

Definimos así a las partes del Viario Principal que acceden a la trama urbana desde las carreteras de acceso, a lo largo de los cuales se produce el paso del paisaje rural al urbano. El objetivo de la ordenación y urbanización de su sección es la de crear un entorno lineal agradable.

Sección: Variable. Existente.

Aparcamientos: No permitidos.

Orden de prioridad: Alta: VA-1 VA-2 y VA-3  
Media: VA-4 y VA-5

b.3) Viario Secundario General (V.S.)

Como decíamos anteriormente este subsistema viario tiene por objeto articular barrios o zonas urbanas conectándolas con el viario principal.

Las secciones de este viario son las existentes. Se recomienda no permitir aparcamiento salvo en algún caso en que las condiciones de la sección y del tráfico lo permitan. El sentido del tráfico en estas vías será preferentemente único.

\* Viario Secundario de Borde del Rio (V.B.R.)

Tiene una función básica de definición de borde de trama, y en el diseño de su sección se tendrá en cuenta el carácter de paseo peatonal.

Vía	Sección	Aparcamientos
VSR-1	16 m.	No
VSR-2	16 m.	Si. Una banda. Línea.
VSR-3	16 m.	No
VSR-4	16 m.	No
VSR-5	16 m.	Si. Una banda. Línea.

c) Aparcamientos:

c.1) Objetivos.

Los objetivos de la propuesta de estacionamiento son los siguientes:

- 1) Reducción progresiva de las plazas de aparcamiento en la calle con objeto de mejorar la calidad del medio peatonal. Para ello se actuará:
  - a) Ofertando plazas en parkings fuera de la calle en superficie o subterráneo de adquisición preferente por residentes.
  - b) Introduciendo una ordenanza vigorosa de previsión de plazas de parkings en viviendas de nueva planta bajo determinadas condiciones.
- 2) El modelo que perseguimos en Aspe es el de dotar de oferta de plazas en la calle para viajes del exterior mientras que los ciudadanos dispongan de plazas de parkings fuera de la calle.
- 3) En la oferta de plazas en la calle se debe primar las de corta duración. Se propone una zona en el centro en torno al parque, para implantar una experiencia de tipo O.R.A. compatible con tarjetas para los residentes en la zona que necesiten aparcar en la calle.
- 4) En las zonas históricas se permitirá el aparcamiento de residentes en la calle en los casos en que no se puede disponer de plaza en vivienda o en otro lugar.

c.2) Oferta de plazas.

En el cuadro adjunto se cuantifican las magnitudes de las distintas piezas de

aparcamiento.

Para los parkings subterráneos se han escogido plazas y espacios libres que puedan acoger este tipo de implantaciones procurando, cuando las superficies lo permiten, no agotar toda ella con objeto de no hipotecar las posibles plantaciones.

c.3) Ordenanzas de aparcamientos en vivienda.

\* Zona del Parque (zona 3).

- En edificios unifamiliares no se exige plazas de viviendas.
- Cuando el edificio tenga 2 o más viviendas se considerará 1,5 plazas/vivienda.

c.2) Resto de la ciudad y áreas de nueva creación.

- Una plaza por vivienda en edificios de 2 o más viviendas.

c.3.) Casco Antiguo.

- En edificios que mantengan el número de viviendas no se exigirán plazas de aparcamientos.
- Si se aumenta el número de viviendas se exigirá una plaza por vivienda.

**APARCAMIENTOS  
OFERTA DE PLAZAS  
PIEZAS DE ESTACIONAMIENTO**

<b>PIEZA</b>	<b>TIPO</b>	<b>PLAZAS</b>
P-1	Subterráneo 1 planta	90
P-2	Subterraneo 2 plantas	450
P-3	Subterraneo 2 plantas	90
P-4	Subterráneo 2 plantas	60
P-5	Subterráneo 2 plantas	60
P-6	Subterráneo 2 plantas	80
P-7	Subterráneo 2 plantas	80
P-8	Superficie	50
TOTAL ..... 960		
Superficie ..... 50 (5'2%)		
Subterráneas ..... 910 (94'8%)		

c.4.) Norma general adicional.

El número de plazas que se deduzcan de estas ordenanzas serán satisfechas en el propio edificio o en parkings, deberán justificar previamente a la concesión de licencia.

d) Carga y descarga:

La única política contrastada para regular la carga y descarga se centra en la disciplina de horarios. De modo que proponemos para toda la ciudad una regulación de horarios de mañana y tarde que creemos debe ser consensuado entre comerciantes y Ayuntamiento.

Como norma particular del Casco Antiguo, además de la anterior, se recomienda fijar, por el mismo procedimiento propuesto anteriormente, el tipo, dimensiones y peso de los vehículos de carga y descarga en esa zona. Una vez definido el vehículo tipo, el Ayuntamiento procederá a conceder tarjetas a los vehículos comerciales que cumplan estas características que serían los únicos autorizados a circular por el área del Casco Antiguo.

e) Apéndice: Análisis de la accesibilidad.

La propuesta de Red Viaria se desarrolla después de una evaluación de diversas alternativas que parten con las siguientes premisas:

- 1ª) La antigua travesía Calle Constitución/Calle San Pedro es una pieza clave en la futura organización viaria de la ciudad. Para ello es necesario cambiar su doble sentido a otro único.
- 2ª) Partimos de una red viaria prácticamente similar a la existente y que jerarquizamos previamente.
- 3ª) Consideramos para el estudio de movimientos que la red viaria principal puede canalizar dobles sentidos cuando su sección lo permita, en cuyo caso será de un sólo sentido, así como la secundaria.

La operatividad del modelo descriptivo analítico que hemos seguido se basa en evaluar como se distribuyen los movimientos desde/hacia los accesos de la ciudad desde/hacia los distintos barrios, y de estos entre sí. Todo ello para diferentes hipótesis de sentidos asignados a la trama. A continuación damos los resúmenes de las hipótesis analizadas, y finalmente recogemos una síntesis de los mejores resultados recogida en una sola estructura viaria.

Hipótesis 1.

- Buena accesibilidad a todos los barrios a través del Corredor C/ Santa Faz y Vereda y Barranco.
- Necesidad de ejecutar una rotonda en el Cruce Barranco-San Pedro, que posibilite el giro hacia la izquierda en dirección Vereda.
- Tráfico con destino Novelda.

El Parque, la Serranica, Nucleo Central, San Juan y la Coca, utilizarán el pte. del Baño y la Avda. de Navarra. Prosperidad, Sector 5, Vistahermosa, Central de Eraes carretera de Elche, Carretera de La Romana, utilizarán la Ronda Sur hasta enlazar con la variante Elche-Novelda.

### Conclusiones:

- \* Fuerte intensidad de tráfico en ambos sentidos en la Avda. de Navarra, Pte. del Baño y Constitución.
- \* Necesidad de construir una rotonda en Barranco-San Pedro.
- \* Necesidad de conectar C/ Central de Eraes con la variante a través de la Ronda Sur y camino junto al cementerio.

### Hipótesis 2.

- Buena accesibilidad.
- Rotonda Barranco.
- Tráfico con destino Monforte.

Los barrios Castelar - Ctra. La Romana, Cantal de Eraes, Prosperidad, Vistahermosa, Sector V utilizarán la Ronda Sur y Padre Ismael.

Todos los barrios acceden al Pte. del Baño a través del Barrio del Parque.

### Conclusiones:

- \* Necesidad de construcción de la rotonda en Barranco.
- \* Las calles Gran Capitán y Constitución debe tener doble sentido de circulación.
- \* Fuerte concentración de vehículos (en Padre Ismael, Lepanto) y Pte. del Baño. (Todos los vehículos de salida deben utilizar dichas calles).
- \* Necesario conectar la Ctra. de La Romana con Padre Ismael a través de la Ronda Sur.

### Hipótesis 3.

- Disminuye la accesibilidad respecto a las hipótesis 1 y 2, relativa a determinados barrios. (Casco Antiguo, San Juan, Castillo)
- Necesidad de ejecución de la Ronda Sur en dos sentidos, para el acceso y la salida de la Prosperidad, Vistahermosa, Sector 5, carretera de Elche.

- El acceso de los vehículos industriales al servicio del Polígono Industrial 4 se realiza a través del Pte. del Baño.

#### Conclusiones:

- \* Muy necesaria la ejecución de la Ronda Sur don doble sentido de circulación. (Acceso y salida de los barrios).
- \* Avda. de Navarra, Pte. del Baño y Constitución, de doble sentido.

#### Hipótesis 4.

- Mala accesibilidad a los Barrios Serranica, Parque y Castillo. (Si bien este último así como el sector 4, dispone de un recorrido alternativo utilizando la variante hasta la Avda. de Navarra.)
- Fuerte concentración de tráfico en la C/Vereda y Sol.
- Las Calles: Gran Capitán, Castelar, Carreteras de Crevillente y Elche, y la Ronda Sur tienen que tener doble sentido de circulación.

#### Conclusiones:

- \* Muy necesaria la ejecución de la Ronda Sur con doble sentido de circulación, hasta enlazar con las tres carreteras.

#### CONCLUSIONES

Necesidad de proyectar una vía urbana altenativa que descongestione el Pte. del Baño que es utilizado por los barrios que utilizan la ronda Sur como eje colector con destino Novelda-Aspe, Monforte-Aspe, así como para la comunicación con el barrio del Castillo y el Sector 4.

Dicha vía debe salvar la barrera física que supone el río Tarafa, en un punto lo más cercano posible al nudo de Barranco-San Pedro y Cruz de Orihuela. Dicha vía acortaría los excesivos desplazamientos que tienen que realizarse por la Ronda Sur.

<b>SECCIONES - VIARIO PRINCIPAL</b>				
<b>VIAL</b>	<b>SECCION TOTAL</b>	<b>CALZADA</b>	<b>APARCAMIENTOS</b>	<b>ACERAS</b>
VP-1 Tramo a-a <sub>1</sub>	16	7	Linea 2,25	2 x 2,25
VP-2 Tramo a <sub>1</sub> -a <sub>2</sub>	16	7	Linea 2 x 2,25	1 - 4
VP-1 Puente	12	7	---	2 x 2,25
VP-1 Tramo a <sub>3</sub> -h (m)	15	6	Linea 2,25	2 x 3
VP-1 Tramo a <sub>3</sub> -h (n)	12	6	---	2 x 3
VP-2 Tramo f-e	10	3,50	---	2 x 3,25
VP-3 Tramo i-i <sub>1</sub>	Variable	Sección continua sin bordillo. Espacio para vehículos: 3,50 m.		
VP-3 Tramo i <sub>1</sub> -j	10	3,50	---	2 x 3,25
VP-4	8 m.	3,30	---	2 x 2
VP-5 Tramo c-j	14	6	Linea 2 x 2,25	2 x 1,50
VP-5 Tramo d-l	16	6	Bateria 5	3,5 x 1,5

**SECCIONES - VIARIO SECUNDARIO**

**SECCIONES - VIARIO SECUNDARIO**

VIAL	SECCION TOTAL	CALZADA	APARCAMIENTOS	ACERAS
VS-2	10	3,50	Línea 2 x 2,25	2 x 2
VS-3	8	3	---	2 x 2,50
VS-4	8	3	---	2 x 2,50
VS-5	16	6	Línea 2,25	2 x 4
VS-6	12	6	---	2 x 3
VS-7	16	6	Línea 2,25	2 x 3,25
VSR-1	16	7	---	2,50 - 6,50 (lado río)
VSR-2	16	6	Línea 2,25	2,50 - 5,25 (lado río)
VSR-3	12	6	---	2-4 (lado río)
	12	3,50	---	2,50-6 (lado río)
VSR-4	12	6	---	2-4 (lado río)
VSR-5	16	6	Batería 5	2-3 (lado río)























#### 4.- El tratamiento del uso industrial.

El planeamiento urbanístico ha regulado el uso industrial, generalmente (y así lo han hecho las Normas Subsidiarias vigentes), con una perspectiva ordenancística análoga a la de viviendas. De ahí que los parámetros fundamentales hayan sido el tamaño del establecimiento y la situación en planta, en piso o en edificio aislado de la instalación. Las situaciones relativas implicaban necesidad de mayor o menor restricción al uso industrial, lo que se plasmaba en una densificación por categorías (medidas en tamaño del establecimiento y potencia instalada) y una tabla de compatibilidad con situaciones.

El método tenía la ventaja de sus posibilidades de control administrativo previo. La solicitud de licencia conlleva ya una definición exacta del tamaño, situación y tipo de ingeniería a instalar (lo que es traducible claramente en potencia). Pero, por contra, iba quedando progresivamente más desfasado de la medida en que el desarrollo tecnológico permitía independizar las posibles molestias o riesgos del uso industrial, de la cuantía de la potencia instalada.

El mantenimiento de este método de control ha puesto de relieve en la actualidad paradojas tales como que pequeñas instalaciones de servicios, no productoras de ruidos, humos u otro tipo de emisión, tengan que ubicarse fuera de los núcleos residenciales, mientras que talleres de pintura, almacenes de productos químicos y otros establecimientos análogos no tuviera limitaciones urbanísticas para su ubicación en la mayoría de situaciones urbanas. Este fenómeno se ha puesto más de relieve en la actualidad, cuando se ha sido consciente de la necesidad de fijación del empleo dentro de los cascos urbanos, y del despilfarro económico y social que estaba significando de la total descentralización de todo tipo de industrias a polígonos aislados del casco urbano. La propia reconversión industrial y la crisis de muchos sectores, ha implicado simultáneamente el resurgimiento de instalaciones artesanales y de pequeñas empresas, cuyas posibilidades económicas e incluso su propia razón de ser se encuentra en la imbricación dentro del tejido de la ciudad.

La reciente preocupación por el medio ambiente, plasmado entre otras cosas en la primera ley española al respecto, aprobada al final de la década de los setenta, ha significado el desplazamiento de la preocupación por la intensidad y tipo de las emisiones industriales.

Un establecimiento no entraña riesgo por su potencia instalada, si se acompaña de los elementos correctores del riesgo que eso entraña; un establecimiento es molesto cuando sus emisiones sólidas, líquidas o gaseosas hacen incompatible el desarrollo de otras actividades en su entorno.

Incluso el propio factor tamaño no es explicativo del grado de molestias o peligrosidad de una industria.

Un almacén de productos inertes, o no inflamables, puede ocupar una gran extensión de tamaño; una pequeña instalación radioactiva no precisa de más extensión que una parte de una habitación. No obstante, no puede prescindirse del factor tamaño totalmente; y no tanto por la propia lógica de la instalación industrial, sino en cuanto su consumo de espacio, puede significar en muchos casos la imposibilidad física de ubicación en una determinada zona de otras

actividades que sean precisamente las que el planeamiento urbanístico pretenda fomentar. La propia densidad de empleo, utilizada en otros planes urbanísticos, tiene también un cierto papel complementario en la garantizaci3n de unas ciertas condiciones de solubridad de la propia industria.

Plantearse regular el uso industrial tan solo desde su compatibilidad con otras actividades, a partir del riesgo que entrañan las emisiones de aqu3l, constituye una tarea compleja y de dif3cil regulaci3n y control en la pr3ctica. De otro lado, a3n cuando existe normativa sectorial reguladora de algunos tipos de emisiones, en general no ha planteado todav3a en ninguna zona del territorio espaol, la regulaci3n del uso industrial exclusivamente a partir de las emisiones. Las razones habr3a que encontrarlas no solo en la falta de experiencia al respecto, sino tambi3n en el hecho de acostumbrar a empresarios y administraci3n al control continuado de la actividad, a la medici3n no solo preventiva sino tambi3n en funcionamiento. Un cambio cualitativo del alcance del que se plantea tendr3a que tener, por fuerza, un per3odo de transitoriedad para el acomodo de situaciones si no se quiere generar un colapso temporal en muchos sectores industriales.

As3 pues, las normas de regulaci3n del uso industrial en el municipio de Aspe, plantean los siguientes principios de enfoque :

a) Una actividad industrial debe limitarse en tanto en cuanto el grado de emisiones, riesgos o molestias afecten al normal funcionamiento de las actividades ubicadas en sus proximidades, o en el conjunto de la zona que se regula.

b) En determinadas zonas del casco urbano y del territorio no se admite la instalaci3n industrial de ning3n tipo, o se limita a formas artesanales de pequeo tamao, por motivos de coherencia con el tipo de actividad urban3stica que se pretende fomentar.

c) El control del uso industrial se plantea sobre las condiciones de sus emisiones y molestias potenciales. A este respecto, el Plan General establece cuatro categor3as de los usos industriales ( y terciarios), cuya determinaci3n se ha efectuado en funci3n de las molestias, nocividad, y salubridad y peligro, considerandose los motivos que seala el Nomenclator que desarrolla la Ley de la Generalitat Valenciana 3/1989, de 2 de Mayo, de actividades calificadas (D.O.G.V.de cuatro de Mayo). Las categor3as establecidas son las siguientes :

- Categor3a 1<sup>a</sup> : Actividades in3cuas, para cuya consideraci3n se estar3a a lo dispuesto en la Orden de la Conseller3a de Gobernaci3n de 10 de Enero de 1983, de aprobaci3n de la Instrucci3n 1/83, por la que se dictan Normas para la aplicaci3n del Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas, y Peligrosas.

- Categor3a 2<sup>a</sup> : Aquellas que son consideradas como "Indice bajo" por el anexo II del Nomenclator citado anteriormente, (corresponde a los grados 1 y 2 de intensidad).

- Categor3a 3<sup>a</sup> : Aquellas que son consideradas como "Indice medio" por el anexo II del Nomenclator citado anteriormente , (corresponde al grado 3 de intensidad).

- Categor3a 4<sup>a</sup> : Aquellas que son consideradas como "Indice alto" por el anexo II del Nomenclator citado anteriormente, (corresponde a los grados 4 y 5 de intensidad).

Los distintos grados de compatibilidad se establecen en función de la localización de los usos industriales (y terciarios) en relación con las viviendas, considerándose las siguientes situaciones para estos usos :

a) Situación 1.

En edificios de viviendas, en plantas superiores.

b) Situación 2

En edificios de viviendas, en planta baja, sótano o semisótano vinculados a la planta baja.

c) Situación 3

En edificio exclusivo, entre medianeras con fachada a calle y contíguo a viviendas.

d) Situación 4

En edificio exclusivo e independiente rodeado de espacios libres y con fachada a la calle.

e) Situación 5

En edificio exclusivo, en zonas o manzanas industriales.

Por lo que se refiere a la compatibilización del uso industrial en las distintas clases de suelo, y al margen de lo ya dicho en el apartado 2.4 de este capítulo respecto a la regulación del uso industrial en el suelo urbano, hay que poner de manifiesto que el Plan General únicamente prevé dos zonas donde no existe limitación de este tipo de uso (excepto algunos usos específicamente prohibidos por su especial molestia o insalubridad) permitiéndose por tanto en todas sus categorías, por encontrarse dichas zonas bastante alejadas del Núcleo Central. Estas zonas son el Polígono Industrial Tres Hermanas, ya ejecutado y por tanto clasificado como Suelo Urbano (se respeta y mantiene en vigor el Plan Parcial redactado por SEPES y aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de fecha 13 de Noviembre de 1990), y la ampliación prevista de dicho Polígono (Sector 8 del Suelo Urbanizable No Pormenorizado del Plan General).

En el resto de zonas industriales previstas en el Plan General ( tanto en suelo urbano como urbanizable) se establece un régimen de limitación del uso industrial por la Normativa específica, dadas sus proximidades al casco urbano de la población (incluso en algunas áreas prácticamente su integración). Se considera conveniente hacer una pequeña mención a dos de estas zonas, por su importancia para el desarrollo industrial y comercial del Municipio:

- Por lo que se refiere a la zona industrial prevista en el Avance en la Avda. Tres de Agosto (junto al río Tarafa), clasificada en parte como Suelo Urbano (la zona ya consolidada, Zona 14) y en parte como Suelo Urbanizable Pormenorizado (la zona no consolidada, UE-9) se establece una Normativa que, además de compatibilizar el uso Terciario o Comercial con el

Industrial, imposibilita la ubicación de nuevas industrias especialmente molestas o contaminantes, favoreciendo asimismo la instalación de actividades de tamaño pequeño o mediano, propias de una localización muy cercana al casco urbano. Para las industrias actualmente existentes que tengan la consideración antes comentada de especialmente molestas o contaminantes, se contiene en el Plan una Normativa transitoria que pueda favorecer su traslado.

- Respecto al Sector 4 de las Normas Subsidiarias vigentes, dada su enorme extensión y la gran multitud de propiedades incluidas, lo cual dificulta enormemente la gestión del Planeamiento actualmente vigente, el Plan General ha establecido la reducción de su actual delimitación, y, al propio tiempo, el establecimiento de varias unidades de ejecución que faciliten la gestión. (UE-7, que se subdivide en cuatro unidades de ejecución de tamaño reducido). La zona ya consolidada (situada junto a las aristas de la Avda. de Navarra) se clasifica como Suelo Urbano Zona 12.

## 5.- Régimen de los elementos integrantes de la red primaria o estructural de dotaciones.

### 5.1.- Concepto.

La categoría de suelo integrada por lo que tradicionalmente se viene llamando "sistemas" comprende todas aquellas superficies que, sin perjuicio de la clasificación del suelo, son destinadas por el Plan al establecimiento de los elementos dotacionales públicos (parques y jardines públicos - sistemas de espacios libres - comunicaciones - sistema viario -, equipamientos comunitarios y servicios urbanos - sistema de equipamiento comunitario -, e infraestructuras y servicios técnicos - sistema de infraestructuras y servicios -).

A tal efecto, el Plan General distingue entre:

a) Elementos integrantes de la red primaria o estructural de dotaciones, entendida como aquella que asegura la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo.

Estos elementos son los que aparecen grafiados como tales en el plano nº 1.2 (Término. Red Estructural de Dotaciones) y en plano nº 1-5 (Núcleo Central. Red estructural de Dotaciones).

b) Elementos complementarios de la red primaria o estructural de dotaciones, cuyo ámbito de servicio es inferior al de la totalidad del Municipio. Aparecen grafiados en los planos de Calificación y Regulación del Suelo.

### 5.2.- Obtención.

Los elementos integrantes de la red primaria o estructural de dotaciones, en los casos en que los terrenos en cuestión no sean de titularidad Municipal, podrán adquirirse a través de la técnica expropiatoria o bien por cesión gratuita, cuando estos elementos o parte de ellos se ubiquen en áreas de Suelo Urbanizable que requieren la elaboración de Programas para el desarrollo de los mismos, y aquellos ofrezcan condiciones privilegiadas de uso cotidiano y disfrute permanente para la población de dicha área.

El Ayuntamiento podrá hacer uso de las Técnicas de transferencia de aprovechamiento Urbanístico y reserva de aprovechamiento para la obtención de estos elementos.

### 5.3.- Ejecución.

El desarrollo de las determinaciones del Plan General relativas a los elementos integrantes de la red primaria o estructural de dotaciones, y cuando ello sea preciso, puede llevarse a cabo mediante Planes Especiales o mediante la propia elaboración de programas para el desarrollo de Actuaciones Integradas (como parte integrante de los mismos). La ejecución material de dichos elementos se realizará mediante los oportunos proyectos de obras o proyectos de urbanización.

En el plano de la red primaria o estructural de dotaciones aparecen aquellos elementos, o parte de los mismos integrantes de la red primaria que deben ser desarrollados mediante Planes Especiales.

Cuando la técnica de adquisición de terrenos sea la expropiatoria, podrán acometerse las expropiaciones necesarias con carácter previo a la redacción del Plan Especial correspondiente, siempre que la relación de fincas afectadas se contenga en un proyecto de trazado del elemento en cuestión, redactado como mínimo a escala 1/1000, que precise la delimitación y parcelario de la zona afectada.

Cuando alguno de los elementos a los que se refiere el presente Capítulo se encuentre incluido en el ámbito de un Programa para el desarrollo de una Actuación Integrada (Unidad de Ejecución o Sector) y aquel sea de especial importancia para la totalidad del Municipio y muy gravosa en su ejecución para el promotor o promotores del Programa, el Ayuntamiento participará, en la forma que para cada caso se convenie (en el propio Programa), en los gastos de dicha ejecución, tal y como prevee el Art. 1.2.3. nº 2, apartado F-7 de las Normas Urbanísticas.

### 5.4.- Actuaciones aisladas en Suelo Urbano.

Sin perjuicio de la posibilidad que el Ayuntamiento tiene de llevar a cabo actuaciones mediante la técnica de transferencias de aprovechamiento o reservas de aprovechamiento, aquél podrá llevar a cabo actuaciones aisladas en suelo urbano utilizando la técnica expropiatoria.

El coste de las expropiaciones, tanto las referidas en el párrafo anterior como las referidas en los apartados anteriores, podrá ser repercutido sobre los propietarios que resulten especialmente beneficiados por la actuación urbanística, mediante la imposición de contribuciones especiales, las cuales se tramitarán por el procedimiento establecido en la Ley 31/1988, de 28 de Diciembre, reguladora de las Haciendas Locales.

6.- Potencial del Plan y justificación del art. 17.2. A) de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre de la Generalidad Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística.

6.1.- Potencial del Plan.

Con el fin de justificar el cumplimiento de lo estipulado en el art. 17.2. A) de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre de la Generalidad Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística, relativo a la previsión por parte del Plan General de una reserva de cinco (5) metros cuadrados por habitante para el sistema de espacios libres y zonas verdes (parque urbano), se procede a calcular el potencial de habitantes del presente Plan.

Para dicho cálculo se ha utilizado las siguientes hipótesis:

- En el Suelo Urbano ordenado se calcula el potencial de viviendas dividiendo la edificabilidad total permitida por el Plan, deducida la superficie de la planta baja, por 120. Con el fin de ponderar esta hipótesis se agrupan las distintas zonas previstas en el presente Plan, de acuerdo con los distritos censales actuales, lo que nos permitirá realizar una compensación efectiva con el nº de viviendas existentes.

- En el Suelo Urbano con planeamiento diferido y en el Urbanizable están fijadas por este Plan General el número máximo de viviendas, se utiliza dicho número.

- En nº de habitantes por vivienda se toma de acuerdo con los datos del estudio demográfico, apartado 3.3.5.4. de la información urbanística: 3 hab./viv.

A partir de dichas hipótesis se obtienen los siguientes valores:

**- Suelo Urbano Ordenado.**

\* Zona 1 más zona 2, coincidente con el distrito censal 1.

Viviendas posibles:  $216.484 + 75.251 = 291.735 \text{ m}^2 = 2.431$  viviendas  
Viviendas actuales = 2.028

\* Zona 3 más zona 4, coincidente con el distrito 2.

Viviendas posibles:  $195.086 + 125.343 = 320.429 \text{ m}^2 = 2.670$  viviendas  
Viviendas actuales = 1.584

\* Zonas: 5, 6, 7 y 8, coincidentes con el distrito 3.

Viviendas posibles:  $207.635 \text{ m}^2 = 1.730$  viviendas  
Viviendas actuales = 1.422

\* Zonas 9 y 10, coincidente con el distrito 4.

Viviendas posibles:  $228.014 \text{ m}^2 = 1.900$  viviendas  
Viviendas actuales = 562

Nº total de viviendas en el Suelo Urbano ordenado: 8.731 viviendas

**- Suelo Urbano con Planeamiento Diferido.**

Sector 1: 62 viviendas.

Sector 2: 88 viviendas.

-----  
Total : 150 viviendas.

**- Suelo Urbanizable Pormenorizado.**

UE - 1 ----- 508 viv.

UE - 2 ----- 650 viv.

UE - 3 ----- 461 viv.

UE - 4 ----- 283 viv.

UE - 5 ----- 454 viv.

UE - 6 ----- 34 viv.

UE - 10 ----- 485 viv.

UE - 11 ----- 293 viv.

-----  
Total: 3.168 viviendas.

**- Suelo Urbanizable No Pormenorizado.**

S3 ----- 334 viv.

S4 ----- 492 viv.

S5 ----- 290 viv.

S6 ----- 279 viv.

-----  
Total: 1.395 viviendas.

TOTAL VIVIENDAS POSIBLES SEGUN EL PLAN GENERAL: 13.444.

POTENCIAL DE HABITANTES DEL PLAN GENERAL: 40.332.

6.2.- Justificación del art. 17.2. A) de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre de la Generalidad Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística.

De acuerdo con el potencial de habitantes del presente Plan (31.164, y según el artículo 17.2. A) de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre de la Generalidad Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística. se precisa una reserva mínima de 201.660 m2 de parque urbano. El presente Plan General ha calificado como Sistema de Espacios Libres -Parque Urbano-, un total de 290.437 m2 distribuidos del siguiente modo: 88.848 m2 en la margen derecha del Río Tarafa lindantes con el suelo urbano, y 201.589 m2 en el Paraje Cantal de Eraes, al Sur del casco urbano y limitrofes con el suelo urbano.

## 7.- Justificación del cumplimiento de estándares urbanísticos.

1.- La Ley 6/1994 de la Generalidad Valenciana reguladora de la actividad urbanística, fija, en su artículo 22, los siguientes estándares mínimos de cumplimiento preceptivo por el planeamiento parcial. Dichos estándares también deben respetarse en el suelo urbanizable que se ordene pormenorizadamente.

- Suelos residenciales: La reserva de suelo para uso dotacional público, sin contar el viario, debe superar los 35 metros cuadrados por cada 100 de techo potencialmente edificable (destinado a vivienda). Deben destinarse a zonas verdes, al menos, 15 metros cuadrados de los 35 exigidos, y, en todo caso, más del 10 por cien de la superficie total ordenada.

- Por cada vivienda, apartamento, chalet, estudio o unidad de edificación debe preverse más de una plaza de aparcamiento fuera de la superficie estrictamente viaria.

2.- Justificación de los estándares en el suelo urbanizable pormenorizado de uso residencial:

En las unidades de ejecución UE-1 (1.1, 1.2, 1.3) UE-2 (2.1., 2.2, 2.3) UE- 3 (3.1, 3.2, 3.3.) y UE-7 (7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5) se ha pormenorizado su ordenación como si de una única unidad se tratase, divididas en varias subunidades de ejecución diferentes cada una de dichas zonas, entendiéndose por zona el primer dígito de la denominación, por lo que la justificación de los estándares la realizamos globalmente para cada una de las zonas. Cada una de las subunidades de ejecución en que se divide cada zona se encuentra totalmente equilibrada en cuanto a aprovechamiento, y constituye un área de reparto diferente.

**U.E. - 1.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 1.1.	17.815	7.205	40,44
UE - 1.2.	23.035	10.801	46,89
UE - 1.3.	20.247	5.879	29,03
TOTAL UE - 1	61.097	23.885	39,09

Superficie de zonas verdes:  $10.801 + 5.879 = \underline{16.680 \text{ m}^2} = 27,30\%$  sobre los 61.097 m<sup>2</sup> edificables.

10% UE - 1 = 7.146 m<sup>2</sup> < 16.680 m<sup>2</sup>

**U.E. - 2.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 2.1.	25.361	12.411	48,94
UE - 2.2.	32.420	12.880	39,73
UE - 2.3.	20.247	9.893	48,86
TOTAL UE - 2	78.028	35.184	45,09

Superficie de zonas verdes:  $4.653 + 9.169 + 9.893 = \underline{23.715 \text{ m}^2} = 30,39\%$  sobre los 78.028 m<sup>2</sup> edificables.

10% UE - 2 = 8.798 m<sup>2</sup> < 23.715 m<sup>2</sup>

**U.E. - 3.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 3.1.	25.980	14.689	56,54
UE - 3.2.	10.870	3.558	32,73
UE - 3.3.	18.327	6.504	35,49
TOTAL UE - 3	55.177	24.751	44,86

Superficie de zonas verdes:  $14.689 + 3.558 + 4.932 = \underline{23.179 \text{ m}^2} = 42\%$  sobre los 55.177 m<sup>2</sup> edificables.

10% UE - 3 =  $\underline{6.236 \text{ m}^2} < 23.179 \text{ m}^2$

**U.E. - 4.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 4	33.960	8.761	25,80

Superficie de zonas verdes:  $7.523 = \underline{22,15\%}$  sobre los 33.960 m<sup>2</sup> edif.

10% UE - 4 =  $\underline{3.777 \text{ m}^2} < 7.523 \text{ m}^2$

El porcentaje total de dotaciones no alcanza los 35 m<sup>2</sup> por cada 100 m<sup>2</sup> edif. dado que se trata de una zona limítrofe con el casco histórico y en la misma se ha procurado mantener la trama viaria de dicho casco. Se cumple no obstante la superficie exigible de zonas verdes.

**U.E. - 5.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 5	54.502	13.400	24,58

Superficie de zonas verdes:  $6.400 = 11,74\%$  sobre los 54.502 m2 edif.

10% UE - 5 =  $6.400 \text{ m}^2 = 6.400 \text{ m}^2$  zonas verdes.

La unidad de ejecución no cumple con los 35 m2 exigidos, puesto que al igual que UE-4 se trata de una zona de en donde se ha pretendido mantener la trama viaria existente. La superficie de zonas verdes se ajusta al 10% de la superficie total ordenada. A su vez creemos justificada la solución, porque gran parte de la edificabilidad se distribuye en edificación aislada con mucha superficie libre de parcela.

**U.E. - 6.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 6	5.313	1.805	33,97

10% UE - 6 =  $1.503 \text{ m}^2 < 1.805 \text{ m}^2$

Los 35 m2 de dotaciones por cada 100 edific., necesarios para la unidad de ejecución serían 1.860 m2, por lo que existe un déficit de 55 m2, que consideramos justificado por tratarse de una zona de viviendas unifamiliares aisladas con una ocupación baja de parcela.

**U.E. - 11.**

Unidad de Ejecución	m2 edif. de uso residencial	m2 dotaciones	%
UE - 11	82.087	66.770	81,34

Superficie de zonas verdes: 56.770 m<sup>2</sup> = 69,16% sobre los 82.087 m<sup>2</sup> edif.

10% UE - 11 = 39.631 m<sup>2</sup> < 56.770 m<sup>2</sup>

EN TODAS LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN DE SUELO URBANIZABLE PORMENORIZADO LA EDIFICABILIDAD PARA USO RESIDENCIAL ES INFERIOR A 1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

3.- Suelo urbanizable pormenorizado de uso industrial (UE-7, UE-8, UE-9).

Unidad de Ejecución	Sup. total ordenada	Sist. de espacios libres L		Sist. de equipamientos E	
		Sup. m <sup>2</sup>	%	Sup. m <sup>2</sup>	%
U.E.-7	324.772	32.493	10,00	9.831	3,03
U.E.-8	25.531	4.822	18,89	351	1,37
U.E.-9	48.814	4.915	10,06	2.958	6,06

8.- Justificación del cumplimiento de lo establecido en el Art. 20 de la Ley 6/1994 de 15 de Noviembre, de la Generalidad Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística.

En la mayoría de los Sectores de Suelo Urbanizable No Pormenorizado y Unidades de Ejecución de Suelo Urbanizable Pormenorizado se ha tratado de dar estricto cumplimiento al principio general establecido en el Art. 20.2. de la Ley 6/1994 de la Generalidad Valenciana, según el cual "el perímetro de los sectores se configurará con ejes viarios y alineaciones propias de la red primaria o estructural de dotaciones, o excepcionalmente, con los límites del suelo no urbanizable".

Dado que en el acuerdo de la Comisión Informativa de los Servicios Territoriales de la C.O.P.U.T., adoptado en sesión de fecha 13-3-95 se requiere una estricta justificación de lo establecido en el citado Art. 20.2. respecto a la delimitación de los sectores 4, 5, 6, 8 y de las U.E. 7.1. y 7.4. y de la U.E. 11, a continuación se procede a dicha justificación.

A) Suelo Urbanizable No Pormenorizado.

- Sector 4 - Residencial ("Camino de Hondón"):

En dicho Sector, que ya se encontraba delimitado, por el norte y por el sur, por ejes viarios pertenecientes a la red viaria básica (al norte, "Camino Viejo de Hondón" es decir, la antigua carretera de Hondón de las Nieves; al sur, "Camino Tolomó Bajo", considerados ambos como "caminos municipales radiales" según el Art. 9.5.2. nº 3 de las Normas Urbanísticas y por lo tanto integrantes de la red viaria básica según lo establecido en el Art. 4.6.2. de las mismas), se han introducido unas ligeras correcciones (plano nº 2-4) para un mayor cumplimiento de lo establecido en el Art. 20.2. de la Ley 6/1994. En efecto, se establecen en la correspondiente planimetría (plano nº 2-4) dos nuevos viales que delimitan este sector por sus lados este y oeste, por lo que, de esta forma, la totalidad del perímetro del Sector 4 queda configurado con ejes viarios.

- Sector 5 - Residencial ("Alcaná"):

Dicho Sector se encontraba delimitado en la planimetría del P.G.O.U. aprobado inicialmente, al sur, por un viario perteneciente a la red viaria básica (AP-4034, Crta. de La Romana) y al Norte, por los límites del Paraje "Sierra de la Horna", considerado por el P.G.O.U. como "Paraje con especial interés paisajístico" dentro de la categoría de Suelo No Urbanizable de especial protección del paisaje y del medio natural.

Se han introducido en este Sector algunas modificaciones (plano nº 2-5) consistentes en delimitar este sector, por todo su perímetro, mediante viales (además de la Crta. de La Romana antes comentada) con lo que se dá estricto cumplimiento al contenido del Art. 20.2. de la Ley 6/1994.

- Sector 6 - Residencial ("Camino Coca"):

Este Sector (plano 2-6) se encuentra delimitado, al norte, por los límites del Suelo No Urbanizable de especial protección del paisaje y del medio natural. Al Sur y al Oeste, en su mayor parte, también se encuentra delimitado por los límites de aquella clase de suelo.

Unicamente en la totalidad de su lindero situado al Este confluye con Suelo No Urbanizable Común (en una línea de aproximadamente 200 m. lineales). En definitiva, de un perímetro de 2.000 metros lineales aproximadamente, confluiría con el Suelo No Urbanizable de Especial Protección en casi 3/4 partes (confluencia que se ha tratado de hacer coincidir al máximo con curvas de nivel topográficas, como puede observarse en la planimetría).

En virtud de lo explicado, y dada la morfología de este Sector (muy alargado) en el cual se diseñó por el P.G.O.U. un amplio vial en su eje central, no se ha considerado conveniente el establecimiento de viales perimetrales.

Además de ello, es preciso poner de manifiesto que la delimitación de este Sector en gran parte viene fundamentada también por ser fruto de la consideración por el Excmo. Ayuntamiento de la Villa de Aspe (lo cual se comunicó así al equipo redactor) de una propuesta de anteproyecto de Plan Parcial que fué formulada por una entidad de nacionalidad extranjera, propuesta formulada hace aproximadamente 4 años cuando las N.N.S.S. de Planeamiento Municipal clasificaban el suelo en cuestión como No Urbanizable. Dicha propuesta iba acompañada, a su vez, de una propuesta al Ayuntamiento para efectuar una pequeña permuta de terrenos (la cual no se ha efectuado todavía) pues el ámbito del Sector (por ellos propuesto y asumido por el Ayuntamiento) no coincide exactamente con los linderos de la finca unitaria propiedad de la entidad antes comentada.

En definitiva, gran parte de los límites de este Sector 6 vienen configurados por curvas de nivel topográficas (confluencia con los límites del Suelo No Urbanizable de especial protección del paisaje y del medio natural) por lo que se considera justificada la delimitación del sector en virtud de lo establecido en la letra A) del nº 2 del Art. 20 de la Ley 6/1994 de la Generalidad Valenciana.

- Sector 8 - Industrial ("Ampliación Tres Hermanas"):

Respecto a la delimitación de este sector se ha efectuado una corrección fundamental consistente en eliminar la superficie que se encontraba situada al norte de la C-3317 (Aspe-Santa Pola), y que se encontraba por tanto separada físicamente del resto de superficie del sector. Esta superficie que se excluye del sector 8 pasa a tener la clasificación de Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

El resto del perímetro coincidiría casi en su totalidad con la delimitación aprobada por la Comisión Territorial de Urbanismo de Alicante en sesión de fecha 16 de Octubre de 1.992, mediante el trámite de Modificación Puntual de las N.N.S.S. de Planeamiento Municipal.

Además de ello, es preciso poner de manifiesto que la totalidad de terrenos incluidos en este sector (incluida la "cuña" antes comentada que se excluye para pasar a ser suelo no urbanizable) fueron adquiridos durante el año 1.991 y 1.992 por la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES) en el marco de una actuación pública (convenio SEPES-Ayuntamiento) para la ejecución de un Polígono Industrial que fuese la ampliación a segunda fase del actual Polígono Industrial "Tres Hermanas" (ya ejecutado y clasificado como suelo urbano por el P.G.O.U.)

En virtud de todo lo anterior, se mantiene la delimitación del perímetro tal y como aparecía en el documentación del P.G.O.U. aprobada inicialmente a excepción del importante matiz de la exclusión o desclasificación de la superficie situada al norte de la carretera Aspe-Santa Pola (C-3317).

- U.E. 7.1. y 7.4. -

En realidad se trata de dos subunidades de la U.E. 7.

a) Respecto a la U.E. 7.1. se han introducido algunas modificaciones respecto a la delimitación aprobada inicialmente.

En efecto, con la nueva delimitación establecida en el P.G.O.U. (plano nº 2-1.7.1.), la totalidad del perímetro de esta U.E. queda definida por viales, algunos de ellos integrantes de la red viaria básica:

- Al norte: carretera nacional N-325 (en la actualidad variante oeste de Aspe), que forma parte de la red viaria básica, según lo establecido en el Art. 4.6.2. de las Normas Urbanísticas.

- Al sur: vial perteneciente a la red estructural de dotaciones del Nucleo Central, como se grafía en el Plano nº 1-2, formando parte por tanto de la red viaria básica, según lo establecido en el Art. 4.6.2. de las Normas Urbanísticas.

- Al este: nuevo vial cuyo eje delimita la U.E. 7.1. respecto al suelo urbano industrial (zona 12 - "Avda. Navarra").

- Al oeste: nuevo vial que delimita la U.E. 7.1. respecto al suelo no urbanizable común.

En virtud de todo lo anterior, y con las rectificaciones introducidas, se dá estricto cumplimiento a lo establecido en el Art. 20.2. de la Ley 6/1994 de la Generalidad Valenciana.

b) Por lo que se refiere a la U.E. 7.4. y como consecuencia de las modificaciones introducidas para tratar de dar cumplimiento al Art. 20 de la Ley 6/1994, su tamaño se ve incrementado por lo que se ha optado por dividir esta inicial U.E. 7.4. en dos U.E. (para facilitar la gestión urbanística), que pasa a ser la U.E. 7.4. y U.E. 7.5. De esta forma la U.E. 7 se divide en 5 subunidades de ejecución.

La delimitación de las nuevas configuraciones de las U.E. 7.4. y 7.5. aparece definida (tal y como se observa en los planos nº 2-1.7.4. y nº 2-1.7.5.), en su práctica totalidad, por viales.

En efecto, ambas U.E. quedan delimitadas al Oeste por la Carretera Nacional N-325 (vial perteneciente a la red viaria básica) y al Este por un nuevo vial que separa estas U.E. del suelo no urbanizable común.

Al Norte, la U.E. 7.5. linda con un nuevo vial que lo separa del suelo no urbanizable común, y la U.E. 7.4. con vial cuyo eje lo separa, precisamente, de la U.E. 7.5.

Al Sur, la U.E. 7.5. linda con el vial citado anteriormente (que lo separa de la U.E. 7.4.) y la U.E. 7.4., con vial que la separa del suelo urbano industrial (zona 12 "Avda. de Navarra") y con zona verde de la U.E. 7.2.

En definitiva, con estas correcciones queda definitivamente justificada la delimitación de la U.E. 7.4. (ahora U.E. 7.4. y U.E. 7.5.), dándose así cumplimiento al Art. 20 de la Ley 6/1994 de la Generalidad Valenciana.

- U.E. 11 (Montesol): (Plano nº 2-1.10)

En esta U.E. también se han introducido algunas rectificaciones en cuanto a su perímetro, para tratar de adecuarlo a lo establecido en el Art. 20 de la Ley 6/1994.

En la documentación del P.G.O.U. aprobado inicialmente, la U.E. 11 quedaba delimitada al sur por el término municipal de Elche (situación físicamente inmodificable, por la urbanización consolidada existente entre los términos municipales de Aspe y Elche) y al Norte por un camino municipal considerado como "radial" por el P.G.O.U. ("Camino Canteras") según lo establecido en el Art. 9.5.2. nº 3 de las Normas Urbanísticas, y que por tanto forma parte de la red viaria básica según lo establecido en el Art. 4.6.2. de las mismas.

Estos límites por el Norte y por el Sur no se han modificado. En cambio, si se han introducido algunas modificaciones en los límites Este y Oeste de ésta U.E. 11.

En efecto, el límite Oeste se ha corregido para tratar de seguir al máximo una curva de nivel topográfica. En el correspondiente plano se observa que por el citado límite Oeste no se contacta con la Carretera Aspe-Santa Pola (C-3317) siendo el motivo la existencia entre la U.E. 11 y dicho vial de una rambla o cauce público, que, lógicamente, se ha excluido de la delimitación.

Al igual que el límite Oeste, el límite Este se ha corregido para tratar de adecuarlo a curvas de nivel topográficas. No se ha estimado conveniente la finalización de este límite Este con un vial, dada la gran dificultad orográfica del terreno (como se observa en la planimetría), si bien en algunos tramos si se establece este vial (en aquellos tramos donde existen caminos particulares ya iniciados).

También se desprende de la planimetría que el citado límite Este confluye con suelo clasificado como "No Urbanizable de especial protección del paisaje y del medio natural".

Con todo ello también se entiende justificado el cumplimiento, en esta U.E. 11, de lo establecido en el Art. 20.2. de la Ley 671994, en concreto a lo establecido en su letra A).