

A.- APARTADO PRELIMINAR

JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

La aprobación del Plan General en Enero del año 1.995 culmina el periodo previo, podría decirse que de latencia, del gran desarrollo urbanístico que ha experimentado en los últimos años del siglo XX el municipio de la Pobra de Vallbona, debiendo afirmarse que éste se ha integrado finalmente en el modelo de ocupación residencial extensiva del territorio característico de los municipios de la ribera del Túria próximos a la ciudad de Valencia, del que serían ejemplos emblemáticos otros municipios, como Paterna ó, L'Elia.

Frente a la propuesta fragmentaria de la ordenación urbanística anterior (NN SS de Abril de 1.990), el Plan General, en efecto, puso a disposición de los agentes urbanísticos y de los ciudadanos, un amplio abanico de posibilidades de actuación, que, al amparo de la nueva legislación urbanística de la Comunidad Valenciana (LRAU) y de una situación económica muy favorable, ha permitido, casi por primera vez en este término municipal, la urbanización coordinada y completa, previa ó simultánea a la edificación, del suelo dispuesto para ello por el planeamiento, la implantación de una gran cantidad de infraestructuras territoriales de urbanización (viarío, alcantarillado, etc.) y, en suma, la manifestación de unos niveles de inversión inmobiliaria desconocidos anteriormente.

Observando los datos de desarrollo que han sido expuestos en la Memoria Informativa deducimos pues que el Plan General de la Población de Vallbona ha sido claramente superado por la actividad urbanizadora, alcanzado en la actualidad un grado de ejecución y cumplimiento de sus previsiones muy alto, incluso altísimo en algunas zonas del término municipal, y todo ello aun considerando la generosa dimensión con que en dicho documento se dispusieron las diferentes alternativas de crecimiento y extensión de la urbanización. En este último sentido es de destacar la programación casi completa del suelo urbanizable al Norte de la Autovía de Ademuz, tanto en lo que se refiere al uso residencial como a los sectores industriales.

* * *

Por otro lado, algunos de los presupuestos de diseño del modelo territorial propuesto por el Plan que revisamos han venido siendo discutidos a medida que la programación de actuaciones se iba extendiendo en el municipio, poniendo de manifiesto el acierto, ó no, de su contenido.

Así, refiriéndonos solo a las grandes determinaciones de carácter estructural, tenemos las siguientes cuestiones pendientes de solución:

En primer lugar, se ha cuestionado la conveniencia de mantener en 25 viviendas por Hectárea la densidad del suelo urbanizable residencial una vez que con este reclamo de aprovechamiento, superior al de los municipios próximos de iguales características, se ha logrado ya introducir a la Población de Vallbona en el "circuito" de la oferta de residencia metropolitana alternativa al que nos hemos referido más arriba.

De igual manera, salvo que excepcionalmente se justifique en orden a la obtención de determinados equipamientos públicos ó infraestructuras, ó para incentivar la urbanización por razones de coherencia formal y oportunidad, ó propiciar la construcción de viviendas en régimen de protección pública, se ha juzgado excesiva la densidad de 75 viv/Ha. asignada para el desarrollo del Área Urbana Principal, sobre todo en comparación con la cuantía de este parámetro propuesta en municipios como L'Eliana ó Bétera, que proyectan sus ensanches con densidades del orden de 50 viv/Ha.

Por otro lado, es evidente que el modelo de crecimiento residencial propuesto para esta misma Área Principal, ó Casco Urbano, limitado a rellenar los vacíos urbanos preexistentes al Norte del suelo consolidado, entre éste mismo, la Autovía

y los Polígonos Industriales (Sectores I – 2, y II - 4 del Plan General de 1.995), ha sido ignorado por el mercado y los promotores, que se han dirigido decididamente a urbanizar, aun consideradas las limitaciones del mismo Plan, el suelo urbano residual clasificado al Sur de la antigua travesía de la carretera CC-234.

Se ha manifestado también poco justificado, abundando en la crítica del modelo de desarrollo del Área Urbana Principal del Plan General de Enero de 1.995, la asignación del uso global industrial al sector de suelo urbanizable (actual Sector II - 4) que resta por consolidar entre la urbanización Monte Colorado y el Casco Urbano, pues, en efecto, en un escenario de apuesta clara por la captación de población metropolitana de niveles medios y altos y por el desarrollo de los sectores terciario y de servicios, que sigue la pauta marcada con notable éxito por otros municipios próximos, este gran espacio, inmediato por el Oeste a urbanizaciones consolidadas y por el Sur a un ensanche de reciente implantación solo puede ser razonablemente destinado al uso residencial.

En lo que se refiere a otras zonas del territorio municipal, la calificación de suelo urbanizable asignada a los terrenos comprendidos en la franja longitudinal de suelo rústico que se extiende entre la Urbanización “Monte Colorado” y la Autovía de Ademuz (actual Área I –1 del suelo urbanizable no programado) se ha juzgado inconveniente, por tratarse de una zona residual, de cota altimétrica muy inferior, tanto a la media de dicha urbanización como a la de la misma Autovía, y que está gravemente afectada por el impacto ambiental producido por ésta infraestructura.

En sentido contrario, parece claro que se ha desaprovechado el potencial de desarrollo del sur del municipio, en donde la “marca”, L’Eliana, a la que el mismo va sin duda asociado, es claro, que habría de manifestarse en mayores demandas de suelo, y que debería proporcionar nuevas oportunidades de desarrollo e inversión, si se consigue disponer un modelo de crecimiento bien articulado con las urbanizaciones ya existentes en dicho municipio y con las principales vías de comunicación comarcales.

Finalmente, la Ronda Norte del Casco Urbano, uno de los elementos más significativos del Plan de 1.995, tan necesaria para el desarrollo del suelo residencial al otro lado de la Autovía y para la descongestión de la antigua Travesía de la carretera de Ademuz, por muy diversas razones, pero sobre todo, por la falta de previsión de mecanismos claros de gestión en el mismo Plan, permanece sin ejecutar, siendo ello causa de graves disfunciones y molestias a la población.

* * *

Con independencia de lo anterior, nuevas iniciativas de inversión y actividad no previstas, ni previsibles cuando se redactó el Plan, se han manifestado, sobre todo en los dos últimos años, dando lugar a un dibujo del desarrollo del municipio insospechado, bien diferente en aspectos fundamentales, en cualquier caso, al de mediados de los años noventa, todavía muy influenciado por las crisis de empleo de principios de la década.

En este apartado hemos de referirnos, efectivamente, en primer lugar, por un lado, al proyecto de universidad impulsado por promotores privados para la gran parcela de suelo público existente en el extremo Oeste del término municipal (Área II-1 del suelo urbanizable no Programado, (de uso dominante industrial según el Plan General vigente, antes de la Revisión), y, por otro lado, a los dos (2) Convenios Urbanísticos mediante los cuales se ha modificado el uso industrial de parte de los terrenos del Polígono IBM (SAUI-2) para pasar a alojar usos terciarios, comerciales, y residenciales en régimen de media densidad.

Con respecto al primero de estos proyectos ha de advertirse que concluido el trámite de exposición pública de esta Revisión del Plan General, la Comisión Territorial de Urbanismo ha aprobado definitivamente la Homologación Modificativa del Plan de 1.995 en el ámbito afectado por el mismo, así como el Plan Parcial de uno de los tres sectores, el "D-1" que se delimitan, con una importante novedad con respecto a la documentación aprobada provisionalmente y ya incorporada a la Revisión que ha sido expuesta, consistente en la previsión y vinculación al desarrollo de la actuación de un sistema viario estructural de gran dimensión, identificado con la clave, "4.5.5-F/3", que, a mayor abundamiento, ha de servir a la mejor articulación del conjunto de urbanizaciones residenciales, ya existentes y proyectadas, del Norte de la Autovía

Pero, en segundo lugar, y con una muy superior, y determinante, trascendencia territorial, ha de considerarse la propuesta de programación urbanística presentada pocas semanas antes de la exposición pública de la Revisión del Plan General por un grupo de importantes empresas de la Comunidad Valencia con la finalidad de crear una gran urbanización residencial en el espacio comprendido ente el ferrocarril, la carretera de Riba-Roja de Túria y las zonas residenciales ya consolidadas del Sur del término municipal, cuya particularidad principal es la previsión de construcción y puesta en servicio de un **campo de golf, de 18 hoyos y del orden de 570.000 m2 de cabida**, afectando todo ello, después de las modificaciones habidas en la tramitación del expediente, a un ámbito de 1.738.000 m2, aproximadamente (Sector Golf Pobla), más otros tantos 192.000 m2 calificados como suelo dotacional público exterior adscrito a su gestión, y dando lugar a la construcción de 3.118 nuevas viviendas.

Este gran proyecto, que manifiesta una clara alternativa al modelo de desarrollo territorial que ha configurando la ordenación urbanística del municipio hasta el momento, en tanto que se extiende en su mayor parte sobre terrenos que habían venido siendo clasificados como suelo no urbanizable protegido por razón de su interés agrícola, ha sido, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento con fecha 31 de marzo de 2.003, es decir, después también de concluido el trámite de exposición pública de la Revisión del Plan General, pero, sobre todo, vinculado por el mismo Ayuntamiento al desarrollo de ésta Revisión con la más contundente determinación, ... según ello se expresa en el Apartado 4.1 del Acuerdo Plenario de aprobación, a saber:

"Que la alternativa técnica de Programa se incorpore y articule, materialmente y formalmente, como parte integrante de la documentación de la Revisión del Plan General en curso de tramitación, de tal manera que en el documento de Revisión del Plan General que se someta a aprobación provisional por el Pleno de la Corporación ya figure incorporada e integrada la citada alternativa técnica"

... y se ratifica, a mayor abundamiento, en el Apartado siguiente, 4.2, del mismo Acuerdo, que dice lo siguiente:

"Que por parte de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, se aprueben definitivamente los documentos que comprenden la Revisión del Plan General, entre cuya documentación debe figurar, como parte integrante de la misma, las modificaciones que traen causa de la alternativa técnica de Programa formulada por la mercantil POLÍGONO SANT PAU S.A."

"Significar, en todo caso, que la alternativa técnica de Programa formulada por la mercantil POLIGONO SANT APAU S.A. no podrá ser objeto de aprobación definitiva con carácter independiente del documento de Revisión del Plan General, salvo que por parte de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes se considerara que puede ser objeto de aprobación autónoma con respecto al Plan General."

En definitiva, la aprobación de unas y otras iniciativas de planeamiento y programación, lógicamente, han requerido la modificación de la ordenación estructural del vigente Plan General, (incluso, de manera decisiva, de la que se ha propuesto en la exposición pública de esta Revisión como se acaba de decir) pero sobre todo, interesa destacar que constituyen la demostración más palpable del nuevo papel que está llamado a desempeñar el territorio municipal en un gran espacio metropolitano ampliado de facto, cada vez más alejado, en lo que a las estructuras socioeconómicas se refiere, de las esferas de producción y de transformación y, en contrapartida, más integrado en el gran eje terciario y de residencia alterna-

tiva configurado a lo largo de la Autovía de Ademuz entre los municipios de Paterna y Benissanó.

* * *

Finalmente, el vigente Plan General se aprueba un año después de la entrada en vigor de la innovadora Ley 6/94 G.V., Reguladora de la Actividad Urbanística, aunque se redacta de conformidad con el ordenamiento jurídico anterior en virtud de las Disposiciones Transitorias que acompañaban a dicha Ley.

Así pues, aunque, en la estela de la nueva legislación, ciertamente en el Plan la delimitación de los bordes del crecimiento urbano mediante elementos formalmente reconocibles, como viario, o parques urbanos, el diseño pormenorizado de las estructuras de articulación funcional y formal de los nuevos desarrollos urbanos con las zonas ya urbanizadas, la misma ordenación pormenorizada de algunos de estos nuevos desarrollos por razones de conveniencia u oportunidad, la determinación de secuencias lógicas para la incorporación a la ciudad de los terrenos que hayan de urbanizarse, etc., son todos ellos elementos ya contemplados, en mayor ó menor medida; es inmediato deducir, que ha debido recurrirse sistemáticamente a lo homologación puntual a la legislación autonómica en cada nueva programación de actuaciones, siendo ello causa de mayor complejidad administrativa y prolongación de los tiempos normales de tramitación.

La Ley 6/94 G.V., en cualquier caso, no es la única novedad surgida en el campo jurídico administrativo que determina diferentes modos de enfocar algunas de las cuestiones fundamentales de la ordenación urbanística. Así, hemos de referirnos necesariamente también a, la Ley 6/98 de “Régimen del Suelo y Valoraciones” y la Ley 3/1.995, de “Vías Pecuarias”, ambas de ámbito Estatal,

En el ámbito de la competencia autonómica se tienen por su parte, la Ley 2/97 G.V., de Modificación de la Ley del Suelo No Urbanizable G.V., el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana (1.995), la Ley 4/1.998 G.V. del “Patrimonio Cultural Valenciano”, y sobre todas estas disposiciones, los dos Reglamentos de desarrollo de LRAU, de Planeamiento de la Comunidad Valenciana (D. 202/1,998 G.V.), y de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana (O 26/4/1.999 COPUT).

Ciertamente pues, todos estos cambios legislativos han configurado un marco de referencia legal diferente a aquél a cuyo amparo fue redactado el vigente Plan

General que, lógicamente, impide su aplicación plena o incluso contradice algunas de sus determinaciones.

* * *

En síntesis pues han de concluirse, tanto la conveniencia, como la necesidad, de revisar el Plan General de La Pobla de Vallbona aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo en Enero de 1.995, habida cuenta de las razones, y circunstancia sobrevenidas que han sido expuestas.

**B.- RESULTADO
DEL TRAMITE
DE EXPOSICION PUBLICA**

Como se acaba de reseñar, los dos grandes sucesos que han tenido lugar, inmediatamente antes ó después, ó durante el trámite de exposición pública al que ha sido sometido este documento de Revisión del Plan General, han sido, de una parte, la aprobación definitiva por la Generalitat Valenciana, de la Homologación Modificativa del Plan de 1.995, mediante la cual se habían creado los sectores D1, D2 y D3 del suelo urbanizable (Universidad Privada), así como del Plan Parcial del sector D1; y de otra, la aprobación provisional por el Ayuntamiento – Pleno, de una segunda Homologación Modificativa que, ha venido a clasificar dos nuevos sectores también de suelo urbanizable denominados, Golf Pobra, el cual se ha descrito sucintamente en el apartado anterior, y Gallipont, de superficie y trascendencia muy inferiores, solo 5,9 Ha. y 107 viviendas con respecto a los del sector Golf, así como del Plan Parcial relativo a este último.

Con independencia de lo anterior, respondiendo al trámite de exposición pública propiamente dicho, se han formulado un número total de 220 alegaciones en el plazo legal dispuesto al efecto.

Ha de afirmarse que las alegaciones habidas no cuestionan el modelo de desarrollo y de ocupación del territorio propuesto por la Revisión, salvo algún caso aislado y con relación a aspectos puntuales, sino que, o bien, en su mayor

parte, piden la clasificación como suelo urbano ó urbanizable de unas u otras parcelas rústicas, ó bien ponen de manifiesto erratas de redacción, tanto en los documentos gráficos como en los escritos, pidiendo su corrección.

Con relación a esta última cuestión, es especialmente significativo el error habido en los planos de ordenación estructural a escala 1/5.000 expuestos al público que determinan gráficamente la Clasificación Urbanística (Plano CS-2) y los Usos Globales a los que éstos se destinan los terrenos (Plano UG-2), en los cuales se identificó al área comprendida entre el sector D1 (Universidad) y el sistema viario denominado con la clave "4.5-5/A", como Suelo Urbanizable de Uso Global Terciario.

Tal determinación es con claridad un error simplemente gráfico, aunque significativo por su dimensión superficial del orden de 200.000 m², por las siguientes razones:

- a) Al haber extendido el uso global terciario a estos terrenos (igualándolos a los de la Universidad, que son inmediatos) se está poniendo de manifiesto que serían parte de los afectados por la Homologación Modificativa que ha sido aprobada definitivamente por la Comisión Territorial e incorporada a la Revisión, cuando en realidad los mismos no están incluidos, ni lo han estado nunca, en dicho Proyecto.
- b) En el Plano de Ordenación Estructural a la misma escala 1/5.000 en el que se identifican y denominan expresamente todos los sectores de suelo urbanizable que no han sido todavía programados así como lo calificados de nueva planta por la Revisión, no consta sobre tales terrenos ninguna identificación ni denominación, apareciendo, por el contrario, salvo la cartografía de base, completamente "en blanco".
- c) En los apartados de la Memoria Justificativa en los que se describen, de una parte, la división del suelo urbanizable en sectores, y de otra, la diferentes Áreas de Reparto formadas con dicha clase de suelo y el cálculo de los respectivos Aprovechamientos Tipo, no consta ningún sector que corresponda a estos terrenos.

De igual manera en las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural, en las cuales se relacionan también los diferentes Sectores del Suelo Urbanizable y Áreas de Reparto, no figura ningún sector que corresponda a los terrenos en cuestión.

- d) Finalmente en los apartados de la Memoria Justificativa en los que se calcula la población potencial del Municipio en el agotamiento de las determinaciones de la Revisión y se justifica el cumplimiento de

los estándares reglamentarios de dotación pública no consta ninguna partida que corresponda a los terrenos referidos.

Ahora bien, advertido lo anterior, y conforme se expone en nuestro Informe de Alegaciones, ha de decirse que los terrenos en cuestión, son de dimensión suficiente e inmediatos al suelo ya clasificado (sectores D-1, D-2 y D-3) y están, ciertamente, bordeados por sistemas viarios de la red estructural, por lo que un virtual nuevo sector de suelo urbanizable que los comprendiese se ajustaría expresamente a los criterios de delimitación, del artículo 20 de la LRAU, y de la Revisión del Plan General.

Por otro lado, es de interés tener presente que las condiciones particulares con las que finalmente ha sido aprobada la Homologación Modificativa que ha habilitado la clasificación como suelo urbanizable de estos tres sectores del Área de Reparto Universidad, y en concreto, la obligación impuesta a su desarrollo en orden a soportar la urbanización y gestión del elemento de la Red Viaria Estructural denominado "4.5-5/F", de 96.000 m² de superficie, más de 2.500 m. de longitud, pueden determinar conveniente, en beneficio de la efectiva viabilidad de la programación, una futura reclasificación urbanística que propiciase el reparto más proporcionado de tal obligación.

En definitiva si ha de reconocerse la vocación urbanística, última, de los terrenos interesados por las razones ya apuntadas, (es decir, por lindar con el suelo ya clasificado, por su dimensión suficiente, por la "urbanidad" de su borde físico y por la conveniencia de su desarrollo), y se incorpora tal apreciación al documento de Directrices Definitorias de la Estrategia de Evolución Urbana y de Ocupación del Territorio que forma parte de la Revisión del Plan General, es claro que queda abierta la alternativa de clasificación y programación futuras atendiendo a los criterios de, simplemente, oportunidad que la Administración en su momento aprecie.

En este apartado de corrección de errores de bulto, así mismo, debe hacerse referencia a la exclusión del sector R-3 (antes I - 3) del Área de Reparto nº4 (suelo urbanizable extensivo) habida cuenta que este sector ha de considerarse en curso de ejecución por haber sido ya programado cuando se acordó la exposición pública de la Revisión del Plan General. Así mismo se ha incorporado a los planos de ordenación la ordenación pormenorizada contenida en el Plan Parcial correspondiente aprobado definitivamente por el Ayuntamiento con motivo de dicha programación.

* * *

Otro grupo de alegaciones cuya atención tiene repercusión significativa en el contenido de la Revisión que se expuso al público, es el formado por las que expresan la demanda de varios titulares de terrenos afectados por la calificación de determinados Espacios Libres de la Red Estructural al Norte de la Autovía, en orden a ser incluidos en Áreas de Reparto.

En relación a esto, ha de aclararse, en primer lugar, que los terrenos reseñados no fueron inicialmente considerados objeto de gestión urbanística, por entenderse que se trataba de suelos cuya titularidad ya era pública.

Advertido no obstante lo contrario, es decir advertido que algunas parcelas identificadas en los grandes Espacios Libres calificados entre Áreas Urbanas al Norte de la Autovía de Ademuz permanecen bajo la titularidad de particulares, se ha adoptado el criterio de, en efecto, incluir a las que simultáneamente, son de dimensión adecuada, (en tanto que es posible dividir en las mismas más de dos ó tres nuevas parcelas edificables, de manera que su supresión afectaría significativamente al estándar de dotación), y son de emplazamiento marginal (en tanto que ó lindan ó son muy próximas a otras ya edificadas), en Áreas de Reparto, con objeto de regular su adecuada gestión urbanística, y todo ello atendiendo a razones de proximidad física y afinidad tipológica, que se manifiestan en el siguiente resultado:

- a) Las parcelas de dichas características identificadas más al Norte, en la Zona de Els "Rincons" (QL - 1) se incluyen en el Área de Reparto que constituye la Unidad de Ejecución nº 3, delimitada en el Suelo Urbano.
- b) Las parcelas identificadas más al Sur (QL - 5), en las proximidades de la urbanización El "Cerrao", se incluyen en el Área de reparto nº 5, en la cual, finalmente, están comprendidos los diferentes sectores de desarrollo residencial extensivo clasificados por el Plan General, y se adscriben, en concreto, a la gestión del sector R-16 del suelo urbanizable.

A la adopción de esta solución habilitan, tanto lo dispuesto en el artículo 14.2.b. de la Ley 6/98 de Régimen del Suelo y Valoraciones, como la pertenencia a un mismo ámbito territorial, tanto de los Espacios Libres a los que nos hemos referido, como de las zonas del Suelo Urbano Extensivo en las que han sido delimitadas las Unidades de Ejecución.

En cualquier caso, se ha procurado que el Aprovechamiento Medio calculado en cada una de estas Unidades de Ejecución, según la documentación expues-

ta al público, no resultase nunca inferior al Aprovechamiento Tipo del las Áreas de Reparto así corregidas.

El resto de las parcelas de particulares con la misma problemática de las que se tiene conocimiento por haber comparecido los interesados en el trámite de exposición pública, las cuales, aun no teniendo la dimensión adecuada, si resultan inmediatamente lindantes con terrenos clasificados como suelo urbano, han sido, clasificadas de esta última forma, atendiendo, por un lado, a su cantidad y superficie total, de orden menor, y por otro lado, al criterio procedente del Plan de Enero de 1.995, en orden a limitar la calificación de esta categoría, excepcional, de espacios libres de la red estructural, preferentemente, sobre suelo patrimonial público.

* * *

Para dar respuesta también a la demanda expresada por los propietarios afectados en el trámite de exposición pública, se han incrementado, el aprovechamiento urbanístico (edificabilidad), y la densidad de ocupación, en el ámbito del sector R-17 del suelo urbanizable, emplazado entre la Urbanización Monte Colorado y el Casco Urbano.

La justificación de ello parte del razonamiento de considerar este sector como ámbito de transición entre las áreas de "Ciudad Jardín" y las de "Extensión de Casco", por lo que se ha entendido razonable la asignación de una densidad máxima de ocupación limitada a 35 viv./Ha., que cubriría la posición intermedia entre las 15 a 20 viv./Ha características de las urbanizaciones inmediatas al sector Monte Colorado, y las 50 viv./Ha con las que la Revisión del Plan General ha diseñado las extensiones del Casco Urbano en el suelo urbanizable.

Con independencia de lo anterior la Corporación Municipal, con su superior criterio y valorando el emplazamiento concreto de los terrenos, precisamente en esta zona de transición de unos a otros tejidos urbanos, ha determinado que se califiquen en el sector terrenos adecuados para alojar 2 (dos) grupos del equipamiento social denominado "viviendas tuteladas" (residencias, avanzadas, ó de vanguardia, ó de tipología singular, de tercera edad), ambos al amparo de los programas sectoriales de la Generalitat Valenciana.

* * *

Con respecto a las otras dos áreas de crecimiento residencial del Casco Urbano, ó Área Urbana Principal, según los modelos de "Extensión" (sectores R-24 y R-13), y "Ensanche" (sector R-18), el trámite de exposición pública ha expresado, en general, la pretensión de incrementar la densidad de ocupación inicialmente asignada, tanto a una como a otra, debiendo decirse que, en ningún caso se ha justificado ni el interés público de ello, ni el perjuicio del legítimo interés privado que derivaría de la situación de partida.

En otro orden de cosas, los propietarios afectados por la extensión proyectada al Sudeste, entre el actual límite consolidado y la carretera de Benaguasil a L'Eliana, Sector R-24, han pedido que se asignase al propio Sector R-24, y no al Sector R-13 tal y como inicialmente se había previsto, la gestión de la obtención del suelo de los elementos de la Red Estructural de dotaciones públicas incluidos en la misma Área de Reparto nº 1, denominados, "QL-12" y "ED-45", atendiendo a que ambos, sin duda ha de afirmarse también aquí, pertenecen al ámbito de influencia del primero (R-24) y no del segundo.

Dicha pretensión es pues perfectamente razonable y su consideración habría de facilitar y pacificar la programación urbanística, por lo que se ha adoptado el criterio de atenderla.

En lo que se refiere al sector R-13, algunos afectados, han expresado la conveniencia de incorporar a su ámbito los terrenos "residuales" que permanecían en la exposición pública con la calificación de suelo no urbanizable entre el límite del propio sector por el Sur, identificado con la vereda Lliria a Valencia, y la carretera de Benaguasil a L'Eliana.

Por su parte, la Oficina del Plan de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, que es el organismo encargado de informar la idoneidad del planeamiento que se propone con respecto a la planificación viaria de la Generalitat Valenciana, ha expresado la conveniencia de "cerrar" por el Sudoeste el sistema estructural de rondas que proviene del Norte del Casco Urbano, afectando ello necesariamente, sin entrar en consideraciones de mayor alcance, al sector R-13, o, cuanto menos, a los elementos de la red estructural viaria que razonablemente cabría adscribir a su gestión.

Finalmente, la Corporación Municipal, en el proceso de reflexión y análisis habido después de conocido el alcance y contenido de la alegaciones registradas en el trámite de exposición, ha juzgado, con su superior criterio, la conveniencia de equilibrar el "peso" de las dos Extensiones de Casco que la Revisión del

Plan General había proyectado al Este (sector R-24) y Oeste (sector R-13) de la "manga" ó franja urbanizada que conecta los dos barrios tradicionales de La Población (Les Ventes y la Vila).

En suma el resultado de todo ello es la nueva delimitación del sector R-13 del suelo urbanizable, que se ha extendido sensiblemente hacia el Oeste, hasta alcanzar una presencia en el plano equivalente a la del sector R-24, y que facilita el cierre por el Sudoeste del sistema de rondas que pretendía la Oficina del Plan de Carreteras.

Atendiendo también al criterio expresado, en orden a evitar la creación de espacios residuales entre el límite del sector por el Sur y la Carretera de Bena-guaçil, y habida cuenta que,- *y no solo con esta modificación sino también, con otras que han traído causa de la exposición pública, como por ejemplo la que ha supuesto pasar de 18 viv/Ha a 35 viv/Ha en el sector R-18, reseñada más arriba,-* en suma, se incrementa el potencial de población del Plan, se ha adoptado el criterio de calificar como Espacio Libre de la Red Estructural e incluir en la misma Área de Reparto nº 1 que comprende a los sectores R-13 y R-24, a la totalidad del espacio que se extiende entre la citada carretera y la vereda de Lliria a Valencia, de manera que se mantenga, incluso se incremente, el estándar de dotación previsto en al documentación que fue expuesta al público y todo ello asegurando mediante las correcciones precisas de la edificabilidad asignada a los sectores, que el Aprovechamiento Tipo de los terrenos no disminuya.

* * *

Los comparecientes en el trámite de exposición pública, afectados por el sector R-18 del suelo urbanizable, que es el único diseñado por la Revisión del Plan General para desarrollar una "Ensanche" de tipología tradicional, es decir, de densidad mayor que la de las áreas de Extensión del Casco Urbano proyectadas al Sur, han solicitado, en general, menores cargas de gestión y urbanización de sistemas estructurales exteriores, debiendo decirse una vez más que, no se han justificado, ni el interés público de ello, ni el perjuicio del legítimo interés privado que derivaría de la situación de partida.

Por otro lado, la Corporación Municipal, en el ya citado proceso de valoración de las diferentes alternativas de ordenación una vez conocido el resultado del trámite de exposición, ha estimado conveniente establecer que una parte de la edificabilidad asignada al sector, que se ha cifrado en el 25 % de la total de u-

so residencial, se destine a la construcción de viviendas amparas por algún régimen de Protección Pública.

La justificación de esta medida trae causa, en la mayor disponibilidad de edificabilidad en este sector, en la hipótesis de valoración a la baja de esta misma edificabilidad que se contempla ya en la justificación del Cálculo del Aprovechamiento tipo del Área de Reparto nº1 tras suponerse, por diferentes razones, que la tipología residencial característica del sector R-18 será, precisamente la vivienda de protección oficial, y, finalmente, en orden al objetivo, transmitido en términos políticos con su superior criterio por la Corporación Municipal, de hacer accesible la vivienda a un mayor número de ciudadanos que la puedan demandar.

* * *

En lo que se refiere a la previsión de unidades de ejecución en el suelo urbano, ha de señalarse la gran cantidad de participaciones en el trámite de alegaciones solicitando que se suprimiese la Unidad de Ejecución denominada "La Vila" delimitada en el Ámbito de La Vila, en el Área Urbana Principal, y se volviese al esquema de las dos unidades de ejecución "J" y "K" y separadas una de otra, según el modelo del Plan de Enero de 1.995.

Ha de decirse con respecto a esta cuestión que, en efecto la partición solicitada está perfectamente justificada, tanto en términos de eficacia operativa, como por causa de haberse iniciado ya en ambos ámbitos los respectivos procesos de programación.

Así pues, esta línea de peticiones ha sido atendida en el texto que ahora se presenta, si bien debe advertirse que ambas unidades "J" y "K" han debido corregir su cabida para incluir en su seno a la totalidad de los terrenos clasificados ahora como suelo urbano que restan entre lo ya consolidado por la edificación, al Norte y la cuneta de la variante de la Carretera de Benaguaçil a L'Eliana proyectada por la Diputación Provincial, y ello con objeto de asegurar que no restasen terrenos residuales clasificados como suelo no urbanizable y sin aprovechamiento posible, ni agrícola ni de otra clase, entre la variante y el suelo urbano.

En la misma línea de argumentación, es decir, por causa de haberse ya iniciado trabajos para la programación, a instancia del titular mayoritario de terrenos afectados por la Unidad de Ejecución denominada en el Plan de Enero de 1.995, Unidad de Ejecución "E", se ha restituido la delimitación de ésta a su

trazado original, corrigiendo así el que se había propuesto en la Revisión con la denominación de "Unidad de Ejecución "Ronda, Sud".

En efecto, la propuesta de la Revisión extrae del ámbito de actuación la franja de suelo lindante con la Autovía calificada como "Espacio Libre Vinculado a la Carretea" (EL/CA), y la incorpora al Área de Reparto nº 1 de las delimitadas en el suelo urbanizable, suponiendo ello, no solo una distorsión injustificada de la ordenación anterior, que se ha considerado en curso de ejecución, sino, sobre todo, una considerable reducción del aprovechamiento urbanístico inicialmente disponible.

Finalmente en este apartado, debe reseñarse la modificación del artículo 35.8 de las Normas de Ordenación Estructural que se expusieron al público, determinada con su superior criterio por la Corporación Municipal, en orden a simplificar las actuaciones en el ámbito de las trece unidades de ejecución delimitadas en las áreas de suelo urbano extensivo, en las que, a mayor abundamiento, la acción de programación será pública, es decir mediante el procedimiento gestión directa.

* * *

Atendiendo al superior criterio de la Corporación y refiriéndonos ya a cuestiones que no tienen repercusión gráfica, sino sólo normativa, se han realizado diferentes cambios en la documentación escrita de la Revisión con la siguiente finalidad:

- a) Ajustar el aprovechamiento relativo asignado en la documentación expuesta al público al sector I - 3, de uso global industrial, (Área de Reparto nº4), a las características de la tipología de edificación propia de dicho uso, de manera que el número de plantas "normal" de las construcciones que se precise para agotar dicho aprovechamiento en las parcelas netas resultantes después del planeamiento parcial sea uno (1), y no dos (2).

Todo ello, en cualquier caso, asegurando que, aunque correlativamente el Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto nº 4 haya de disminuir, el valor urbanístico de los terrenos, (habida cuenta de las cargas de urbanización de sistemas y cesiones de terrenos exteriores de la red estructural de dotaciones públicas que finalmente se asignan al sector, sea del mismo orden que el calculado en la exposición pública.

- b) Impedir la implantación en el término municipal de actividades que emitan elementos contaminantes, polvo en suspensión, malos olores,

vertidos, ruidos, vibraciones o molestias en grado tal que incidan negativamente en la calidad de vida de las personas o que ocasionen un grave impacto sobre el patrimonio cultural o paisajístico.

- c) Limitar la posibilidad de que en Suelo Urbano se puedan implantar salas de fiesta para usos de club de alterne y similares.
- d) Hacer posible la implantación en el Suelo Urbano del Comercio Medio de superficie y características adecuadas a las que viene demandando la sociedad actual.
- e) Hacer posible la edificación en un solar actualmente en estado de abandono existente en la urbanización Monte Colorado en el cual no ha podido hacerse efectivo el aprovechamiento en su momento disponible por causa de haber sido modificadas las ordenanzas de la edificación por el Plan General de Enero de 1.995 con anterioridad a que se solicitase licencia para una segunda fase de construcción contemplada en el Proyecto que inicialmente presento su promotor.

Por último ha de expresarse que se ha procurado atender a la totalidad de las peticiones de corrección de errores materiales señalados por los comparecientes en el trámite de exposición.

En síntesis, hemos de afirmar que la calidad de la documentación que se somete a la aprobación provisional del Ayuntamiento ha sido enriquecida notablemente como consecuencia del trámite de exposición pública del que ha sido objeto.

C.- MODIFICACIONES HABIDAS POR CAUSA DE,

**EL INFORME DE LA DIRECTORA GENERAL
DE PLANIFICACIÓN Y
ORDENACIÓN TERRITORIAL
DE 21 DE ABRIL DE 2.004**

**LA RESOLUCIÓN DE LA C.T.U.,
DE FECHA 28 DE JUNIO DE 2.004
RELATIVA A LA APROBACIÓN DEL PROYECTO**

**LA RESOLUCIÓN DE LA C.T.U.,
DE FECHA 29 DE JULIO DE 2.004,
RELATIVA A LA APROBACIÓN,
DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR GOLF POBLA**

**... Y DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
DE LA QUE HA SIDO OBJETO EL PROYECTO**

Como consecuencia de las resoluciones que se reseñan en el encabezamiento, en las que, a su vez, se han considerado los diferentes informes emitidos por el resto de departamentos de la Administración personados en el trámite de aprobación definitiva al que ha sido sometido el expediente, así como habida cuenta de otras correcciones de orden menor promovidas por el mismo Ayuntamiento con objeto de subsanar algún error material, se han introducido en este texto refundido final, con respecto a la documentación que fue aprobada provisionalmente, las modificaciones que, en síntesis, a continuación se describen, y para

cuya justificación pormenorizada se remite a los documentos que se adjuntan anexos a esta Memoria, aprobados por el Ayuntamiento Pleno con fecha, 16 de Junio de 2.004, a saber:

- DOCUMENTACIÓN COREGIDA PARA ATENDER, AL INFORME DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO, DE FECHA, 21 DE ABRIL DE 2.004, Y OTROS INFORMES SECTORIALES, ASÍ COMO A LA SUBSANACIÓN DE DIFERENTES ERRATAS Y MODIFICACIÓN PARA MAYOR CONVENIENCIA DE ALGUNAS DETERMINACIONES PUNTUALES OBSERVADAS EN LA DOCUMENTACIÓN QUE FUE APOBADA PROVISIONALMENTE POR EL AYUNTAMIENTO PLENO CON FECHA, 21 DE **MAYO** DE **2.003**.

- DOCUMENTACIÓN COREGIDA PARA ATENDER, AL INFORME DE LA **DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL** RELATIVO AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PLAN GENERAL DE LA POBLA DE VALLBONA APOBADO PROVISIONALMENTE POR EL AYUNTAMIENTO PLENO CON FECHA, 21 DE **MAYO** DE **2.003**.

La modificaciones reseñadas son las siguientes:

- 1º.- Modificación del artículo 68 de las Normas de Ordenación Estructural, con objeto de que el régimen transitorio de aplicación en las Zonas del Suelo No Urbanizable calificadas como, "*Densidad Significada*", en tanto se redactan los planes especiales a los que se refiere el artículo 1 de la Ley 2/97 GV, sea el mismo que se articula para la zona denominada "*Común*" de esta misma clase de suelo.

- 2º.- Modificación del artículo 35 de las Normas de Ordenación Estructural, con objeto de suprimir la referencia que se hacía a determinadas aportaciones económicas substitutorias de la disponibilidad de las redes estructurales de infraestructuras urbanas que se precisen para la conexión de cada tramo de nueva urbanización con el resto del suelo urbanizado.

- 3º.- Modificación del artículo 39 de las Normas de Ordenación Estructural, con objeto de suprimir la posibilidad de ejecución del planeamiento mediante actuaciones aisladas en el ámbito de las Unidades de Ejecución delimitadas en el dominio de la Zona de Ordenanza denominada, "*suelo urbano extensivo (SUE)*".

- 4º.- Calificación de una *Zona de Reserva* para el posible tendido de una línea de penetración del ferrocarril Metropolitano en el Casco Urbano, que afecta, al Suelo No Urbanizable de Protección Agrícola, y al sector R-13 del suelo urbanizable (Planos de Ordenación a escala 1/2.000 nºs 20 y

24 y Plano nº 6 a escala 1/1.000, artículo **90** de las Normas de Ordenación Estructural, y apartado relativo a las **CONDICIONES DE INCORPORACIÓN DE CADA TRAMO DE URBANIZACIÓN AL ENTORNO URBANIZADO, Ó A URBANIZAR EN EL FUTURO** de la Ficha de Planeamiento de este mismo sector R-13).

- 5º.- Previsión gráfica en los entornos, de la Torre del Virrey, y del apeadero que sirve al Casco Urbano, junto al paso superior de la carretera de Riba-Roja (planos nºs 34 y 24 de la serie 1/2.000 de Ordenación), de respectivas reservas de 2.500 m² de superficie para establecimiento de zonas de aparcamiento del tipo "Park and Ride".
- 6º.- Identificación de las zonas adyacentes al ferrocarril que recaen al suelo urbanizable (sectores Golf y R-29), hasta la Zona de Servidumbre que se define en la legislación sectorial, como suelo dotacional público, remitiéndose las limitaciones al uso y aprovechamiento de los terrenos, dada la semejanza de la situación, al régimen ya regulado en el Plan para la zona de ordenanza "EL CA" (Espacios Libres Públicos Vinculados a las Carreteras).

Todo ello ha determinado los siguientes efectos, a saber:

A.- Que se incremente la superficie de los dos sectores afectados y de otras zonas de ordenanza inmediatas al ferrocarril del siguiente modo:

| | APROBACIÓN PROVISIONAL (m2) | NUEVA SUPERFICIE (m2) |
|-------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| SECTOR GOLF POBLA | 1.706.240,25 | 1.737.778,65 |
| SECTOR R-29 | 243.304,87 | 252.040,63 |
| ZONA QL G2 | 49.230,36 | 52.099,49 |
| ZONA RD G | 61.343,14 | 63.328,81 |

B.- Que se cree un nuevo elemento de la red estructural de dotaciones públicas exterior, pero necesariamente ligado por su emplazamiento al desarrollo del sector R-29, denominado **EL CA-8**, de **8.934,86** m² de superficie. (Planos de Ordenación de la serie 1/2.000 nºs, 24, 29, y 34).

Esta modificación junto con las del apartado anterior, y otra propuesta por el Ayuntamiento en el sector R-16 a la que más adelante nos referimos, lógicamente, afectan al aprovechamiento de los terrenos, por lo

que ha sido necesario proceder a un recálculo general del Aprovechamiento Tipo de las Áreas de Reparto Golf y nº 5 (y también nº1 aunque aquí por causa del Informe de Carreteras) que se reseña más adelante.

C.- Que haya de modificarse el artículo **90** de las Normas de Ordenación Estructural que regula el Régimen de Policía al que están sometidos los terrenos inmediatos a los ferrocarriles.

D.- Que las Zonas de Servidumbre (no así las de Dominio Público) incluidas en los sectores e inmediatas al ferrocarril, (las cuales al calificarse en los planes parciales como, "EL CA", devendrán de titularidad y dominio públicos),

a) ... computen en el recuento del suelo dotacional público a efectos de cumplimiento con los estándares que se determinan en el Anexo al Reglamento de Planeamiento y

b) ... si el Plan Parcial dispone viario publico en contacto a lo largo de la traza éstas, puedan considerarse también como parte ajardinada de la sección del mismo viario.

7º.- Creación un nuevo elemento de la Red Estructural Viaria siguiendo el esquema de paso superior propuesto en el Informe de la Dirección General de Transportes, que sustituye el paso a nivel al que se refiere, a su vez, el informe de FGV. Dicho elemento se ha denominado con la clave, "**RV-34**", tiene una superficie de, **12.346,58** m2 y consta en el plano nº 29 de la serie 1/2.000 de Ordenación.

8º.- Modificación de la Memoria Justificativa con objeto, de una parte, de relacionar la obtención de licencias de actividad en los sectores de uso global docente-universitario, D1, D2 y D3, a la puesta en servicio con cargo al promotor del transporte público preciso para la adecuada accesibilidad a tales sectores, y de otra parte, de hacer constar que en el diseño de determinados elementos de la Red Estructural Viaria de nueva creación se contemplarán plataformas para circulación preferente de medios de tramposote público (Carril Bus).

9º.- Corrección de los Planos de Ordenación, a escala 1/1.000 (planos nºs, 9 y 10) y a escala 1/2.000 (planos nºs, 20, 24, 25, 30, y 33) de diferentes errores de denominación y de señalamiento de las zonas de Protección de las carreteras administradas por la Diputación Provincial.

- 10º.- Modificación de las Fichas de Planeamiento de los sectores inmediatos a las carreteras administradas por la Diputación en orden a reseñar, de una parte, la necesidad de llevar a término estudios de seguridad vial, acústicos y lumínicos por la presencia del golf, así como determinadas actuaciones, de mejora y acondicionamiento de los tramos entre rotondas, en la CV-372 (Riba-Roja), y de otra parte, que se disponga el vallado de las zonas dotacionales inmediatas, en general, así como también, que se observen una serie de condiciones relativas al contenido y autoría de los proyectos técnicos en los que han de definirse las actuaciones técnicas que se precisen para todo ello.
- 11º.- Modificación puntual limitada a la manzana “r.9-313” (Plano OP/2-33 de la serie de Ordenación Pormenorizada, a escala 1/2.000) para atender a la alegación presentada por D. Miguel Pérez Alonso y D. Javier Pérez Alonso, en relación con la parcela ubicada entre las calles Joaquín Turina y Manuel de Falla en la Zona de Gallipont.
- 12º.- Modificación del artículo 97.c de las Normas de Ordenación Pormenorizada para atender a lo requerido en el informe emitido por la Dirección General de Comercio y Consumo.
- 13º.- Corrección de oficio, a instancia municipal, para subsanar diferentes erratas, de las siguientes disposiciones normativas:
- a) Ordenanzas Municipales de Policía de la Edificación. Artículos: 15, 23.2, 26.2, 27, 34.1.a., 34.1.b., 37.1.b., 37.3. 38, y 43.
 - b) Normas de Ordenación Pormenorizada. Artículos, 5, 6, y 23.
 - c) Normas de Ordenación Estructural. Artículo 13.
- 14º.- Correcciones puntuales de oficio, a instancia municipal, para subsanar diferentes errores materiales y erratas, en los siguientes planos de ordenación: OP/2-5, OP/2-11, OP/2-21, OP/2-23, OP/2-25, OP/2-26, OP/2-27, OP/2-33, OP-AUP/3, OP-AUP/4, OP-AUP/5, OP-AUP/6, OP-AUP/7, OP-AUP/8, OP-AUP/9, y OP-AUP/11.
- 15º.- Modificación de oficio a instancia municipal, de la traza del elemento de la red Estructural Viaria, “RV-6”, con resultado de ampliación de cabida, por el oeste del sector R-16 del suelo urbanizable, Área de Reparto nº 5. (Planos OP/2-18 y OP/2-22).

- 16º.- Corrección de la delimitación de la Unidad de Ejecución UE-10 ó “Ronda Nord/B”,- antes denominada “Ronda Sud”, por error,- con objeto de extraer de su ámbito a determinados terrenos que han sido ya objeto de la correspondiente gestión urbanística y modificación del texto del artículo 70 de las Normas de Ordenación Pormenorizada, en el que se regulan los parámetros para la edificación de la zona de Ordenanza “*Edificación Abierta*” con objeto de mantener inalterado el Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto que se identifica con esta Unidad de Ejecución.
- 17º.- Modificación de oficio, a instancia municipal y en orden a un Convenio Urbanístico preexistente, de la edificabilidad del sector “T-1” del suelo urbanizable hasta que el Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto en la que éste se incluye se cifre en, 0,59 m²t/m².
- 18º.- Corrección puntual de oficio, a instancia municipal, de la Ficha de Planeamiento del sector R-17 en orden a subsanar un error material consistente en haberse determinado incompatible el uso pormenorizado, “Viviendas en Bloque”.
- 19º.- Corrección, instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de los planos, OP/2-13, OP/2-14 y OP/2-19, de la serie de Ordenación Pormenorizada a escala 1/2.000, afectando a las manzanas, de la zona de ordenanza “Suelo Urbano extensivo (SUE)” siguientes: “r.9-118”, “r.9-120”, “r.9-140” y “r.9-141”, con objeto todo ello a no interrumpir la continuidad del trazado de la vía pecuaria denominada, “Cordel de Lliria a Bétera.

Así mismo, se incluye en las Fichas de Planeamiento de los sectores lindantes con vías pecuarias, como condición previa de programación, la obligatoriedad de respetar la anchura legal de éstas, según lo previsto en la Ley 3/95, de 23 de marzo de Vías Pecuarias, por ser bienes de dominio público no municipal

- 20º.- Incorporación, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, a la sección de Bienes de Relevancia Local del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos que forma parte de la Revisión del plan General, los siguientes elementos del Patrimonio Etnológico del municipio.
- Abrevadero de la Poblada de Vallbona.
 - Lavadero de la Acequia Primera.

21º.- Ampliación, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la calificación de “Protección por la Presencia de Masa Forestal de Interés”, sin modificar la clasificación urbanística de Suelo No Urbanizable, a determinados terrenos de la partida “dels Racons” que antes se calificaban con la categoría de, “Zona Común”, afectando a una superficie de, 79,07 Ha.

22º.- Modificación, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la redacción de los artículos, 73, y 74 de las Normas de Ordenación Pormenorizada, en lo que respecta a la zona de ordenanza, “QL-3” (Lloma Llarga) donde vegeta la especie de flora denominada “*Jara de Cartagena*”.

El objeto de ello es impedir en estos terrenos,- la mayor parte de los mismos de titularidad pública de régimen patrimonial,- cualquier acción de urbanización, incluso de urbanización de zona verde pública, de manera que pueda establecerse una *microreserva* de flora, o figura de protección similar, por tratarse de una de las dos localizaciones a nivel mundial, conocidas de la reseñada especie catalogada “en peligro de extinción”, y constituir, en consecuencia, un enclave de excepcional interés natural y singularidad.

23º.- Supresión, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, del vertedero no autorizado (zona de ordenanza “ID-26.1” en la documentación aprobada provisionalmente) pasando a calificarse los terrenos ahora como Parque Público de la Red Estructural (Zona de Ordenanza “QL-4”).

24º.- Modificación, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Memoria Justificativa en orden a reseñar en la misma que, se garantizará la capacidad de gestión municipal de los residuos sólidos urbanos, incorporando progresivamente sistemas de recogida selectiva de papel/cartón, vidrio y envases ligeros en cumplimiento del Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana.

Acreditación en esta misma Memoria Justificativa, de la existencia de agua potable en cantidad y calidad suficiente para abastecer a la población y los usos complementarios sin perjuicio alguno para los usos actuales.

25º.- Modificación, a instancia de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Ficha de Planeamiento del Sector Golf, cuya ordenación

pormenorizada, con la excepción que más adelante se dirá, se incorpora al Texto Refundido del Plan General de conformidad con el Acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de 29 de Julio de 2.004, con el siguiente contenido:

A.- No podrá autorizarse el inicio de las obras correspondientes al campo de golf, sin la existencia de concesión o autorización del organismo de cuenca, de los recursos hídricos necesarios para el riego del mismo. A tal efecto, una vez se obtenga dicho derecho, se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Gestión del Medio natural, la cual comprobada la existencia de un caudal suficiente autorizado, emitirá una resolución vinculante y complementaria a la declaración de impacto ambiental, que permita la autorización de las obras.

B.- El agua de riego del campo de golf, deberá ser obtenida a partir de la depuradora de Camp de Túria de las ampliaciones que se realicen en el futuro, debiendo ser objeto de un tratamiento terciario, de forma que se garantice una mayor calidad a las aguas que se utilicen para el riego del césped, parte de las cuales pasarán por infiltración a los acuíferos por drenaje directo.

A estos efectos el ayuntamiento o en su caso el promotor, deberá obtener informe favorable de la Entidad de Saneamiento de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes al sistema de depuración terciaria que se adopte o en su caso el convenio con la Entidad, que garantice la gestión adecuada de las aguas residuales depuradas.

C.- En el caso de que los Servicios Técnicos de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, detectaran la presencia de anfibios o especies acuáticas de flora o fauna en los lagos habilitados en el campo de golf, podrán establecer prescripciones de uso de los propios lagos relacionadas con el régimen de caudales de entrada-salida en los mismos, tratamientos de las aguas, acciones para la naturalización de los lagos, etc. En cualquier caso las tuberías de salida de aguas estarán dotadas de rejillas y cierres de malla, de forma que se evite la absorción a través de ellas de la fauna acuática que se desarrolle en estos lagos.

26º.- Modificación, a instancia de la Dirección General de Régimen Económico de la Consellería de Cultura y Educación, de la calificación de las zonas de ordenanza identificadas en la ordenación pormenorizada del sector Golf siguientes:

| | Superficie (m ²) |
|------|------------------------------|
| EQ-1 | 11.177 |
| RD-3 | 6.191 |
| RD-4 | 4.928 |
| EQ-5 | 18.834 |

.... para pasar a calificarse todas ellas como Zona de Equipamiento Público Educativo Cultural (ED)

- 27º.- Modificación, a instancia de la Dirección General de Transportes de la Consellería de Infraestructuras y Transportes, de la Ficha de Planeamiento del sector Golf en orden a determinar que la ejecución de la zona de aparcamiento "Park & Ride" prevista por el Plan General junto al actual apeadero de la Pobl de Vallbona (véase reseña de la modificación nº 5) sea por cuenta y a cargo del desarrollo de dicho sector.
- 28º.- Supresión, de las determinaciones contenidas en el Plan Parcial del sector Golf Pobl que fue aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento, e incorporadas al Plan General, relativas a los coeficientes de ponderación de la edificabilidad asignada a los diferentes usos compatibles en este sector
- 29º.- Modificación, de la Memoria Justificativa del Plan General mediante la incorporación a la misma de un estudio justificativo de las necesidades de acceso y aparcamiento relativas a la actividad recreativa, "campo de golf".

**D.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN
DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL
INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE
SUS MAGNITUDES**

MODELO
TERRITORIAL
PROPUESTO

El modo de articulación del desarrollo urbanístico que propondremos en este documento para el municipio comparte en buena medida los presupuestos y directrices principales del implantado en 1.995 puesto que éste, en suma, se ha mostrado también aceptado por el mercado y los ciudadanos en estos años, siendo buena prueba de ello el alto grado de programación alcanzado.

Así, reiterando el contenido de la Memoria Justificativa del vigente Plan General, podemos también afirmar ahora, con carácter general, que el término municipal de la Pobla de Vallbona es particularmente apto para el alojamiento de usos urbanos por conocidas razones, a saber:

- a) La situación relativa del municipio, inmediatamente adyacente a la Comarca de L'Horta, es favorable a la recepción de iniciativas de difícil cabida en dicha comarca, dada la saturación urbana que ésta

presenta, agravada además con el carácter restrictivo de la revisión del planeamiento que ha tenido lugar en sus municipios a lo largo de los años ochenta.

- b) La puesta en servicio de dos grandes infraestructuras viarias, a saber: la autovía variante de la Carretera CC-234 y la Autovía de Circunvalación de Valencia ("By Pass"), proporciona una excelente accesibilidad, tanto con respecto a la Ciudad de Valencia, como con respecto a la Red de Carreteras del Estado que concurren en la misma.
- c) La topografía mayoritariamente plana del territorio municipal y las favorables condiciones mecánicas del suelo en el mismo, en general, facilitan la implantación de la urbanización a costes razonables.
- d) No existen espacios naturales de singular interés, u otros elementos cuya necesidad de conservación impida la urbanización.
- e) No están registradas industrias o actividades que por sus características desaconsejen o hagan poco atractiva la implantación de nueva urbanización.
- f) Los precios del suelo no han alcanzado, incluso después del crecimiento de los últimos años, los niveles de la Comarca de L'Horta y no dificultan, el desarrollo de nuevas iniciativas urbanas.

En este escenario pues, el crecimiento demográfico y el desarrollo económico, en general, de nuestro territorio en los próximos años, habrán de ser, no sólo con toda probabilidad como se decía en 1.995, sino ya sin duda, una función de su capacidad para atraer poblaciones procedentes del centro metropolitano y de prestar los servicios de calidad que estas mismas requerirán.

Admitida pues esta aptitud general previa para la urbanización, podemos convenir, también de nuevo, que las áreas específicas en las que ha de concentrarse el desarrollo urbanístico son aquéllas de buena accesibilidad, próximas a las ya consolidadas, en el mismo municipio ó con respecto a los municipios limítrofes, ó que por razones geográficas, resultan su "extensión natural" .

De esta manera, el grueso del crecimiento proyectado tenderá a concentrarse en la franja de suelo de entre 500 m. y 1.000 m. de ancho, inmediata a la Autovía, en donde la accesibilidad es máxima, y ya existe implantada la mayor parte de la urbanización consolidada.

Al norte y sur, respectivamente, de esta franja se localizarían, dos nodos de desarrollo, en principio aislados con respecto al eje principal de crecimiento, respondiendo, el primero, a la conveniencia de mejor repartir la Área de urbanización de manera que se facilite la terminación de actuaciones anteriores inacabadas, y el segundo, a la oportunidad de aprovechar, como se ha dicho, el potencial de desarrollo del inmediato municipio de "L'Eliana", compatibilizando, en suma las calificaciones urbanísticas a uno y otro lado de la delimitación territorial administrativa.

El Informe emitido por el Director General de Urbanismo con fecha 21 de Diciembre de 2.001 a efectos de Concierto con la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes señalaba que debería justificarse la clasificación de suelo urbanizable propuesta como continuación de la existente en el término municipal de Bétera, sobre todo en la zona denominada "Pla de La Cova I".

Pues bien, dicha clasificación responde plenamente al razonamiento ya expresado en orden de "cuadrar" racionalmente el borde, en el término municipal de La Pobla de Vallbona, de un amplísimo continuo edificado, cuya superficie principal afecta al término municipal de Bétera (en el cual los terrenos están clasificados como suelo urbano,- Unidades de Ejecución "Perigall Norte" y "Perigall Sur" del Plan General de Bétera.- y suelo urbanizable,- Sector R-17 del Plan General de Bétera), pero que se extiende, irregularmente e inacabado, sobre el nuestro, de Norte a Sur, a lo largo de la línea de demarcación municipal.

Todo ello, a mayor abundamiento, habida cuenta que en el municipio vecino tales unidades de ejecución y sectores de suelo urbanizable ha sido objeto de programación urbanística en estos últimos años 2.001 y 2.002, por lo que resultaría, no solo ciertamente incompatible con el mandato legal de coordinación municipal, sino claramente inconveniente, que el esfuerzo urbanizador, (pavimentación de viales, tendido de infraestructuras, etc.) iniciado al Este de la línea que limita los dos municipios tuviese que detenerse artificialmente cuando las obras la alcanzasen.

El modelo, por otro lado, da por terminadas, por entender cumplidos básicamente los objetivos perseguidos, dos de las estrategias de ordenación más significativas iniciadas por el vigente Plan General, a saber:

- a) En primer lugar, la gran operación de regularización urbanística llevada a cabo en el Plan de 1.995. En este sentido, en ningún caso, salvo pequeños ajustes de borde, se clasificará nuevo suelo urbano, ó urbanizable sobre terrenos ya ocupados por edificación, dado que puede afir-

marse que no se han producido nuevas ocupaciones irregulares de terrenos rústicos, cuanto menos de la manera masiva en que este fenómeno se dio en épocas anteriores, condicionando en buena medida las soluciones del anterior Plan General.

- b) En segundo lugar la expansión de los usos de carácter industrial en el término municipal atendiendo, no sólo a la gran cantidad de suelo de esta clase puesta en el mercado con el reciente desarrollo y urbanización de los Sectores II -1, II -2, e "IBM Reformado", sino, sobre todo, a la creciente terciarización de la economía local que no es ajena a la corriente de recualificación que fluye a lo largo de la Autovía de Ademuz.

En este sentido es especialmente significativa la Homologación Modificativa del Plan de 1.995 aprobada también, aunque ya definitivamente, durante, durante la tramitación de esta Revisión, y extendida sobre la denominada Área II - 2 del Suelo Urbanizable No Programado, de uso industrial, que ha dado lugar al Área de Reparto denominada, "Universidad", en la cual el uso dominante ha pasado a ser el dotacional privado docente.

El modelo, por último, según la concepción original que dio lugar al documento ex puesto al público, tendía a preservar de la urbanización, protegiendo especialmente, los terrenos de mayor productividad agrícola del municipio situados en su tercio Sur, si bien corrigiendo algunas determinaciones, también de borde, erróneas del anterior Plan, y excluyendo de las zonas protegidas, merced a un estudio más detallado del medio físico ahora llevado a cabo, a terrenos de naturaleza caliza, no aluviales ni coluvies, poco aptos dada su naturaleza físico - química, para el uso agrario intensivo.

No obstante lo anterior, según ya se ha hecho más arriba, el modelo territorial finalmente adoptado difiere significativamente en este último apartado, tanto de las propuestas de 1.995 como de las que informaron el documento que superó la fase de Concierto de la Revisión con la Consellería de Obras Públicas, y ello por causa de haberse incorporado al Plan los Sectores del suelo urbanizable y los Elementos de la Red Estructural de Dotaciones Públicas incluidos en el Área de Reparto "Golf", creada por la Homologación Modificativa que ha sido aprobada provisionalmente por el Ayuntamiento, con resultado todo ello, en suma, de quedar clasificada la mayor parte de este tercio sur del término municipal como suelo urbanizable.

Con independencia del mandato contenido en la Resolución Plenaria de aprobación a la que nos hemos referido más arriba, para justificar esta determinación ha

de remitirse a la Memoria Justificativa de la Homologación Modificativa, que al respecto expone lo siguiente:

... .. en primer lugar, y con respecto a la ocupación del suelo no urbanizable hasta el momento calificado como *protegido* por razón de su interés agrícola:

En efecto, los diferentes instrumentos de ordenación urbanística de ámbito municipal, incluso la propuesta de Modelo Territorial elevada en la fase de Concierto por el Ayuntamiento a la consideración de la Comisión Territorial de Urbanismo en el proceso de redacción de la Revisión del Plan General, han venido clasificando los terrenos afectados por la operación como Suelo No Urbanizable de Protección Agrícola.

Los terrenos en cuestión tienen, indudablemente, una buena aptitud para el uso agrario intensivo, como así mismo se manifiesta con toda claridad en los diferentes documentos técnicos de la Alternativa.

Sin embargo, no se trata de terrenos excepcionales en el ámbito comarcal, pues la misma unidad ambiental, ó unidad morfodinámica, que los contiene se extiende ampliamente por los términos municipales inmediatos de L'iria, Benaguacil, Ribarroja y La Eliana, según podemos comprobar en el plano adjunto.

Por otro lado, no estamos, en ningún caso, en el ámbito de los excepcionales, "Limos de Inundación" de la Huerta de Valencia, que ha sido ó será objeto próximamente de planes especiales de protección promovidos por la misma Administración, sino ante zonas geológicamente bien diferenciadas de las anteriores, identificadas en la cartografía científica (Mapa Geológico de España) como, "Limos Pardo Fluviales", y dispuestas en sucesivas terrazas a lo largo del curso del río Túria antes de que éste extienda su fertilísimo cono de inundación en el llano de L'Horta.

Con todo, ciertamente, habrá de ser el Ayuntamiento quien resuelva la disyuntiva entre, mantener una estructura territorial con grandes espacios reservados para la actividad agrícola, al servicio de un modelo socioeconómico cada vez más alejado de la realidad del municipio, ó bien, aprovechar la oportunidad que supone dotarse de unas infraestructuras y una oferta residencial excepcionales, que habrán de aproximarlos a los estándares de desarrollo alcanzados en algún otro municipio muy próximo, en el cual, para beneficio de sus vecinos, según opinión ampliamente generalizada, se zanjó hace ya varios años esta cuestión.

Aunque es evidente que toda actuación urbanizadora supone la transformación del medio con respecto a su estado anterior, tal y como se justifica en el Estudio de Impacto Ambiental, en nuestro caso se afecta solo a terrenos cuyo valor ambiental no es excepcional, sino común, y en este sentido responde a un criterio general manejado por la Consellería de Medio Ambiente, aunque no publicado, según el cual, se prefieren al efecto los terrenos ya transformados por el uso agrícola que aquéllos otros en estado "natural", ó "naturalizado".

Finalmente la actuación conlleva la ejecución de grandes obras de infraestructura, para evacuación de aguas residuales y pluviales, y otras, que no solo facilitarán el desarrollo del suelo urbanizable "latente", ya calificado al Sur del municipio, sino también la co-

nexión a las nuevas redes de varias zonas de suelo urbano consolidado, que actualmente evacúan a pozos ciegos.

... .. y en segundo lugar, en lo que se refiere a la trascendencia de la implantación del Campo de Golf en el modelo de desarrollo social y económico del municipio:

En un reciente seminario sobre “Modelos Territoriales de Desarrollo Sostenible, en los Espacios Litorales Mediterráneos”, organizado por la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes (COPUT) con la colaboración de, entre otras Instituciones, la Agencia Valenciana de Turismo (Valencia, Octubre de 2.001), los representantes de esta última Institución pusieron de manifiesto la necesidad de superar las estrategias y formas de crecimiento masivo de los últimos años.

*Para ello propugnaban la adopción de modelos alternativos en los que, la valoración del medio ambiente y la oferta de nuevos productos y equipamientos de nivel superior, como por ejemplo, **y citados expresamente, los campos de golf**, serían los elementos básicos a utilizar para elevar la calidad de la oferta turística, en general, de la Comunidad Valenciana, hasta situarla a la altura de las de mayor prestigio de la Cuenca Mediterránea Europea.*

Y es que, en efecto, como se afirma en el Programa, y fuera de toda discusión, el impacto económico del golf en el territorio es clarísimo, tanto desde el punto de vista social, por causa de la creación de empleo, como desde la perspectiva de producción de riqueza, en general.

Como ilustración de ello, bastará traer aquí como ejemplo los estudios realizados por el profesor de la Universidad de Málaga, D. José María Otero Moreno¹, quien expone que en el año 1.997 fueron del orden de 40.000 los visitantes que atrajo al municipio de Valderrama (Cádiz) y a sus alrededores la celebración en el campo de golf existente en éste de la competición denominada, “Ryder Cup”, generando todo ello un gasto en servicios, alojamientos, etc. del orden de 26,62 millones de Euros (4.430 millones de pesetas).

Cierto es, que la localidad de Valderrama, en la costa gaditana, es un enclave turístico de primer nivel, y que su campo de Golf está plenamente integrado en el circuito internacional de torneos, por lo que su capacidad de atracción de visitantes y el gasto que los mismos producen es muy importante, siendo éstas condiciones que no se dan linealmente en la actualidad en el municipio de La Poblá de Vallbona.

No obstante, queda claro con lo expuesto que el prestigio del golf atrae a una gran cantidad de interesados a su alrededor, de poder adquisitivo medio y alto, bien para fijar su residencia en las proximidades de un espacio de gran calidad paisajística y ambiental, bien, simplemente, para el ejercicio del deporte.

¹ **José María Otero Moreno.** “El Golf como producto turístico en Andalucía”. incluido en la publicación de las ponencias del IV Congreso de Turismo Universidad y Empresa. La Diversificación y la Desestacionalización del Sector Turístico”. Tirant lo Blanc. Valencia, 2.002. Páginas 81 y 82.

Siendo así, el municipio de la Poble de Vallbona, por su emplazamiento estratégico al borde de la Autovía de Ademuz y su creciente integración en el espacio metropolitano, difícilmente se entendería que despreciase a poco que las condiciones de implantación resulten compatibles con modelos racionales de crecimiento y de ocupación del territorio, semejante oportunidad de desarrollo de todo orden.

Pero es que, a mayor abundamiento el Programa presentado contempla, ya en la Alternativa Técnica, condicionando su desarrollo la ejecución de un conjunto de obras civiles de gran trascendencia para el municipio entre las que cabe citar:

- *La construcción y puesta en servicio de la variante de la Carretera administrada por la Diputación provincial de Benaguacil a La Eliana a su paso por el Casco Urbano de la Poble de Vallbona, con proyecto redactado por dicha Administración desde principios de los años noventa y no ejecutado hasta el momento.*
- *La construcción y puesta en servicio de un nuevo viario proyectado por la Dirección General de Transportes de la Generalitat, que enlazará a esta misma carretera con el Apeadero de la Torre del Virrey de la Línea del Ferrocarril ligero de Valencia Liria.*
- *La construcción y puesta en servicio de una variante a la carretera de Ribarroja a La Poble a los pies del paso elevado sobre el ferrocarril con objeto de suprimir un punto negro del trazado actualmente existente.*
- *La obtención del suelo y urbanización de un gran parque público dotacional y deportivo en el espacio comprendido entre la Variante a la Carretera de Benaguacil a La Eliana y el Apeadero de la Poble de Vallbona del mismo Ferrocarril.*
- *La puesta en servicio de la red de colectores para evacuación de aguas residuales y pluviales de carácter territorial que permitirá la programación inmediata del suelo urbanizable ya clasificado en el vigente Plan General (1.995) en el Área de Gallipont, cuyo desarrollo se ha visto impedido por lo elevado del coste de dicha red, exterior al ámbito del actual suelo urbanizable*

En suma, la programación del sector Golf-Poble, no sólo supone dotar al municipio de la Poble de Vallbona de una oferta residencial y de equipamiento deportivo de primerísima calidad, con el beneficio público y social que de ello se deriva, como hemos ilustrado más arriba; sino que comporta, además de las cesiones obligatorias de suelo dotacional público y aprovechamiento que todo desarrollo urbanístico requiere, la ejecución de hasta tres grandes obras públicas en materia de carreteras que deberían haber sido ejecutadas por la Administración Sectorial competente, así como de otras infraestructuras que permitirán el desarrollo urbanístico proyectado por planea anteriores.

Por otro lado, la misma Memoria Justificativa del Proyecto de Homologación Modificativa razona también las alternativas de implantación de la instalación deportiva Campo de Golf en los siguientes términos:

Dice la Memoria del vigente Plan General de La Pobla de Vallbona que este municipio, perteneciente a la comarca natural del Camp del Túria, es especialmente apto para la implantación de usos de características urbanas y servicios a la población por diferentes razones; así, el emplazamiento inmediato a la Comarca de L'Horta (la de mayor población y dinamismo de la Comunidad Valenciana); la saturación urbana que ésta padece por el elevado interés ambiental y cultural de los espacios no urbanizados (Huerta) que en la misma restan; la disponibilidad de infraestructuras de transporte de gran capacidad, y singularmente de la Autovía de Ademuz; la topografía no demasiado accidentada del territorio, la inexistencia de espacios naturales con interés significativo para la conservación, la inexistencia de actividades industriales molestas; y finalmente, el mantenimiento de precios del suelo moderados con respecto al ámbito que tradicionalmente se ha considerado el constituyente del Área Metropolitana de Valencia.

Tales cualidades, no sólo de este municipio, sino, en general también muy destacables en el resto de los que dan frente directamente a la Autovía de Ademuz, han propiciado muy diferentes iniciativas de inversión y dotación de equipamientos y servicios, públicas y privadas, tradicionalmente y hasta nuestros días, pudiendo reseñarse entre éstas, ... desde la construcción de polígonos de vivienda social (La Coma / Burjassot), grandes centros de equipamiento público (Universidad, TVE / Burjassot), grandes centros comerciales y terciarios (Feria de Muestras / Valencia, Carrefour / Paterna, La Eliana), actividades singulares (Parque Tecnológico / Paterna), "centros de nuevo ocio" (Kinépolis / Paterna), ... hasta la dotación, que aquí nos ocupa, de grandes instalaciones deportivas (Ciudad Deportiva del V.C.F- / Paterna, y Campos de Golf / Bétera y muy recientemente, Liria).

En concreto y en lo que a esta última actividad se refiere, los municipios del Camp del Túria del entorno de la Autovía son, en principio, singularmente atractivos para la implantación de Campos de Golf, por las siguientes razones:

- a) Ofrecen una gran cantidad de usuarios potenciales. En efecto a lo largo de la Autovía, entre Godella y Liria, las diferentes de urbanizaciones que se han venido implantando ha propiciado a un modelo de residencia y si se quiere de vida, alternativo al propio de la ciudad tradicional, importado de otras culturas pero ya ampliamente arraigado en la nuestra, en el que la disponibilidad de espacios más amplios, el contacto con la naturaleza, la práctica del deporte y de actividades al aire libre, son elementos característicos.*
- b) Ofrecen una excelente accesibilidad. Así mismo, la disponibilidad de la Autovía permite que no sólo puedan acceder fácilmente a tales instalaciones los residentes en las urbanizaciones de su entorno, sino en general también el público metropolitano, incluso regional.*
- c) Disponen de suelo adecuado para ello. A pesar del gran desarrollo urbanístico de los últimos años, y no solo de los últimos diez ó quince sino desde los años setenta, se dispone a ambos lados de la autovía todavía de gran-*

des espacios libres de edificación en los que poder implantar una clase de actividad que requiere gran cantidad de suelo.

- d) *Se trata, además, de suelo, normalmente, de bajo interés ambiental. En efecto, la Valoración para la Conservación de la naturaleza de este gran espacio es, en general baja, según la cartografía científica editada por las instituciones públicas, desde luego nada comparable, con la Huerta de Valencia, las zonas afectadas ó limítrofes con los humedales del litoral o los relieves escarpados de las comarcas inmediatamente interiores.*

En este territorio pues, el término de la Pobl de Vallbona se sitúa equidistante entre los otros dos en los que, ó existe ya implantado un Campo de Golf, ó se ha promovido su implantación.

En este sentido ha de decirse que siempre que se disponga de recursos suficientes para el mantenimiento de las instalaciones (abastecimiento de aguas, capacidad de depuración, etc. la cultura del golf no es excluyente, sino todo lo contrario, el jugador habitual suele requerir la disponibilidad de más de un campo en un entorno próximo con objeto de ir intercambiando el escenario del juego y evitar la repetición monótona de los recorridos.

De hecho en otros lugares, incluso en España, en los que la implantación de este deporte es más antigua y goza ya de un arraigo consolidado, es habitual la existencia de más de un campo en un entorno relativamente restringido. Así suele citarse al respecto, como máxima expresión de este desarrollo el caso del término municipal de Marbella en el que se tienen en la actualidad ¡22 campos de Golf en funcionamiento ¡

Dentro del término municipal de la Pobl de Vallbona la discusión primera que cabe plantear es si el emplazamiento del Campo ha de ser al Norte ó al Sur de la Autovía, debiendo concluirse que el emplazamiento adecuado es al Sur por las razones que a continuación se expondrán.

En primer lugar desde una visión de ordenación más amplia, supramunicipal ha de repararse en que los dos campos preexistentes (que ya existen ó que se han planteado con anterioridad) se sitúan ambos al Norte de la Autovía, de manera que el emplazamiento al Sur, preciosamente a equidistancia, aproximadamente, de ambos, constituye un mecanismo de equilibrio territorial que permitirá canalizar mejor los flujos de desplazamiento y compensar los consumos de recursos y fuentes de abastecimiento de toda clase de servicios.

En segundo lugar ya desde una perspectiva directamente municipal, el emplazamiento al norte resulta inadecuado tanto por razones urbanísticas y de disponibilidad de materia prima (suelo), como medioambientales.

Así, en efecto, si observamos el vigente Plan General de la Pobl de Vallbona (1.995), la proliferación de urbanizaciones y de vías principales de comunicación al norte de la Autovía impide que pueda aislarse una fracción de territorio de la dimensión requerida, aproximadamente 1.738.000 m²., para poder desarrollar la actuación urbanística que se pretende.

En términos de valoración ambiental, los terrenos llanos, adecuados para la implantación de la actividad, y que restan no edificados en esta parte del término municipal constituyen lo que en términos de ciencia geológica se denominan “cubetas de descalcificación, es decir, porciones de territorio, rodeadas de colinas, aisladas, y cubiertas de arcillas, que ocultan terrenos hundidos por fenómenos de karstificación (lavado y disolución) de la roca madre caliza y por lo tanto, de gran valor para el uso agrario, por la fertilidad del sustrato arcilloso que aflora en superficie, y al mismo tiempo muy vulnerables, por la fisuración de la roca madre, a la contaminación de las aguas subterráneas.

Al sur del municipio, por el contrario se extiende un gran llano de naturaleza aluvial / coluvial que desciende formando terrazas hasta el cauce del río Túria, ya en el término municipal de Ribarroja y con presencia también en el término municipal de Benaguacil. Es decir, se trata de una unidad ambiental de amplia extensión superior a la de-markación municipal, de manera que la actuación sobre la misma no supondría su desaparición.

La naturaleza detrítica de este territorio, determina que sea también vulnerable a la contaminación de las aguas subterráneas, si bien ello en mucha menor medida que en las cubetas de descalcificación del norte, pues en éstas la infiltración es mucho más rápida y directa.

Por otro lado, estos terrenos del sur del término municipal que se extienden entre urbanizaciones ya consolidadas (Cuatro Vientos, Camp del Túria, etc.) y el ferrocarril, sobre los que finalmente se concreta el Proyecto, constituyen la prolongación natural del gran conjunto urbano de La Eliana sobre terrenos “no naturales”, en tanto que ya transformados por el uso agrario intensivo.

Disponen pues de accesibilidad desde la conurbación de La Eliana pero también y sobre todo, completando las obras de infraestructura precisas, desde la Autovía merced a las actuaciones habidas en los últimos años en el polígono IBM y las que se prevén inmediatas entre la Torre del Virrey y la Carretera de La Eliana a Benaguacil.

Finalmente son terrenos muy próximos a la Estación Depuradora de Aguas Residuales “Camp del Túria II”, que procesa un abundante caudal procedente de los términos municipales de Liria, y el mismo de la Poble de Vallbona y que, por lo tanto, dispone de recursos abundantes para ser reutilizados en el riego del Campo,

* * *

A la ahora de materializar los principios generales de ordenación territorial que han sido expuestos en propuestas concretas de diseño con mayor detalle, aun de carácter estructural, se abunda, una vez más, en los criterios generales ya propuestos en el planeamiento anterior por entenderse que han dado lugar a buenos resultados, y en cualquier caso, a la urbanización real de extensas áreas del territorio bien conectadas unas con otras.

Así, en efecto, se ha insistido en el diseño de un virtual continuo urbano, que de- vendría en realidad física una vez que el Plan hubiese sido totalmente ejecutado, en el que la Red Estructural Viaria y la Red Estructural de Espacios Libres se utilizan como elementos de articulación formal y funcional, tanto de la áreas ya o- cupadas por la urbanización como de aquellas otras en las que se prevén nue- vos desarrollos urbanos.

Se pretende, en suma, integrar el esfuerzo urbanizador en unos cuantos, bien definidos, ejes de crecimiento en los que puedan compartirse inversiones en in- fraestructuras y cuya ejecución por sectores no de lugar a fragmentos aislados de ciudad en el seno del medio rural.

En este esquema se configuran con claridad los cinco grandes ejes de creci- miento y desarrollo urbanístico del municipio, a saber:

- a) El eje de la antigua Travesía de la Carretera CC-224. La propuesta que ahora se presenta pretende corregir lo que sin duda fue una omi- sión del Plan Anterior, equilibrando las expectativas de desarrollo del territorio del Sur con respecto a las que se proyectaron al Norte de dicho eje y, en definitiva atendiendo a la clara apuesta de la población por el asentamiento sobre este suelo, aun habida cuenta, como diji- mos al principio, de las limitaciones impuestas por el vigente Plan.

La consolidación del desarrollo urbanístico ahora proyectado dará lugar pues a la colmatación del gran vacío urbano existente en la ac- tualidad entre el Casco Urbano y la Zona del Polígono IBM, que ha si- do objeto recientemente de cambios de usos y nuevos desarrollos me- diante diferentes convenios urbanísticos .

Pero, sobre todo, la calificación de este suelo ofrece por primera vez una alternativa "creíble", en tanto que claramente favorecida por la demanda, de ensanche "moderno" y general del Casco Urbano de la Pobla de Vallbona.

- b) El Eje del Camino de L'Argila - Camino de La Conarda, al Norte de La Autovía. Este eje ya se configuro con claridad en el Plan que ahora se revisa, siendo el que ha acaparado la mayor parte de las inversiones en urbanismo en los últimos años, (sectores I - 4, e I - 5, del suelo urbanizable programado y áreas I - 2 e I - 3 del no programado).

La propuesta de la Revisión del Plan contempla también el relleno de vacíos urbanos que resultaron residuales en la ordenación anterior, así como la extensión al Norte de L'Argila de las calificaciones urbanísti-

cas, en orden todo ello a configurar una zonificación y trazado viario estructural geoméricamente bien definidos.

Con todo ello se asegura la disponibilidad de nuevas ofertas de suelo residencial en la zona de mayor demanda inmobiliaria del municipio, de procedencia mayoritariamente exterior al mismo.

Algo desplazado con respecto a éste que se ha descrito, se prevé un segundo nodo de desarrollo al Norte de la Autovía, dispuesto al amparo de la anterior clasificación del Sector R-9 del suelo urbanizable (Masía Giménez), cuya finalidad es, tanto regularizar los bordes de esta y otras actuaciones urbanísticas, (alguna penetrando desde el lindante término municipal de Bétera), como contribuir a mejor repartir las cargas de ejecución y conexión con la redes estructurales de servicios urbanísticos y, en definitiva, facilitar la ejecución del planeamiento.

- c) El Eje IBM Zona Este - Torre del Virrey. La reciente modificación, mediante convenio urbanístico, del sector más oriental del antiguo Polígono I.B.M., pasando del anterior uso industrial, a los actuales usos, terciario y residencial, y asegurando así la compatibilidad con el planeamiento del inmediato municipio de L'Eliaana, ha abierto la posibilidad de configurar este nueva y tercera vía de desarrollo, que cierra la conexión de todos los nodos de crecimiento urbanístico del municipio.

Geoméricamente, la zonificación se apoya y limita con el nuevo acceso desde la Urbanización I.A.L.E. al apeadero de la Torre del Virrey del ferrocarril Valencia - Llíria, que próximamente construirá la Generalitat, y resulta plenamente compatible con la propuestas de ordenación contenidas en la revisión y homologación en curso de redacción del planeamiento municipal de L'Eliaana.

Por otro lado, la puesta en servicio de la infraestructura viaria diseñada en esta operación, crea una ruta alternativa de acceso a la Autovía desde el sur, no sólo al servicio de la nueva urbanización, sino también de la población residente en los municipios de L'Eliaana y Riba-Roja de Túria.

- d) El Eje de la Universidad, configurado a la largo del sistema viario creado por la Homologación Modificativa que ha dado lugar a este Proyecto y directamente conectado tanto al Este como al Oeste con los nudos de acceso al Casco Urbano de la Poblada desde la Autovía.

- e) El Eje de la Carretera de Riba-Roja. Configurado a partir de la aprobación por el Ayuntamiento de la Homologación Modificativa del Plan de 1.995, que ha dado lugar a los sectores del suelo urbanizable, Golf Pobla, de geometría discontinua, a ambos lados de dicha vía, y Gallipont.

* * *

Es evidente, por otro lado, ante la magnitud de la expansión urbanística que finalmente se propone, y en cualquier caso, por expreso mandato legal, (art. 17.4 de LRAU) que se manifieste necesario articular con claridad una secuencia lógica del desarrollo territorial y de la ocupación del territorio que traen causa en el planeamiento.

En el mismo sentido se expresa, a su vez, el Informe del Director General de Urbanismo emitido con motivo de la fase de Concierto con la Consellería de Obras Públicas a la que fue sometido en su momento el Avance de la Revisión.

El detalle de esta Secuencia está incluido en el Documento de "*Directrices Definitivas de la Estrategia de Evolución Urbana de y de Ocupación del Territorio*" que forma parte del Plan General, así como, en lo que a cada sector de manera pormenorizada se refiere, en la Fichas de Planeamiento adjuntas a las Normas de Ordenación Estructural que forman parte también del Plan.

Con independencia de ello, las pautas y criterios generales que han informado el contenido de dichos documentos son los que a continuación se justifican.

Así, en primer lugar, en principio, y dado que el desarrollo urbanístico articulado en los cinco Ejes a los que nos hemos referido más arriba obedece a los requerimientos de expansión y demanda de suelo de diferentes partes del municipio no interrelacionadas ni formalmente ni funcionalmente entre sí, ó cuanto menos, con problemática urbanística diferente, se tiene que no se establece desde la Revisión ninguna prioridad de desarrollo de unos con respecto a otros, habida cuenta, a mayor abundamiento, que se han asignado las correspondientes reservas de elementos de las Redes Estructurales de Dotaciones Públicas en cada uno de tales Ejes, de manera que resulten básicamente "autosuficientes", de acuerdo con las características tipológicas y necesidades propias de cada cual.

Dicho lo anterior, es evidente que en cada Eje si será preciso, sin embargo, asignar las oportunas prioridades al desarrollo de unos y otros sectores en orden a

cumplir con la mayor eficacia los objetivos del Planeamiento y asegurar la racional implantación en el territorio de los diferentes servicios urbanísticos.

Comenzando pues por el Casco Urbano, ó Área Urbana Principal, cuyo desarrollo se ha articulado a o largo del "Eje" de la antigua travesía de la Carretera de Ademuz se tiene lo siguiente:

- a) Ante todo se concede prioridad e independencia a la programación de los sectores R-13 y R-24, en tanto que extensiones naturales del Casco Urbano, y en cuyo desarrollo, a mayor abundamiento, el Plan basa la gestión de una muy importante cantidad de suelo dotacional público estructural destinado a resolver, de una parte, los problemas de la falta de equipamiento docente y de equilibrio en la distribución de los grandes espacios libres (sector R-24), y de otra, la disponibilidad de una parte muy significativa del suelo sobre el que se ha proyectado la necesaria, y de inaplazable ejecución, Ronda Norte a la Población (sector R-13)
- b) Por otro lado, el sector R-17, destinado a llenar el espacio residual existente entre la urbanización Monte Colorado y el mismo Casco Urbano se determina también independiente del desarrollo de cualquier otro sector, al advertirse que es casi directamente accesible desde la Autovía por el Oeste si ésta se abandona en el acceso nº15, y que también está gravado con la ejecución de un parte significativa de la Ronda Norte.
- c) El resto de sectores que se articulan en este "Eje", lógicamente dependen en mayor ó menor medida del adecuado desarrollo de los ya reseñados.

En el ámbito del "Eje" Camino de L'Argila - Camino de la Conarda, al Noreste de la Autovía, se advierte inmediatamente que el emplazamiento relativamente aislado del sector R-15 y del Sector R-16 con respecto al núcleo principal de la ordenación, da lugar al carácter secundario con el que se juzga el desarrollo de éstos en relación al resto.

En cualquier caso, su programación parece también que haya de relacionarse con la efectiva urbanización de sector R-9 (Masía de Giménez) al cual son ambos inmediatos, cuya clasificación urbanística, valga la ocasión, ha de justificarse necesariamente en virtud del Convenio Urbanístico suscrito con motivo de la formación del Plan de Enero de 1.995.

En el ámbito del "Eje" IBM - Torre del Virrey, entre la carretera de L'Eliana a Benaguaçil y el ferrocarril se tiene con claridad que el desarrollo del sector R-29 solo depende de la ejecución de las conexiones exteriores con las redes estructurales de servicios urbanísticos, las cuales, a su vez, no dependen de la programación de otros sectores.

La programación del sector R-25, al otro lado del ferrocarril, sin embargo, precisa de la mejora de accesibilidad que ha de proporcionar la ejecución de los Viales de la Red Estructural, RV-19, ó (RV-G6), y RV-34, cuya ejecución está relacionada con la del sector Golf Pobla, según el Proyecto de Homologación sectorial incorporado a la Revisión, al que nos hemos referido ya varias veces en esta Memoria.

Aunque nada se dice en el Proyecto de Homologación Sectorial del Área de la Universidad, aprobado ya definitivamente e incorporado también a esta Revisión, la programación de los sectores D-2 y D-3, al Noroeste de la Autovía, dada la singularidad de la actuación de que se trata, ha de requerir que su cumplan todas las condiciones de la programación previamente adjudicada en el sector D-1, tanto en lo que se refiere a conexiones exteriores con las Redes Estructurales de Servicios Urbanísticos y Accesibilidad, como a dotación del ambicioso equipo docente comprometido por el promotor.

El desarrollo del sector R-14, por su parte, aunque inmediato a estas actuaciones, es ajeno a las mismas, por lo que atendiendo a la voluntad expresada por el Ayuntamiento su programación se considerará autónoma e independiente, no sometida en cualquier caso a otras condiciones que las de conexión con los Sistemas Exteriores.

Las condiciones del desarrollo del "Eje" de la Carretera de Riba-Roja, como fácilmente se comprende, han sido decisivamente condicionadas por la aprobación provisional e incorporación a la Revisión del otro gran Proyecto de Homologación sectorial habido durante el proceso de redacción mediante el que quedaron clasificados los sectores Golf Pobla y Gallipont del suelo urbanizable, el primero de éstos con ordenación pormenorizada.

La Programación del sector Golf Pobla, como se ha dicho también, ha sido ya adjudicada, comportando la misma la ejecución de un buen número de actuaciones de urbanización, tanto interiores, como exteriores en las Redes Estructurales de Servicios Urbanísticos y Viaria, que facilitan la programación de los sectores del suelo urbanizable de su entorno delimitados por la Revisión, pero que, al mismo tiempo condicionan la programación de éstos a la disponibilidad de aquéllas.

Así, en primer lugar, el desarrollo de cualquiera de los sectores delimitados en esta zona, R-26, R-27 y R-28, requiere la disponibilidad, previa ó simultánea, de la parte de la red de colectores interior al sector Golf Pobla, que se extiende a lo largo del ferrocarril y que prevé una solución de paso bajo este y el vertido final en la Estación Depuradora Camp de Túria I. A su vez, el desarrollo de estos sectores se articula mejor con el resto del territorio si se dispone del enlace situado más al norte (Rotonda "A") de los dos que la Revisión y contempla sobre la Carretera de Riba-Roja.

En segundo lugar, es claro también que el desarrollo del sector R-26, atendiendo a razones de accesibilidad ha de relacionarse con el desarrollo previo del sector R-27, el cual, por su arte, del mismo modo que sucede con el R-28. Puede contemplarse de manera independiente, sin perjuicio de lo expresado en el párrafo anterior.

Finalmente, según determina el propio Proyecto de Homologación, la programación del sector Gallipont requiere la programación previa ó simultánea del Sector Golf Pobla.

En otro orden de cosas, es necesario resaltar que la programación de cualquiera de los sectores de suelo urbanizable que se han delimitado no depende, en ningún caso, de la disponibilidad de recursos para el abastecimiento de aguas ni de la capacidad de tratamiento de las instalaciones de depuración ya existentes, en tanto que, como en apartados posteriores se justifica, el municipio cuenta con recursos suficientes para atender tales necesidades y funciones.

* * *

Finalmente interesa destacar como clara mejora con respecto a la ordenación del planeamiento anterior, que la Revisión que ahora proponemos apuesta por la identificación precisa y concreta en el planeamiento superior de una red estructural de suelo dotacional público, no viario, que será adscrita a la gestión del nuevo suelo urbanizable e incrementará la dotación reglamentaria que resulte del desarrollo del planeamiento parcial.

Este suelo dotacional público se califica como "equipamiento" del tipo ED Educativo/Cultural, en el ámbito del futuro "Ensanche Sur" del Casco Urbano, con objeto de poner a disposición de la población una extensa reserva de más de 20.000 m²

de superficie en la que dar cabida a las necesidades de equipamiento público que se han manifestado.

Con independencia de tal calificación, se delimitan respectivas reservas de suelo dotacional público de la red estructural con la calificación también de, ED, Educativo/Cultural, en cada uno de los cinco ejes de desarrollo urbanístico del municipio a los que nos acabamos de referir, por las mismas razones.

**MAGNITUDES DE LA
ORDENACIÓN
URBANISTICA QUE
SE PROPONE**

Con arreglo, en suma, a los Objetivos y Criterios de la Ordenación y a la justificación del Modelo de Desarrollo que se acaba de exponer, el Plan General clasifica el Territorio Municipal en Suelo Urbano, Suelo Urbanizable Con Ordenación Pormenorizada y sin Ordenación Pormenorizada, y Suelo No Urbanizable, según el siguiente detalle:

| | |
|---|---------------------|
| SUELO URBANO | 858,46 Ha. |
| SUELO URBANIZABLE, con Ordenación Pormenorizada | 337,74 |
| SUELO URBANIZABLE, sin Ordenación Pormenorizada | 421,35 |
| SUELO NO URBANIZABLE | 1.639,45 |
| TOTAL SUPERFICIE DEL TNO. MUNICIPAL | 3.257,00 Ha. |

El Suelo Urbano comprende los siguientes terrenos:

- a) por un lado, el Área Urbana Principal, o Casco Urbano, que da nombre al municipio, ...
- b) ... por otro lado, el resto de las áreas urbanas consolidadas en los años setenta y ochenta al margen del planeamiento ó, excepcionalmente, a partir de planes parciales, y clasificadas todas ellas ya en el Plan de 1.995 de esta manera.

Estos terrenos, "a" y "b", constituyen el suelo urbano delimitado en el Plan de 1.995 y su superficie suma pues, la cantidad de 680,59 Ha.

- c) ... y finalmente, los terrenos antes clasificados como suelo urbanizable en los que se han desarrollado planes parciales, bien iniciados antes también al mismo Plan de 1.995, bien a partir de éste, con la condición de que el Ayuntamiento haya recibido las obras de urbanización ejecutadas, ó se trate de promociones tan antiguas y objeto de tales vicisitudes, que resulte conveniente admitirse una recepción de hecho.

El detalle de estas nuevas urbanizaciones, recibidas ó entendidas como ejecutadas, que antes se clasificaron como suelo urbanizable y ahora como suelo urbano, es el siguiente:

| | |
|--|-------------------|
| Sector Plan Parcial SAUR/3 1ª Fase (Ignacio Gadea) | 4,87 Ha. |
| Sector Plan Parcial SAUR/3 2ª Fase Residencial BEMAR) | 7,99 |
| Sector Plan Parcial SAUR/4 (Maravisa II) | 3,02 |
| Sector Plan Parcial SAUI/2 (I.B.M.) | 107,00 |
| Sector Plan Parcial SAUR/5 1ª Fase La Montanyeta, ó Montealegre IV | 4,92 |
| Sector Plan Parcial SAUR/5 2ª Fase (Camp del Túria) | 14,53 |
| Sector Plan Parcial SAUR/9 (Ferrero) | 2,69 |
| Sector I-1 (Residencial) (Plan 95) | 7,59 |
| Sector II-1 (Industrial) (Plan 95) | 23,95 |
| TOTAL SUELO URBANO, por ejecución de planes parciales | 176,56 Ha. |

Así pues, comprobamos como la cuantía de clasificación de suelo urbano que ahora se propone resulta de sumar a la del Plan de 1.995, (apartados "a" y "b") la correspondiente a las urbanizaciones con planeamiento ejecutado (apartado "c"), de manera, en definitiva, que no se ha clasificado nuevo suelo urbano que no responda estrictamente a esta última condición de ejecución.

Por su parte, el suelo Urbanizable con Ordenación Pormenorizada comprenderá los sectores, delimitados casi todos ellos en el Plan de 1.995, aunque también alguno procedente del desarrollo de las Normas Subsidiarias de 1.987, en los que se han aprobado planes parciales, estando en curso de ejecución programas para el desarrollo de actuaciones integradas en todas ó algunas de las unidades de ejecución que se han distinguido en éstos,...

El pormenor pues de los sectores que constituyen esta categoría, de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, es el siguiente:

| | |
|---|-------------------|
| SAUI/3 1ª Fase "Roig Impresores – Humesa" | 2,69 Ha. |
| SAUI/3 2ª Fase "Roig Impresores –Rústica Valenciana" | 3,65 |
| SECTOR I -2 (antes sector II - 2) | 24,01 |
| SECTOR R-3 (antes sector I - 3) | 9,51 |
| SECTOR R-4 "San Martín" (antes sector I - 4) | 10,98 |
| SECTOR R-5 (antes sector I-5) | 12,29 |
| SECTOR R-9 "Masía Jiménez" (antes sector I - 9) | 24,92 |
| SECTOR R-10 (antes sector I -10) | 12,55 |
| SECTOR R-11 (antes sector I -11) | 15,24 |
| SECTOR R-12 "Les Penyes" (antes Área I -3 del SUNP) | 14,43 |
| SECTOR D -1 (Universidad Primera Fase) | 33,69 |
| SECTOR Golf Pobla | 173,78 |
| TOTAL SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA | 337,74 Ha. |

Por último, en lo que a la clasificación del suelo se refiere, en el "Suelo Urbanizable sin, ó pendiente de, Ordenación Pormenorizada", con arreglo al uso global al que se destinan los terrenos, se distinguen las siguientes categorías:

- a) ... áreas de uso global *Residencial de tipología Extensiva, ó Ciudad Jardín* (densidad ≤ 20 viv/Ha.), ...
- b) ... áreas de uso global *Residencial de tipología Extensión de Casco* (20 viv/Ha. \leq densidad ≤ 50 viv/Ha.), ...
- c) ... áreas de uso global *Residencial de tipología Ensanche* (50 viv/Ha. < densidad ≤ 75 viv/Ha.), ...
- d) ... áreas de uso global *Industrial*, ...
- e) ... áreas de uso global *Dotacional Privado / Docente Universitario*, ...
- f) ... áreas de uso global *Terciario*, y finalmente, ...
- g) ... terrenos de la redes estructurales de dotaciones públicas, excepto viario;

El pormenor, según el área ó áreas urbanas de que se trate, de esta clasificación urbanística es el siguiente:

| SUELO URBANIZABLE SIN ORDENACION PORMENORIZADA, CASCO | |
|--|------------|
| Sectores de Uso Global Residencial Ciudad Jardín | - |
| Sectores de Uso Global Residencial Extensión de Casco | 80,57 Ha. |
| Sectores de Uso Global Residencial Ensanche | 10,61 |
| Sectores de Uso Global Industrial | 6,99 |
| Sectores de Uso Global Dotacional privado / Docente Universitario | - |
| Sectores de Uso Global Terciario | 9,14 |
| Red Estructural de Equipamientos Públicos | 3,55 |
| Red Estructural de Parques Públicos | 6,74 |
| Red Estructural de Espacios Libres Públicos Vinculados a la Carreteras | 4,90 |
| Red Estructural de Viario Público | 9,03 |
| | 131,53 Ha. |

| SUELO URBANIZABLE SIN ORDENACION PORMENORIZADA, RESTO TERR. | |
|--|------------|
| Sectores de Uso Global Residencial Ciudad Jardín | 207,18 Ha. |
| Sectores de Uso Global Residencial Extensión de Casco | - |
| Sectores de Uso Global Residencial Ensanche | |
| Sectores de Uso Global Industrial | - |
| Sectores de Uso Global Dotacional Privado / Docente Universitario | 22,10 |
| Sectores de Uso Global Terciario | - |
| Red Estructural de Equipamientos Públicos | 12,16 |
| Red Estructural de Parques Públicos | 11,85 |
| Red Estructural de Espacios Libres Públicos Vinculados a la Carreteras | 8,25 |
| Red Estructural de Viario Público | 28,28 |
| | 289,82 Ha. |

| | |
|--|-------------------|
| TOTAL SUELO URBANIZABLE, sin Ordenación Pormenorizada | 421,35 Ha. |
|--|-------------------|

* * *

Las Zonas de Ordenanza, en las que se residencia la edificabilidad dispuesta por el Plan en el suelo urbano (sin consideración por lo tanto de viales y equipamientos), son las que se relacionan a continuación.

ZONAS DEL SUELO URBANO EN EL ÁREA URBANA PRINCIPAL

| | | |
|------|---|------------|
| r.1 | ZONA ENSANCHE (antes 1.1) | 504.998 m2 |
| r.2 | ZONA LES VENTES (antes 1.2) | 64.297 |
| r.3 | ZONA LA VILA (antes 1.3) | 41.998 |
| r.ea | ZONA EDIFICACIÓN ABIERTA | 17.283 |
| i.1 | ZONA INDUSTRIAL INTENSIVA (antes 2.1) | 252.854 |
| i.2 | ZONA INDUSTRIAL COMPACTA (antes 2.2) | 61.086 |
| i.3 | ZONA DE TOLERANCIA INDUSTRIAL (antes 2.3) | 57.343 |

ZONAS DEL SUELO URBANO EN EL RESTO DEL TERRITORIO

| | | |
|-----|--|--------------|
| r.9 | SUELO URBANO EXTENSIVO (SUE) (antes 1.9) | 2.474.410 m2 |
|-----|--|--------------|

- r.4 ZONA RESIDENCIAL DE LA URBANIZACIÓN MONTE COLORADO (antes 1.3)
- r.5 ZONA RESIDENCIAL DE LA URBANIZACIÓN CUATRO VIENTOS (antes 1.5)
- r.6 ZONA RESIDENCIAL DE LA URBANIZACIÓN MARAVISA (antes 1.6)
- r.7 ZONA RESIDENCIAL DE LA URBANIZACIÓN EL CERRAO (antes 1.7)
- r.8 ZONAS RESIDENCIAL DE LA URBANIZACIÓN IALE (antes 1.8)

- er /IBM ZONA ENSANCHE RESIDENCIAL IBM
- lgs /IBM ZONA INDUSTRIAL IGS DEL SECTOR IBM
- Sur/IBM ZONA INDUSTRIAL SUR DEL SECTOR IBM
- Pc /IBM ZONA PARQUE COMERCIAL DEL SECTOR IBM
- Lr /IBM ZONA LÚDICA Y RECREATIVA DEL SECTOR IBM
- Sa /IBM ZONA DE SERVICIOS AL AUTOMÓVIL DEL SECTOR IBM
- H /IBM ZONA HOTEL DEL SECTOR IBM

- r /GA ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR/3 1ª FASE (IGNACIO GADEA)
- r /BE ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR/3 2ª FASE (RESIDENCIAL BEMAR)
- r /MA-II ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR/4 (MARAVISA II)
- r /MT ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR/5 1ª FASE (LA MONTANYETA)
- r /CT ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR/5 2ª FASE (CAMP DEL TÚRIA)
- r /FE ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR SAUR 9 (FERRERO)

- r /R-1 ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-1 (antes sector I-1)

- i1 /I-1 ZONA INDUSTRIAL 1 DEL SECTOR I-1 (antes sector II-1)
- i2 /I-1 ZONA INDUSTRIAL 2 DEL SECTOR I-1 (antes sector II-1)
- i3 /I-1 ZONA INDUSTRIAL 3 DEL SECTOR I-1 (antes sector II-1)

La Zona de Ordenanza, “La Vila”, en el Área Urbana Principal, corresponde al Núcleo Histórico Tradicional a que se refiere el artículo 17 de la Ley 6/94 GV.

La Zona de Ordenanza, “Les Ventes”, es equivalente a la que en el Reglamento de Zonas se denomina, “Ampliación de Casco”. La Zona de Ordenanza “Ensanche”, responde al concepto de la homónima a la que se refiere el mismo Reglamento.

Las Zonas de Ordenanza, en las que se residencia la edificabilidad dispuesta por el Plan en el suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, por su parte, son las siguientes:

ZONAS DEL SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA EN EL RESTO DEL TERRITORIO

| | | |
|------|-----------|---|
| i | /SAUI3-S1 | ZONA INDUSTRIAL DEL SECTOR 1 DEL ÁREA SAUI/3) |
| i | /SAUI3-S2 | ZONA INDUSTRIAL DEL SECTOR 2 DEL ÁREA SAUI/3) |
| r | /R-3 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-3 (antes sector I-3) |
| r | /R-4 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-4 (antes sector I-4) |
| r | /R-5 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-5 (antes sector I-5) |
| r | /R-9 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-9 (antes sector I-9) |
| r | /R-10 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-10 (antes sector I-10) |
| r | /R-11 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-11 (antes sector I-11) |
| r | /R-12 | ZONA RESIDENCIAL DEL SECTOR R-12 (antes Área I-3, Les Penyes) |
| r1 | /D-1 | ZONA RESIDENCIAL 1 (UNIFAMILIAR ADOSADA) DEL SECTOR D-1 |
| r2 | /D-1 | ZONA RESIDENCIAL 2 (UNIFAMILIAR PÁREADA) DEL SECTOR D-1 |
| d | /D-1 | ZONA DOTACIONAL/UNIVERSIDAD PRIVADA DEL SECTOR D-1 |
| i | /I-2 | ZONA INDUSTRIAL DEL SECTOR I - 2 (antes sector II -2) |
| pss | /I-2 | ZONA POZO DE SAN SEBASTIAN DEL SECTOR I-2 (antes sector II-2) |
| rvg | /GOLF | ZONA VIVIENDAS UNIFAMILIARES AGRUPADAS DEL SECTOR GOLF POBLA |
| rva | /GOLF | ZONA VIVIENDAS UNIFAMILIARES AISLADAS DEL SECTOR GOLF POBLA |
| rvb | /GOLF | ZONA VIVIENDAS EN BLOQUE DEL SECTOR GOLF POBLA |
| ter | /GOLF | ZONA TERCARIO GENERAL DEL SECTOR GOLF POBLA |
| tmn | /GOLF | ZONA MAS NOU DEL SECTOR GOLF POBLA |
| Golf | /GOLF | ZONA CAMPO DE GOLF DEL SECTOR GOLF POBLA |

las Zonas que, en suma, el Plan califica en el Suelo No Urbanizable, con consideración del interés en la protección y conservación de, los elementos naturales, paisaje, el entorno de infraestructuras, o la existencia de edificación dispersa, restos arqueológicos, cauces fluviales públicos, aun de régimen estacional, ó vías pecuarias, son las siguientes:

| | |
|---|---------------------|
| Zona 1 "NU C" Común. | 989,75 Ha. |
| Zona 2 "NU Pag" de Protección por Productividad Agrícola del Suelo | 367,50 |
| Zona 3 "NU Pmf" de Protección por la Existencia de Masa Forestal de Interés | 107,19 |
| Zona 4 "NU ds" de Densidad Significada | 19,90 |
| Zonas de Protección de las Carreteras "NU Pca" (Art. 33 Ley 6/91) | 53,84 |
| Zonas de Protección Cultural "NU Pcu" (Art. 1 Ley 4/92) | 3,60 |
| Zonas de Dominio Público Hidráulico "NU-Pdph" | 6,79 |
| Vías Pecuarias "NU vp" | 37,15 |
| | |
| Espacios Libres de la Red Estructural "QL" EN SUELO NO URBANIZABLE | 44,55 Ha |
| Equipamientos Públicos de la Red Estructural "XD", excepto viario | 9,18 |
| | |
| TOTAL CLASIFICACIÓN SUELO NO URBANIZABLE | 1.639,45 Ha. |

Con todo lo anterior, la síntesis general de los Usos Globales del suelo que la Revisión del Plan General propone, con independencia de la cual sea la clasificación urbanística de los terrenos, responde a las siguientes cifras:

| | | |
|--|-----------------|----------------|
| RESIDENCIAL EXTENSIVO | 840,61 | 25,81% |
| RESIDENCIAL INTENSIVO | 316,00 | 9,70% |
| INDUSTRIAL | 170,51 | 5,24% |
| TERCIARIO | 23,86 | 0,73% |
| DOTACIONAL PRIVADO (UNIVERSIDAD) | 55,79 | 1,71% |
| DOTACIONAL PRIVADO (CAMPO DE GOLF) | 57,90 | 1,78% |
| ESPACIOS LIBRES PUBLICOS E INFRAESTRUCTURAS PUBLICAS | 152,88 | 4,69% |
| ZONAS DEL SUELO NO URBANIZABLE (USOS RÚTICOS) | 1.639,45 | 50,34% |
| TOTAL TERMINO MUNICIPAL (Ha) | 3.257,00 | 100,00% |

* * *

En el supuesto de agotamiento de la capacidad de edificación que se propone, el umbral máximo de población residente en el municipio es el que resulta de los cálculos que a continuación se justifican, desarrollados a partir de las mismas hipótesis de "superficie aprovechable", "módulo de consumo de edificación", etc., que se utilizaron en el Plan General de Enero de 1.995, a saber:

a. **Cómputo de la "cantidad de edificación" en las Zonas de Ordenanza del Área Urbana Principal:**

- La cantidad de edificación en cada Unidad de Zona, normalmente coincidente con cada Manzana, se obtiene multiplicando la "superficie aprovechable" de la misma por el número de plantas de edificación que el Plan le asigna por encima de la Planta Baja, la cual se supone ocupada por usos no residenciales.
- La edificación que efectivamente puede disponerse destinada a alojar el uso vivienda, ya sea unifamiliar o plurifamiliar, se localiza sobre un porcentaje de la superficie de la Manzana, "superficie aprovechable", que depende de su geometría y de la tipología de la edificación de previsible implantación, habiéndose estimado el mismo del siguiente modo:

La Vila y Les Ventes: 70 %

Ensanche y Tolerancia Industrial: 65 %

b. **Módulo de "consumo de edificación" por unidad de vivienda en las Zonas de Ordenanza del Área Urbana Principal:** Considerando las tipologías de previsible implantación en cada Zona de Ordenanza se han considerado los siguientes:

La Vila y Les Ventes: 180 m²/viv.

Ensanche y Tolerancia Industrial: 130 m²/viv

c. **Cómputo del número de viviendas en las Áreas Urbanas calificadas como "Suelo Urbano Extensivo (S.U.E.)" :**

Dado que el Uso Dominante a implantar es el uso "Vivienda Unifamiliar Aislada", la cabida de la Unidad de Zona, normalmente la Manzana, se obtendría dividiendo la superficie de cada una de éstas por la superficie que se determinará mínima para que la parcela sea susceptible de edificación, a cifrar, del mismo modo que en el Plan de Enero de 1.995, en 500 m².

Por otro lado, es necesario aplicar un coeficiente de corrección que pondere la gran cantidad de parcelas de superficie superior, ya consolidadas por la edificación, y que muy difícilmente serán subdivididas dando lugar a otras de superficie próxima a los citados 500 m², incluso a largo plazo, así como las peculiaridades geométricas de las diferentes manzanas, que impedirán el máximo aprovechamiento teórico que resulta de aquella división. Este coeficiente se ha fijado en, 0,75

d. Cómputo del número de viviendas en los sectores clasificados como suelo urbano procedente del desarrollo de planes parciales anteriores, y suelo urbanizable con ordenación pormenorizada

El número de viviendas máximo de viviendas en cada sector será el así determinado en los correspondientes planes parciales, ó, en su defecto, el que resulte de aplicar a su superficie la densidad máxima determinada en el planeamiento superior.

e. Cómputo del número de viviendas correspondientes al Suelo Urbanizable pendiente de ordenación pormenorizada.

El número de viviendas que puede soportar el suelo urbanizable pendiente de ordenación pormenorizada está definido para cada sector en el mismo Plan General (véanse las Fichas de Planeamiento anexas a las Normas de Ordenación Estructural), con densidades de ocupación, menores, ó del orden, de 20 viv./Ha. para las áreas de desarrollo extensivo, comprendidas entre 20 viv./Ha. y 50 viv./Ha. para las zonas de Extensión del Casco Urbano, y comprendidas entre 50 viv./Ha. y 75 viv./Ha. para las zonas de Ensanche del mismo, según todo ello convenga a los objetivos del Plan y sus estrategias de desarrollo.

Atendiendo a todo ello, en suma, se confecciona el siguiente cuadro de evaluación de la cabida del Plan, a saber:

ÁREA URBANA PRINCIPAL

| ZONA DE ORDENANZA, SECTOR, Ó SECTOR DE SUELO URBANIZABLE | Nº DE VIVIENDAS | | |
|--|-----------------|-------|--------|
| | PARCIAL | TOTAL | |
| - r.1 ZONA ENSANCHE (antes 1.1) | 9.441 | | |
| - r.2 ZONA LES VENTES (antes 1.2) | 757 | | |
| - r.3 ZONA LA VILA (antes 1.3) | 391 | | |
| - i.3 ZONA DE TOLERANCIA INDUSTRIAL (antes 2.3) | 1.251 | | |
| - R-18 SUELO URBANIZABLE, ENSANCHE | 900 | | |
| - R-17 SUELO URBANIZABLE EXTENSIÓN DE CASCO | 700 | | |
| - R-13 SUELO URBANIZABLE, EXTENSIÓN DE CASCO | 1.530 | | |
| - R-24 SUELO URBANIZABLE, EXTENSIÓN DE CASCO | 1.445 | | |
| | | | 16.415 |

RESTO DEL TERRITORIO

| 1.- SUELO URBANO Y URBANIZABLE CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA | | Nº DE VIVIENDAS | |
|--|----------------|------------------------|--------|
| ZONA DE ORDENANZA, Ó SECTOR DE SUELO URBANIZABLE | PARCIAL | TOTAL | |
| - r.4 SECTOR MONTE COLORADO (antes 1.3) | 1.013 | | |
| - r.5 SECTOR CUATRO VIENTOS (antes 1.5) | 123 | | |
| - r.6 SECTOR MARAVISA - I (antes 1.6) | 133 | | |
| - r.7 SECTOR EL CERRAO (antes 1.7) | 115 | | |
| - r.8 SECTOR IALE (antes 1.8) | 42 | | |
| | | | |
| - r.9 SUELO URBANO EXTENSIVO (SUE) (antes 1.9) | 3.798 | | |
| | | | |
| - er/IBM ZONA ENSANCHE RESIDENCIAL IBM | 689 | | |
| | | | |
| - r /GA SECTOR SAUR/3 1ª FASE (IGNACIO GADEA) | 95 | | |
| - r /BE SECTOR SAUR/3 2ª FASE (RESIDENCIAL BEMAR) | 160 | | |
| - r /MA-II SECTOR SAUR/4 (MARAVISA II) | 52 | | |
| - r /MT SECTOR SAUR/5 1ª FASE (LA MONTANYETA) | 60 | | |
| - r /CT SECTOR SAUR/5 2ª FASE (CAMP DEL TÚRIA) | 435 | | |
| - r /FE SECTOR SAUR 9 (FERRERO) | 75 | | |
| - r /R-1 SECTOR R-1 (antes sector I -1) | 196 | | |
| | | | |
| R-3 (antes sector I -3) | 237 | | |
| R-4 "San Martín" (antes sector I -4) | 274 | | |
| R-5 (antes sector I -5) | 307 | | |
| R-9 "Masía Jiménez" (antes sector I -9) | 300 | | |
| R-10 (antes sector I-10) | 313 | | |
| R-11 (antes sector I-11) | 381 | | |
| R-12 "Les Penyes" (antes Área I-3,) | 216 | | |
| D -1 (Universidad Primera Fase) | 500 | | |
| SECTOR GOLF POBLA | 3.118 | | |
| | | | |
| | | | 12.632 |

| 2.- SUELO URBANIZABLE SIN ORDENACIÓN PORMENORIZADA | | |
|---|-----------------|---------------|
| ZONA DE ORDENANZA, SECTOR, Ó ÁREA DE SUELO URBANIZABLE | Nº DE VIVIENDAS | |
| | PARCIAL | TOTAL |
| - RESIDENCIAL EN REGIMEN EXTENSIVO (>, ó = 20 Viv/Ha.) | | |
| R-14 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 190 | |
| R-15 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 220 | |
| R-16 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 620 | |
| R-19 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 380 | |
| R-20 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 475 | |
| R-22 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 330 | |
| R-25 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 340 | |
| R-26 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 315 | |
| R-27 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 385 | |
| R-28 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 270 | |
| R-29 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 420 | |
| SECTOR GALIIPONT RESIDENCIAL EXTENSIVO | 107 | |
| - DOTACIONAL PRIVADO (Universidad fases 2ª "D2" y 3ª "D3") | | |
| D-2 | 170 | |
| D-3 | 170 | |
| | | 4.392 |
| TOTAL POTENCIAL DE VIVIENDA DEL PLAN GENERAL | | 33.439 |

f. Tamaño medio familiar.

El tamaño medio de la unidad familiar en el municipio que resulta del contenido de la información urbanística, así como de otros estudios, como el realizado por la Dirección General de Urbanismo con motivo de la redacción del Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (1.995), se cifra en torno a 3,00 habitantes por familia.

No obstante la tendencia observada en la evolución de este parámetro es decreciente, habiéndose en efecto previsto una reducción de hasta 0,11 puntos entre los años 1.991 y 2.001.

Así pues, entendemos más representativo de la realidad social del municipio para los próximos años de vigencia del Plan, con toda probabilidad a partir del año 2.000, un índice de composición de la unidad familiar del orden de 2,90 m²/hab.

La consideración de una reducción del índice, por otro lado, parece justificada cuando, como en nuestro caso, el municipio cuenta con un elevadísimo porcentaje de viviendas secundarias, que lógicamente relativiza la cuantificación de las demandas de equipamiento.

La capacidad de alojamiento de población que el Plan dispone, en virtud, de lo que se acaba de exponer y del módulo de ocupación medio al que nos hemos referido, se cifra pues en la cantidad de, **96.973 habitantes**, superior pues en, aproximadamente 14.000 habitantes (13 %), al mismo parámetro calculado en el Plan de Enero de 1.995

* * *

El detalle, por último, en lo que a la calificación estructural de los terrenos se refiere, de las Redes Primarias de dotaciones públicas, es decir, Parques Públicos ("QL"), Equipamientos Públicos ("XD"), Viario Estructural ("RV"), y Espacios Libres Vinculados a las Carreteras ("EL CA"), es el siguiente:

RED ESTRUCTURAL DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS "QL"

La calificación de Espacios Libres de la Red Primaria, ó Estructural, en todas las categorías de suelo, Urbano, Urbanizable, con y sin ordenación pormenorizada, y No Urbanizable, que el Plan General contempla es la que se relaciona en la tabla siguiente:

| | | parcial m2 | total m2 |
|----------------------|-------------------|---------------|-------------|
| EN SUELO URBANO | QL - 9 | 25.139,06 | |
| | QL - 31 | 10.609,01 | |
| | QL - 1/B | 7.326,98 | |
| | | | 43.075,05 |
| EN SUELO URBANIZABLE | QL - 6 | 26.246,82 | |
| | QL - 5 / B, C y E | 26.467,35 | |
| | QL - 12 | 19.111,35 | |
| | QL - 13 | 48.295,50 | |
| | 4.1- 36 / B1 | 6.078,54 | |
| | 4.1- 36 / B2 | 10.504,00 | |
| | QL - G2 | 52.099,49 | |
| | | | 188.830,05 |

... / ...

... / ...

| | | | |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| EN SUELO NO URBANIZABLE | QL - 1/A | 99.477,88 | |
| | QL - 2 | 11.481,62 | |
| | QL - 3 | 95.556,76 | |
| | QL - 4 | 216.141,91 | |
| | QL - 5 /A1 | 11.119,20 | |
| | QL - 5 /A2 | 6.499,12 | |
| | QL - 5 /A3 | 2.351,55 | |
| | QL - 5 /D | 1.843,57 | |
| | | | 444.471,61 |

| | |
|--|-------------------|
| TOTAL RED PRIMARIA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS "QL" | 676.349,71 |
|--|-------------------|

DEMOSTRACIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LA RED PRIMARIA DE PARQUES PUBLICOS

Refiriendo el potencial de población del Plan, a la superficie de Espacios Libres constituyente de la Red Primaria de Espacios Libres, resulta lo siguiente:

$$676.349,71 \text{ m}^2 / 96.973 \text{ habitantes} = 6,97 \text{ m}^2/\text{habitante}$$

queda pues demostrado el cumplimiento del estándar al que se refiere el citado artículo 17.2.A de la ley 6/94.

**RED ESTRUCTURAL
DE EQUIPAMIENTOS PUBLICOS**

La calificación de Equipamientos Públicos de la Red Estructural en todas las categorías de suelo, urbano, urbanizable, con y sin ordenación pormenorizada, y no Urbanizable, es la siguiente:

| | | parcial m2 | total m2 |
|-----------------|----------|---------------|-------------|
| EN SUELO URBANO | ID - 8 | 7.331,38 | |
| | TD - 14 | 7.887,09 | |
| | ED - 46 | 11.047,88 | |
| | RD - 47 | 14.997,85 | |
| | RD - 48 | 11.642,28 | |
| | RD - 6.1 | 43.090,62 | |
| | AD - 19 | 1.675,31 | |
| | | | 97.672,41 |

... / ...

... / ...

| | | | |
|--|-----------|-----------|-------------------|
| EN SUELO URBANIZABLE | ID - 7 | 6.901,36 | |
| | ID - 9 | 7.507,16 | |
| | ED – 33 | 16.066,07 | |
| | ED - 45 | 14.767,23 | |
| | ED – 48 | 18.767,74 | |
| | ED – 100 | 25.416,81 | |
| | RD – 6.2 | 6.365,09 | |
| | RD – G | 63.328,81 | |
| | | | 159.120,27 |
| EN SUELO NO URBANIZABLE | RD -26 | 41.188,37 | |
| | ID – 61.1 | 28.711,89 | |
| | ID – 61.2 | 18.631,50 | |
| | | | 88.531,76 |
| TOTAL RED PRIMARIA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS “XD” | | | 345.324.44 |

RED ESTRUCTURAL VIARIA Y FERROCARRIL ESTUDIO DE TRÁFICO

La Red Estructural Viaria Pública está compuesta por un grupo de grandes ejes de comunicación, en los que, a su vez, se distinguen diferentes tramos funcionales.

La mayor parte de estos elementos, en el interior, o los bordes, de los sectores del suelo urbanizable, se desarrollan sobre una plataforma de 15,00 m. de ancho.

En la ordenación pormenorizada posterior, dicha plataforma se procurará disponer independiente del viario de servicio a las parcelas con aprovechamiento, y en su diseño se contemplarán, elementos de limitación de accesos, reserva para plantación de vegetación, espacios para tránsito de peatones y, cuando ello resulte conveniente, ó atendiendo a planes específicos del Ayuntamiento, carril para circulación de bicicletas y peatones, y/ó carril para tránsito exclusivo de Autobuses,- “*carril-bus*”,- y áreas para paradas y estacionamiento de dicha clase de vehículos.

En el suelo no urbanizable, el sistema estructural viario está trazado, en su mayor parte, sobre el viario de uso rústico preexistente, cuyo ancho, en su estado

actual, está comprendido entre 5,00 y 6,00 m. y dispone de pavimento de asfalto. La plataforma resultante que se proyecta tiene un ancho total de 8,00 m.

En este mismo Sistema, en el caso concreto de los viales denominados, Camí de la Casa Blanca y Canyonada Maquiva, susceptibles de mayor ampliación en el futuro, en tanto que previsibles ejes de desarrollo urbanístico a largo, ó medio, plazo, se contempla, a mayor abundamiento, la definición de una línea límite de edificación situada a 18,00 m. a contar a partir de la plataforma de 8,00 m. proyectada con carácter general.

La sección de la denominada Ronda Norte, que circunda el Casco Urbano por el Este y por el Norte, para constituir una alternativa al tráfico de distribución que en la actualidad se canaliza en su totalidad por la antigua travesía de la carretera CC-234, se ha proyectado con un ancho total de 20,00 m., con dos carriles de circulación por sentido, y reserva de espacio para separaciones vegetales y tránsito de peatones.

El elemento de la Red que está superpuesto sobre la traza de la Vereda Real, ó de Lliria a Valencia, en el ámbito del antiguo Plan Parcial del sector I.B.M., se desarrollará sobre una plataforma de 25,00 m. de ancho, siguiendo las instrucciones de la Oficina del Plan de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas G.V. con previsión también de mediana central, y doble calzada por sentido de circulación.

El diseño del resto de los elementos de la red estructural viaria no está predeterminado en el Plan, si bien deberá contemplar, en cualquier caso, corredores adecuados para el tránsito de peatones y, cuando ello resulte de interés, ó atendiendo a planes específicos del Ayuntamiento, carril para circulación de bicicletas, debiendo valorarse en cada caso, la conveniencia de limitar los accesos del tráfico local de los sectores inmediatos.

El esquema gráfico, indicativo, del resultado de tales determinaciones, que servirá de base para el desarrollo de la ordenación pormenorizada de los terrenos, sin perjuicio de posibles ajustes ó correcciones, es el que consta en los Planos de Ordenación Estructural.

El conjunto de la Red Estructural Viaria que se ha descrito ocupa una superficie total del orden de 540.000 m², según el siguiente detalle:

| | SUPERFICIE (m2) |
|--|--------------------|
| Viario Estructural clasificado en suelo urbanizable, exterior a los sectores delimitados | 266.520 |
| Viario Estructural clasificado en suelo urbanizable, en el interior de sectores | 167.290 |
| Viario Estructural clasificado en suelo urbano | 85.700 |
| TOTAL VIARIO DE LA RED ESTRUCTURAL | 539.510 |

El sistema estructural de comunicaciones público se completa con la línea (vía única) del Ferrocarril Metropolitano de Llíria a Valencia, que, como se sabe, discurre por el tercio Sur del municipio en dirección Este Oeste, y dispone de dos apeaderos en el mismo término, uno en las proximidades de la Torre del Virrey y el segundo junto al paso de la Carretera de Riba-Roja sobre la vía, aproximadamente, 150 m. al Sur del Casco Urbano.

Como consecuencia del informe emitido por la Dirección General de Transportes de la Consellería de Territorio y Vivienda con ocasión de los trámites de aprobación definitiva, tanto del propio Plan General, como de la Homologación parcial de los sectores Golf y Gallipont, se han incorporado las siguientes mejoras a dicha infraestructura:

- a) Previsión de zonas de aparcamiento público, según la tipología *Park & Ride*, en el entorno de los apeaderos ya existentes, y asignación al desarrollo del sector Golf de la ejecución y puesta en servicio del situado junto al apeadero del Casco Urbano.
- b) Previsión de un nuevo paso sobre el ferrocarril que restituya al paso a nivel actualmente existente en la vertical de la Estación Depuradora de Aguas Residuales Camp del Túria, que será suprimido por causa de la urbanización del sector Golf (lógicamente asignado también al desarrollo de este sector)
- c) Reserva de terrenos para una posible penetración del ferrocarril en el mismo Casco Urbano, al Oeste de la Avda. de Cervantes, afectando al ámbito del nuevo sector "R-13" del suelo urbanizable, el cual deberá integrar en su diseño esta condición.

Los problemas de tráfico y accesibilidad que debe resolver el Sistema que ha sido descrito, son de doble alcance, aunque estrechamente relacionados unos con otros:

- a) Por un lado, a escala territorial, se trata de multiplicar los canales de comunicación con las áreas de desarrollo urbanístico, tanto existentes como de nueva creación, que encontramos al Norte y Sur, respectivamente, de la Autovía, con objeto evitar el colapso de los itinerarios tradicionales que, partiendo de los nudos de enlace con el viario rural han venido constituyendo el acceso natural al *interior del territorio*².

La adecuada solución a esta cuestión debe, simultáneamente, terminar con el uso creciente de la Autovía, (*que es como sabemos una infraestructura de interés territorial*), como corredor de distribución de tráfico local.

Casos, por otro lado, a tratar particularmente en este apartado por su dimensión y naturaleza son los centros de atracción de desplazamientos que constituyen, al Norte los sectores de uso dominante Docente (sectores "D1", "D2" y "D3", ó *sectores Universidad*) y al Sur el espacio deportivo Campo de Golf, asociado al desarrollo del sector Golf Pobla.

- b) Por otro lado, a escala local, se trata de crear alternativas, a mayor abundamiento de la Autovía, a las travesías longitudinales que, a pesar de la entrada en servicio de esta infraestructura, siguen causando molestias a la población por el elevado tráfico que todavía soportan por causa de no disponerse de alternativas a su función de distribución del tráfico local.

Para atender al primero de estos objetivos, siguiendo el criterio reiteradamente expuesto por la Oficina del Plan de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat, se han trazado respectivos corredores de distribución de tráfico, de gran capacidad (*doble calzada por sentido de circulación*) aunque de diseño claramente urbano en tanto que se proyectan con mediana ajardinada aceras y arbolado perimetral, paralelos a la Autovía y entre nudos de enlace consecutivos, a ambos lados de la Misma.

Dos de estos corredores, el identificado como "Ronda Norte", al Norte del Área Urbana Principal (ó Casco Urbano), y el eje que podemos denominar "Casco Urbano - El Osito" trazado sobre la Vereda de Lliria a Valencia, provienen del Plan de Enero de 1.995, si bien se ha corregido sensiblemente el itinerario del

² Dada la posición "central" que ha adquirido la Autovía de Ademuz en el reconocimiento geográfico de la Comarca del Camp del Túria y del municipio de la Pobla de Vallbona en particular, está perfectamente justificado calificar a cualquier de las dos partes del término municipal que se extienden al Norte y Sur de ésta como, "interior".

primero, aproximándolo a la Autovía y ajustando su sección, sin afectar a la capacidad de las calzadas de rodadura, de manera que se reduce la afección sobre el territorio y se facilita la ejecución.

El tercero de los corredores de distribución, cuyo trazado aprovecha en parte el viario ya ejecutado en los Polígonos industriales denominados "I -1" e "I - 2", aunque ha sido incorporado al planeamiento como consecuencia de la aprobación de la Homologación Modificativa del Plan de Enero de 1.995 que ha dado lugar al Área de Reparto, "Universidad", se desarrolla en un ámbito muy superior, entre los dos accesos a la Autovía que se tienen en el término municipal, próximos a sus extremos Este y Oeste, articulándose también con los dos pasos a desnivel existentes entre ambos que conectan el Casco Urbano con las partidas que se extienden hasta los municipios de Bétera y Olocau, por lo que constituye así un verdadero itinerario alternativo a la Autovía por el Norte,

El nivel de servicio de esta infraestructura³, sin duda necesaria para proporcionar la adecuada accesibilidad a la futura zona docente, y de residencia asociada a la misma,- *según se ha demostrado en la Homologación Modificativa ya citada que en lo referido a este apartado y dada su trascendencia a continuación se reproduce,-* es pues, no obstante, sensiblemente superior al que se justifica por la demanda que trae causa en dicha función, puesto que, en efecto multiplica la accesibilidad general de todo el Norte municipal, y abre la puerta a un futuro, en su caso, desarrollo urbanístico del mismo.

*homologación modificativa
área de reparto universidad,
estudio de tráfico y accesibilidad*

"El objeto de este apartado de la Memoria Justificativa del Proyecto de Modificación puntual y Homologación a la Ley 6/94, Reguladora de la Actividad Urbanística del Plan General de Ordenación Urbana de la Población de Vallbona en el ámbito del Área II-1 del suelo urbanizable no Programado, es analizar la incidencia de dicho Proyecto en los modelos de tráfico y accesibilidad general del municipio actuales y, si ello resulta preciso, proponer las medidas oportunas para restituir los estándares de calidad anteriores al mismo.

En cualquier caso, el estudio se redacta para atender al requerimiento de la resolución suspensiva de la Comisión territorial de Urbanismo de 4 de Octubre de 2.001.

El incremento de tráfico y de demanda de transporte que trae causa en el proyecto tiene un doble origen:

³ Dadas las funciones extraordinarias de esta infraestructura podemos denominarla, a efecto de simplificar su identificación, "Ronda Super Norte"

- a) *por un lado, lo que resulta de la actividad docente a implantar.*
- b) *Por otro lado, el que resulta del uso residencial, en régimen de baja densidad que complementariamente se contempla en los terrenos.*

Los parámetros básicos, en términos de edificabilidad y aprovechamiento, a partir de los que se calcularan las demandas a considerar son los siguientes:

| | SUPERFICIE (m2) | EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL (m2t) | Nº MAXIMO DE VIVIENDAS | EDIFICABILIDAD DOCENTE (m2t) |
|-----------|--------------------|--|---------------------------|------------------------------------|
| Sector D1 | 336.872 | 70.000 | 500 | 80.000 |
| Sector D2 | 111.448 | 24.000 | 170 | 28.000 |
| Sector D3 | 109.556 | 24.000 | 170 | 28.000 |

Admitiendo que los motivos de los desplazamientos con destino y origen en el sector serán, fundamentalmente el acceso a la actividad docente y a la residencia, despreciando pues otros componentes de la demanda, por poco significativos, como la prestación de servicios públicos (recogida pública de residuos, emergencias sanitarias, u otros), calcularemos el número de "usuarios" del Área afectada, (ó simplemente Área) del siguiente modo:

- a) *Uso residencial. se calculará la capacidad de población de esta clase de suelo aplicando al número máximo de viviendas que el Planeamiento contempla, el estándar de ocupación utilizado en los cálculos del vigente Plan General, cifrado en la cantidad de, 2,86 habitantes/vivienda (Págs. 7 y 26 MJ PG enero/95).*
- b) *Uso docente utilizaremos un estándar habitual que cifra la capacidad de uso de la instalación docente universitaria a razón de 20 m2t / alumno + personal docente y de servicio.*

De este modo, el numero potencial máximo de, residentes, y usuarios de la instalación docente, será el siguiente:

| | Nº MAXIMO DE VIVIENDAS | nº máximo de residentes | EDIFICABILIDAD DOCENTE (m2t) | nº máximo de usuarios | |
|-----------|---------------------------|----------------------------|------------------------------------|--------------------------|-------|
| Sector D1 | 500 | 1.430 | 80.000 | 4.000 | |
| Sector D2 | 170 | 486 | 28.000 | 1400 | |
| Sector D3 | 170 | 486 | 28.000 | 1400 | |
| | | 2.402 | | 6.800 | 9.220 |

Los modelos de desplazamientos que efectuaran estas poblaciones son también de dos tipos.

El motivo de desplazamiento de los usuarios y prestatarios de la actividad docente será el acceso a las instalaciones en las que ésta se ejerce, y el origen del desplazamiento será, en una parte muy significativa, exterior al Área de estudio, incluso al propio término municipal de la Población de Vallbona, dado que es evidente que el mercado de la instalación es claramente metropolitano, incluso regional.

No obstante, ha de contemplarse también que una parte de los viajes al centro universitario, la que corresponde a los estudiantes y personal docente y de servicio que residan en el suelo residencial inmediato clasificado, tendrá su origen en la misma Área. Por otro lado, habrá que contemplar la necesaria disponibilidad de medios de transporte público que deberán absorber una fracción significativa de la demanda, con origen, bien directo en el centro del Área Metropolitana (la ciudad de Valencia), bien en el punto de intercambio de modos de transporte más inmediato, que es la Estación del Ferrocarril de la Generalitat de Llíria a Valencia.

La estructura del desplazamiento, por otro lado, se identifica por concentrarse en el inicio y final de la jornada docente, que normalmente será de tipología a "intensiva", bien por las mañanas, bien por las tardes.

En suma, suponiendo, razonablemente; que un 40 %, como a continuación se expondrá, de los estudiantes y docentes accede al recinto universitario por medios de transporte público, autobús, bien directamente desde el centro del Área Metropolitana, bien desde el intercambiador de la estación de ferrocarril; que la capacidad de los vehículos de transporte público es de 40 plazas; y que la ocupación media de los vehículos automóviles sea de 2 usuarios, se tiene el siguiente número de viajes en hora punta en el escenario de máxima ocupación y actividad:

| | usuarios | viajes |
|-----------------|----------|-------------|
| automóvil | 4.080 | 2.040 |
| Autobús público | 2.720 | 68 |
| | | Total 2.108 |

Los motivos de desplazamiento normalmente contemplados en los estudios de tráfico en las zonas residenciales, en lo que se refiere al resto del Área, como sabemos, son, trabajo ,estudios, compras, ocio gestiones de trabajo y otros.

Tratándose en nuestro caso de un espacio aislado, no conectado directamente con el centro urbano ni con los de prestación de servicios y terciarios, han de descartarse de partida los desplazamientos a pié, debiendo centrar nuestro análisis pues en los que se realizan por otros medios.

En concreto, para el Área Metropolitana de Valencia, la encuesta de movilidad publicada por la Generalitat en el año 1.992 ofrecía la siguiente estructura:

| MOTIVOS | DISTRIBUCIÓN DE VIAJES MECANIZADOS POR MODO Y MOTIVO (%) | | |
|--------------------|---|---------|-------|
| | PRIVADO | PUBLICO | OTROS |
| Trabajo | 80,3 | 15,3 | 4,4 |
| Estudios | 38,4 | 42,2 | 19,4 |
| compras | 45,2 | 51,6 | 3,2 |
| Ocio | 68,9 | 27,0 | 4,1 |
| Gestiones de trab. | 77,9 | 19,8 | 2,3 |
| otros | 50,8 | 36,5 | 4,7 |

Tomando como referencia dicho modelo, cabe admitir también razonablemente que a la misma hora punta de acceso al recinto universitario se producirá una punta de desplazamientos a los centros de trabajo exteriores de la población residente que se canalizará, en un 80 % por medios de transporte privado y en un 20 % por medios de transporte público, pudiendo para esto último aprovecharse los viajes de vuelta del servicio que se disponga para atender a la población universitaria.

En el escenario de máxima ocupación, supondremos que se produce por dicho motivo de trabajo un desplazamiento al exterior en el ochenta por ciento de las viviendas proyectadas, correspondiendo el resto, bien a población no laboral, (jubilados, u otros), bien a docentes y estudiantes, residentes, que no precisan desplazarse al exterior para ejercer su actividad laboral ó de estudios.

Según todo ello pues, y con las misma hipótesis de ocupación de los vehículos privados y públicos, se tiene también el siguiente número de viajes en hora punta en el escenario de máxima ocupación y actividad:

| | usuarios | viajes |
|-----------------|----------|--------|
| automóvil | 672 | 672 |
| Autobús público | 168 | 4 |
| Total 676 | | |

En definitiva, en el más desfavorable de los escenarios posibles, de máxima ocupación tanto residencial como docente, se tiene en el intervalo punta del día (una hora) un tráfico de acceso al Área de Estudio que puede cifrarse en total en la cantidad de 2.018 desplazamientos de salida y 676 desplazamientos de entrada, sumando un total de, 2.694 desplazamientos.

Considerando dos puntas diarias de tráfico, y considerando el carácter aislado de la zona, obtendríamos pues, finalmente, una intensidad media diaria en el tramo último de acceso al Área del orden de 5.390 vehículos/día, que podemos redondear en la cifra de 5.500 vehículos/día.

* * *

Advertida la dimensión de esta demanda, y de acuerdo con el criterio expresado en diferentes ocasiones por la Oficina del Plan de Carreteras de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, los criterios principales de diseño del sistema viario estructural al servicio del planeamiento que se propone son los siguientes:

- a) Duplicar los accesos al Área desde la Autovía de Ademuz, con objeto de disminuir las concentraciones de vehículos en estos en las puntas.*
- b) Evitar el tránsito de vehículos con origen ó destino en el Área por el Interior del Casco Urbano.*
- c) Asegurar la accesibilidad al Área, no sólo desde la Autovía de Ademuz, sino también desde el sur del municipio, para atender al tráfico regional y metropolitano con destino en el centro docente, bien procedente de la Autovía de Madrid, que se conecta con la Autovía de Ademuz en la salida nº 14, muy próxima al mismo), bien procedente del intercambiador de la Estación del ferrocarril de Llíria a Valencia, bien procedente de los municipios del Sur de la misma Comarca.*

Con tales premisas, se ha diseñado finalmente el sistema viario que se define en los planos de ordenación, en buena parte ya contenido en el Plan General vigente, sobre todo en lo que se refiere a la accesibilidad por el Sur, (cuyos canales se identifican con los ya diseñados en éste para acceder a la Autovía de Ademuz.

Debe destacarse, sin embargo la propuesta, como consecuencia de la resolución suspensiva de la Comisión Territorial y de las conversaciones habidas con la Oficina del Plan de Carreteras, de un nuevo viario de gran capacidad que discurre en paralelo a la Autovía de Ademuz, al Norte de la misma, y que reproduce el modelo de canal alternativo y de distribución de tráficos, denominado "Ronda Nord", ya contemplado en el Plan General al Sur de ésta misma.

Dicha vía, de características "urbanas" y con 20,00 m. de sección, que ha sido identificada con la clave "4.5-5F", distinguiendo tres tramos (2) y (1 y 2), según su trazado sea lindante en sentido longitudinal, ó no, a los sectores de Suelo urbanizable delimitados, conecta, en efecto, las salidas nº13 y nº14 de la Autovía, (en tanto que en su extremo Este enlaza con el viario de borde, de gran capacidad también, de los polígonos industriales ya ejecutados), y permite separar completamente los tráficos que traen causa en la actividad docente del tráfico regional propio de la Autovía.

Considerando los resultados de intensidad que se han obtenido más arriba, y advertido que la infraestructura se diseña con dos carriles por cada sentido de circulación, se tienen unas intensidades máximas de tráfico en periodo punta del orden de, 1.000 vehículos/hora de entrada y 350 vehículos/hora de salida que responderían al nivel de servicio característico las denominadas en ingeniería de tráfico, "ARTERIAS URBANAS PRINCIPALES" (Antonio Valdés. "Ingeniería de Tráfico". Madrid, 1.979- 1.998)

Dada pues su importancia para la adecuada integración en el territorio del desarrollo urbanístico proyectado, ha de determinarse que la ejecución y puesta en servicio del sistema "4.5-5F", comprendiendo sus tres tramos, es condición indispensable para la programación de cualquier actuación integrada en el Área de Estudio."

Así mismo debe determinarse que la licencia de actividad a las instalaciones docentes quedará supeditada a la puesta en servicio por parte del promotor de una línea de transporte público entre el sector universitario y el metro con la regularidad y frecuencia adecuadas.

* * *

En lo que se refiere al Sur del término municipal ha de señalarse, en primer lugar, que el Ayuntamiento, la Dirección General de Transportes de la Consellería de Infraestructuras y Transportes, y la Diputación Provincial, han condicionado la programación del Sector Golf Pobla,- cuya calificación, como se ha dicho, modifica sustancialmente el modelo de relaciones urbanas del municipio,- a la ejecución previa ó simultánea de las siguientes infraestructuras viarias:

- a) Un nuevo acceso viario, proyectado por la Dirección General de Transportes, al apeadero del ferrocarril de Llíria a Valencia, y por lo tanto también al sector Golf, situado en la partida conocida como "Torre del Virrei", desde la rotonda ya existente sobre la carretera de Benaguasil a L'Eliana (carretera CV - 375), que enlaza, a su vez, a ésta con la Autovía de Ademuz (Vial de la Red Estructural denominado, "RV-19", según la Revisión, ó "RV-G6", según la Homologación en el ámbito de los sectores Golf y Gallipont). Este Proyecto contempla el paso, elevado, sobre el ferrocarril.
- b) Un segundo acceso al sector Golf desde el sistema viario que se proyecta al Norte del ferrocarril, incluyendo, así mismo, un paso superior de nueva planta, identificado con la clave "RV-34" y situado al Oeste del anterior, entre éste y la carretera de Riba-Roja (CV-372), a instancia también de la Dirección General de Transportes.
- c) El tramo Este de la variante promovida por la Diputación Provincial de la carretera de Benaguasil a L'Eliana (CV-375) a su paso por el extremo Sur del Casco Urbano. (Vial de la Red Estructural "RV-26", según la denominación de la Revisión). Dicha infraestructura ya estaba contemplada en el Plan General de Enero de 1.995.
- d) La mejora del acceso desde el Casco Urbano, ó Área Urbana Principal al apeadero del ferrocarril de Llíria a Valencia situado junto al paso elevado de la carretera de Riba-Roja, a desarrollar sobre terrenos de la Red Estructural de dotaciones públicas.

- e) La mejora y acondicionamiento de la misma carretera de Riba-Roja, (CV-372) entre la variante reseñada de la carretera de Benaguaçil a L'Eliana (CV-375) y la rotonda identificada en los planos de ordenación con la clave "ROT A".

Por otro lado, y a mayor abundamiento de las mejoras a las que se refieren los párrafos "d" y "e" anteriores, el mismo Documento de Homologación Modificativa proyecta, de acuerdo también con las indicaciones recibidas de la Diputación Provincial, una variante, a su vez, al trazado de la Carretera de La Pobla a Riba-Roja, inmediatamente al pie del paso elevado sobre el ferrocarril, identificada en los planos de ordenación con la clave, "VAR CV-372"

El resultado de la ejecución combinada de tales proyectos y del resto de previsiones de la Revisión del Plan General en lo que al viario de esta parte del término municipal se refiere habría de ser el siguiente:

- a) De una parte se mejora la accesibilidad de todo el Sur municipal a los dos apeaderos del ferrocarril - metro de Liria a Valecia que existen en la actualidad en el término, el situado junto a la Carretera de Riba-Roja, al servicio tradicionalmente del Casco Urbano, ó Área Urbana Principal, y el situado en la partida de la Torre del Virrey.
- b) Por otro lado, se configuran tres canales ó itinerarios de acceso rodado al conjunto de urbanizaciones que se desarrollarán en torno al golf (incluidas ó no en el programa que comprende la ejecución de ésta instalación deportiva) desde la Autovía de Ademuz:

El primero, tiene su origen en la salida de la Autovía situada junto al Polígono IBM y discurre por el viario estructural interior al mismo hasta alcanzar la rotonda dispuesta en el encuentro con la carretera CV-375, desde donde acomete al mismo sector Golf Pobla mediante el eje de la Torre del Virrei al que se refería el apartado "a" más arriba ("RV-19", ó "RV-G6").

El segundo se inicia, desplazándonos en sentido Este-Oeste, en la siguiente salida, la misma que da acceso al Casco Urbano, y discurre en dirección Norte Sur por la secuencia del viario estructural diseñado por el Plan general formada por los elementos, "RV-14", "RV-15", y "RV-34".

El tercero, comparte el mismo trazado que el segundo entre la Autovía y la Carretera de Benaguaçil a L'Eliana (carretera CV-375) circulando a continuación en dirección Oeste por la misma y por su variante, según se ha reseñado más arriba, e incorporándose a la ca-

carretera CV-372 (Riba-Roja), en la cual dos (2) rotondas sucesivas resuelven los encuentros de los accesos, transversales, al propio sector Golf Pobla.

En definitiva, la validez de esta solución, que en cualquier caso asegura el enlace directo con la Autovía de Ademuz del desarrollo urbanístico proyectado al Sur, en general, del término municipal, requiere que no se saturen las vías ya existentes de titularidad no municipal, a saber, las carreteras CV-375 y CV-372, puesto que el resto de infraestructuras de las que depende, ó son de reciente construcción, ó serán de diseño adaptado expresamente a tales funciones.

En este sentido se advierte, con independencia de la accesibilidad mejorada al ferrocarril que habrá de reducir la demanda de transporte privado, que la actual intensidad de uso de dichas carreteras provinciales es muy baja, (muy inferior incluso a 500 vehículos/día) por lo que ambas tienen todavía un "largo recorrido" en lo que respecta a su capacidad para absorber incrementos de tráfico. No obstante, de tener que plantearse, después de las actuaciones de mejora habidas en los últimos años en la carretera CV-375 (L'Eliaana), sería la carretera CV-372 (Riba-Roja) la que habría de soportar alguna ampliación de sección.

A mayor abundamiento, se advierte también que ambos recorridos enlazan con la que hemos dado en denominar para simplificar, "Ronda Super Norte" (*véase nota al pie 3*), de manera que se dispone de un itinerario alternativo para los viajes en autobús que se ha supuesto se producirán entre los apeaderos de ferrocarril y la Universidad Privada a desarrollar en los sectores D1, D2, y D3, del suelo urbanizable, al Norte de la Autovía.

* * *

Las necesidades de aparcamiento, que traen causa en la actividad deportiva que se ejercerá en el sector Golf Pobla por su parte, hay que relacionarlas, por un lado, con el destino urbanístico de la edificabilidad que se asocia al campo de Golf y por otro lado, con la demanda propia de los usuarios del campo, en tanto que ejercientes ó espectadores de aquélla.

La primera de las cuestiones que se plantean, ha de considerarse pues ya resuelta, de acuerdo con lo que se determina al respecto por el Reglamento de Planeamiento, en el Plan Parcial que ha sido aprobado por el Ayuntamiento, al cual desde aquí se remite. No obstante en el apartado de esta Memoria en el que se justifica la ordenación pormenorizada de los terrenos se reproducen

también los argumentos básicos de dicho Plan Parcial que justifican, a su vez, esta determinación.

En lo que se refiere a la demanda que trae causa en los ejercientes de la actividad deportiva, usuarios del campo, los datos de ocupación habituales en nuestro entorno ponen de manifiesto que en una instalación estándar de emplazamiento metropolitano se tiene una media de entre 27 y 30 salidas diarias, con puntas el fin de semana (sábado y domingo), entre 90 y 100 salidas por jornada⁴.

Admitiendo que todos los usuarios se desplazan al campo en automóvil privado, que los mismos usuarios permanecen toda la jornada, de uno u otro modo en las instalaciones, así como, finalmente, una ocupación media de 1,5 usuarios/automóvil, se tendría que la demanda de aparcamiento en las puntas del fin de semana habría de cifrarse en, aproximadamente, 60 plazas.

Con independencia de lo anterior restaría por evaluar la demanda producida por el público asistente a posibles campeonatos, bien entendido que, excepto las grandes competiciones de prestigio internacional, la asistencia a esta clase de eventos es muy moderada y se limita, además de a los propios jugadores, solo a personas cercanas ó de su entorno.

No obstante la celebración de campeonatos de prestigio internacional, habida cuenta de la experiencia habida en los clubes ya existentes en el entorno metropolitano, se estima que podría dar lugar a la presencia del orden de 3.000 espectadores espaciados a lo largo de entre 3 ó 4 días de competición.

Con una hipótesis de ocupación mayor, a cifrar en 3 espectadores/automóvil, puesto que el motivo del desplazamiento no es aquí el juego individual, sino la presencia familiar en un espectáculo, se tendría conforme a ello, en el más desfavorable de los supuestos (solo desplazamientos en automóvil privado) una demanda diaria del orden de, 285 plazas de aparcamiento.

Así pues,- *y de acuerdo con la Circular de 8 de Julio de 1.999, del Subsecretario de Urbanismo y Ordenación Territorial, en la que se fijaron determinados criterios para el Cómputo de Estándares Dotacionales en Sectores que contemplan en su interior grandes superficies destinadas a actividades recreativas ó*

⁴ La capacidad máxima de un campo de 18 hoyos, atendiendo a la longitud del recorrido y al tiempo empleado por un jugador medio para completarlo, suele cifrarse en 150 jugadores. por jornada.

deportivas de trascendencia, como sin duda lo es un Campo de Golf, y que establece que las reservas dispuestas para atender la demanda de plazas de aparcamiento por causa de la actividad deportiva no computarán a los efectos dotacionales relativos al suelo no afecto a la misma actividad.- se tiene que deberá disponerse en terrenos que no se hayan destinado ya a satisfacer los estándares que traen causa en la edificabilidad asignada por el Plan Parcial del sector a cada uno de los usos urbanísticos que se contemplan en éste, una reserva de suelo suficiente para alojar, a razón de 30 m²/pz, hasta 285 plazas de aparcamiento.

A tal efecto se determina aquí, completando el contenido del Plan Parcial y atendiendo a lo requiere el Acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de 29 de Julio de 2.004, que se destinará a aparcamiento público al servicio de la actividad deportiva Golf, la franja interior, de 10,00 m. de ancho, que cabe distinguir en la Zona de Ordenanza "*Espacios Libres Vinculados a la Carretera (EL CA)*" incluida en el sector y recayente al campo de juego propiamente dicho, la cual ha sido computada en el Plan Parcial como viario público, si bien sin función específica (rodadura ó aparcamiento).

Dado que la superficie de dicha franja es, 21.740 m², a razón de los reseñados 30 m²/plaza se tiene una capacidad de estacionamiento de 724 plazas, que triplica la demanda estimada.

* * *

Para atender, por último, al segundo de los objetivos reseñados al principio en materia de ordenación de tráfico, es decir para, a escala urbana, crear alternativas, a las travesías longitudinales que siguen causando molestias a la población por la elevada intensidad de paso que todavía soportan, se ha redundado en la solución, "clásica", ó "canónica" adoptada ya en el Plan de Enero de 1.995, consistente en la creación de rondas de circunvalación que permitan desviar del viario antiguo ó más representativo, normalmente insuficiente, el tráfico intenso de paso.

En orden a ello, no solo se ha corregido y adaptando mejor al terreno la traza de la conocida "**Ronda Norte**", como ya se ha dicho, sino que también se han creado y completando nuevas rondas por el Sur, de función semejante. Así, por ejemplo, la nueva ronda que se conformará con los viales de la Red Estructural, RV-14 y RV-15, reseñados más arriba, la variante de la carretera CV-375 y el vial de borde que limita al sector R-13 por el Oeste

RED ESTRUCTURAL DE EVACUACIÓN DE AGUAS

La red estructural de evacuación de aguas residuales que se propone, reproduce, básicamente, la ya diseñada en el Plan de Enero de 1.995, y que ha alcanzado un elevado grado de desarrollo, pudiendo decirse que es ésta una de las determinaciones más significativas de dicho documento.

La Red, en síntesis, está trazada sobre la Estructura Viaria Primaria proyectada por el Plan, bien en el suelo urbano y urbanizable, bien el suelo no urbanizable, y contempla una sección tipo de conducción de 60 cm de diámetro interior, sin perjuicio de que mediante estudios más pormenorizados, propios de los niveles de definición de los proyectos de urbanización, se determine su ampliación puntual.

Por otro lado, se incorporan ahora a esta Revisión las previsiones en materia de evacuación de aguas pluviales y residuales que traen causa en el Programa del Sector Golf Pobla, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento.

En lo que se refiere a las primeras, se tiene una aportación significativa en este documento, consistente es la previsión de un gran colector de trazado paralelo al ferrocarril, que deberá depositar finalmente la escorrentía superficial (no solo proveniente del Sector Golf Pobla, sino también de los situados aguas arriba proyectados por la Revisión del Plan General) que no se acumule en los lagos creados en el mismo campo para riego de éste, en el barranco de Mandor, cuyo cauce, bien definido, comienza a formarse inmediatamente al Este del linde de nuestro municipio con el de L'Eliana, por donde ya discurre canalizado.

En lo que se refiere a las aguas residuales, sin embargo, el programa se ha limitado, básicamente, a adaptar el esquema de drenaje de las urbanizaciones del Sur del municipio ya propuesto también en el Plan de Enero de 1.995, al trazado viario determinado por la ordenación del sector Golf Pobla (antiguos colectores del Plan de Enero de 1.995, todos ellos en proyecto, "4-8-28", y "4".8-29", aunque no ejecutados).

El sistema de evacuación de aguas residuales que la Revisión del Plan General contempla culmina en la Estación Depuradora denominada "Camp del Túria I", sita en el mismo término municipal, al sur del Sector I.B.M., en la cual convergen ya en la actualidad la mayor parte de los colectores de los que aquél consta.

Las características de diseño y capacidad de dicha instalación han sido descritas en la Memoria Informativa, debiendo destacarse aquí al respecto, que su actual nivel de servicio, cifrado en términos cuantitativos (caudal) en 8.812 m³/día es notablemente inferior a la capacidad proyectada, fijada en, 14.400 m³/día.

No obstante lo anterior, se ha contemplado en la ordenación Estructural de la Revisión una reserva para ampliación de esta estación depuradora, en previsión de la demanda que derive del futuro desarrollo urbanístico del municipio.

En orden a la ejecución del planeamiento, y en sintonía con el modo de actuación que viene manteniendo la Entidad Pública "Saneamiento de Aguas", dependiente de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes", se ha determinado, finalmente, que la implantación del sistema estructural de evacuación - depuración sea administrada por dicha Entidad, por cuenta, lógicamente, del desarrollo del suelo urbanizable, y con arreglo al canon por habitante equivalente⁵, que en cada caso se establezca, y ello sin perjuicio de que aseguren los promotores que el caudal producido en cualquiera de los sectores a programar, sea cual fuere su emplazamiento, vierte finalmente en la Estación.

RED ESTRUCTURAL DE ABASTECIMIENTO DE AGUAS

Según ha sido reseñado en la Memoria Informativa, el servicio de abastecimiento de aguas a la población ha sido estructurado por el Ayuntamiento para ser prestado en régimen de concesión administrativa, por dos entidades, la denominada, "COOPERATIVA DEL PLANTÍO Y LA CAÑADA (acuerdo del Ayuntamiento-Pleno de fecha 3 de Mayo de 2.004), y la mercantil, ACUAGEST LEVANTE, S.A. (acuerdo del Ayuntamiento .Pleno de fecha 14 de Marzo de 2.002), correspondiendo la parte del municipio situada al norte de la Autovía, excepto los Polígonos Industriales "I - 1" e "I - 2", a la primera, y dichos polígonos, así como el resto del termino municipal (Sur), incluido el Casco Urbano, ó Área Urbana Principal, a la segunda.

Con tal finalidad, además de las redes propias, y sin perjuicio de las mejoras técnicas que hubiesen de acometerse en éstas y de la conveniencia de disponer de nuevas captaciones para mayor seguridad del caudal de reserva, tales entidades disponen de diferentes depósitos distribuidos por el territorio, así

⁵ Se entiende por "*habitante equivalente*" aquél que ocasiona un vertido de 60 gr. DBO₅ por día, ó bien, genera un volumen de agua residual de 200 litros por día.

como de fuentes de suministro, en el Norte del término y en otros municipios próximos, (en cualquier caso, en lugares alejados de actividad urbanística), capaces todas ellas de proporcionar un caudal de suministro a cifrar, cuanto menos, en, ¡**30.500 L.p.m.**!

* * *

Para justificar, en esta misma Memoria, la capacidad del sistema de abastecimiento reseñado, según se pide en el Declaración de Impacto Ambiental de la que ha sido objeto el Proyecto, se reproduce a continuación el razonamiento seguido en el Estudio de Impacto que ha servido de base para la expedición de dicha Declaración, a saber:

*El agotamiento del aprovechamiento urbanístico diseñado por el Plan General determina, según se ha justificado más arriba, un potencial de vivienda del orden de 33.439 unidades en todo el término municipal, incluso las que corresponden a los nuevos sectores del suelo urbanizable, Golf Pobla y Gallipont, que permitiría el alojamiento de una población que se estima, del orden de **97.000 habitantes**.*

En lo que se refiere a los usos globales, industrial, terciario y dotacional privado, se tienen las siguientes previsores, en hectáreas, de calificación bruta de suelo, ya sea con la categoría de urbano, ó de urbanizable, con ó sin ordenación pormenorizada:

| | |
|------------------------------------|------------------|
| INDUSTRIAL | 170,51 |
| TERCIARIO | 23,86 |
| DOTACIONAL PRIVADO (UNIVERSIDAD) | 55,79 |
| DOTACIONAL PRIVADO (CAMPO DE GOLF) | 57,90 |
| | 308,06 Ha |

Para calcular la dotación media requerida por el uso residencial y por cada uno del resto de usos urbanísticos presentes en el territorio aplicaremos los siguientes estándares, habituales en la practica profesional común:

| | | |
|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| POBLACIÓN | 300,00 Litros/habitante/día | 0,21 Litros/habitante/min |
| INDUSTRIAL | 0,60 litros/Hectárea/seg | 36,00 litros/Hectárea/min |
| TERCIARIO | 0,20 litros/Hectárea/seg | 12,00 litros/Hectárea/min |
| DOTACIONAL PRIVADO (UNIVERSIDAD) | 0,20 litros/Hectárea/seg | 12,00 litros/Hectárea/min |
| DOTACIONAL PRIVADO (CAMPO DE GOLF) | Aguas depuradas | Aguas depuradas |

Conforme con todo ello, la demanda de dotación que deriva de la hipótesis de agotamiento de las determinaciones del planeamiento y ocupación total del suelo calificado es la siguiente:

| | Población (hab) ó Superficie (Ha.) | Estándar (litros/habitante/min) (litros/Ha/min) | Dotación (litros/min) |
|---|--|---|--------------------------|
| POBLACIÓN | 97.000 | 0,21 | 20.370,00 |
| Superficie INDUSTRIAL | 170,51 | 36,00 | 6.138,36 |
| Superficie TERCARIO | 23,86 | 12,00 | 286,32 |
| Superficie DOTACIONAL UNIVERSIDAD (Pri) | 55,79 | 12,00 | 669,48 |
| Superficie DOTACIONAL GOLF (Priv) | 57,90 | Aguas depuradas | Aguas depuradas |
| | | SUMA | 27.464,16 |

*Esta cantidad, comprobamos que es inferior, con un amplio margen de diferencia, al caudal del que dispone la compañía suministradora concesionaria del servicio para abastecer al municipio, cifrado, como se ha reseñado al describir el Proyecto que se evalúa, en **30.500 litros/minuto***

En lo que se refiere al riego del Campo de Golf a implantar en el ámbito del sector Golf Pobla, La Homologación sectorial relativa al mismo incorporada a la Revisión del Plan General determina, según se ha reseñado también en el apartado de Descripción del Proyecto que antecede, que se llevará a cabo mediante aguas residuales depuradas y adecuadamente tratadas.

*Para ello, en un primer planteamiento del problema, el Estudio de Impacto Ambiental que acompaña a dicho documento, contempla la disponibilidad inmediata del caudal que proporciona la Estación Depuradora de Aguas residuales "Camp de Turia I", cifrado, en el nivel actual de uso de dicha instalación, en una media diaria de, 8.812 m³/día, ó bien, **6.119 litros/minuto**.*

*El mismo Estudio de Impacto Ambiental, evalúa las necesidades de caudal para riego del campo de Golf en el mes de máxima demanda, Julio, (con arreglo a cálculos de evapotranspiración justificativos) en la cantidad de 88.000 m³/mes, ó bien, **2.037 litros/minuto**.*

Es decir el riego del campo de golf en el periodo de máxima demanda, (los 30 días del mes de Julio) requeriría la utilización de, aproximadamente, el 33 % del caudal actualmente disponible que fluye de la Estación Depuradora ya existente en el mismo municipio.

Con independencia de lo anterior, el Estudio de Impacto Ambiental que se considera evalúa también la capacidad de aportación de recursos a disponer a partir del desarrollo urbanístico que acompaña a la implantación del campo de Golf.

Para ello, se cuenta, con el caudal producido en la misma urbanización del Golf, pero también con el propio de los sectores y Unidades de Ejecución de su entorno inmediato clasificados por la Revisión, que evacuan mediante colectores que discurren por el interior del mismo sector Golf Pobra, (sectores, Gallipont, R-25, R-26, R-27, y R-28), cuyo potencial de residencia y población es el siguiente:

| | |
|--|---------------|
| R-25 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 340 viv |
| R-26 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 315 |
| R-27 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 385 |
| R-28 RESIDENCIAL EXTENSIVO | 270 |
| SECTOR GALIIPONT RESIDENCIAL EXTENSIVO | 107 |
| SECTOR GOLF POBLA RESIDENCIAL EXTENSIVO | 3.118 |
| <i>Total viviendas</i> | 4.535 |
| Total habitantes | 13.151 |

*El caudal consumido por esta población conforme al mismo estándar de dotación utilizado es, 2.762 litros/min, mientras que el caudal de salida que razonablemente alcanzaría el sistema de depuración, aplicando al de entrada un coeficiente de corrección por pérdidas, de 0,75, se cifraría en, **2.071 litros/minuto**.*

Así pues se tiene también que una vez desarrollada la urbanización que envuelve al Campo, el caudal de aguas depuradas disponible por el uso y habitación de la misma, es equivalente al que se requiere para el riego y mantenimiento de éste.

*Si comparamos ahora el caudal de abastecimiento generado por todo el Plan, **27.464,16 litros/minuto**, con la capacidad máxima de depuración de la Estación Camp de Turia I, 14.400 m³/día, ó bien, **10.000 litros/minuto**, ha de deducirse que la Revisión debe contemplar, a medio plazo, la ampliación de dicha instalación, como así en efecto sucede, según ya ha sido reseñado en el apartado de descripción del sistema estructural de Evacuación de Aguas.*

SISTEMA DE EVACUACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

Atendiendo, finalmente, a lo que se requiere también en la Declaración de Impacto Ambiental de la que ha sido objeto el Proyecto, se considera a continuación el Sistema de Evacuación de Residuos Sólidos, remitiendo básicamente, de nuevo, a lo ya reseñado en el Estudio de Impacto Ambiental que ha servido de base a dicha Declaración.

A tal efecto se admitirá también la hipótesis más desfavorable de máxima población en un escenario de agotamiento de las determinaciones del Plan y siempre entendiendo que la prestación del servicio será indirecta, y a cargo de entidades debidamente autorizadas para ello.

Aplicando pues a dicho umbral la media de producción de los últimos años que ha sido reseñada en el apartado de Descripción del Medio, **(0,45 Toneladas/habitante/año)** se tiene una masa anual de residuos a cifrar en la cantidad de, 43.425 Toneladas/año, que lógicamente deberá ser evacuada fuera del municipio hasta las plantas de tratamiento autorizadas existentes en el territorio.

Por otro lado, y en cumplimiento del Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana. mediante Plan Especial, el Ayuntamiento definirá la implantación progresiva de sistemas de recogida selectiva de papel/cartón, vidrio, y envases ligeros.

DEMOSTRACIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LAS RESERVAS DE SUELO DOTACIONAL PUBLICO

Suelo Consolidado.-

Habida cuenta que el desarrollo del suelo urbanizable asegura la reserva mínima de un estándar de dotación pública reglado y, se entiende, que aceptable, se tiene que los déficits, de toda clase, de suelo dotacional público suelen concentrarse en los Cascos Urbanos ya consolidados desde antiguo y en las Áreas Residenciales dispersas que han crecido y se han extendido al margen del sistema legal de planeamiento.

Por otro lado, se sabe que la corrección de los déficits de equipamiento y, en general, de suelo dotacional público, en los terrenos ya consolidados por la edificación y la urbanización es prácticamente imposible a coste razonable.

Por las razones señaladas, en el contexto del planeamiento municipal, cuando se trata de "equipar" a las zonas en las que ello se requiere, bien para cubrir déficits históricos, bien para mejorar los niveles de dotación existentes, el instrumento más inmediato y eficaz es la calificación de sistemas ó elementos de la Red Estructural de Dotaciones Públicas con la adecuada proximidad geográfica y la oportuna previsión de mecanismos gestión, de modo que sumada su cuantía a la dotación de partida se puedan alcanzar los estándares de dotación deseados.

La Revisión del Plan General, abundando en esta línea de actuación iniciada con el Plan de Enero de 1.995, califica en efecto un extenso Sistema Estructural de Dotaciones Públicas, descrito en apartados anteriores, incluyendo, equipamientos, parques y espacios libres y viario, que viene a complementar la dotación local del suelo urbano, en su mayor parte ya preexistente. (La cual, a su vez, se describe en el apartado "D" de esta misma Memoria Justificativa, páginas 93 y 94 y siguientes).

En síntesis pues, este Sistema Global de dotaciones, a excepción del viario, que a dichos efectos de "reequipación" no es significativo, y con independencia del propio del desarrollo del suelo urbanizable, que como decimos responde directamente a las exigencias del Reglamento de Planeamiento, es el resultado de la siguiente suma:

| SISTEMA ESTRUCTURAL DE DOTACIONES PÚBLICAS | |
|---|------------------------|
| PARQUES | 676.349,71 m2 |
| EQUIPAMIENTO | 345.324,44 |
| Total Red Estructural Dotaciones públicas | 1.021.672,15 m2 |

| SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES PÚBLICAS EN SUELO CONSOLIDADO | |
|--|----------------------|
| PARQUES | 388.989,59 m2 |
| EQUIPAMIENTO | 121.177,58 |
| Total Red Local Dotaciones públicas | 510.761,17 m2 |

| | |
|--|------------------------|
| Total Red Dotaciones Públicas, excepto Viario | 1.532.435,32 m2 |
|--|------------------------|

Ni la LRAU ni el Reglamento de Planeamiento determinan estándares mínimos de "equipación general" de obligado cumplimiento para el conjunto de la ordenación urbanística⁶

Sin embargo el artículo 21.1.B de la LRAU, sí establece que en la ordenación pormenorizada del suelo urbanizable residencial, sea cual fuere su edificabilidad relativa, (lo cual simplifica enormemente la cuestión e informa del carácter "básico" de la prueba), la reserva de suelo con destino dotacional público, sin contar el viario, debe superar los 35 metros cuadrados por cada 100 de techo potencialmente edificable.

Así pues, a falta de otra referencia, dejando a un lado, una vez más, al suelo urbanizable, y extendiendo, del lado de la seguridad, la regla al conjunto del suelo consolidado, es decir al suelo clasificado como urbano, incluso el de uso industrial, podemos utilizar este patrón para juzgar, a grandes rasgos, la idoneidad de la reserva de equipamiento que directamente propone la Revisión,

A tal efecto, se cuantifica la edificabilidad absoluta potencial del ámbito de la prueba en orden a los siguientes parámetros que deducimos de lo que ha venido exponiéndose en apartados anteriores de la Memoria Justificativa, a saber:

| | SUELO CONSOLIDADO RESIDENCIAL | |
|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| | Nº DE VIVIENDAS | TECHO (m2t) |
| SUELO URBANO CASCO URBANO | 11.840 | 1.776.000 |
| SUELO URBANO RESTO TERMINO | 6.986 | 871.125 |
| TOTAL URBANO RESIDENCIAL | | 2.647.125 m2t |

| | SUELO CONSOLIDADO INDUSTRIAL y TERCARIO | |
|----------------------------------|---|----------------------|
| | SUPERFICIE (m2) | TECHO (m2t) |
| ZONAS EN EL CASCO URBANO | 451.063 | 405.956 |
| ZONAS AL NORTE AUTOVÍA | 143.700 | 114.960 |
| ZONAS DEL ANTIGUO SECTOR IBM | 749.219 | 599.375 |
| TOTAL URBANO IND. y TERC. | | 1.120.291 m2t |

| | |
|--|----------------------|
| TOTAL REVISIÓN EN SUELO CONSOLIDADO | 3.767.416 m2t |
|--|----------------------|

⁶ En efecto, el estándar que se determina en el artículo 17.1.B de LRAU, (cuyo cumplimiento ya se ha demostrado en el apartado anterior de esta Memoria), se refiere solo a la reserva de Parque Estructural.

Así pues, conforme a estos resultados, el estándar de dotación pública, excepto viario, para los suelos ya consolidados por la edificación y la urbanización, que resulta de las determinaciones de la Revisión, una vez corregidos los déficits históricos ó derivados de la extensión de la urbanización al margen del planeamiento, mediante la calificación un Sistema Estructural de Dotaciones Públicas, se cifra en la cantidad de :

$$1.532.435,32 \text{ m}^2 / 3.767.417 \text{ m}^2 = \mathbf{0,41 \text{ m}^2/\text{m}^2}$$

.... cumpliendo de este modo, a este nivel previo, con el criterio general de ordenación pormenorizada que se establece en el artículo 21.1.B de la LRAU.

Reserva de equipamiento docente.-

Con mayor detalle, refiriéndonos al principal problema de dotación que padece el municipio en la actualidad, el Plan prevé una reserva estructural de 86.065,73 m² de superficie para la implantación del equipamiento docente, en sus diferentes niveles y categorías, según la siguiente relación:

| | SUPERFICIE (m ²) |
|---------|------------------------------|
| ED - 33 | 16.066,07 |
| ED - 45 | 14.767,23 |
| ED - 46 | 11.047,88 |
| ED - 48 | 18.767,74 |
| ED -100 | 25.416.81 |
| | 86.065,73 |

Si la población que ha de recibir escolaridad obligatoria se cifra en la cantidad que se ha señalado en la Memoria Informativa de acuerdo con la proyección global de población para los próximos diez años, a saber, ...

PROYECCIÓN DE POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR AÑO 2.010

| | |
|---|-----------------------------|
| POBLACIÓN EDUCACIÓN PRIMARIA (3-12 años) | 1.781 hab, (10 % del total) |
| POBLACIÓN EDUCACIÓN SECUNDARIA (13-18 años) | 1.603 hab, (9 % del total) |

... se tiene que dicha reserva estructural, que, como ya se ha dicho antes, sobrea abunda en la que resulte del desarrollo del suelo urbanizable y, por otro lado, es susceptible de ser gestionada inmediatamente si se dispone de los recursos necesarios en tanto que no precisa para su definición de planeamiento de desarrollo, es holgadamente suficiente, según los módulos de dotación establecidos

por la Consellería de Educación y Cultura (aproximadamente 15 m² de parcela/plaza escolar) para atender a la demanda global, del orden de 3.400 plazas escolares.

Con independencia de lo anterior, interesa destacar para justificar la adecuación y conveniencia de dotación propuesta por el Plan General, en su globalidad, que el modelo territorial propuesto comporta la consolidación de hasta siete grandes Ambitos Urbanos en el municipio, a saber:

- 1^a.- Ambito Centro, que comprende el Casco Urbano, las extensiones y ensanches que se proyectan de éste (sectores, R-13, R-17 y R-24, y sector R-18), y las urbanizaciones residenciales ya consolidadas de su entorno, (Monte Colorado, BEMAR, GADEA, Área Residencial del Sector IBM y Sector R-1).
- 2^a.- Ambito Norte, que comprende las partidas semi urbanizadas de esa parte del municipio (Racons, Lloma Llarga, Canyada Maquiva, Casa Blanca, El Pouet, etc., clasificadas como suelo urbano) los sectores ya urbanizados, ó en curso de urbanización, (El Cerrao, y sector R-9, *Masía Jiménez*), y los sectores del suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada clasificados por el Plan General (Sectores, R-15, y R-16)
- 3^a.- Ambito Sur 1, que comprende las partidas semi urbanizadas de esa parte del municipio (Galiipont), los sectores ya urbanizados ó en curso de urbanización (Camp de Túria, IALE, Cuatro Vientos, La Montanyeta "UE- H", "UE - I") y los sectores de suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada clasificados por el Plan General (Sectores, R-25 y R-26, R-27, y R-28).
- 4^a.- Ambito Sur 2, constituido por el sector R-29 del suelo urbanizable, sin ordenación pormenorizada, de considerable dimensión y físicamente separado del resto del territorio por el ferrocarril de Llíria a Valencia y la Carretera de L'Eliana a Benaguaçil.
- 5^a.- Ambito Sur 3, constituido por los sectores, Golf Pobla y Gallipont, del suelo urbanizable, el primero de éstos con ordenación pormenorizada, también de considerable dimensión y también físicamente separado del resto del territorio por el ferrocarril de Llíria a Valencia.
- 6^a.- Ambito Este, que comprende las partidas semi urbanizadas de esa parte del municipio (Les Penyes, Conarda, La Mallaeta, Racoma), los sectores ya urbanizados ó en curso de urbanización ("Maravisa I" "Maravisa II", y sectores R-4, R-5, R-10, R-11 y R-12) y los

sectores de suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada clasificados por el Plan General (Sectores, R-19, R-20, R-22, y R-23).

- 7ª.- Ámbito Oeste, que comprende los tres sectores de uso dominante dotacional privado, ó sectores Universidad, D-1, D-2, D-3, en los que es compatible también el uso residencial en régimen extensivo) y el sector R-14.

En este escenario, por otro lado, es evidente que el Área Urbana Principal, que acumula las características propias de centralidad, determinantes, ó que aconsejan, de la conveniencia de concentración de determinados servicios y dotaciones, es indudablemente la que se desarrolla en torno al Casco Urbano y que hemos identificado a estos efectos como "Ambito Centro".

Sentado lo anterior, el Plan General propone satisfacer la demanda global de equipamiento docente del siguiente Modo:

A.- Demanda inmediata, existente en la actualidad. Deriva de la población del municipio, en el momento de redacción del Plan General, cifrada en, 12.102 habitantes (página 15 de la Memoria Informativa). Esta población se concentra de forma abrumadora en el Área Urbana Principal y da lugar a una población escolar entre 3 y 12 años de, 1.210 niños (10%) y entre 13 y 18 años de 1.081 niños (9%).

La dotación ya existente para atender dicha demanda es, según la Memoria Informativa (página 30), la siguiente:

| | <i>Unidades docentes</i> | | <i>Nº de plazas</i> | |
|---------------------------|--------------------------|----|---------------------|-----|
| 2º Ciclo de E. Infantil | 9 | | 225 | |
| E. Primaria | 18 | | 450 | |
| | | 27 | | 675 |
| E. Secundaria Obligatoria | 24 | | 600 | |
| Bachillerato | 6 | | 150 | |
| | | 30 | | 750 |

En suma se precisan respectivas dotaciones capaces para alojar, 535 plazas del educación infantil y primaria y 331 plazas de educación secundaria obligatoria y Bachillerato, requiriendo todo ello una reserva de suelo del orden de

13.000 m2., que es satisfecha en el Plan General mediante la calificación del elemento de la Red Estructural de Dotaciones Públicas denominado "ED - 45", en el ámbito del Área Urbana Principal, y con una superficie de, **14.767 m2.**

Con independencia de lo anterior es necesario reseñar aquí también la inmediata disponibilidad de las parcelas de suelo dotacional publico de uso docente que se han venido incorporando al dominio público, (o lo harán en breve habida cuenta del estado de la programación urbanística en cada sector), como consecuencia de la gestión del suelo urbanizable habida en los últimos años.

Estas parcelas están situadas todas ellas en las urbanizaciones exteriores al Casco Urbano ó Área Urbana Principal por lo que habrán de servir a la posible demanda de los primeros ciclos de educación que vaya produciendo el poblamiento de tales zonas. Son las siguientes:

| | | SUPERFICIE (m2) |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| Sector R-3 | Zona "ED - 7.3" | 6.118,50 |
| Sector IBM | Zona "ED-34/A" | 10.556,01 |
| Sector IBM | Zona "ED-34/B" | 11.208,49 |
| Sector R-4 | Zona "ED - 62" | 5.045,00 |
| Sector R-5 | Zona "ED - 60" | 5.293,00 |
| Sector R-10 | Zona "ED - 54" | 5.000,00 |
| Sector R-11 | Zona "ED - 53" | 4.369,00 |
| Sector R-11 | Zona "ED - 56" | 6.004,00 |
| Sector R-12 | Zona "ED - 59" | 6.000,00 |
| Sector D - 1 | Zona "ED - 101" | 9.334,04 |
| Sector D - 1 | Zona "ED - 102" | 5.071,36 |
| Sector Golf Pobla | Zona "ED - 200" | 11.177,52 |

85.176,92

B.- Demanda a largo Plazo. Deriva del agotamiento de las determinaciones del Plan General, tanto en el suelo urbano como en el suelo urbanizable, descontado lo ya existente, ó consolidado, por entenderse que la demanda que procede de esta última partida es la que se ha cubierto a corto plazo según el apartado anterior,

Para el cálculo de esta nueva demanda pues, se consideran, por un lado, el agotamiento del aprovechamiento del suelo urbano en el Área Urbana Principal, y la colmatación del no consolidado en el exterior de la Misma, que se

evalúa ocupado por edificación ya existente, en promedio, en un 60 % de la superficie neta calificada (superficie de la zona “r.9”, página 47 de esta Memoria Justificativa),

Por otro lado, se reproduce la cantidad de vivienda que a cada ámbito aportaría el desarrollo completo del suelo urbanizable, reseñada en apartados anteriores.

Así pues, con las mismas hipótesis de ocupación de la unidad residencial y población escolar que hemos venido utilizando más arriba, se tiene la siguiente tabla, a saber:

| | NUEVAS VIVIENDAS | | INCREMENTO HABITANTES | 3-12 (10 %) | 13-18 (9 %) | TOTAL ESC |
|------------------------|------------------|-----------|-----------------------|-------------|-------------|-----------|
| | urbano | urb.zable | | | | |
| | Ud | Ud | Hab | niños | niños | niños |
| ÁREA CENTRO | 3.561 | 4.545 | 23.507 | 2.351 | 2.116 | 4.466 |
| AMBITO NORTE | 1.021 | 725 | 5.063 | 506 | 456 | 962 |
| AMBITO SUR 1 | 416 | 1.253 | 4.840 | 484 | 436 | 920 |
| AMBITO SUR 2 | | 400 | 1.160 | 116 | 104 | 220 |
| AMBITO SUR 3 | | 3.168 | 9.187 | 919 | 827 | 1.746 |
| AMBITO ESTE | 539 | 1.370 | 5.536 | 554 | 498 | 1.052 |
| AMBITO OESTE | | 1.046 | 3.033 | 303 | 273 | 576 |
| TOTAL MUNICIPIO | | | | 5.233 | 4.709 | 9.942 |

El modelo que se propone de satisfacción de esta demanda responde a los siguientes criterios de diseño:

- a) La demanda de educación primaria (entre 3 y 12 años) se satisface de manera local en las diferentes Áreas Urbanas, ó Ámbitos que hemos utilizado para este análisis, y requiere la dotación en cada uno de éstos de los centros precisos para atenderla.
- b) La demanda de educación secundaria (entre 13 y 18 años) se satisface a escala superior y requiere la dotación de respectivos centros de accesibilidad equivalente desde las diferentes Área Urbanas, ó posición central en el Municipio.

Atendiendo a ello, el Plan General propone el siguiente esquema de dotación para satisfacer la demanda de educación primaria:

MEMORIA JUSTIFICATIVA . PLAN GENERAL, TEXTO REFUNDIDO. SEPTIEMBRE DE 2.004

| | demanda potencial | clase de centro | Capacidad Ud | Superficie |
|-----------------------|-------------------|-----------------|--------------|-------------------------------|
| ÁREA URBANA PRINCIPAL | 2.351 niños | 6 Ud de "6+12" | 450 niños | 17.000 m2 en el sect R-13 |
| | | | | 8.500 m2 en el sect R-18 |
| | | | | 17.000 m2 en el sect R-24 |
| | | | | 8.500 m2 en el sect R-17 |
| AMBITO NORTE | 506 niños | 1 Ud de "9+18" | 675 niños | 12.000 m2 en el sect R-16 |
| AMBITO SUR (1 + 2) | 600 niños | 1 Ud de "9+18" | 675 niños | 12.000 m2 en el sect R-26 |
| AMBITO SUR (3) | 919 niños | 1 Ud de "3 + 6" | 225 niños | 4.500 m2 en el sect Gallipont |
| | | 1 Ud de "9+18" | 675 niños | 12.000 m2 en el sect Golf |
| AMBITO ESTE | 554 niños | 1 Ud de "9+18" | 675 niños | 12.000 m2 en el sect R-22 |
| AMBITO OESTE | 303 niños | 1 Ud de "6+12" | 450 niños | 8.500 m2 en el sect D-1 |

En cuanto a la educación secundaria, finalmente, la demanda potencial se cifra en un número de, 4.709 plazas docentes, habiéndose calificado para satisfacerla respectivas zonas pertenecientes a la Red Estructural en los Ambitos Norte - Este ("ED - 48", 18.768 m2), y Sur ("ED - 33", 16.066 m2 y "ED - 100", 25.416,81), atendiendo a razones de accesibilidad, mientras que las demandas generadas por el Ámbito Oeste y el Área Urbana Principal serán satisfechas con cargo al equipamiento a reservar como consecuencia del desarrollo del suelo urbanizable en esta última:

| | demanda potencial | clase de centro | Capacidad Ud | Superficie |
|----------------------------|-------------------|------------------|--------------|-----------------------------|
| ÁREA URB PRINCIPAL Y OESTE | 2.116 niños | 2 Ud de "20+6+4" | 930 niños | 14.000 m2 en el sector R-18 |
| | | | | 14.000 m2 en el sector R-17 |
| AMBITOS NORTE Y ESTE | 954 niños | 1 Ud de "20+6+4" | 930 niños | 18.768 m2 ED - 48 |
| AMBITO SUR (1 + 2) | 540 niños | 1 Ud de "12+4+2" | 560 niños | 16.066 m2 ED - 33 |
| AMBITO SUR (3) | 827 niños | 1 Ud de "20+6+4" | 930 niños | 25.416 m2 ED - 100 |

Con independencia de todo ello, y atendiendo al informe de la Dirección General de Régimen Económico de la Consellería de Cultura y Educación, emitido con ocasión de la aprobación definitiva del Proyecto de Homologación del Plan General en el ámbito de los sectores Gallipont y Golf Pobla, se califican también como equipamiento docente, los elementos de la reserva de suelo dotacional público contemplada por la ordenación pormenorizada en este último sector,- destinada a otros usos públicos en el documento aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento,- que a continuación se relacionan, a saber:

| | Superficie (m ²) |
|----------|------------------------------|
| ED - 200 | 11.177 |
| ED - 201 | 6.191 |
| ED - 202 | 4.928 |
| ED - 203 | 18.834 |

.. entendiéndose al respecto, no obstante, que tal previsión es sobreabundante y podrá ser revisada una vez que haya sido puesta a disposición pública la zona dotacional, "ED-100", de 25.416 m² de superficie, cuya calificación,- determinada solo en la Revisión del Plan General y no en el Proyecto de Homologación parcial que es anterior a ésta,- al parecer, no ha sido tenida en consideración por el organismo emisor del informe reseñado.

En las Fichas de planeamiento de cada sector constan las determinaciones precisas para el cumplimiento del programa de dotación de suelo docente que ha sido articulado en este apartado.

E.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

El objeto último de la ordenación pormenorizada es precisar las determinaciones del planeamiento de manera que puedan concederse licencias de actividad y edificación. Los mecanismos propios de esta clase de ordenación son pues, la concreción de las alienaciones y rasantes del viario público, y la determinación del régimen de usos pormenorizados de los terrenos y de los parámetros físicos a los que han de ajustarse las construcciones.

En suma se pretende regular de manera específica, mediante ordenanzas de la edificación, cada una de las áreas urbanas de características homogéneas, tipológicas, formales, funcionales u o tras, que se han diferenciado en la Ordenación Estructural.

El criterio de ordenación adoptado por el Plan General, en este apartado es de continuidad con las determinaciones del planeamiento anterior, tanto en orden a la seguridad jurídica que ello comporta, como por haberse entendido que resultaban, en general, adecuadas a las características de las diferentes áreas urbanas.

* * *

Así pues, esta Revisión incorpora, salvo correcciones locales, con objeto de mejorar puntualmente el trazado ó adaptar el planeamiento a la realidad sobrevenida con posterioridad a Enero de 1.995, la ordenación pormenorizada contenida, tanto en el Plan General anterior, en lo que se refiere a los suelos, Urbano, y Urbanizable en Curso de Ejecución, clasificados por éste, como en los Planes Parciales y Planes de Reforma Interior desarrollados a partir del mismo.

Por otro lado, y entrando ya en la materia concreta de la ordenación pormenorizada, ha de observarse que en el Área Urbana Principal, en los ámbitos de las Unidades de Ejecución ahora denominadas, a saber:

- "8-A" y "8-B", ó "La Vila Oeste" y "La Vila Este" respectivamente (en el Plan de Enero de 1.995, unidades de ejecución "F" y "G");
- "9", "Ronda – Nord/A" (en el Plan de Enero de 1.995. unidad de ejecución "D"), y
- "10", "Ronda – Nord/B" (en el Plan de Enero de 1.995, unidad de ejecución "E");

.. ... en concreto, las modificaciones de la ordenación pormenorizada anterior son de algún mayor alcance y responden a las siguientes razones:

- a) Unidades de ejecución, 8-A y 8-B. La modificación que se contempla viene dictada por la propuesta de extensión de la clasificación de suelo urbano hasta el borde de la explanación de la variante de la Carretera de L'E-liana a Benaguaçil proyectada por la Diputación Provincial, toda vez que en la solución anterior restaba un espacio sin aprovechamiento de ningún tipo posible (ni urbanístico ni agrícola), entre el límite del suelo urbano y la misma Variante.
- b) Unidades de ejecución 9 y 10. Las modificaciones, de manera semejante, resultan de la corrección del trazado de la Ronda Norte, que ha sido desplazado hacia el Este, en general, hasta la zona de dominio público de la Autovía de Ademuz, en orden a evitar también los restos de parcelas sin aprovechamiento posible, entre los límites del suelo urbano y la carretera.

Por otro lado, con objeto de poder asegurar una edificabilidad equivalente a la del planeamiento anterior, y la más adecuada implantación de las construcciones en los terrenos resultantes aptos para ello, se ha creado un nueva Zona de Ordenanza, denominada "Edificación Abierta", de calificación exclusiva en dichas Unidades, y que permite la libre

distribución de las construcciones en la parcela con las únicas limitaciones, de que el número de plantas no sea superior a cinco, y que se separen unas de otras y con respecto a los lindes unas distancias determinadas.

Finalmente se han excluido de la Unidad "Ronda Nord/B los siguientes terrenos:

- Por causa de la afección de la Autovía de Ademuz, los que se han identificado con la clave "ELCA-4" (Espacio Libre Vinculado a la Carretera), en los que existe un residencia unifamiliar en pleno uso, anterior a la implantación de la Autovía, habiéndose previsto al efecto un régimen urbanístico transitorio específico para la zona.
- Por causa de haber sido ya gestionados urbanísticamente con anterioridad, otros situados en la prolongación de la calle Valencia, consolidados por edificación conforme al planeamiento incluso antes de la aprobación del Plan de Enero de 1.995.

En el resto del territorio, las modificaciones de la ordenación pormenorizada más significativas son las habidas en el ámbito de la Zona de Ordenanza denominada "Suelo Urbano Extensivo", ó SUE ("r.9") en donde se han contemplado diferentes ajustes puntuales de alineaciones y de delimitación de espacios libres públicos (Els Racons, Lloma Llarga, etc.), en orden a la disponibilidad en la actualidad de cartografía a escala 1/2.000 de mayor precisión y calidad.

* * *

La Zona de Ordenanza denominada "La Vila", como ya se ha dicho más arriba, se identifica con el Casco Antiguo de la Población, ó "Núcleo Histórico Tradicional", y ha sido ordenada, también en continuidad con el planeamiento anterior, conforme a los criterios que se determinan en el artículo 17.2.D de LRAU.

En concreto, los artículos 16 y 17 de las Normas de Ordenación Pormenorizada que se han propuesto para dicha Zona contiene las siguientes determinaciones relativas a la composición de la edificación, con objeto de asegurar la permanencia de, cuanto menos, su aspecto tradicional:

Artículo 16 *Parámetros de la Edificación*

- a) *Modo de Ordenación: Alineación de Calle.*
- b) *Número Máximo de Plantas: el Número Máximo de Plantas de la Edificación es el que se determina en los Planos de Ordenación, y nunca superior a 3 (tres).*
- c) *Altura Reguladora Máxima (Altura de Cornisa Máxima): No se determina Altura Reguladora Máxima.*
- d) *Altura Total: 13,50 m.*
- e) *Cuanto menos en la primera de la crujiás, la que recae a la alineación del vial, se dispondrá cubierta inclinada con acabado final en teja árabe.*

La cubierta se compondrá con arreglo a las reglas que se determinan en el artículo 37 de la Ordenanzas Municipales de Policía de la Edificación

Los espacios resultantes entre el forjado de techo de la última planta y la cubierta podrán ser aprovechados conforme a lo previsto en el mismo artículo, si bien deberán vincularse a la vivienda que se desarrolle en la planta ó plantas inferiores, no pudiendo, en ningún caso, alojar una vivienda dividida horizontalmente del resto de las que comprenda el edificio

- f) *Profundidad Edificable: No se establecen más limitaciones a la profundidad de la edificación que las derivadas, en su caso, de lo dispuesto en las Normas de Habitabilidad y Diseño de la Comunidad Valenciana.*
- g) *Cuerpos y Elementos Salientes: Podrán disponerse Cuerpos y Elementos Salientes con respecto a los planos de fachada conforme a lo establecido en los artículos 38 y 39, de las Ordenanzas Municipales de Policía de la Edificación, con las siguientes limitaciones.*

Se prohíbe la disposición de Cuerpos Salientes Semicerrados.

El Vuelo máximo de los Cuerpos Salientes será igual a 0,50 m.

La composición sobre el Plano de Fachada de los Cuerpos Salientes Cerrados se hará de modo que éstos sólo ocupen la tercera parte (1/3) de la longitud de la fachada en cada planta.

- h) *Retranqueos: No podrán disponerse retranqueos de la edificación con respecto a las alineaciones, de vial ó interior.*

Artículo 17 *Otras Condiciones particulares para la aplicación de los Parámetros de la Edificación*

1.- La composición de las fachadas de la edificación se ajustará a los modos tradicionales presentes en la zona de ordenanza considerada, caracterizados por los siguientes elementos:

MEMORIA JUSTIFICATIVA . PLAN GENERAL, TEXTO REFUNDIDO. SEPTIEMBRE DE 2.004

- a) *Tendencia a la verticalidad: mediante la disposición de huecos y elementos ornamentales que enfatizen proporciones verticales.*
- b) *Tendencia a la homogeneidad: mediante la utilización de repertorios formales simplificados, de pocos elementos aunque éstos puedan ser utilizados repetitivamente.*
- c) *Tendencia a la simetría.*
- d) *Utilización de elementos de composición tradicionales, excluyendo por ejemplo, a los siguientes: antepechos de fábrica en balcones, dinteles de luz superior a 3.00 m., forjados que hayan de ser vistos desde el exterior de canto superior en toda su sección a 15 cm., cuerpos salientes cerrados con predominio de las partes opacas sobre las transparentes o translúcidas, y cualesquiera otros con tal carácter.*
- e) *Predominio de paramentos planos, sin retranqueos.*
- f) *Empleo de texturas tradicionales, tales como por ejemplo, las siguientes: revocos de mortero lisos, balcones de forja, carpintería de madera, persianas de lamas planas, tejas de cerámica en colores naturales, colores derivados de la elaboración de tierras, recercados de jambas en tonos claros, y cualesquiera otros con tal carácter*

2.- *No se permitirá en la composición de las fachadas la utilización de materiales inadecuados, al carácter tradicional de loa zona, como, azulejos, gres, mármoles, granito, piedras pulidas con brillo, aluminio anodizado, y, en general, tratamientos superficiales que impriman rugosidades exageradas a los paramentos, impropias de la tÁrea natural de enfoscado. No se permitirá, de igual manera, la formación de cubiertas con acabado final en fibrocemento, plástico, y chapas metálicas.*

Finalmente, con objeto de mantener ó hacer posible la permanencia de la parcelación existente, y probablemente con ello también la de las tipologías residenciales tradicionales, el artículo 15 de las mismas Normas establece los siguientes parámetros de aprovechamiento:

Artículo 15 *Forma y Dimensiones de la Parcela Mínima Edificable*

- a) *Parcela Mínima: 40,00 m²*
- b) *Frente Mínimo de Parcela : 4,00 m.*
- c) *Angulo de Fachada : 80º.*
- d) *Círculo Inscrito : 2,50 m*

* * *

PREVISIÓN DE TERRENOS
LIBRES DE EDIFICACIÓN
INMEDIATAMENTE DISPONIBLES
PARA LA PROGRAMACIÓN URBANÍSTICA Y..

DELIMITACIÓN DE
UNIDADES DE EJECUCIÓN,

En lo que se refiere al cumplimiento del artículo 18 de LRAU la Revisión del Plan General que se propone contiene las siguientes determinaciones:

- a) Por otro lado, se ordena pormenorizadamente en el ámbito de diferentes Unidades de Ejecución, definiendo alineaciones, rasantes, y zonificación, y lindando con del suelo urbano completamente consolidado por las construcciones, una superficie total de, 88,84 Ha. (aproximadamente el 11 % de la totalidad del suelo urbano clasificado por el Plan General) de terrenos con la misma clasificación de suelo urbano pero no ocupados por edificación, según el siguiente detalle:

| | | | |
|--|----------------------------|------------|-------------------|
| En el ámbito del Área Urbana Principal | Ud. Ejec 8-A LA VILA OESTE | 33.290,14 | 114.057 m2 |
| | Ud. Ejec 8-B LA VILA ESTE | 38.393,01 | |
| | Ud. Ejec 9 RONDA – NORD/A | 18.529,12 | |
| | Ud. Ejec 10 RONDA – NORD/B | 23.845,19 | |
| En el resto del territorio | Ud. Ejec 1 LA MANGUILLA | 26.823,60 | 774.367 m2 |
| | Ud. Ejec 2 ELS RACONS 2 | 41.795,29 | |
| | Ud. Ejec 3 CANYADA MAQUIVA | 284.461,42 | |
| | Ud. Ejec 4 BARRANC NORD | 36.406,78 | |
| | Ud. Ejec 5 BARRANC SUD | 22.480,59 | |
| | Ud. Ejec 6 EL CERRAO | 186.245,75 | |
| | Ud. Ejec 7 EL POUET | 30.951,03 | |
| | Ud. Ejec 11 GALLIPONT 1 | 68.001,95 | |
| | Ud. Ejec 12 GALLIPONT 2 | 59.839,67 | |
| | Ud. Ejec 13 MAS NOU | 17.360,88 | |

Los detalles gráficos de la delimitación de estas unidades, sus respectivos, Aprovechamiento Medio y condiciones de programación, e incorporación al resto del territorio, está definidos en las Normas de Ordenación Pormenorizada, interesando destacar que las diferencias de aprovechamiento relativo entre unas y otras, en cada uno de los dos ámbitos señalados, de características tipologías y de todo orden bien diferenciados, se mantienen siempre inferiores a al 15 %.

- b) Por otro lado, se incorpora la ordenación pormenorizada contenida en los siguientes Planes Parciales definitivamente aprobados y en estado de ejecución, que desarrollan el Plan de Enero de 1.995, (véase página 45 anterior) a saber:

| | |
|---|-------------------|
| SAUI/3 1ª Fase "Roig Impresores – Humesa" | 2,69 Ha. |
| SAUI/3 2ª Fase "Roig Impresores –Rústica Valenciana" | 3,65 |
| SECTOR I -2 (antes sector II-2) | 24,01 |
| SECTOR R-3 (antes sector I-3) | 9,51 |
| SECTOR R-4 "San Martín" (antes sector I-4) | 10,98 |
| SECTOR R-5 (antes sector I-5) | 12,29 |
| SECTOR R-9 "Masía Jiménez" (antes sector I-9) | 24,92 |
| SECTOR R-10 (antes sector I-10) | 12,55 |
| SECTOR R-11 (antes sector I-11) | 15,24 |
| SECTOR R-12 "Les Penyes" (antes Área I-3,) | 14,43 |
| SECTOR D -1 (Universidad Primera Fase) | 33,69 |
| SECTOR Golf Pobla | 173,78 |
| TOTAL SUELO URBANIZABLE CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA | 337,74 Ha. |

Con respecto al sector Golf Pobla debe aclararse, no obstante, que quedan aquí sin efecto las determinaciones relativas a los coeficientes de homogenización de la edificabilidad asignada a las diferentes Zonas de Ordenanza calificadas en la documentación aprobada provisionalmente por el Ayuntamiento,- en cumplimiento de lo expresamente dispuesto en el Acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de fecha 29 de julio de 2.004 relativo al Proyecto de Homologación del Plan General en el ámbito de los rectores Golf Pobla y Gallipont,- y ello sin perjuicio de que puedan tales coeficientes ser determinados mediante el procedimiento e instrumentos técnicos pertinentes.

De esta manera queda asegurado que puedan atenderse inmediatamente las demandas del mercado inmobiliario a corto plazo, facilitando la pronta programación de los terrenos y excusando la ulterior exigencia de Planes Parciales y Planes de Reforma Interior.

JUSTIFICACIÓN BASICA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL SECTOR GOLF POBLA

Considerado que deben introducirse determinadas correcciones en la ordenación pormenorizada del sector Golf Pobla como consecuencia, tanto del resultado del proceso de aprobación definitiva del Plan General , como de la resolución de la

Comisión Territorial de Urbanismo referente al Proyecto de Homologación del Plan General en el ámbito de los rectores Golf Pobla y Gallipont, los parámetros básicos que justifican la ordenación pormenorizada relativa al primero de éstos sectores, que ha sido incorporada a la Revisión del Plan General, según se ha reseñado ya varias veces a lo largo de esta Memoria, son los siguientes:

SUPERFICIES Y ZONIFICACIÓN

| | SUPERFICIE (m2) |
|--|----------------------------|
| SECTOR GOLF POBLA | 1.737.778,65 |
| | SUPERFICIE (m2) |
| Zona Viviendas Unifamiliares Agrupadas | 276.509,06 |
| Zona Viviendas Unifamiliares Aisladas | 261.892,87 |
| Zona Viviendas en Bloque | 147.940,84 |
| Zona Terciario General | 4.151,05 |
| Zona Mas Nou | 5.250,32 |
| Zona Campo de Golf | 569.038,39 |
| Zonas Verdes Públicas | 126.951,59 |
| Equipamiento Público | 48.537,88 |
| Zona Viario Público, incluso EL CA | 297.506,65 |

APROVECHAMIENTO OBJETIVO

| | EDIFICABILIDAD OBJETIVA (m2t) | Nº max de viviendas |
|--|--|------------------------------------|
| Zona Viviendas Unifamiliares Agrupadas | 193.964,79 | 1.419 |
| Zona Viviendas Unifamiliares Aisladas | 106.055,36 | 416 |
| Zona Viviendas en Bloque | 141.301,45 | 1.283 |
| Zona Terciario General | 4.151,06 | |
| Zona Mas Nou | 3.550,00 | |
| Zona Campo de Golf | 13.478,65 | |
| TOTAL | 462.501,31 | 3.118 |

INDICES DE APROVECHAMIENTO RELATIVO

| <i>SUPERFICIE del SECTOR S1 (m2)</i> | <i>SUPERFICIE CAMPO de GOLF S2 (m2)</i> | <i>SUPERFICIE COMPUTABLE⁷ S1 - S2 (m2)</i> | <i>EDIFICABILIDAD. RESIDENCIAL (m2t)</i> | <i>EDIFICABILIDAD. TOTAL (m2t)</i> | <i>IEB</i> | <i>IER</i> |
|--|---|---|--|--|------------|------------|
| 1.737.778,65 | 569.038,39 | 1.168.740,26 | 441.321,60 | 462.501,31 | 0,40 | 0,38 |

⁷ Circular de 8 de Julio de 1.999, del Subsecretario de Urbanismo y Ordenación Territorial, en la que se fijaron determinados criterios para el Cómputo de Estándares Dotacionales en Sectores que contemplan en su interior grandes superficies destinadas a actividades recreativas ó deportivas de trascendencia

JUSTIFICACIÓN DE DOTACIÓN MINIMA DE SUELO PÚBLICO SEGÚN REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO, (SOBRE SUPERFICIE COMPUTABLE, 1.168.740,26 m2)

| | ZV 10 (%) | EQ 4 (%) | RV + AV + EL CA 23 (%) |
|-------------------------|--------------|-------------|---------------------------|
| REGLAMENTO PLANEAMIENTO | 116.874,03 | 46.749,61 | 268.810,26 |
| ORDENACIÓN SECTOR | 126.951,59 | 48.537,88 | 297.506,65 |

Finalmente ha de reseñarse, que, en la Zona de Ordenanza “*Viviendas en Bloque*”, se aplicarán los siguientes parámetros de ordenación de la edificación, que modifican los aprobados provisionalmente por el Ayuntamiento con fecha 29 de Julio de 2.004 a saber:

- *Número Máximo de Viviendas por Unidad de Superficie de Parcela Neta Edificable: 0,00866955 viv/m2.*
- *Coeficiente de Edificabilidad Neta: 0,95512132 m2t/m2*

CUANTÍA DE LA RESERVA LOCAL DE DOTACIONES PUBLICAS.

Para identificar la red local de dotaciones públicas que la ordenación pormenorizada determina, ha de distinguirse entre el suelo urbano, ó ya consolidado por la edificación y la urbanización, ó en vías de serlo a corto lazo, y el suelo urbanizable, ya sea con, ó sin ordenación pormenorizada.

En tanto que, como ya se justificó más arriba, la Revisión del Plan General se limita en el suelo urbanizable, bien a delimitar los sectores para el futuro desarrollo de la ordenación pormenorizada, bien a incorporar dicha ordenación cuando la misma ha sido definitivamente aprobada, se tiene que a efectos de este apartado, y en lo que a esta clase de suelo, urbanizable, se refiere, ha de remitirse directamente a los planes parciales de origen.

Es el suelo urbano pues, como ya ha sido expuesto también en apartados anteriores de esta Memoria, el que acumula la mayor parte de los déficits de dotación pública por causa de su proceso histórico, ó marginal, de formación y porque incluso, cuando procede del desarrollo planes parciales aprobados, la mayor parte de éstos se formaron con arreglo a anteriores legislaciones que permitían, que esta clase de suelo de equipamiento fuese de titularidad privada

A mayor abundamiento ello se producía en las zonas residenciales de baja densidad del municipio, en las cuales, por su emplazamiento alejado del Área Urbana Principal, en la que tradicionalmente se concentra la mayor inversión institucional, y habida cuenta que el poblamiento de las mismas es cada vez es menos estacional y más permanente, la sensación de carencia de dotación viene siendo creciente.

Debe advertirse también, que dada la persistente demanda de modelos de residencia alternativos a los tradicionales de las áreas centrales de las poblaciones, tales zonas, ahora de densidad moderada, podrían ser objeto de modificaciones de planeamiento en el futuro que incrementasen el aprovechamiento y la ocupación del suelo, de manera que puede así mismo afirmarse que la evolución más previsible de los problemas de deficiencias de dotación es a que éstos tiendan a incrementarse con el paso de los años.

Para mejorar el nivel de dotación pública local pues, con independencia de la configuración de un extenso Sistema Estructural compensatorio, al que nos hemos referido también en apartados anteriores, se ha adoptado el criterio de calificar como de destino público, ó públicos, los equipamientos procedentes de planes parciales anteriores que fueron calificados en éstos como privados.

No obstante, con objeto de no afectar a derechos perfectamente legítimos y consolidados, se determinará que las actividades de servicio privado a las que en la actualidad están destinados los terrenos, puedan seguir ejerciéndose en dicho régimen, conforme al planeamiento original, incluso ampliarse, ó sustituirse por otras de las que se califican como "servicios dotacionales" (Docente, Recreativo, y Asistencial), también en régimen de tenencia privado, en tanto sus titulares lo consideren, si bien, de cesar en éstas, ó de aquéllos solicitarlo, deberá la Administración actuar legalmente (expropiación, convenio, etc..) con objeto de incorporarlos al dominio público.

En suma, la red local de dotaciones públicas, excepto viario, que la Revisión del Plan General ha calificado en el suelo urbano, es la siguiente:

MEMORIA JUSTIFICATIVA . PLAN GENERAL, TEXTO REFUNDIDO. SEPTIEMBRE DE 2.004

| CASCO URBANO | | RASCANYA (M COLORADO) | | RASCANYA (R-1 y SAUR 3) | | IBM | |
|--------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------------------|------------------|---------|-------------------|
| | m2 | | m2 | | m2 | | m2 |
| JL-28 | 6.108,80 | JL-12 | 30.617,63 | JL-35 | 1.883,37 | JL-40 | 63.870,32 |
| JL-29 | 1.346,43 | JL-13 | 2.289,74 | JL-60 | 10.142,36 | JL-46 | 34.836,59 |
| | 7.455,23 | JL-14 | 12.646,67 | JL-61 | 3.547,42 | JL-80 | 6.806,20 |
| | | JL-15 | 3.142,88 | JL-62 | 3.782,15 | JL-81 | 1.954,18 |
| ID-1 | 859,32 | JL-16 | 8.043,60 | JL-92 | 1.600,00 | JL-82 | 1.271,72 |
| ED-5 | 4.016,64 | JL-17 | 5.107,25 | JL-98 | 889,53 | JL-83 | 1.272,72 |
| TD-10 | 1.501,43 | JL-18 | 19.914,00 | | 21.844,83 | JL-84 | 1.271,72 |
| ED-11 | 2.254,90 | JL-19 | 2.222,96 | | | JL-85 | 1.272,72 |
| TD-12 | 2.406,32 | JL-20 | 1.396,06 | RD-2 | 1.000,00 | JL-86 | 6.639,22 |
| TD-13 | 1.594,79 | JL-21 | 1.396,38 | RD-3 | 935,00 | JL-87 | 7.038,55 |
| RD-16 | 659,84 | JL-22 | 2.948,07 | RD-4 | 531,00 | | 126.233,94 |
| ID-17 | 1028,84 | JL-23 | 1.323,41 | RD-38 | 2.549,88 | | |
| ID-18 | 1.157,73 | JL-24 | 5.987,52 | | 5.015,88 | ED-34/A | 10.556,01 |
| TD-20 | 1.361,66 | JL-25 | 2.254,02 | | | ED-34/B | 11.208,49 |
| TD-21 | 829,60 | JL-26 | 7.901,19 | | | ID-55 | 2.632,88 |
| ED-22 | 2.461,06 | JL-59 | 2.214,17 | | | | 24.397,38 |
| ED-23 | 12.329,67 | JL-91 | 696,83 | | | | |
| TD-24 | 685,57 | | 110.102,38 | | | | |
| | 33.147,37 | | | | | | |
| | | ED - 31 | 6.330,29 | | | | |
| | | | 6.330,29 | | | | |
| | | | | | | | |
| | 40.602,60 | | 116.432,67 | | 26.860,71 | | 150.631,32 |

MEMORIA JUSTIFICATIVA . PLAN GENERAL, TEXTO REFUNDIDO. SEPTIEMBRE DE 2.004

| POL IND. NORTE AUTOVIA | | CUATRO VIENTOS CAMP DE TURIA. IALE LA MONTANYETA | | MARAVISA FERRERO | | EL CERRAO SUE | |
|------------------------|------------------|---|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | m2 | | m2 | | m2 | | m2 |
| JL-10 | 14.040,93 | JL-54 | 4246,94 | JL-48 | 5.398,19 | JL-1 | 5.711,14 |
| JL-27 | 11.566,98 | JL-55 | 4.233,51 | JL-49 | 1.063,04 | JL-2 | 7.904,43 |
| | 25.607,91 | JL-56 | 3.125,73 | JL-50 | 932,74 | JL-3 | 11.493,23 |
| | | JL-57 | 2.642,68 | JL-51 | 795,27 | JL - 5/A | 492,17 |
| | | JL-58 | 4.032,89 | JL-77 | 994,47 | JL - 5/B | 908,40 |
| | | JL-58.1 | 3.482,77 | JL-78 | 1.406,64 | JL - 6/A | 11.493,23 |
| | | JL-103 | 662,54 | | 10.590,35 | JL - 6/B | 5.711,47 |
| | | JL-105 | 11.840,14 | | | JL-6 | 2.144,96 |
| | | | 30.020,26 | RD-56 | 800,64 | JL-7 | 1.233,80 |
| | | | | RD.57 | 1.103,48 | JL-90 | 525,36 |
| | | ED - 66 | 24.439,19 | RD-64 | 367,81 | JL-107 | 5.612,38 |
| | | RD-67 | 1.376,24 | RD-65 | 368,83 | | 53.230,57 |
| | | RD-68 | 874,36 | | 2.640,76 | | |
| | | RD-69 | 311,57 | | | RD-29 | 3.175,52 |
| | | RD-70 | 2.232,82 | | | RD-30 | 6.342,40 |
| | | RD-71 | 597,49 | | | RD-72 | 2.660,02 |
| | | RD-73 | 1.006,61 | | | RD-77 | 2.660,02 |
| | | RD-74 | 1.388,14 | | | | 14.837,96 |
| | | | 32.226,42 | | | | |
| | | | | | | | |
| | 25.607,91 | | 62.246,68 | | 13.231,11 | | 68.068,53 |

F. JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE REPARTO

CALCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO

De conformidad con lo que dispone el artículo 61 de la Ley 6/94, el Plan General, para su más justa y eficaz ejecución delimita las siguientes Áreas de Reparto:

A.- Al amparo de lo que se determina en el artículo 62.2 de la Ley 6/94, las que por un lado, se identifican con los ámbitos de los sectores del suelo urbanizable y, en su caso, terrenos exteriores a éstos adscritos a sugestión, en los que está programada y en curso de desarrollo la ejecución del planeamiento con anterioridad a exposición pública de la Revisión del Plan General (A.1.-), y por otro lado, los ámbitos de las unidades de ejecución delimitadas en el suelo urbano no consolidado por la edificación (A.2.-), a saber:

A.1.- En el suelo urbanizable ya Homologado ó programado, ó en curso de ejecución:

| |
|--|
| Área de Reparto UNIVERSIDAD (Sectores D1, D2 y D3 y terr. exteriores adscritos). |
|--|

| |
|--|
| Área de Reparto GOLF (Sectores Golf Pobla y Gallipont y terr. exteriores adscritos.) |
|--|

... /...

... /...

| |
|--|
| Área de Reparto SECTOR SAUI/3 1ª Fase "Roig Impresores – Humesa" |
| SECTOR SAUI/3 2ª Fase "Roig Impresores–Rústica Valenciana" |
| SECTOR R-3 (antes sector I -3) |
| SECTOR R-4 "San Martín" (antes sector I -4) |
| SECTOR R-5 (antes sector I -5) |
| SECTOR R-9 "Masía Jiménez" (antes sector I -9) |
| SECTOR R-10 (antes sector I -10) |
| SECTOR R-11 (antes sector I -11) |
| SECTOR R-12 "Les Penyes" (antes Área I -3,) |
| SECTOR I -2 "Industrial" (antes Sector II-2) |

Los terrenos exteriores adscritos, ó terrenos de las redes estructurales de dotaciones públicas exteriores a los sectores e incluidos en las Áreas de Reparto, "Universidad", y "Golf", son los siguientes:

| AREA DE REPARTO GOLF | Superficie (m2) |
|--------------------------------|------------------------|
| EL CV-375-372 | 15.668,34 |
| QL G2 | 52.099,49 |
| 57.993,91 de RD G | 57.993,91 |
| VAR CV-372 | 6.459,61 |
| 4.5-15/A 4.5-15/B (VAR CV-375) | 26.709,99 |
| RV G6, inclusive ROT- C | 15.074,50 |
| ROT - A | 4.370,09 |
| ROT - B | 1.326,57 |
| RV-34 | 12.346,58 |
| | 192.049,08 (m2) |

| AREA DE REPARTO UNIVERSIDAD | Superficie (m2) |
|-----------------------------|------------------------|
| 4.1- 36 / B1 (parque QL) | 6.078,54 |
| 4.1- 36 / B2 (parque QL) | 10.504,00 |
| 4.5 - 5/A (viario RV) | 2.280,00 |
| 4.5 - 5/B (viario RV) | 1.340,00 |
| 4.5 - 5/C (viario RV) | 3.300,00 |
| 4.5 - 5/E (viario RV) | 9.300,00 |
| 4.5 - 5/F2 (viario RV) | 10.625,00 |
| 4.5 – 6 (viario RV) | 4.040,00 |
| 4.5 – 8 (viario RV) | 4.360,00 |
| 4.5 – 26 (viario RV) | 10.200,00 |
| 4.5 - 5/F1 y F3 (viario RV) | 96.016,00 |
| | 192.049,08 (m2) |

El Aprovechamiento Tipo de estas Áreas de Reparto es el determinado en los respectivos Proyectos de Homologación del Plan General de Enero de 1.995 a la Ley 6/94 en cada una de las mismas.

A.2.- En el Suelo Urbano no consolidado por la edificación:

EN EL ÁMBITO DEL "SUELO URBANO EXTENSIVO"

| | | |
|-----------------|---------------------------|---------------------|
| Área de Reparto | Unidad de Ejecución nº 1 | "La Manguilla" |
| | Unidad de Ejecución nº 2 | "Els Racons" |
| | Unidad de Ejecución nº 3 | "Canyada Maquiva" |
| | Unidad de Ejecución nº 4 | "El Barranc Nord" |
| | Unidad de Ejecución nº 5 | "El El Barranc Sud" |
| | Unidad de Ejecución nº 6 | "El Cerrao" |
| | Unidad de Ejecución nº 7 | "El Pouet" |
| | Unidad de Ejecución nº 11 | "Gallipont 1" |
| | Unidad de Ejecución nº 12 | "Gallipont 2" |
| | Unidad de Ejecución nº 13 | "Mas Nou" |

EN EL ÁMBITO DEL "ÁREA URBANA PRINCIPAL", Ó "CASCO URABNO

| | |
|----------------------------|-------------------|
| Unidad de Ejecución nº 8-A | "La Vila Oeste" |
| Unidad de Ejecución nº 8-B | "La Vila Este" |
| Unidad de Ejecución nº 9 | "Ronda – Nord/A" |
| Unidad de Ejecución nº 10 | "Ronda – Nord/B " |

El aprovechamiento Tipo de estas Áreas de Reparto es el que consta en las Fichas de Gestión anexas a las Normas de Ordenación Estructural, y resulta, directamente, de una división en la cual, el numerador, es la edificabilidad máxima potencial que se obtiene aplicando los parámetros de aprovechamiento contenidos en las Normas de Ordenación Pormenorizada al suelo neto edificable (aprovechamiento objetivo), y el denominador es su superficie total, incluyendo viales y espacios libres interiores.

En cualquier caso, el Aprovechamiento Tipo de las diferentes Unidades de Ejecución, ó Áreas de Reparto, delimitadas en cada uno de estos dos grandes ámbitos de ordenación, "Suelo Urbano Extensivo", y "Área Urbana Principal" se mantiene siempre en un intervalo de diferencia máxima inferior al 15 %., respectivamente, en orden a que, entendiendo que las obras de urbanización a ejecutar en cada unidad habrán de ser de alcance

semejante, el valor urbanístico de los terrenos, también respectivamente, pueda considerarse que resulta finalmente equivalente.

- B.-** En el suelo urbanizable no Homologado a la Ley 6/94, ni en curso de ejecución, previamente a la exposición pública de la Revisión del Plan General:

En orden a su más justa y eficaz ejecución, la Revisión del Plan General incluye todos los terrenos que clasifica en esta categoría del suelo urbanizable en diferentes Áreas de Reparto, hasta completar un número total de, cinco (5).

Tales Áreas de Reparto comprenden, respectivamente, uno ó más sectores de los que se han delimitado para el desarrollo de planes parciales y otros terrenos exteriores a éstos, calificados como Dotaciones Públicas de la Red Estructural y adscritos a la gestión de los mismos, en la proporción adecuada y debidamente calculada, incluso considerando la diferente repercusión del coste de urbanización según las cargas que respectivamente, a su vez, se imponen en orden a la adecuada integración en el territorio de cada tramo de urbanización, de manera que todo el suelo urbanizable tenga un valor urbanístico semejante.

En concreto, los terrenos exteriores constituyentes de las Redes Estructurales de Equipamiento y Viario Públicos y Espacios Libres Públicos, que se incluyen en el ámbito de las CINCO Áreas de Reparto delimitadas en esta clase de suelo urbanizable, con expresión de su superficie en metros cuadrados, son, a saber:

1 EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

| | Superficie (m2) | AREA DE REPARTO |
|----------|-----------------|-----------------|
| ID - 7 | 6.901,36 | AR - 1 |
| ID - 9 | 7.507,16 | AR - 1 |
| ED - 33 | 16.066,07 | AR - 5 |
| ED - 45 | 14.767,23 | AR - 1 |
| ED -48 | 18.767,74 | AR - 5 |
| ED - 100 | 25.416,81 | AR - 5 |
| RD -6.2 | 6.365,09 | AR - 1 |

2.- PARQUES PUBLICOS

| | Superficie (m2) | AREA DE REPARTO |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| QL - 6 | 26.246,82 | AR - 5 |
| QL - 5 / B, C y E | 26.467,35 | AR - 5 |
| QL - 12 | 19.111,35 | AR - 1 |
| QL - 13 | 48.295,50 | AR - 1 |

3.- VIARIO PUBLICO

| | Superficie (m2) | AREA DE REPARTO |
|---------------|-----------------|-----------------|
| RV 2 | 8.866,11 | AR - 5 |
| RV 4.5-5 / G | 2.202,80 | AR - 5 |
| RV 6 | 6.684,43 | AR - 5 |
| RV-7 /A y B | 6.118,31 | AR - 5 |
| RV-8 | 7.130,97 | AR - 5 |
| RV-9 | 13.321,97 | AR - 2 |
| RV 10 | 6.928,78 | AR - 2 |
| RV 11 | 16.531,83 | AR - 2 |
| RV 12 | 14.779,02 | AR - 1 |
| RV 13/A | 11.614,57 | AR - 1 |
| RV 14 | 6.983,90 | AR - 3 |
| RV 15 | 17.093,29 | AR - 1 |
| RV 18/A | 3.025,45 | AR - 3 |
| RV 20 | 5.128,25 | AR - 5 |
| RV 21 | 6.053,82 | AR - 5 |
| RV 22 | 5.266,95 | AR - 5 |
| RV 23 | 13.077,55 | AR - 5 |
| RV 24 / A y B | 7.748,86 | AR - 5 |
| RV 27 | 17.133,33 | AR - 5 |
| RV 28 | 7.375,92 | AR - 5 |
| RV 29 | 9.439,95 | AR - 5 |
| RV 30 | 8.534,82 | AR - 5 |
| RV-31 | 4.561,35 | AR - 5 |
| RV-32 | 8.399,85 | AR - 5 |
| RV-33 | 2.574,92 | AR - 5 |

4.- ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS

| | Superficie (m2) | AREA DE REPARTO |
|---------|-----------------|-----------------|
| EL CA-1 | 8.243,31 | AR - 4 |
| EL CA-2 | 20.326,33 | AR - 1 |
| EL CA-3 | 8.098,98 | AR - 1 |
| EL CA-6 | 12.290,79 | AR - 3 |
| EL CA-8 | 8.934,86 | AR - 5 |
| EL CA-9 | 8.969,35 | AR - 1 |

Sentado lo anterior, para la delimitación concreta de las Áreas de Reparto, se han observado los siguientes criterios de diseño:

- a) Con objeto de evitar la siempre difícil justificación de coeficientes de ponderación de unos usos con respecto a otros en el ámbito de la misma Área de Reparto, (en suma con objeto de facilitar la gestión del planeamiento), se ha adoptado el criterio, en primer lugar, de agrupar los sectores según el uso global que les ha sido asignado por la ordenación estructural, distinguiendo así entre zonas de usos globales, Residencial en Régimen de Media Densidad, Residencial en Régimen de Baja Densidad, Industrial, y Terciario.

Dicha distinción, por otro lado, es perfectamente justificable en términos de análisis territorial pues es evidente que la ordenación propuesta separa espacialmente con claridad las grandes zonas que se destinan a los diferentes usos globales considerados.

- b) En segundo lugar, para la asignación específica de unos u otros elementos exteriores de las Redes Estructurales de Dotaciones Públicas a cada Área de Reparto, se ha atendido, a criterios de proximidad y funcionalidad así como a la necesidad de dotación para asegurar la adecuada integración de cada tramo de urbanización en el resto del territorio, considerando, incluso, el incremento de población que cada actuación comportaría, y la necesidad, ó conveniencia de dotación de determinados equipamientos, como docente y espacios libres, para atender al incremento de demanda que de ello deriva.
- c) En tercer lugar, se ha calibrado la adscripción de la cantidad de “suelo exterior”, cuidando, como se ha dicho más arriba, que el valor urbanístico de los terrenos, con independencia de sea cual fuere el Área de Reparto en la que se hayan integrado, sea semejante.

A tal efecto se considera que el valor urbanístico de los terrenos constituyentes de cada sector es semejante cuando este parámetro permanece dentro de un intervalo de diferencia máxima del 15% con respecto al de valoración mayor, de acuerdo, en suma, con un criterio perfectamente asentado en la legislación urbanística española (artículo 36.2 del Reglamento de Gestión Urbanística, RD 3.288 / 1.978).

(Como quiera, por otro lado, que este apartado de la ordenación urbanística que se propone, se considera especialmente significativo, se ha realizado un cálculo pormenorizado del valor urbanístico del suelo en cada sector de esta clase de suelo urbanizable a partir del Aprovechamiento Tipo resultante en cada Área de Reparto al que a continuación, una vez diseñadas las diferentes Áreas de Reparto nos referiremos.)

Así pues, con arreglo a los criterios que se han reseñado, la composición de las cuatro Áreas de Reparto delimitadas, es la siguiente:

**ÁREA DE REPARTO Nº 1
ENSANCHES Y EXTENSIONES DE CASCO,
SUR Y ESTE**

Sectores

| | | | |
|------|----------------------|----------------|-----------------------|
| R-13 | 309.699,31 m2 | 218.338,01 m2t | |
| R-18 | 106.078,97 m2 | 103.918,94 m2t | |
| R-24 | 292.496,48 m2 | 204.538,40 m2t | |
| | 708.274,76 m2 | | 531.454,04 m2t |

Sistemas exteriores

| | | |
|---------|--------------|----------------------|
| RV 12 | 14.779,02 m2 | |
| RV 13A | 11.614,57 m2 | |
| RV 15 | 17.093,29 m2 | |
| | | 43.486,88 m2 |
| EL CA-2 | 20.326,33 m2 | |
| EL CA-3 | 8.098,98 m2 | |
| EL CA-9 | 8.969,35 m2 | |
| | | 37.394,66 m2 |
| ID 7 | 6.901,86 m2 | |
| ID 9 | 7.507,16 m2 | |
| | | 14.409,02 m2 |
| RD 62 | 6.365,09 m2 | |
| | | 6.365,09 m2 |
| ED 45 | 14.767,21 m2 | |
| | | 14.767,21 m2 |
| QL 12 | 19.111,35 m2 | |
| QL 13 | 48.295,43 m2 | |
| | | 67.406,78 m2 |
| | | 183.829,64 m2 |

El producto inmobiliario característico de esta Área de Reparto es la vivienda dispuesta en bloques en régimen de división horizontal de propiedad.

En el sector R-18, de emplazamiento marginal, se entiende que el producto de base, a su vez, será la Vivienda de Protección Pública, de promoción privada (sin perjuicio de posibles actuaciones directas de la Administración), ó bien, que los precios de venta de los productos libres serán sólo algo superiores al módulo máximo de aplicación a de dicha clase de viviendas. En cualquier caso, se determina que en este sector, 225 de las 900 viviendas en total que se permite construir (25 %) habrán de serlo al amparo de algún régimen de protección pública.

Los sectores R-13 y R-24, por su parte, en tanto que constituyen la extensión natural de la población, se entiende que pueden acoger sin dificultad productos de renta libre, y tipologías alternativas combinadas, como por ejemplo viviendas agrupadas horizontalmente.

En la documentación que se expuso al público se supuso que sería mayor la valoración de los productos inmobiliarios en el sector R-14 que en el sector R-13 por considerarse el desarrollo de este último de carácter secundario en el contexto global de la ordenación. No obstante, después de haberse ampliado la superficie del sector, equiparando "su peso" al del sector R-24, no se justifica esta distinción, por lo que a efectos de justificación del valor urbanístico de los terrenos se ha considerado ahora que dichos productos inmobiliarios responden en ambos casos a demandas y valoraciones semejantes.

Por otro lado, el desarrollo del Área de reparto requiere la puesta en servicio del tramo "Este" de la Ronda Norte, entre la rotonda ya existente en la salida de la Autovía y la rotonda proyectada junto al Polideportivo, bien con objeto de proporcionar acceso directo al mismo sector R-18, bien con la finalidad de aliviar el incremento de tráfico en la antigua travesía de la carretera CC-234 que se producirá por el desarrollo de los sectores R-13 y R-18.

Por dicha razón, la programación de todos estos sectores parece que haya de relacionarse de algún modo con la programación de la Unidad de Ejecución nº 9, "Ronda Nord/A" (antes Unidad de Ejecución "E") delimitada en el suelo urbano, en la cual está incluido el primer segmento de dicho tramo de Ronda.

ÁREA DE REPARTO Nº 2
ENSANCHES Y EXTENSIONES DE CASCO, OESTE

Sectores

| | | | | |
|---------------|---------------|----------------------|---------------|----------------------|
| R - 17 | 203.515,47 m2 | | 98.705,00 m2t | |
| | | 203.515,47 m2 | | 98.705,00 m2t |

Sistemas exteriores

| | | |
|-------|--------------|---------------------|
| RV 9 | 13.321,97 m2 | |
| RV 10 | 6.928,78 m2 | |
| RV 11 | 16.531,83 m2 | |
| | | 36.782,58 m2 |
| | | 36.782,58 m2 |

Esta Área de Reparto no estaba contemplada en la documentación que fue expuesta al público, y resulta ahora de la atención habida a las alegaciones formuladas con respecto al aprovechamiento del Sector R-17, a las que nos hemos referido al principio de esta Memoria, el cual ha pasado a ocupar un lugar intermedio entre las extensiones de casco y ensanches del sur y el este del Área Urbana Principal reunidos en el Área de Reparto nº1, y los sectores que responden a la tipología de Ciudad Jardín, reunidos en el Área de Reparto nº 5 (nº4 en la Documentación que se expuso al público).

Los productos inmobiliarios característicos de esta Área de Reparto son semejantes a los del Área de Reparto nº1, si bien con mayor calidad y presencia de las tipologías unifamiliares, por causa, por un lado, del emplazamiento inmediato a una zona de prestigio (Monte Colorado) y por otro lado, de la menor densidad de vivienda asignada al mismo sector R-17, solo 35 viv/Ha., frente las 50 viv/Ha., de los sectores R-13 y R-24, ó las 75 viv/Ha., cuanto menos, del sector R-18.

Por otro lado, el desarrollo del Sector R-17, y por lo tanto del Área de Reparto, requiere, con objeto de no incrementar el tráfico que ya soporta la travesía de la antigua Carretera de Ademuz, la puesta en servicio del tramo occidental de la Ronda Norte, entre los sectores "SAUR - 3" (Primera y Segunda fases) ya urbanizados y el Sector R-18.

ÁREA DE REPARTO Nº 3 TERCIARIO

Sectores

| | | | | |
|-------|--------------|---------------------|---------------|----------------------|
| T - 1 | 91.406,44 m2 | | 67.085,95 m2t | |
| | | 91,406,44 m2 | | 67,085,95 m2t |

Sistemas exteriores

| | | |
|-----------|--------------|---------------------|
| RV 14 | 6.983,90 m2 | |
| RV 18 / A | 3.025,45 m2 | |
| | | 10.009,35 m2 |
| EL CA-6 | 12.290,79 m2 | |
| | | 12.290,79 m2 |
| | | 22.300,14 m2 |

Los productos inmobiliarios característicos de esta Área de Reparto son los locales aptos para el comercio al menor, las superficies comerciales de dimensión media, grandes supermercados y, atendiendo a la proximidad y buena comunicación con las instalaciones feriales de Valencia y los campos de golf de la comarca, existentes y/ó futuros, los hoteles.

El desarrollo del Sector T -1, requiere la puesta en servicio del viario RV-14 y del tramo "A" del denominado RV-18, puesto que el tramo "B" de este mismo está en la actualidad en curso de ejecución y previsiblemente habrá de entrar en servicio antes de la aprobación de esta Revisión del Plan General.

**ÁREA DE REPARTO Nº 4
INDUSTRIAL**

Sectores

| | | | | |
|-------|--------------|---------------------|---------------|----------------------|
| I - 3 | 69.924,59 m2 | | 40.206,64 m2t | |
| | | 69.924,59 m2 | | 40.206,64 m2t |

Sistemas exteriores

| | | | |
|---------|-------------|--------------------|--|
| EL CA-1 | 8.243,31 m2 | | |
| | | 8.243,31 m2 | |
| | | 8.243,31 m2 | |

El desarrollo óptimo de esta Área de Reparto, requiere la puesta en servicio de la Ronda Norte, en su totalidad, si bien al objetivo básico de evitar el paso de vehículos pesados por áreas residenciales ya consolidadas y, en general, el incremento de tráfico en la antigua travesía de la Carretera de Ademuz, serviría también, simplemente, la disponibilidad del tramo Este de la misma Ronda.

**ÁREA DE REPARTO Nº 5
RESIDENCIAL EXTENSIVO. CIUDAD JARDÍN**

Sectores

| | | | |
|------|---------------|------------------------|----------------------|
| R-14 | 113.525,79 m2 | | 26.105,68 m2t |
| R-15 | 107.485,09 m2 | | 30.242,27 m2t |
| R-16 | 310.110,87 m2 | | 84.995,42 m2t |
| R-19 | 194.861,65 m2 | | 52.241,54 m2t |
| R-20 | 257.354,28 m2 | | 65.291,12 m2t |
| R-22 | 179.945,11 m2 | | 44.986,28 m2t |
| R-25 | 186.208,01 m2 | | 46.552,00 m2t |
| R-26 | 154.534,08 m2 | | 43.877,40 m2t |
| R-27 | 180.476,38 m2 | | 54.142,91 m2t |
| R-28 | 135.288,29 m2 | | 37.204,28 m2t |
| R-29 | 252.040,63 m2 | | 57.780,43 m2t |
| | | 2.071.830,18 m2 | 543.419,33m2t |

Sistemas exteriores

| | | |
|----------------|--------------|----------------------|
| RV 4.5-5 / G | 2.201,80 m2 | |
| RV 2 | 8.866,11 m2 | |
| RV 6 | 6.684,43 m2 | |
| RV 7 /A y B | 6.118,31 m2 | |
| RV-8 | 7.130,97 m2 | |
| RV 20 | 5128,25 m2 | |
| RV 21 | 6.053,82 m2 | |
| RV 22 | 5.266,95 m2 | |
| RV 23 | 13.077,55 m2 | |
| RV 24 /A y B | 7.748,86 m2 | |
| RV 27 | 17.133,33 m2 | |
| RV 28 | 7.375,92 m2 | |
| RV 29 | 9.439,95 m2 | |
| RV 30 | 8.534,82 m2 | |
| RV-31 | 4.561,35 m2 | |
| RV-32 | 8.399,85 m2 | |
| RV-33 | 2.574,92 m2 | |
| EL CA-8 | 8.934,86 m2 | |
| | | 136.217,03 m2 |
| ED-33 | 18.767,74 m2 | |
| ED-48 | 16.066,07 m2 | |
| ED-100 | 25.416,8 m2 | |
| | | 44.200,61 m2 |
| QL-6 | 26.246,82 m2 | |
| QL 5 / B,C y E | 26.467,35 m2 | |
| | | 52.714,17 m2 |
| | | 248.196,84 m2 |

El producto inmobiliario característico de los diferentes sectores de este Área de Reparto es, en general, la vivienda unifamiliar, bien aislada bien agrupada horizontalmente, en hilera, ó pareada, ó incluso la vivienda aislada. Esta última tipología se entiende especialmente apropiada en el sector R-29, de emplazamiento separado con respecto al resto de la ordenación, y en el sector R-23, con objeto de disminuir la densidad de ocupación en un área muy congestionada por actuaciones anteriores.

* * *

El estudio de campo llevado a cabo el término municipal con objeto de deducir en el cálculo del Aprovechamiento Tipo el valor urbanístico de los terrenos, ha puesto de manifiesto que la Vivienda de Protección Oficial es el producto más ofertado en el Casco Urbano, ó Área Urbana Principal, salvo cuando se trate de actuaciones de "autopromoción". El precio máximo de venta de la unidad de superficie útil de la Vivienda de Protección Oficial en la Población de Vallbona, (Zona D) es en el momento

de la redacción inicial de esta Memoria, 119.355 Ptas/m² útil. (aproximadamente, 101.500 Ptas/m² suponiendo una superficie construida por vivienda un 15 % superior.)

No obstante ha de señalarse que en el estado actual de la cuestión no se dispone en el Casco Urbano de suelo urbanizado de calidad, sino sólo de pequeños solares que resultan de la gestión “artesanal” de los viales que recaen a los mismos.

Por esta causa, es razonable esperar que los precios mínimos de venta, después de una gestión moderna del planeamiento, serán superiores, ocupando inicialmente una posición equivalente a la que encontramos en un municipio de referencia bien inmediata como L’Eliana, en donde, ya se ha producido el salto de calidad al que se aspira ahora en el nuestro, y en donde el módulo de venta fijado por la Generalitat para el mismo producto, VPO, se cifra en, 140.112 Ptas/m²u. Este módulo, a su vez, presentará alguna diferencia, a la baja, en el sector R-18 con respecto a los otros dos sectores del Área de Reparto nº 1 (R-13 y R-24), y al alza, con respecto a estos mismos sectores, en el único sector, R-17, que constituye el Área de Reparto nº2, atendiendo a las circunstancias que se han reseñado más arriba.

En el resto del término municipal, en las áreas de residencia estacional, el trabajo de campo ha dado resultados algo diferentes para las zonas situadas al norte y sur respectivamente de la Autovía de Ademuz, con valores medios del orden de, 160.000 Ptas/m²t en un caso y hasta 190.000 Ptas/m²t. en el otro (con estos parámetros el precio de un vivienda tipo de 140 m²t construidos de tipología unifamiliar en parcela aislada, ó dispuesta pareada, se cifra entre 22.400.000 Ptas. y 26.600.000 Ptas. que son cantidades perfectamente representativas del mercado local en la actualidad). No obstante, esta diferencia obedecería, en principio, a la mayor oferta de suelo y vivienda de que se dispone al Norte de la Autovía, en donde el desarrollo y programación del suelo urbanizable ha sido muy superior al habido en el Sur.

Así pues, entendemos que de igualarse la oferta en ambos escenarios el precio de venta de los productos de características semejantes debería tender a igualarse, o cuanto menos, a aproximarse.

En lo que se refiere al techo industrial, la reciente oferta habida en el municipio de polígonos bien urbanizados a revitalizado un mercado en el que han podido practicarse diversas muestras ofreciendo un módulo de venta medio del orden de 55.000 Ptas/m²t de nave industrial completamente terminada, con instalaciones, sobre suelo con condiciones adecuadas de urbanización conforme al planeamiento.

La valoración del techo terciario es más compleja, puesto que la oferta en la actualidad se limita al de uso comercial implantado en el marco de un centro comercial, con hipermercado, en el colindante municipio de L'Eliana. No obstante lo anterior, podemos fijar su precio razonablemente en el orden de 125.000 Ptas/m²t. que es el de un buen número de las plantas bajas y locales comerciales en la actualidad ofertados en el Casco Urbano.

Por otro lado, se han analizado también los costes de producción, sin contar los de urbanización, que se contemplan a parte, de cada uno de estos productos inmobiliarios, atendiendo, además de al análisis de diferentes promociones, al conocimiento profesional que se tiene de la cuestión.

Con todo ello, en síntesis se ha confeccionado el siguiente cuadro en el que para mayor claridad de exposición se han redondeado las cantidades de 5.000 Ptas/m²t en 5.000 Ptas/m²t. para los módulos de venta y de 2.500 Ptas/m²t. en 2.500 Ptas/m²t para los módulos que identifican los costes de producción,

| TIPOLOGÍA /ÁREA DE REPARTO / SECTORES | Valor en venta (Ptas/m ² t) | Coste producción (excepto urbanización) (Ptas/m ² t) |
|--|---|--|
| Viviendas en Bloque calidad V.P.O. /AR1, Sector R-18 | 130.000 ⁸ | 75.000 |
| Viviendas en Bloque calidad media /AR1, Sectores R-13 y R-24 | 135.000 | 77.500 |
| Viviendas en Bloque calidad media /AR2, Sector R-17 | 150.000 | 77.500 |
| Vivienda Unif Aislada calidad media- alta /AR5 Todos los sectores | 175.000 ⁹ | 80.000 |
| Terciario Aislado /AR4 | 125.000 | 70.000 |
| Industrial /AR5 | 55.000 | 17.500 |

⁸ Este módulo expresa el precio medio en venta de la unidad de superficie construida de calidad media, dispuesta en Bloques, y contempla la repercusión media del precio de las plantas bajas normalmente destinadas a usos comerciales.

⁹ En este tipo de vivienda, Unifamiliar Aislada, en hilera ó pareada, el valor añadido que deriva de la disponibilidad de una parcela independiente que contiene a la vivienda es determinante a la hora de cuantificar el precio de venta del producto inmobiliario, el cual crece de manera significativa sin necesidad de que crezca simultáneamente el precio de producción..

El coste bruto de urbanización, por su parte, se ha estimado, con arreglo también a precios normales de mercado, a razón de 10.000 Ptas./m² de vial interior de sector urbanizado y 5.000 Ptas./m² de zona verde urbanizada, con arreglo a la edificabilidad de cada sector y a la reserva mínima de viario y espacio libre local que a la misma corresponde, y de acuerdo con el estándar mínimo de dotación que se determina en el Anexo a RPCV.

Cuando a determinados sectores se les asigna no solo la gestión, sino también la urbanización de tramos específicos del viario de la red estructural para asegurar su adecuada integración en el territorio, los módulos de urbanización considerados han sido los siguientes:

| | |
|--|-----------------------------|
| Viario de entre 12,00 y 15,00 m. de ancho, | 15.000 Ptas./m ² |
| Viario de entre 10,00 y 12,00 m. de ancho, | 12.000 Ptas./m ² |
| Viario de hasta 10,00 m. de ancho | 10.000 Ptas./m ² |
| Espacios libres vinculados a la carretera, | 1.000 Ptas/m ² . |

Con estos datos se ha construido una primera tabla, en la que se calcula el valor urbanístico del suelo a partir del Aprovechamiento Promedio respectivo compartido por los sectores y terrenos de la red estructural viaria incluidos en cada Área de Reparto y teniendo en consideración el coste adicional que en cada sector determina la asignación al mismo, en su caso, de la urbanización de determinados elementos de la red estructural viaria y de espacios libres vinculados a las carreteras..

En concreto la asignación de urbanización de elementos exteriores de las citadas redes estructurales, en orden a la adecuada integración en el territorio de los diferentes desarrollos urbanísticos es la siguiente:

| ÁREA DE REPARTO 1 | ELEMENTOS DE LAS REDES ESTRUCTURALES VIARIA Y DE ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS CUYA URBANIZACION SE ASIGNA | SUPERFICIE |
|-------------------|--|--------------------------|
| R-13 | RV 13 /A + EL CA -3 + EL CA - 9 | 28.682,55 m ² |
| R-18 | RV 12 + EL CA - 2 | 35.105,35 m ² |
| R-24 | RV 15 | 17.093,29 m ² |

| ÁREA DE REPARTO 2 | ELEMENTOS DE LAS REDES ESTRUCTURALES VIARIA Y DE ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS CUYA URBANIZACION SE ASIGNA | SUPERFICIE |
|-------------------|--|--------------|
| R-17 | RV 9 + RV 10 + RV 11 | 36.782,58 m2 |

| ÁREA DE REPARTO 3 | ELEMENTOS DE LAS REDES ESTRUCTURALES VIARIA Y DE ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS CUYA URBANIZACION SE ASIGNA | SUPERFICIE |
|-------------------|--|--------------|
| T-1 | RV 14 + RV 18/A + EL CA-6 | 22.300,14 m2 |

| ÁREA DE REPARTO 4 | ELEMENTOS DE LAS REDES ESTRUCTURALES VIARIA Y DE ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS CUYA URBANIZACION SE ASIGNA | SUPERFICIE |
|-------------------|--|-------------|
| I-1 | EL CA-1 | 8.243,31 m2 |

| ÁREA DE REPARTO 5 | ELEMENTOS DE LAS REDES ESTRUCTURALES VIARIA Y DE ESPACIOS LIBRES VINCULADOS A LAS CARRETERAS CUYA URBANIZACION SE ASIGNA | SUPERFICIE |
|-------------------|--|--------------|
| R-14 | RV 4.5 - 5/G | 2.201,80 m2 |
| R-15 | RV 2 | 8.866,11 m2 |
| R-16 | RV 6 + RV 7 /A y B + RV 8 + RV 33 | 22.508,63 m2 |
| R-19 | RV 27 | 17.133,33 m2 |
| R-20 | RV 28 + RV 30 | 15.910,74 m2 |
| R-22 | RV 29 | 9.439,95 m2 |
| R-25 | RV 20 | 5.128,25 m2 |
| R-26 | RV 22 + RV 31 + RV 32 | 18.228,15 m2 |
| R-27 | RV 21 + RV 23 | 19.131,37 m2 |
| R-28 | RV 24 /A y B | 7.748,86 m2 |
| R-29 | EL CA - 8 | 8.934,86 m2 |

A partir de las hipótesis y los datos de campo reseñados, la primera de las tablas de cálculo demuestra que el valor urbanístico de todo el suelo urbanizable es semejante puesto que las diferencias entre cualquiera de los sectores no son superiores al 15 %.

Con los datos de la Tabla primera, se construye finalmente una segunda Tabla en la que a partir de los diferentes valores urbanísticos de cada sector en cada Área de Reparto, se homogeneizan las edificabilidades respectivas, se calcula el Aprovechamiento Tipo de las Áreas de Reparto, y se asignan a los sectores terrenos exteriores adicionales de la red estructural de dotaciones públicas, no viario, con objeto de que el Aprovechamiento Tipo, expresado en unidades homogéneas por unidad de superficie, sea igual en todos ellos,

Para todo ello, a su vez, se ha empleado el método contenido en la reglamentación en materia de valoraciones fiscales (Real Decreto 1020/1993 de 25 de Junio por el que se aprueban las normas técnicas de valoración y el cuadro marco de valores del suelo y de las construcciones para determinar el valor catastral de los bienes inmuebles de naturaleza urbana).

Según dicho precepto, en efecto, el Valor en Venta del producto inmobiliario está dado por la siguiente expresión:

$$Vv = 1,40 [Vr + Vc] FI$$

Siendo:

- Vv Valor en venta del producto inmobiliario en pesetas/m² construido (según la tabla expuesta).
- Vr Valor de repercusión del suelo en pesetas/m² construido (es el valor que se trata de obtener para aplicarlo al Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto y obtener así el Valor del suelo en Ptas./m² de suelo).
- Vc Valor de Construcción en pesetas/m² construido (según la tabla expuesta. No obstante en el cálculo este valor se incrementa con la repercusión sobre la unidad de superficie construida del coste de urbanización del polígono, según el Aprovechamiento Tipo del Área d Reparto.
- FI Factor de localización que evalúa las diferencias de valor de productos inmobiliarios análogos por su ubicación, características constructivas, y circunstancias socioeconómicas de carácter local.

En el cálculo propuesto, dicho coeficiente se ha convenido en la unidad (1,00), en tanto que cualquier otra determinación daría lugar sin duda a agravios comparativos difíciles de justificar.

Por otro lado, se entiende que en condiciones de urbanización efectiva equivalentes, por cumplimiento de las determinaciones del Plan, el valor de los productos inmobiliarios semejantes ha de ser también semejante en

MEMORIA JUSTIFICATIVA . PLAN GENERAL, TEXTO REFUNDIDO. SEPTIEMBRE DE 2.004

todo el término municipal, toda vez que las condiciones ambientales y de accesibilidad, en general, de las zonas que se propone urbanizar también serán equivalentes.

La Pobla de Vallbona.
Septiembre de 2.004

El Arquitecto

José Vicente Aragón Domingo