

MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚMERO 8 DEL PLAN GENERAL

MUNICIPAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ORIHUELA.-

DOCUMENTACIÓN APROBADA EN SESIÓN  
ORDINARIA 25.1.96, A LA VISTA ACUERDO  
C.T.V. 20.11.95.-

ORIHUELA, 2 FEBRERO 1996

EL SECRETARIO (SRA.)



*[Handwritten signature]*

Orihuela, Enero de 1.996.



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 8 DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE ORIHUELA.-

1º. ANTECEDENTES.-

El vigente Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Orihuela, aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de 25 de Julio de 1.990, en lo que respecta al Suelo Urbano y No Urbanizable, y por el Hble. Sr. Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el día 30 de Noviembre de 1.990 en lo que respecta al Suelo Urbanizable, establece un vial de circunvalación en el núcleo de la ciudad que discurre próximo a la vía del ferrocarril, que según se grafía, se produce por un lado, un estrangulamiento en su trazado en la zona situada junto al P.E.R.I., resulta una franja de terreno de titularidad privada entre la zona de dominio público de RENFE y el suelo que se prevee ordenar, sin asignación de uso concreto.

2º. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.-

Es objeto de la presente Modificación, ajustar el trazado de límite sur de este vial, de manera que por un lado, se elimine el estrangulamiento que su trazado actual produce en la zona junto al citado P.E.R.I., y por otro, el evitar que exista suelo vacante de escasa entidad, de titularidad privada entre un sistema



general y un suelo urbano, que no tenga señalado un uso específico, permitiendo así incorporarlo en la medida necesaria para el futuro desdoblamiento de la vía previsto por RENFE.

### 3º. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN.-

La presente Modificación afecta fundamentalmente al P.E.R.I. de la Ctra. de Bigastro, cuyas condiciones de desarrollo se establecen en el artº. 89 de las Normas Urbanísticas, y su superficie según se deduce del Planeamiento vigente es de 24.776 m<sup>2</sup>, y con el nuevo trazado que se propone, resultaría de 25.779 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento de 1.003 m<sup>2</sup> de superficie. Como el aprovechamiento asignado, según el citado artº. 89, es de 1,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> extendido a todo el ámbito del suelo ordenado, el incremento de superficie conllevaría un incremento de edificabilidad de:

$$1.003 \text{ m}^2 \times 1,54 \text{ m}^2/\text{m}^2 = 1.544,62 \text{ m}^2$$

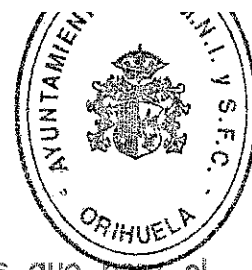
lo que equivale a un incremento de población, considerando 100 m<sup>2</sup> por vivienda y 3,5 habitaciones en vivienda, siguiente:

$$1.544,62 \text{ m}^2/100 \times 3,5 = 54 \text{ habitantes.}$$

Es por ello, que en virtud de lo dispuesto en el artº. 128 del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de Junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, se precisa de la previsión de mayores espacios libres en proporción al incremento de población, que según el artº. 72 será de 5 m<sup>2</sup> por habitantes, lo que resulta un incremento de:

$$56 \text{ Hab.} \times 5 \text{ m}^2/\text{hab.} = 270 \text{ m}^2$$

*Restan ya paficados.*



condición que habrá que añadir al resto de las determinaciones que para el desarrollo del P.E.R.I. establece el Plan General Municipal de Ordenación Urbana.

Es evidente que la Modificación propuesta, incrementa el nivel de cesiones correspondientes a espacios públicos, pero al mismo tiempo permite obtener aprovechamiento de la superficie incrementada, por lo que se considera que el nivel de cesiones se ve equilibrado.

A la vista de esta Modificación Puntual, por parte de RENFE, se da su conformidad con la salvedad de que se prevea una reserva de 14 m. de ancho a contar desde el eje de la vía para sistema ferroviario, así como incluir dentro de las cargas de la urbanización, el vallado de la vía a lo largo de dicho ámbito.

Sometida a la correspondiente aprobación definitiva y tras sucesivos informes por parte del Servicio de Carreteras de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, denegación de la de la propia Comisión Territorial y aclaraciones por parte de este Ayuntamiento, se culmina con el informe favorable de aquélla en sesión de fecha 20 de Noviembre de 1.995 requiriendo para que se recojan las prescripciones del Servicio de Carreteras, que no es sino una matización de lo que el propio documento contenía.

Así pues, el presente documento incorpora al documento aprobado inicialmente, todas las observaciones señaladas por los Organismos que han de entender sobre el mismo y que ha sido informado favorablemente por la Comisión Territorial de Urbanismo.



#### 4º. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA.-

Por todo lo anterior, es necesario proceder a la modificación del trazado referido viario que se establece en los planos 2<sub>1</sub>, 2<sub>2</sub>, 2<sub>3</sub>, 2<sub>4</sub> y 2<sub>5</sub>, así como modificar el artº. 89 en su apartado 11, para incluir dentro de las condiciones de desarrollo del P.E.R.I., la previsión de 270 m<sup>2</sup> con destino a espacios libres públicos, sin perjuicio del resto de las obligaciones que se deriven de las determinaciones contenidas en dicho artículo, quedando este apartado redactado en la siguiente manera:

#### 11.- CONDICIONES DE DESARROLLO DEL P.E.R.I. JUNTO A PASO NIVEL DE LA CTRA. DE BIGASTRO:

"Dentro del P.E.R.I. que desarrollará este suelo, se deberán recoger claramente los terrenos ocupados por la ronda de Orihuela, actualmente en construcción, así como las zonas de protección contempladas por la Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana y en las cuales no se podrá realizar construcción alguna.

Asimismo, se deberán definir claramente los accesos al viario general de la zona desarrollada y el vial municipal previsto paralelo al ferrocarril".

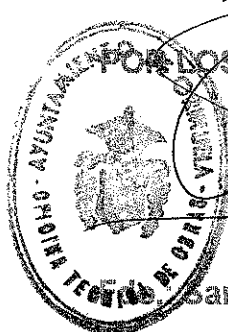
Las condiciones de desarrollo una vez diseñado el referido nudo son:

- El ámbito del P.E.R.I. llegará hasta una línea de 14 m. contados a partir del eje actual de la vía del ferrocarril.
- Tipología de edificación: no se fija.
- Edificabilidad máxima: 1,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.



- Altura máxima: 6 plantas.
- Obligatoriedad de cesión de la parte correspondiente a viales e isletas, estas últimas con el carácter de zona verde pública.
- Con independencia de lo anterior, deberán preverse 270 m<sup>2</sup> con destino a espacios libres públicos.
- El resto de las condiciones de edificación, serán las fijadas en éste mismo artículo.
- Los propietarios deberán asumir además dentro de las cargas de urbanización, el vallado del frente de la vía del ferrocarril, dentro del ámbito objeto del P.E.R.I.

Orihuela, Enero de 1.996.



ENCARGADO DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS MUNICIPALES,

Santiago Minguéz González.



**ANEXO 1**

**DOCUMENTACIÓN CORRESPONDIENTE AL**

**PLANEAMIENTO VIGENTE.-**

**Orihuela, Enero de 1.996.**



c/. castaños, 17 - oficina 405 - teléfono 212099  
03001 - alicante



## ARTICULO 89. LOS ANDENES. (ZONA 11)

### 1. Tipología:

Edificación en manzana cerrada, con patio de manzana en los casos que se reflejan en los planos.

Edificación abierta en los casos que se señalan en los planos.

### 2. Altura máxima:

El número de plantas máximo viene determinado en el Plano de Alturas.

En las zonas de edificación abierta, la edificabilidad máxima será de 1'5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta y altura máxima de 5 plantas y mínima de 2.

### 3. Usos:

Se prohíbe el uso industrial, salvo los de Categoría Primera, que se admitirán exclusivamente en planta baja.

### 4. Dimensiones mínimas:

a) Edificación en manzana cerrada: la fachada mínima será de 6'00 m.; la parcela mínima edificable será de ---  
120 m<sup>2</sup>.

b) En edificación abierta la parcela mínima será de ---  
2.000 m<sup>2</sup>.



# Entorno

equipo de planeamiento urbano

c/. castaños, 17 - oficina 405 - teléfono 212099  
03001 - alicante

152



## 5. Alineaciones y retranqueos:

Las edificaciones se atenderán a las alineaciones oficiales, permitiéndose patios abiertos a fachada en las condiciones que se establecen en el artículo 60 de estas Normas Urbanísticas. En las manzanas en las que en el Plano de Alineaciones y Usos Pormenorizados se grafía una "P", deberá resolverse el aparcamiento interior de vehículos estableciéndose una reserva de 1 plaza por vivienda y 1 por cada 150 m<sup>2</sup>. de local comercial. A tal efecto se podrá cubrir la totalidad de la planta baja siempre y cuando la cubierta de la misma sea plana y no sobrepase en ningún punto la altura de 3'00 m. contados desde el nivel de la rasante/más baja.

En las zonas de edificación abierta las edificaciones podrán ceñirse parcial o totalmente a la alineación de fachada. Al resto de los linderos el retranqueo será de 8'00 m. Los bloques o cuerpos de bloque dentro de la misma parcela, guardarán una separación entre sí igual a la semisuma de las alturas respectivas.

## 6. Vuelos:

Regirá lo dispuesto al respecto en el capítulo III/<sup>art 56</sup> de las presentes Normas Urbanísticas.

En zona de edificación abierta, la profundidad de los elementos salientes será libre, no pudiéndose invadir/por ellos la zona de retranqueo de la edificación.

## 7. Entreplantas:

Se permitirá la construcción de entreplantas en las



zonas señaladas con círculo sombreado en el Plano de Alturas y en las condiciones que se establecen en el artículo 50 de estas Normas Urbanísticas.

#### 8. Aticos:

Se permitirá la construcción de áticos en las zonas señaladas con doble círculo en el Plano de Alturas, - en las condiciones que se establecen en el artículo 52 de estas Normas Urbanísticas.

#### 9. Usos industriales existentes:

Las grandes instalaciones industriales existentes/ que se clasifican como suelo urbano dentro de esta zona - conservarán sus condiciones edificatorias y de actividad/ actuales, permitiéndose en las mismas las actuaciones tendientes a mantener sus respectivas actividades productivas, siempre que ello no suponga incremento de volumen o de superficie edificada superior a un 10% de las actuales.

En caso de cese de la actividad, la ulterior recalificación de los suelos respectivos requerirá sendas modificaciones puntuales del Plan General.

Deberá procederse a la plantación de arbolado en todo su perímetro dentro de sus respectivas parcelas, a fin de conseguir una mejora en su fachada y condiciones de aislamiento.

MODIFICACION PUNTUAL NUMERO 8 DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA.-

154

10.- CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD DE ACTUACION 17:



La U.A. 17 desarrollará su ordenación a través de un Estudio de Detalle (E.D.-2) cuyas condiciones fundamentales son:

- Tipología de edificación: Edificación abierta.
- Edificabilidad máxima : 1,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre la totalidad de la superficie de la U.A.
- Altura máxima : 6 plantas.
- Previsión de zona verde de cesión obligatoria: 12.500 m<sup>2</sup>.
- Obligatoriedad de previsión de aparcamientos en la cuantía fijada en este mismo artículo para la zona.
- El resto de las condiciones de edificación serán las fijadas en este mismo artículo.

11.- CONDICIONES DE DESARROLLO DE P.E.R.I. JUNTO A PASO NIVEL DE LA CTRA. DE BIGASTRO:

El desarrollo de éste P.E.R.I. viene condicionado a la solución que para resolver el nudo de comunicaciones entre la futura circunvalación, junto al ferrocarril, y su conexión con el paso que a distinto nivel, se proyecte por el -- Organismo competente.

Las condiciones de desarrollo una vez diseñado el referido nudo son:

- El ámbito del P.E.R.I. llegará hasta una línea de 14 m. contados a partir del eje actual de la vía del ferrocarril.
- Tipología de edificación: no se fija.
- Edificabilidad máxima : 1,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- Altura máxima : 6 plantas.
- Obligatoriedad de cesión de la parte correspondiente a viales e isletas, estas últimas con el caracter de zona verde pública.
- Coincidencia de lo anterior, deberán preverse 270 m<sup>2</sup> con destino a espacios libres públicos.
- El resto de las condiciones de edificación, serán las fijadas en éste mismo artículo.
- Los propietarios deberán asumir además dentro de las cargas de urbanización, el vallado del frente de la vía del ferrocarril, dentro del ámbito objeto del P.E.R.I.