

ANÁLISIS DE LAS AFECCIONES Y RIESGOS AMBIENTALES, Y MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS PARA EVITARLOS, PARA VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA, PORCHE Y TRASTERO, EN PARTIDA BENIXATS



Peticionario:
Rafael Nadal González

Arquitectos redactores:
M^aCarmen Tarín Sendra

en representación de
CAMPS-TARIN ARCHITECTURAL DEVELOPMENTS - SLP

ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN
2. ÁMBITO DEL ESTUDIO
3. COMPROBACIÓN DE AFECCIONES
4. JUSTIFICACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS PARA CADA UNA DE LAS AFECCIONES
RESULTANTES

1. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

- **Proyecto objeto del estudio:** Regularización de vivienda unifamiliar existente.
- **Situación:** Partida Benixats 2 (Polígono 28, Parcela 3). Pego (Alacant)
- **Promotor:** Rafael Nadal González

La actuación objeto del presente Estudio de Integración Paisajística consiste en la regularización de la vivienda y sus edificaciones auxiliares en el entorno del Suelo No Urbanizable Común, por el procedimiento de Minimización del Impacto Territorial.

Dicha construcción se sitúa en suelo no urbanizable común, fue construida hacia 1.975 y se trata de un edificio fuera de ordenación, según la clasificación del PGOU de Pego. Se ubica en una parcela de 3.905 m² según Registro de la Propiedad y 3.894 m² según Catastro, a la cual se accede por a través del Camí de Benixats.

La parcela se encuentra enclavada entre el Camí de Sant Antoni, el Camí de Benixats, y rodeada de campos de naranjos. Es típico en este tipo de paisajes la existencia de construcciones destinadas a casa de labor diseminadas entre los campos de naranjos. Especialmente, en esa zona del citado camino y anejas a este, existen varias construcciones de similares características a la presente, bien destinadas a vivienda, bien destinadas a almacenamiento de útiles agrícolas vinculadas con la explotación de dichos cultivos.

2. ÁMBITO DE ESTUDIO

El ámbito del presente Estudio de Integración Paisajística está constituido por la cuenca visual o territorio desde donde es visible la actuación y que se percibe espacialmente como una unidad definida por la topografía y la distancia.



3. COMPROBACIÓN DE AFECCIONES

En la documentación técnica a presentar en las distintas fases de minimización de impacto territorial deberán comprobarse la afección o no afección de los impactos producidos por los elementos solicitados para la Declaración de Situación Individualizada.

Con la plataforma digital Guía-T, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, planteada para agilizar los trámites urbanísticos, permite ayudar en la elaboración, definición y tramitación de la documentación técnica de los proyectos de minimización de impacto de viviendas en suelo no urbanizable para ayudar a elaborar y tramitar los informes a cualquier afección a la parcela de las nueve afecciones implementadas al momento siguientes:

- a) Infraestructura verde y paisaje
- b) Red Natura 2000
- c) Afecciones por normativa sectorial de redes de transportes, carreteras y movilidad sostenible
- d) Afección forestal
- e) Afecciones por vías pecuarias
- f) Afecciones por espacios naturales protegidos
- g) Riesgo de inundación
- h) Ferrocarriles
- i) Patrimonio Cultural
- j) Otras afecciones sectoriales

A través de la aplicación Guía-T, se comprueban las afecciones de la parcela estudio de regularización.

- Instrumento de Planteamiento: Actos de uso y aprovechamiento en suelo no urbanizable - promovido por particulares - Declaración de situación individualizada (minimización de impacto territorial).

COMPROBACIÓN DE AFECCIONES

Suelo Forestal

No afectado - Compr. colind.

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

Vías Pecuarias

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

Red Natura 2000

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Parque Natural

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Zona de Influencia de Parques Naturales

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Reserva Natural

No Procede

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Monumento Natural

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Paisaje Protegido

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Paraje Natural Municipal

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

ENP: Zonas Húmedas Catalogadas

No Afectado

El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.

COMPROBACION DE AFECIONES

ENP: Área de influencia de las zonas húmedas catalogadas El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	No Afectado
ENP: Cuevas El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	No Afectado
ENP: Microrreservas El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	No Afectado
Patrimonio Cultural El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	No Procede
Riesgo de Inundación (PATRICOVA) El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	No afectado - Justificar
Paisaje El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	Afectado
Red de Carreteras El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	Afectado
Red de Ferrocarriles El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	Afectado
Movilidad Urbana Sostenible El asistente no se ha finalizado, no se puede mostrar la conclusión.	Afectado

Por tanto, según la cartografía de Guía-T, resultan afectados los siguientes puntos:

- Paisaje
- Red de carreteras
- Red de Ferrocarriles
- Movilidad Urbana Sostenible.

Además, a pesar de no verse afectado, se pide justificación del PATRICOVA.

4. JUSTIFICACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS PARA CADA UNA DE LAS AFECCIONES RESULTANTES

A) PAISAJE

1.- DEFINICIONES:

- Paisaje: cualquier parte del territorio, tal y como es percibido por quien lo habita, cuyo carácter resulta de la interacción de factores naturales y humanos.
- Unidades de Paisaje: áreas geográficas con una configuración estructural, funcional o perceptiva diferenciada, que han adquirido los caracteres que las definen a lo largo del tiempo. Las Unidades de Paisaje constituirán una referencia preferente en la zonificación del territorio propuesta en los planes territoriales y urbanísticos.
- Cuenca Visual de la actuación: territorio desde el cual dicha actuación es visible, hasta una distancia máxima de 3.000 m, salvo excepción justificada.

2.- MARCO NORMATIVO

En el presente apartado se indica la legislación vigente más relevante en materia de Paisaje aplicable en el ámbito del planeamiento urbanístico tanto de rango comunitario, como nacional y autonómico.

2.1. LEGISLACIÓN COMUNITARIA

- Convenio Europeo del Paisaje (Florenia, 20 de octubre de 2000).

2.2. LEGISLACIÓN NACIONAL

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

2.3. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. (TRLOTUP)
- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana y el Catálogo de Playas de la Comunitat Valenciana.
- Ley 5/2018, de 6 de marzo, de la Generalitat, de la Huerta de Valencia.
- Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia.
- Decreto 65/2021, de 14 de mayo, del Consell, de regulación de la Plataforma Urbanística Digital y de la presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial.

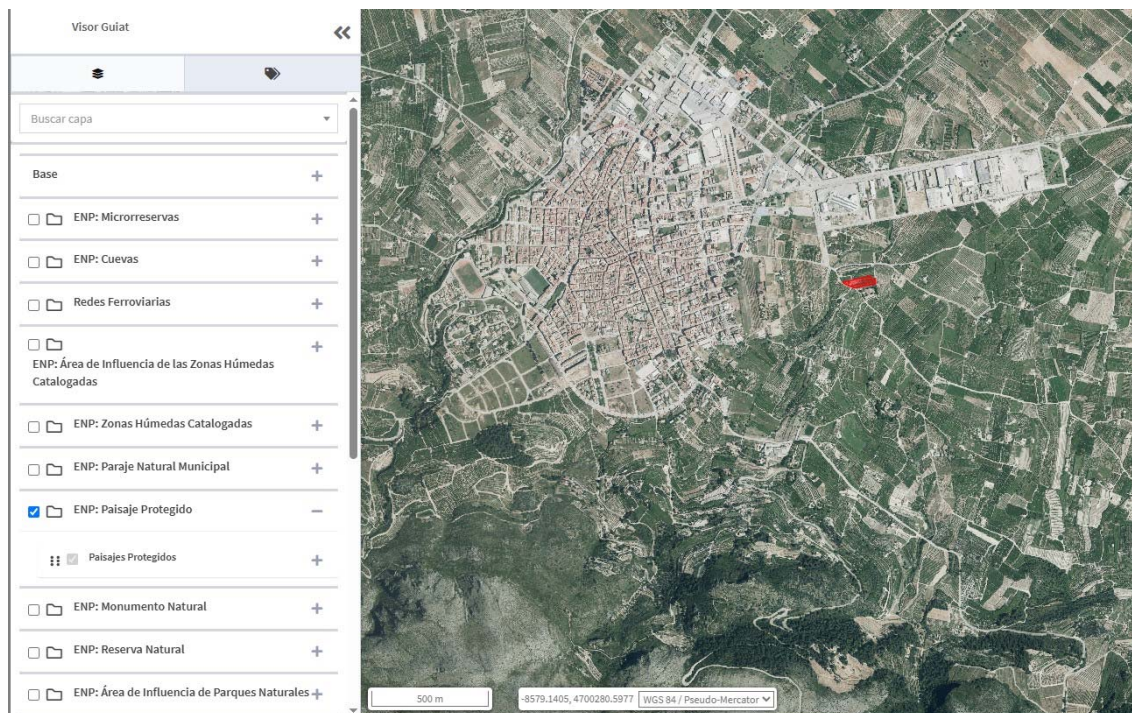
3.- INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA:

No existe cartografía concreta para consultar la afección al paisaje, dado que, como se ha dicho con anterioridad, paisaje es cualquier parte del territorio, tal y como es percibido por sus habitantes. El instrumento de paisaje a realizar, dependerá de la figura urbanística que se quiera tramitar, y de cuestiones relacionadas con extensión, complejidad y grado de afección al paisaje.

Con el fin de ayudar en la redacción de los diferentes instrumentos de paisaje definidos en el artículo 6.4 del TRLOTUP, GuiaT facilita la consulta de las siguientes capas de información cartográfica:

- Infraestructura verde regional
- Paisajes protegidos de la Comunitat Valenciana
- Paisajes de Relevancia Regional
- Parques Naturales
- Parajes Naturales Municipales
- Red Natura 2000: LIC / ZEC / ZEPA
- Sistema de información de la ocupación del suelo en España para la Comunitat Valenciana. SIOSE 2015
- Fisiografía
- Suelo Forestal
- Suelo Forestal estratégico
- Recursos Paisajísticos Culturales Locales (BRL)
- Recursos Paisajísticos Culturales Regionales (BIC)
- Peligrosidad por inundación
- Áreas críticas frente al cambio climático: Recarga de acuíferos / Permeabilidad del suelo / Intrusión marina.

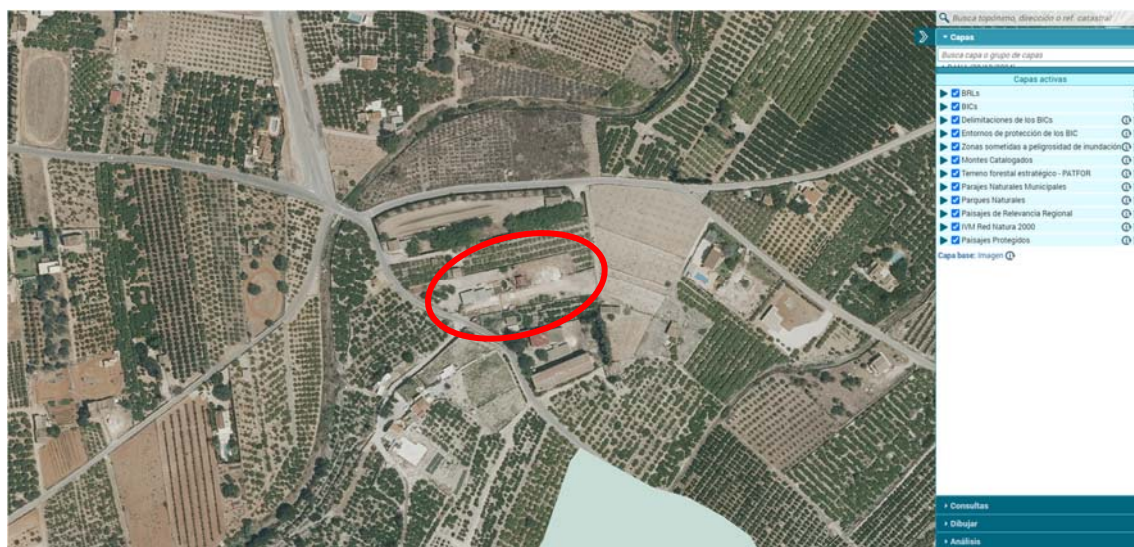
De la cartografía de la aplicación Guía-T, obtenemos el siguiente resultado:



De la Cartografía del Visor Web de la Generalitat Valenciana, obtenemos el siguiente resultado:



Parcela objeto de análisis de las afecciones.



Por tanto, de ambas cartografías, obtenemos que:

LA PARCELA OBJETO DE ANÁLISIS NO QUEDA AFECTADA POR NINGUNO DE LOS INSTRUMENTOS DE PAISAJE DEFINIDOS EN EL ARTÍCULO 6.4 DEL TRLOTUP.

B) RED DE CARRETERAS

1.- CONCEPTOS BÁSICOS:

El Sistema Viario de la Comunitat Valenciana engloba todas las vías de tránsito rodado que transcurran por la misma, independientemente de su titularidad y características. El artículo 3 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana (LCCV, en adelante) especifica lo siguiente:

1. El Sistema Viario está compuesto por las siguientes clases de vías:

- a) Carreteras, considerando como tales las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte, como el peatonal.
- b) Caminos de dominio público de cualquier clase aptos, al menos, para el tránsito rodado.

2. No forman parte del Sistema Viario las vías urbanas, siempre que tales vías no tengan la condición legal de travesía ni formen parte de una red urbana o metropolitana de acuerdo con el Catálogo del Sistema Viario.

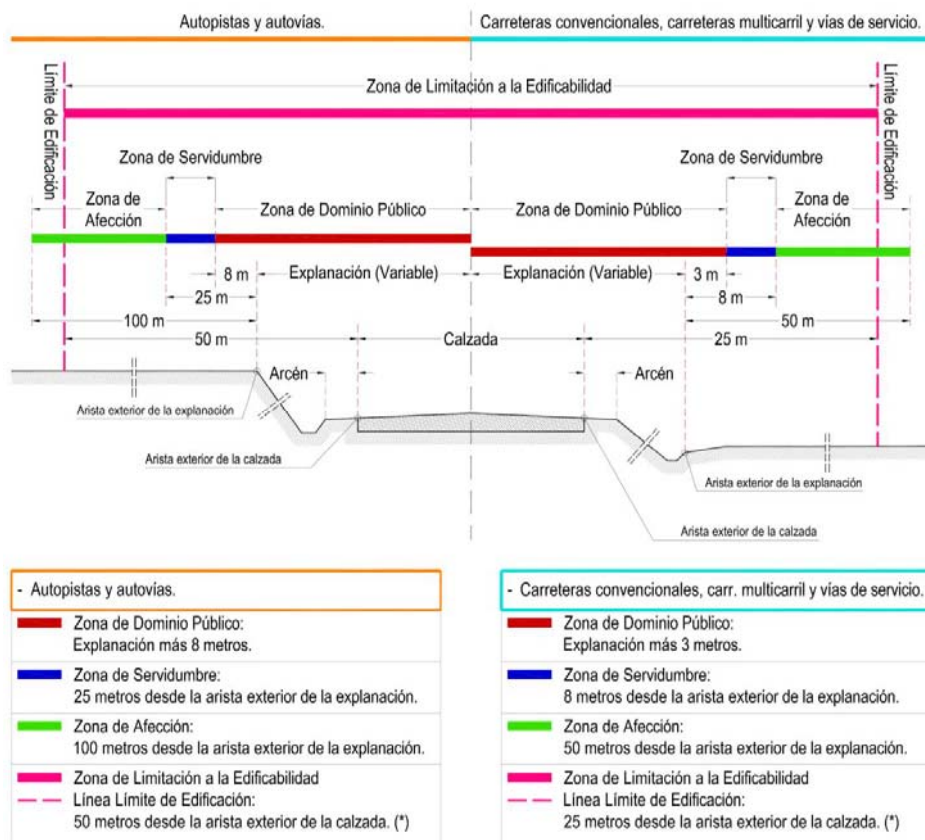
Según la clasificación funcional que se realiza en artículo 4 de la LCCV, el sistema viario de la Comunitat Valenciana está integrado por infraestructuras pertenecientes a las siguientes redes:

- a) Red de Carreteras del Estado, que son las vías que tengan titularidad estatal.
- b) Red Básica de la Comunidad Valenciana, destinada a unir entre sí los núcleos básicos del sistema de asentamiento, conectar con la Red de Carreteras del Estado y proporcionar acceso a las grandes infraestructuras del sistema de transportes.
- c) Red Local de la Comunidad Valenciana, en la que se integran las carreteras recogidas en el catálogo del sistema viario y no incluidas en la Red Básica de la Comunidad.
- d) Red de Caminos de Dominio Público de la Comunidad Valenciana, compuesta por todas las vías de titularidad pública no incluidas en los apartados anteriores, susceptibles de tránsito rodado.

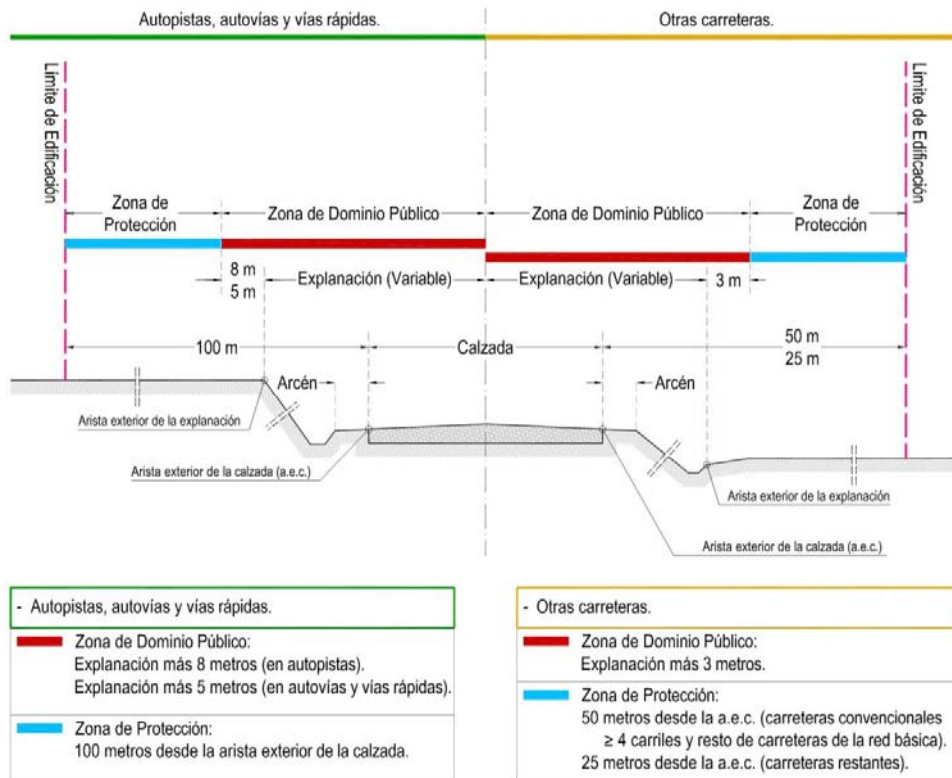
2.- CRITERIOS DE LIMITACIÓN A LA PROPIEDAD Y A LOS USOS DEL SUELO.

Con el fin de asegurar la adecuada compatibilidad de las infraestructuras de transporte con su entorno, la legislación sectorial de carreteras vigente, tanto nacional como autonómica, delimita las zonas de influencia de las carreteras, al tiempo que establece una serie de limitaciones a la propiedad y a los usos del suelo que queda incluido en dichas zonas, y a las actividades que se desarrollan en ellas. Dichas zonas deben ser recogidas en el planeamiento territorial y urbanístico, junto con las limitaciones que en ellas procede por aplicación de la legislación vigente en materia de carreteras, tanto nacional como autonómica.

a) Red de carreteras de titularidad estatal



b) Red de carreteras de titularidad autonómica o local



2.- MARCO NORMATIVO

En el presente apartado se indica la legislación vigente más relevante en materia de carreteras y de ruido, tanto de rango nacional como de rango autonómico.

2.1. LEGISLACIÓN NACIONAL

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (LCE).
- Real Decreto 1812/94, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. [Vigente en lo que no se oponga a la LCE].
- Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.
- Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del estado.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.
- Nota de Servicio 3/2016, de 29 de septiembre de 2016, sobre instrucciones para la elaboración de informes preceptivos y vinculantes a instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a las carreteras del Estado.
- Nota de Servicio 5/2017, rectificación de la Nota de Servicio 3/2016.
- Orden de 23 julio de 2001, del Ministerio de Fomento, por la que se regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.
- Orden FOM/3426/2005 de 27 de octubre, por la que se fijan condiciones especiales para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

2.2. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

- Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana. (LCCV).
- Decreto 46/2019, de 22 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del Sistema viario de la Comunidad Valenciana.
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. (TRLOTUP).
- Decreto 65/2021, de 14 de mayo, del Consell, de regulación de la Plataforma Urbanística Digital y de la presentación de los instrumentos de planificación

3.- INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA:

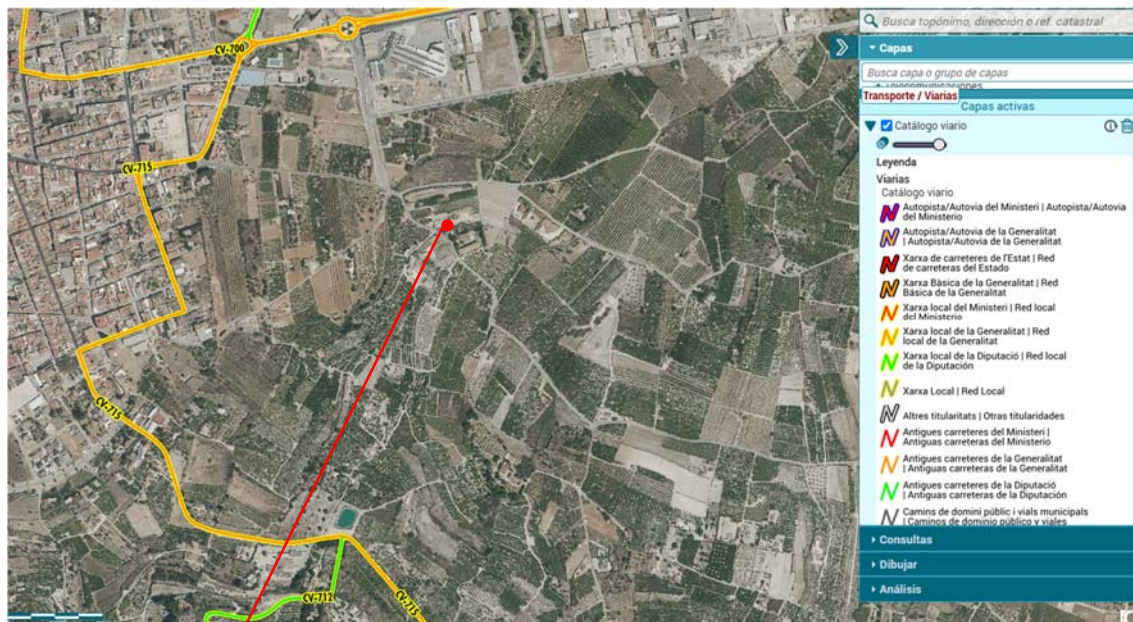
En el presente apartado se detalla la información cartográfica que emplea la aplicación GuíaT para determinar si existe afección de la red ferroviaria en un ámbito territorial determinado.

De forma automática, la aplicación realiza la superposición del ámbito de la actuación urbanística introducido por el usuario con la zona de influencia de las líneas ferroviarias.

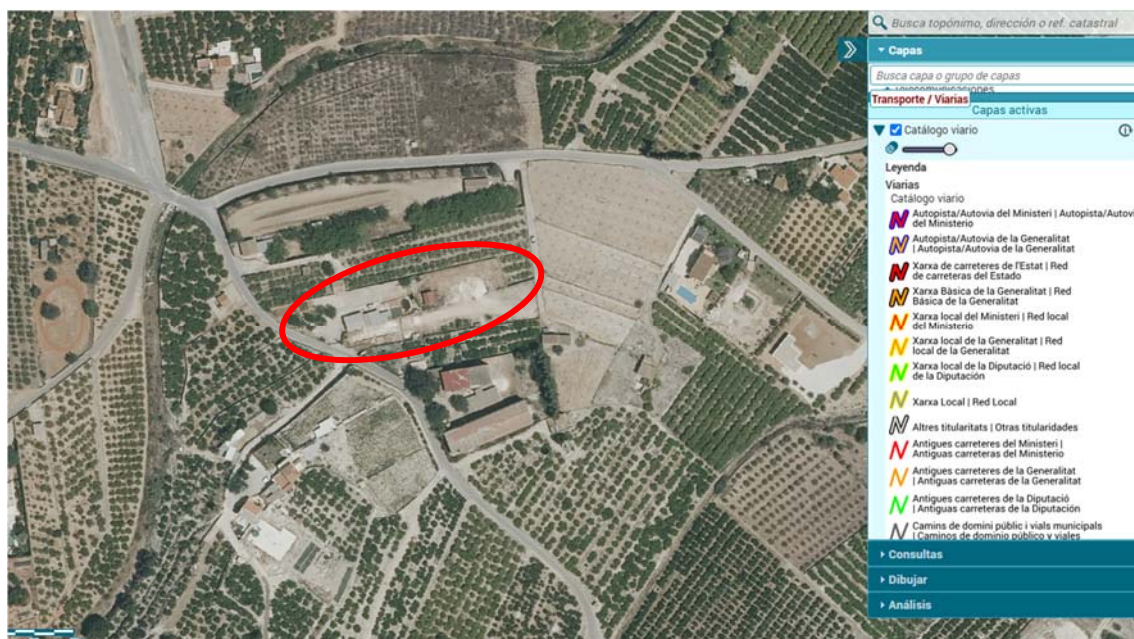
De la cartografía de la aplicación Guía-T, obtenemos el siguiente resultado:



De la Cartografía del Visor Web de la Generalitat Valenciana, obtenemos el siguiente resultado:



Parcela objeto de análisis de las afecciones.



Por tanto, de ambas cartografías, obtenemos que:

LA PARCELA OBJETO DE ANÁLISIS NO QUEDA AFECTADA POR LA RED DE CARRETERAS.

C) RED DE FERROCARRILES

1.- DEFINICIONES:

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, de la Ley del Sector Ferroviario (LSF, en adelante), se considera infraestructura ferroviaria «las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías y la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción.»

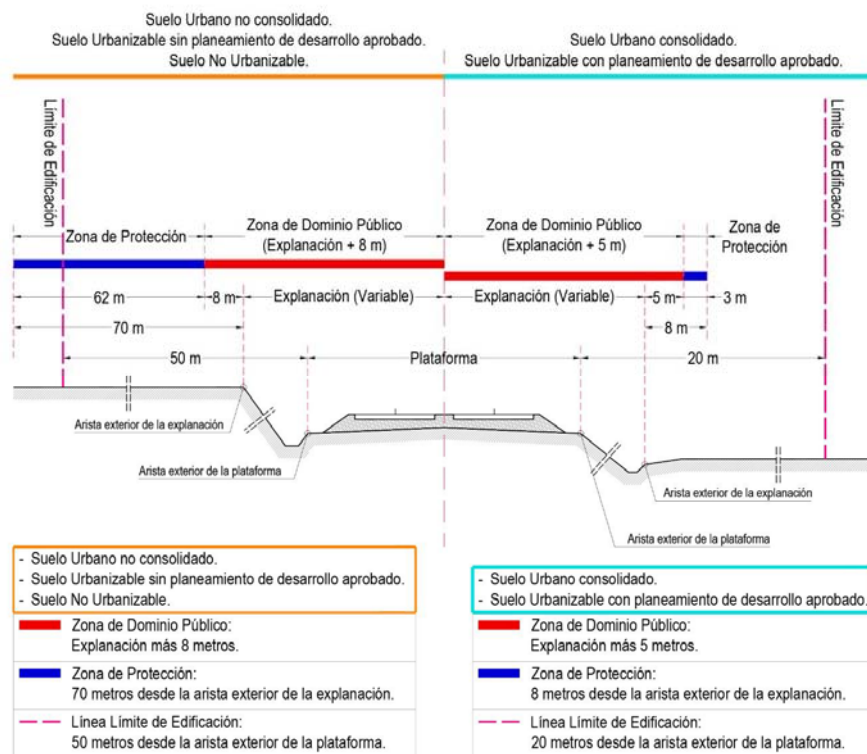
Los elementos que constituyen las citadas estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías quedan recogidos en el apartado 1 del Anexo IV de la LSF. Además, tienen también la consideración de infraestructura ferroviaria, por estar vinculados a la prestación de un servicio ferroviario, los elementos que se enumeran a continuación, los cuales se describen minuciosamente en el apartado 2 del citado anexo IV de la LSF:

- Terrenos.
- Obras civiles.
- Pasos a nivel.
- Superestructuras.
- Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación.
- Instalaciones de alumbrado.
- Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica.

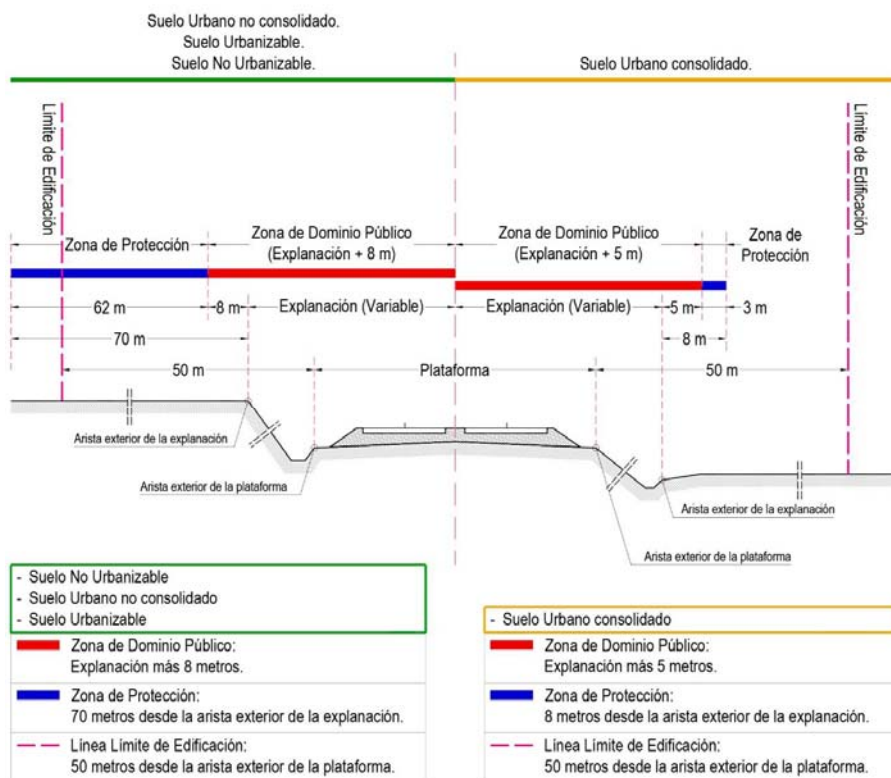
2.- CRITERIOS DE LIMITACIÓN A LA PROPIEDAD Y A LOS USOS DEL SUELO.

Con el fin de asegurar la adecuada compatibilidad de las infraestructuras ferroviarias con su entorno, la legislación sectorial ferroviaria vigente, tanto nacional como autonómica, delimita una zona de Dominio Público, otra de Protección y un límite de edificación, al tiempo que establece una serie de limitaciones a la propiedad y a los usos del suelo que queda incluido en dichas zonas, y a las actividades que se desarrollan en ellas.

a) Red ferroviaria de titularidad estatal



b) Red de titularidad autonómica



2.- MARCO NORMATIVO

En el presente apartado se indica la legislación vigente más relevante en materia de Paisaje aplicable en el ámbito del planeamiento urbanístico tanto de rango comunitario, como nacional y autonómico.

2.1. LEGISLACIÓN NACIONAL

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. (LSF)
- Real Decreto 2387/2004, del 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. (RSF) [Vigente en tanto no contradiga a la LSF]
- Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Orden FOM/925/2018, de 10 de septiembre, por la que se modifica el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Orden FOM/710/2015, de 30 de enero.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. (LR)
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

2.2. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana. (LMCV)
- Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración.
- Orden 4/2018, del 28 de mayo, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se modifica el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración.
- Ley 7/2018, de 26 de marzo, de Seguridad Ferroviaria. (LSFCV)
- Decreto 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell, de aprobación del Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección Contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en Materia de Contaminación Acústica.
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. (TRLOTUP)
- Decreto 65/2021, de 14 de mayo, del Consell, de regulación de la Plataforma Urbanística Digital y de la presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial.

3.- INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA:

No existe cartografía concreta para consultar la afección al paisaje, dado que, como se ha dicho con anterioridad, paisaje es cualquier parte del territorio, tal y como es percibido por sus habitantes. El instrumento de paisaje a realizar, dependerá de la figura urbanística que se quiera tramitar, y de cuestiones relacionadas con extensión, complejidad y grado de afección al paisaje.

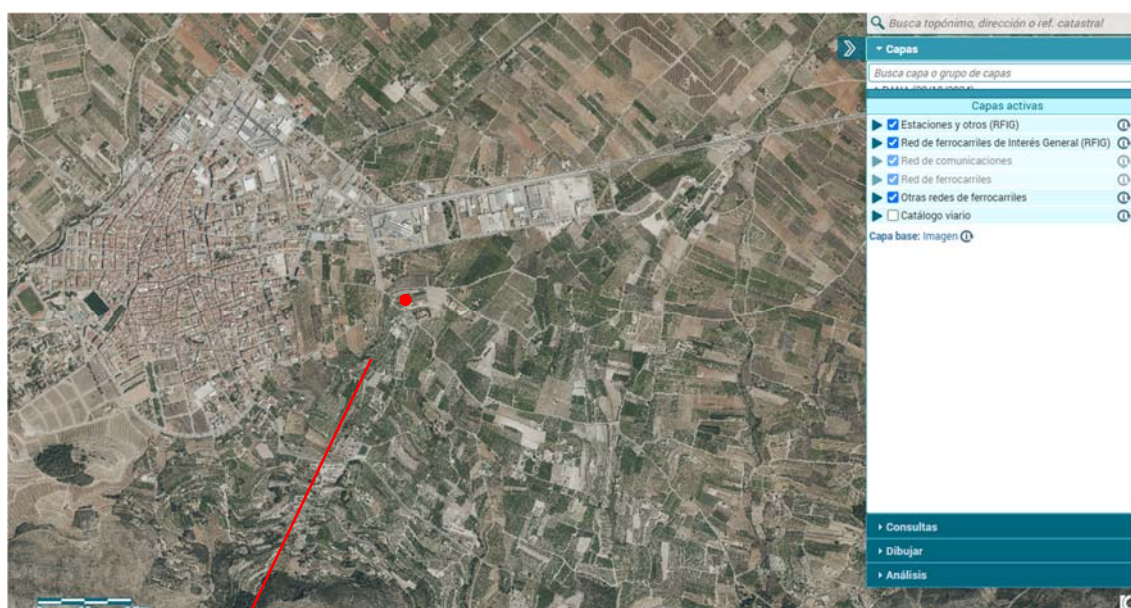
Con el fin de ayudar en la redacción de los diferentes instrumentos de paisaje definidos en el artículo 6.4 del TRLOTUP, GuiaT facilita la consulta de las siguientes capas de información cartográfica:

- Infraestructura verde regional
- Paisajes protegidos de la Comunitat Valenciana
- Paisajes de Relevancia Regional
- Parques Naturales
- Parajes Naturales Municipales
- Red Natura 2000: LIC / ZEC / ZEPA
- Sistema de información de la ocupación del suelo en España para la Comunitat Valenciana. SIOSE 2015
- Fisiografía
- Suelo Forestal
- Suelo Forestal estratégico
- Recursos Paisajísticos Culturales Locales (BRL)
- Recursos Paisajísticos Culturales Regionales (BIC)
- Peligrosidad por inundación
- Áreas críticas frente al cambio climático: Recarga de acuíferos / Permeabilidad del suelo / Intrusión marina.

De la cartografía de la aplicación Guía-T, obtenemos el siguiente resultado:



De la Cartografía del Visor Web de la Generalitat Valenciana, obtenemos el siguiente resultado:



Parcela objeto de análisis de las afecciones.



Por tanto, de ambas cartografías, obtenemos que:

LA PARCELA OBJETO DE ANÁLISIS NO QUEDA AFECTADA POR LA RED DE FERROCARRILES.

D) MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

1.- CONCEPTOS BÁSICOS:

- Movilidad: Conjunto de desplazamientos, en cualquier modo de transporte, que realizan tanto las personas para acceder a los servicios que le resultan necesarios para su quehacer diario (trabajo, formación, sanidad, cultura, ocio, o cualquier otro) como las mercancías para garantizar, en este caso, el abastecimiento de los núcleos urbanos.
- Movilidad sostenible: Conjunto de desplazamientos que se efectúan en un tiempo y con un coste razonables y que reducen los efectos negativos de los mismos sobre el medio ambiente y la calidad de vida de las personas. Este tipo de movilidad debe garantizar de forma eficiente la accesibilidad de las personas a los núcleos urbanos a través de diferentes medios de transporte.
- Accesibilidad: Capacidad de llegar, en cualquier medio de transporte, a un determinado lugar en un tiempo razonable y en condiciones adecuadas de seguridad. Al objeto de esta guía, la accesibilidad en la movilidad urbana identifica la mayor o menor facilidad de acceso al lugar de residencia, de trabajo, de formación, de asistencia sanitaria, de interés social, de prestación de servicios o de ocio, de forma autónoma, segura y eficiente para todas las personas en igualdad de condiciones.
- Medio de transporte: Vehículos empleados para el transporte de personas o mercancías: avión en el caso de transporte aéreo, barco para el transporte marítimo y/o fluvial, y coche, camión, ferrocarril, autobús (urbano e interurbano), tranvía, metro, bicicleta, patinete y/o marcha a pie para el transporte y los desplazamientos terrestres.
- Modo de transporte: A efectos de la presente guía, a la hora de analizar en un Plan de Movilidad el reparto modal de los principales desplazamientos que se dan en un ámbito determinado, los distintos medios de transporte empleados para realizarlos se agruparán en los siguientes modos de transporte: motorizado y no motorizado, público y privado.
- Plan de Movilidad: Instrumento que concreta, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en el artículo 2 de la LMCV en lo referente al progreso hacia patrones equilibrados de movilidad, en los que se fomenten los modos de transporte no motorizados y el uso de un transporte público accesible para todos frente al transporte privado. Igualmente, define las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo, por lo tanto, de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento de espacio urbano.

2.- MARCO NORMATIVO:

2.1. LEGISLACIÓN Y ESTRATEGIA EUROPEA

- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro (2030-2050). Comunicación 789 de la Comisión Europea, de 9 de diciembre de 2020.
- Estrategia europea de tecnología de transporte para la futura movilidad sostenible en Europa. Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de septiembre de 2013.

- Libro Blanco del Transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Comunicación 144 de la Comisión Europea, de 28 de marzo de 2011.

2.2. LEGISLACIÓN Y ESTRATEGIA NACIONAL

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

2.3. LEGISLACIÓN Y ESTRATEGIA AUTONÓMICA

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana. (LMCV)
- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. (TRLOTUP)
- Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección Contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en Materia de Contaminación Acústica.
- Ley 1/1998 de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
- Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de Regulación de la Accesibilidad en la Edificación y en los Espacios Públicos.
- Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, aprobado a través de la resolución de 29 de noviembre de 2018, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat.
- Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, en tramitación. (PMoMe Valencia)
- Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Castellón, en tramitación. (PMoMe Castellón)
- Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Alicante, en tramitación. (PMoMe Alicante)
- Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia, en tramitación. (PATEVAL)

- Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat, aprobado a través del acuerdo de 7 de abril de 2017, del Consell.
- Libro Blanco de la Generalitat Valenciana sobre Protección de Personas Usuarias de la Bicicleta en la Comunidad Valenciana.

2.4. NORMATIVA MUNICIPAL

- PGOU Pego
- PMUS Pego

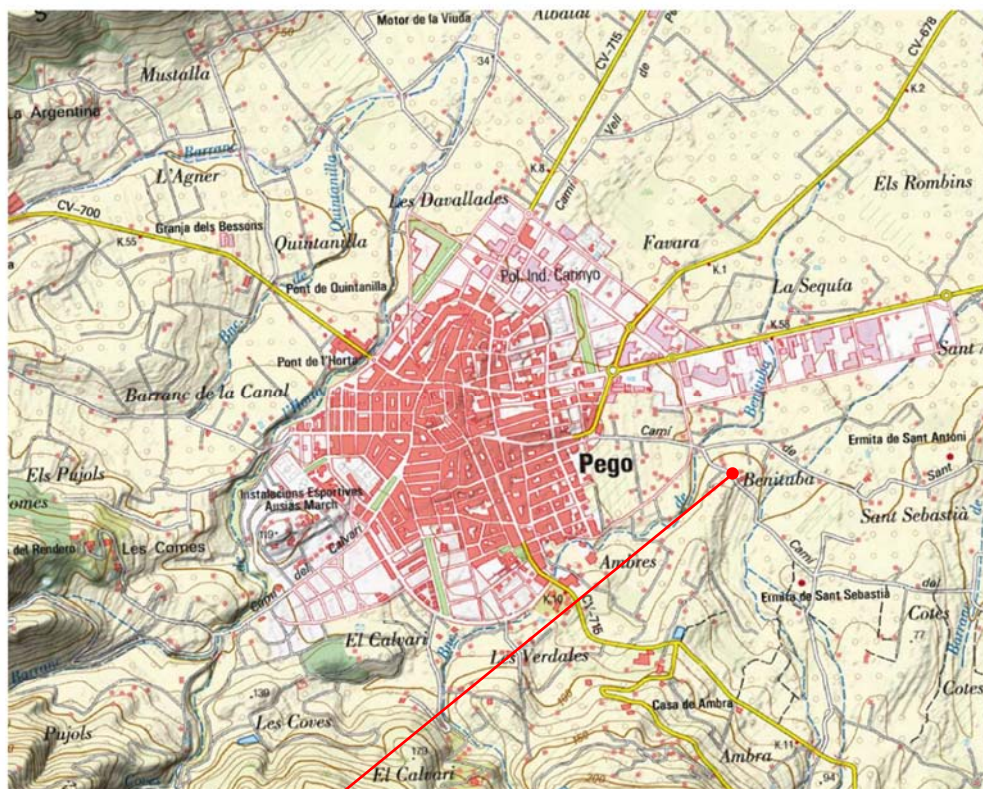
3.- INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA:

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es el instrumento para la planificación y la gestión de la movilidad municipal.

El objetivo fundamental del PMUS de Pego es mejorar la movilidad del municipio de un modo sostenible.

En este Plan de Movilidad Urbana se estudian la movilidad peatonal, ciclista, la gestión del tráfico, el transporte público, la movilidad obligada, la movilidad infantil y la integración de la movilidad sostenible en el planeamiento Urbano.

Red vial primaria interurbana



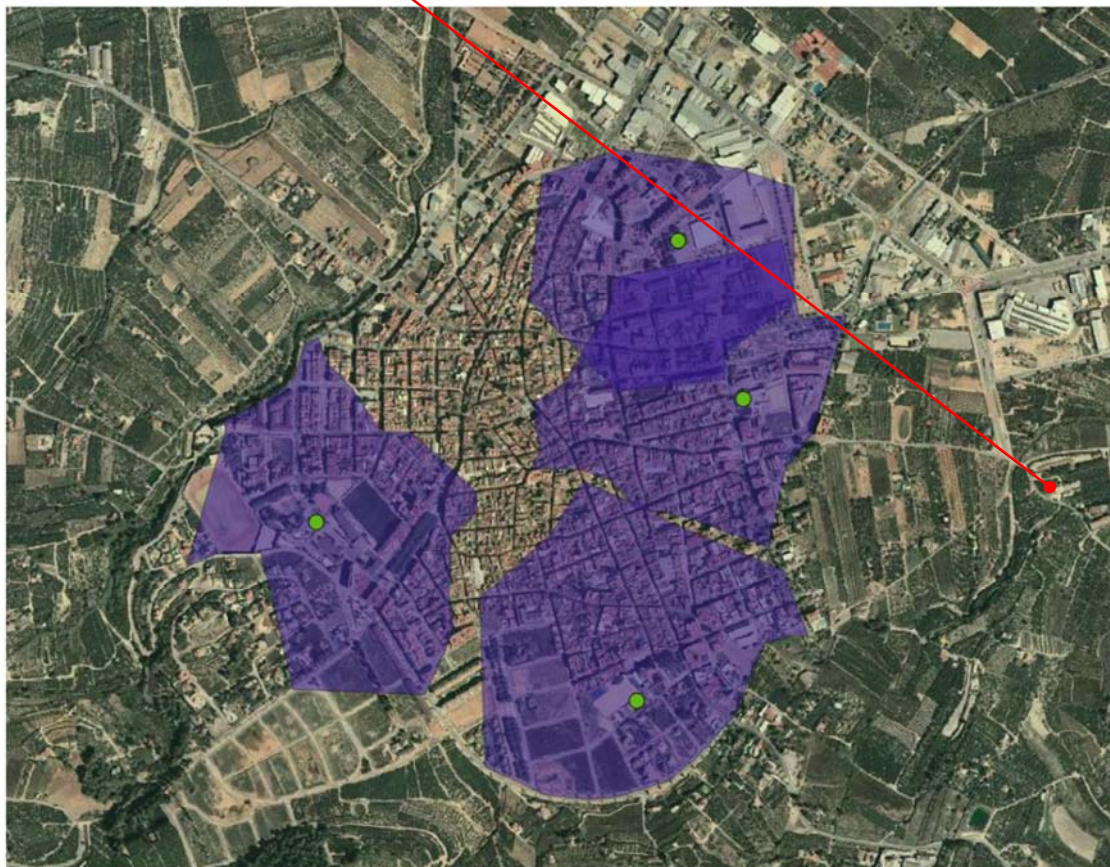
Parcela objeto de análisis de las afecciones.

Red vial de penetración al casco urbano

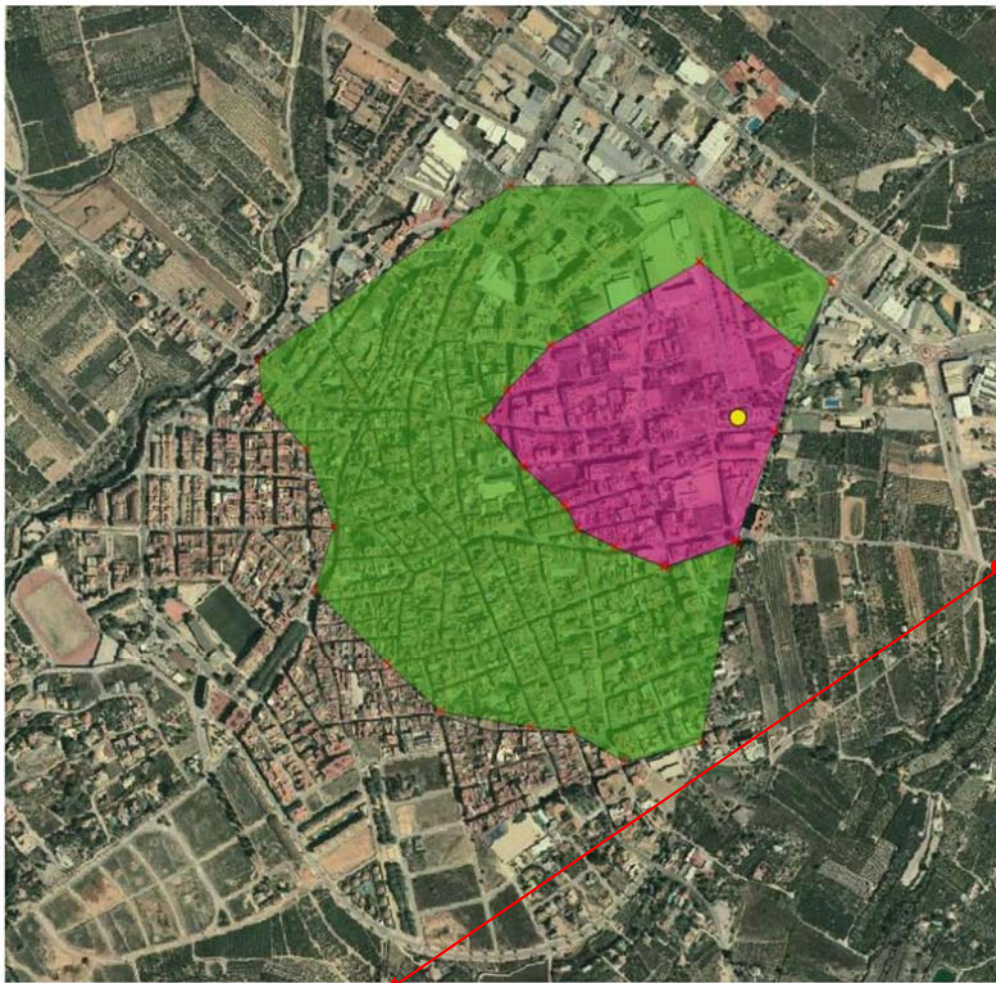


Parcela objeto de análisis de las afecciones.

Isócronas de distancia a 5 minutos a pie de los centros educativos.



Isócronas de 5 y 10 minutos de distancia al centro de salud a pie



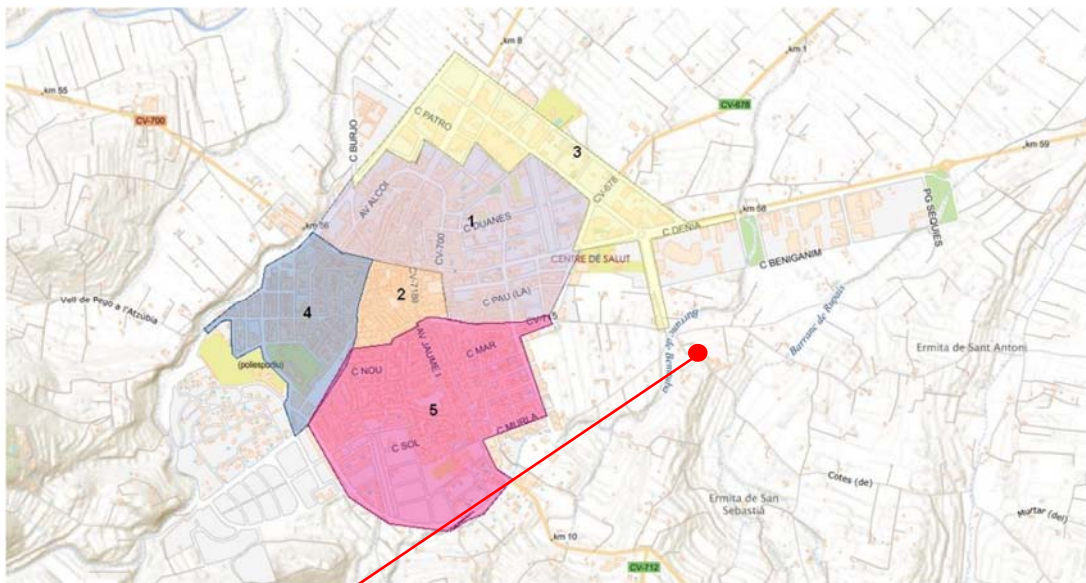
Parcela objeto de análisis de las afecciones.

Ubicación estaciones de aforo.



Parcela objeto de análisis de las afecciones.

Oferta de estacionamiento



Parcela objeto de análisis de las afecciones.

Por tanto, como podemos comprobar de diferentes parámetros, la parcela objeto de análisis queda fuera de los ámbitos de estudio del PMUS de Pego.

E) JUSTIFICACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS PATRICOVA

PLAN ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

1.- IDENTIFICACIÓN DEL RIESGO

Los riesgos naturales e inducidos [art. 4.5.e) de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Cmunitat Valenciana (en adelante, LOTUP)], determina que el riesgo de inundación constituye un condicionante para la ordenación de usos en el territorio, y por tanto, de la edificación que va a soportar.

En aras de minimizar, que no evitar, el riesgo frente a una situación adversa de inundación, el proyecto debe de evaluar el coste-beneficio de medidas no estructurales, que queden dentro del alcance del proyecto.

ALCANCE DEL PROYECTO

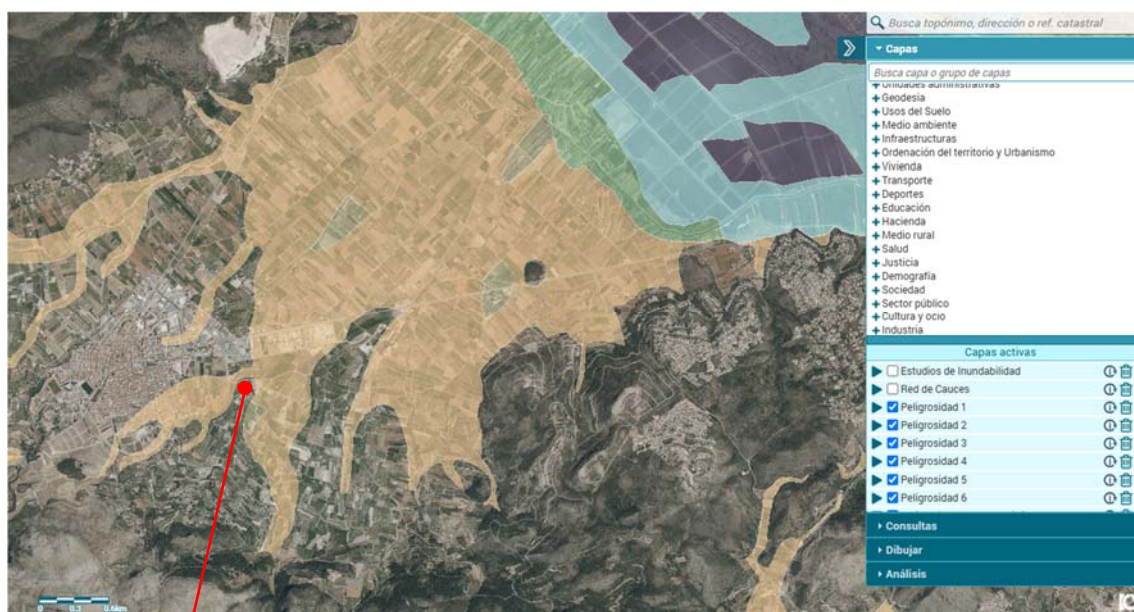
- Tipología del proyecto: EDIFICACIÓN DE NUEVA PLANTA
- Clasificación del Suelo: SUELO URBANO CONSOLIDADO Y CON ORDENACION DETALLADA
- NO afecta a la Ordenación Territorial

La parcela donde se ubica el Proyecto tiene una clasificación de SUELO URBANO, tratándose , además de un entorno consolidado por la edificación y por la urbanización.

Además, la parcela objeto de proyecto NO INVADE el dominio público hidráulico ni la zona de policía de la CHJ.

1.1.- CARTOGRAFIA PATRICOVA

De la cartografía GIS de la Generalitat Valenciana , para la afección del PATRICOVA en la parcela objeto de proyecto se tiene que,



Parcela objeto de análisis de las afecciones.



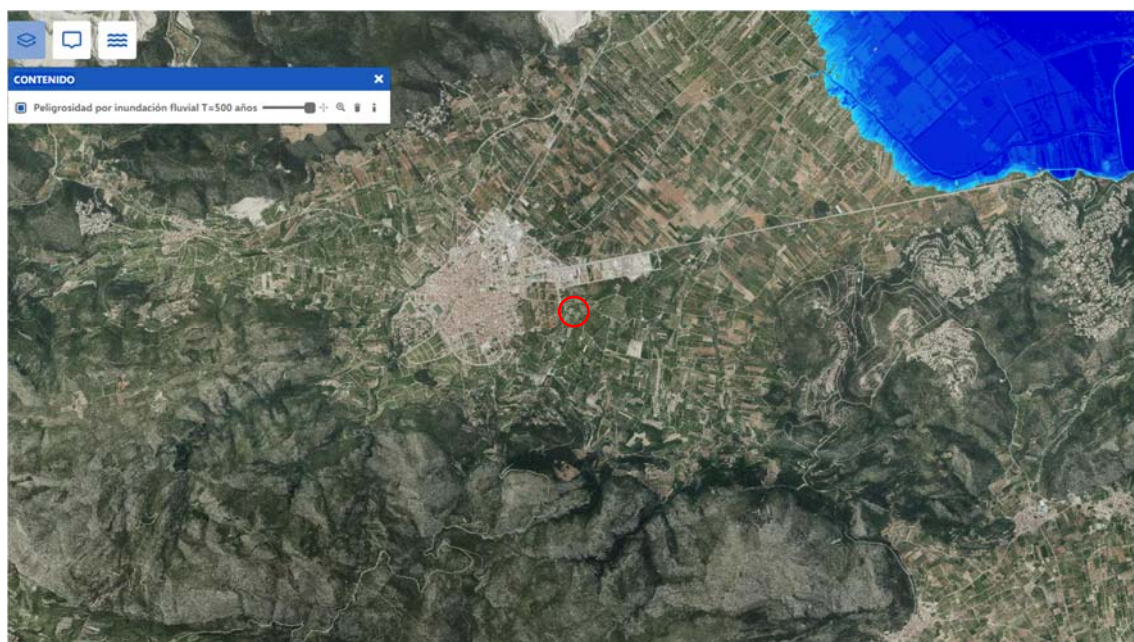
Parcela objeto de análisis de las afecciones.

La parcela no se ve afectada por los límites de peligrosidad descritos por el PATRICOVA.

1.2.- CARTOGRAFIA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR.

Se tiene, además en consideración, las determinaciones, periodos de retorno y calado del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundable, del Ministerio para la Transición ecológica y el Reto demográfico (<https://sig.mapama.gob.es/snczi/>) y del Sistema de Información del agua de la Confederación Hidrográfica del Júcar (<https://aps.chj.es/siajucar>), en concordancia con los niveles de riesgo asociados del PATRICOVA,

Para el caso que nos ocupa se analiza el mapa de calado para un periodo de retorno de 500 años, suministrado por la CHJ, que para la parcela que nos ocupa, tienen las siguientes características:



Por lo tanto, de ambas cartografías, se determina que no existe inundabilidad en la parcela objeto de proyecto.

2.- JUSTIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DE ADECUACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

Le es de aplicación el art. 20 del PATRICOVA, *Condicionantes en suelo urbano y suelo urbanizable con programa de actuación aprobado, afectado por peligrosidad de inundación*, que en su literalidad establece:

“Art.20 . Los Ayuntamientos, en el suelo urbano y en el suelo urbanizable con programa de actuación integrada aprobado, afectado por peligrosidad de inundación, deberán verificar la incidencia de la misma e imponer, cuando proceda, condiciones de adecuación de las futuras edificaciones, tomando como referencia las establecidas en el anexo I de esta normativa. Asimismo impulsarán, junto con las restantes administraciones públicas implicadas, la realización de aquellas actuaciones de reducción del riesgo de inundación que sean más prioritarias”

La expresión “*tomando como referencia las establecidas en el anexo I*” debe entenderse que no es una determinación vinculante, pero sí que sirva de base para las medidas que se propongan, tal y como establece la *GUÍA DE APLICACIÓN DEL PLAN ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)*, publicada por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana.

Además, y de acuerdo con la Guía de aplicación, cuando estamos en un suelo urbano mayoritariamente edificado, como el que nos ocupa, *las medidas deben dirigirse principalmente a medidas complementarias como las señaladas en el artículo 26 de la Normativa del PATRICOVA (en síntesis, concienciación, señalización, planes de emergencia, seguros específicos contra el riesgo de inundación,...)*

2.2.- ADECUACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

De acuerdo con el *ANEXO I. CONDICIONES DE ADECUACIÓN DE LAS EDIFICACIONES Y LA URBANIZACIÓN*, del PATRICOVA y dado que el calado de inundación NO EXISTE, se tienen las siguientes;

A.- CONDICIONES GENERALES

1.- ACCESO A CUBIERTA

- NO es preceptivo el acceso a cubierta o azotea a través de escalera interior, por NO EXISTIR nivel de calado en el presente proyecto.

2.- DISPOSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN

- El edificio se dispone en sentido del flujo desbordado, evitando causar efecto barrera y sobreelevación del retorno.

3.- NIVEL DE PLANTA BAJA

- NO PROCEDE, por no existir nivel de calado en el presente proyecto.

4.- USOS

NO existen usos residenciales, industriales y comerciales, a cota inferior a la rasante del terreno o de la calle.

B.- CONDICIONES PARTICULARES DE ADECUACIÓN ADICIONAL (NIVELES 3, 4 , 6)

1.- Planta semisótano en uso residencial intensivo.

NO procede al NO tratarse de uso residencial intensivo sino de Residencial Unifamiliar aislada

a.- Acceso estanco >1,00 m	NO PROCEDE
b.- Sistema de drenaje (bombeo + electrógeno)	NO PROCEDE
c.- Uso exclusivo para aparcamientos	NO PROCEDE
d.- Rampa sobreelevada +0.10 cm s/acera	NO PROCEDE
e.- Conducciones interiores estancas	NO PROCEDE

2.- Acometida alcantarillado con antirretorno

NO PROCEDE

Como se justificará en el Proyecto Básico, NO EXISTE ACOMETIDA DE ALCANTARILLADO URBANO, por lo que se resolverá la evacuación mediante DEPURADA DE OXIDACIÓN TOTAL.

3.- ADECUACIONES

- COTA DE FORJADO planta baja o local a +0.80 s/calle NO PROCEDE
No procede, por no existir nivel de calado en el presente proyecto.
- Puertas, ventanas y cerramientos estancos +1.50m CUMPLE / EXISTENTE
Las puertas , ventanas y son estancos (permeabilidad C4 y C3), para, además cumplir con los requerimientos de eficiencia energética, s/CTE DB HE
Los cerramientos de fábrica son opacos y multicapa, garantizando la protección frente a la humedad s/CTE DB HS
Los muros bajo rasante irán impermeabilizados mediante lámina continua en todo su perímetro
- Elem.sensibles vivienda (CGP) a +0.70m s/forjado pl.baja CUMPLE / EXISTENTE
Como se justificará en el Proyecto Básico, los cuadros de protección y generales de la vivienda se disponen en pl. baja, y se sitúan a +0.70m mínimo desde pavimento acabado de la planta, por encima del caldoo más desfavorable en todo caso.

- 4.- Vallados parcela permeables a +0.30m en perímetro CUMPLE / EXISTENTE
Se ejecuta el vallado y cerramiento mediante muro de piedra con junta abierta (permeable), y valla metálica, disponiéndolo, además, cada 2.00 m, aliviaderos específicos de drenaje antiembalse de Ø120mm por encima de 30cm
Los accesos de vehículos y peatonales del vallado son completamente permeables al flujo del agua evitando el efecto embalse .

- 5.- Cálculo estructural específico (presión / subpresión) CUMPLE / EXISTENTE
- Las estructuras, cimentaciones y cerramientos están calculadas teniendo en consideración la presión y/o subpresión producida por una altura de agua de un metro y medio (1,5 m) y para un nivel de diseño correspondiente a 100 años de periodo de retorno
 - Depósitos y análogos anclados (no flotación) NO EXISTEN

Por lo tanto el proyecto existente CUMPLE con lo dispuesto , a los efectos de edificación, en lo establecido en el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 y siguientes de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, para los Planes de Acción Territorial, en relación con la disposición transitoria primera de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana

Pego, marzo de 2025

Fdo: Los Projectistas

Juan José Camps Ferrer

Mª Carmen Tarín Sendra

CAMPS-TARIN ARCHITECTURAL DEVELOPMENTS