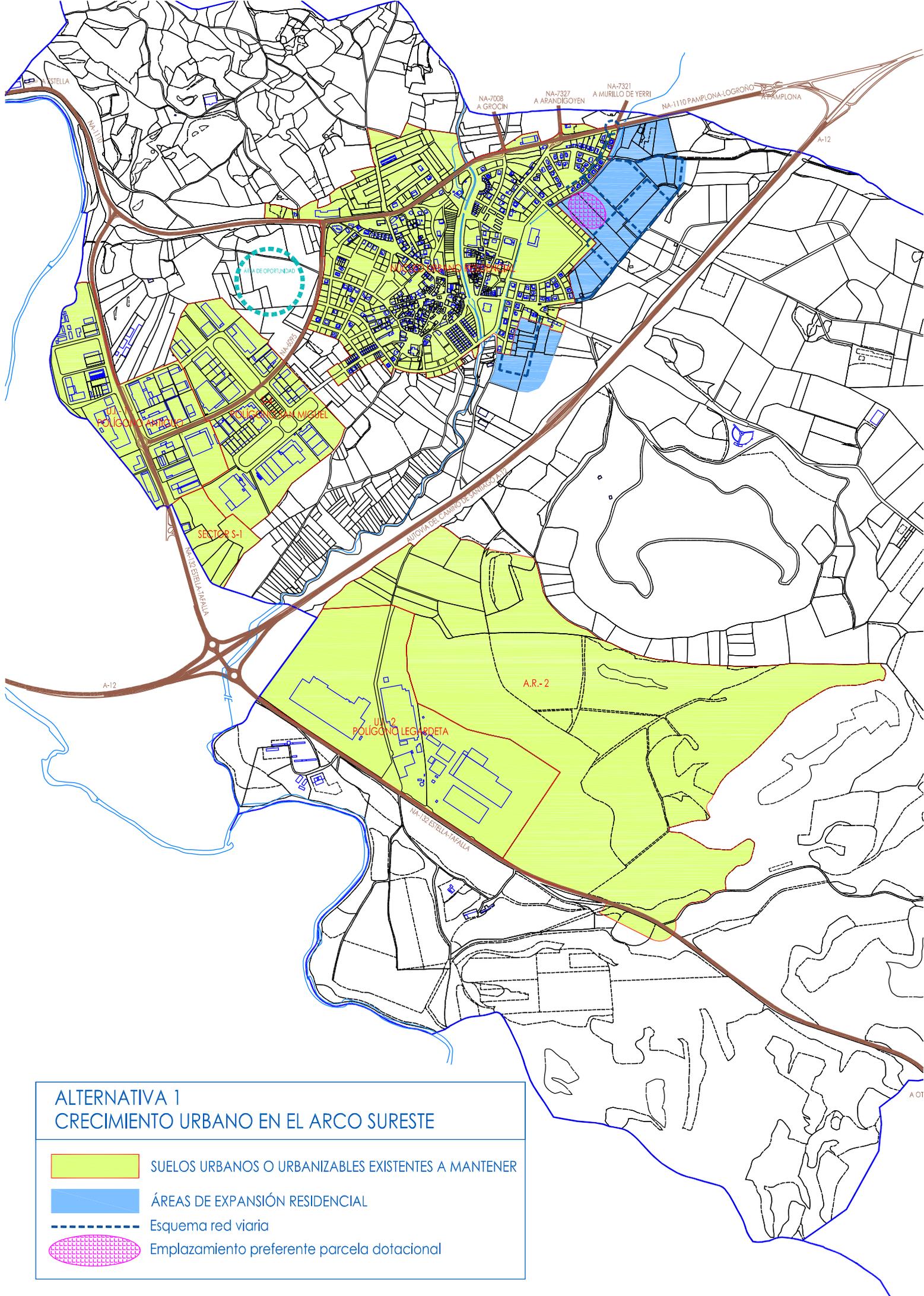


ALTERNATIVA CERO - PLAN VIGENTE

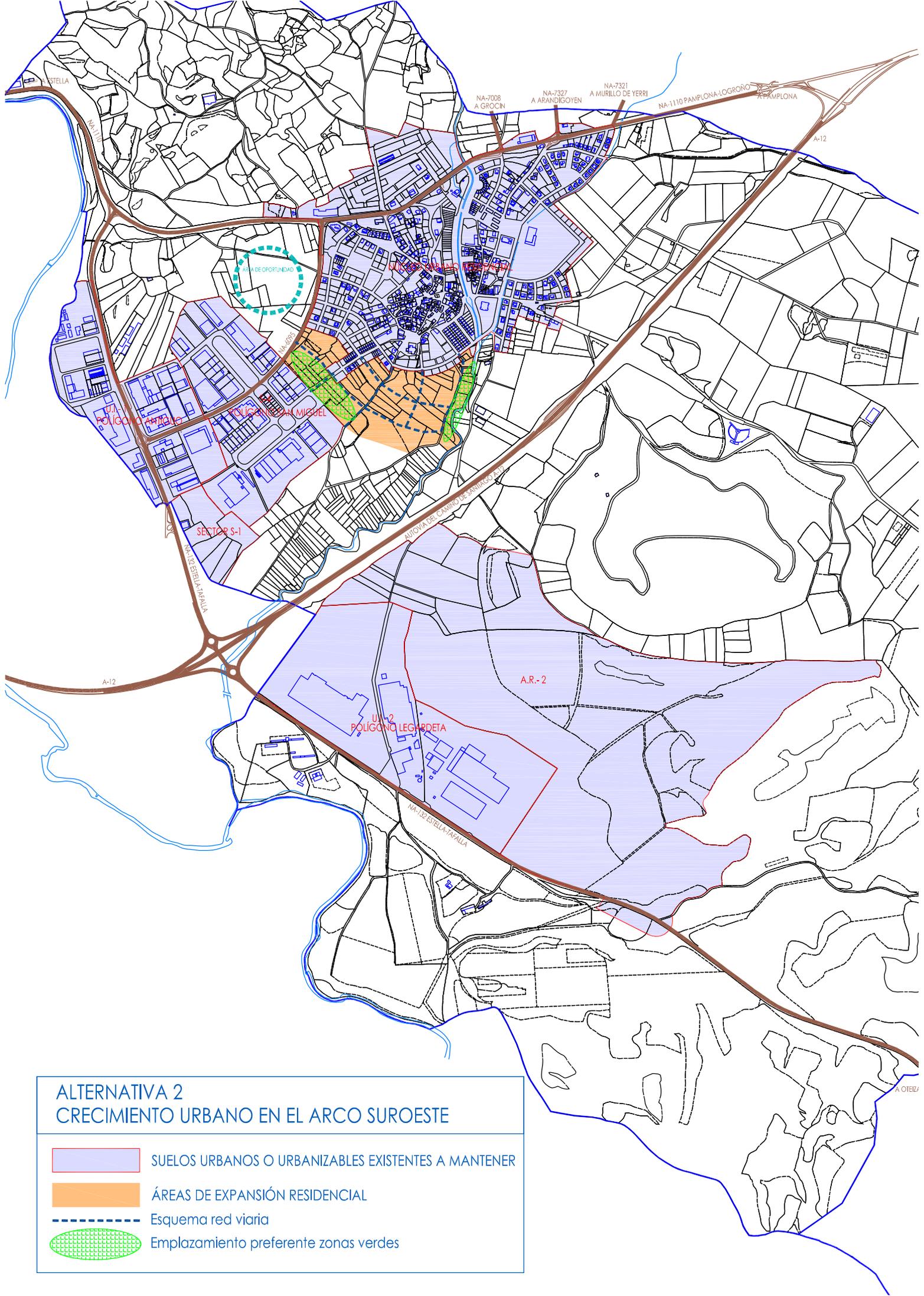
SUELOS URBANOS - URBANIZABLES:

- USO RESIDENCIAL
- USO INDUSTRIAL DESARROLLADO
- USO INDUSTRIAL SIN DESARROLLAR
- CARRETERAS
- CAMINO DE SANTIAGO



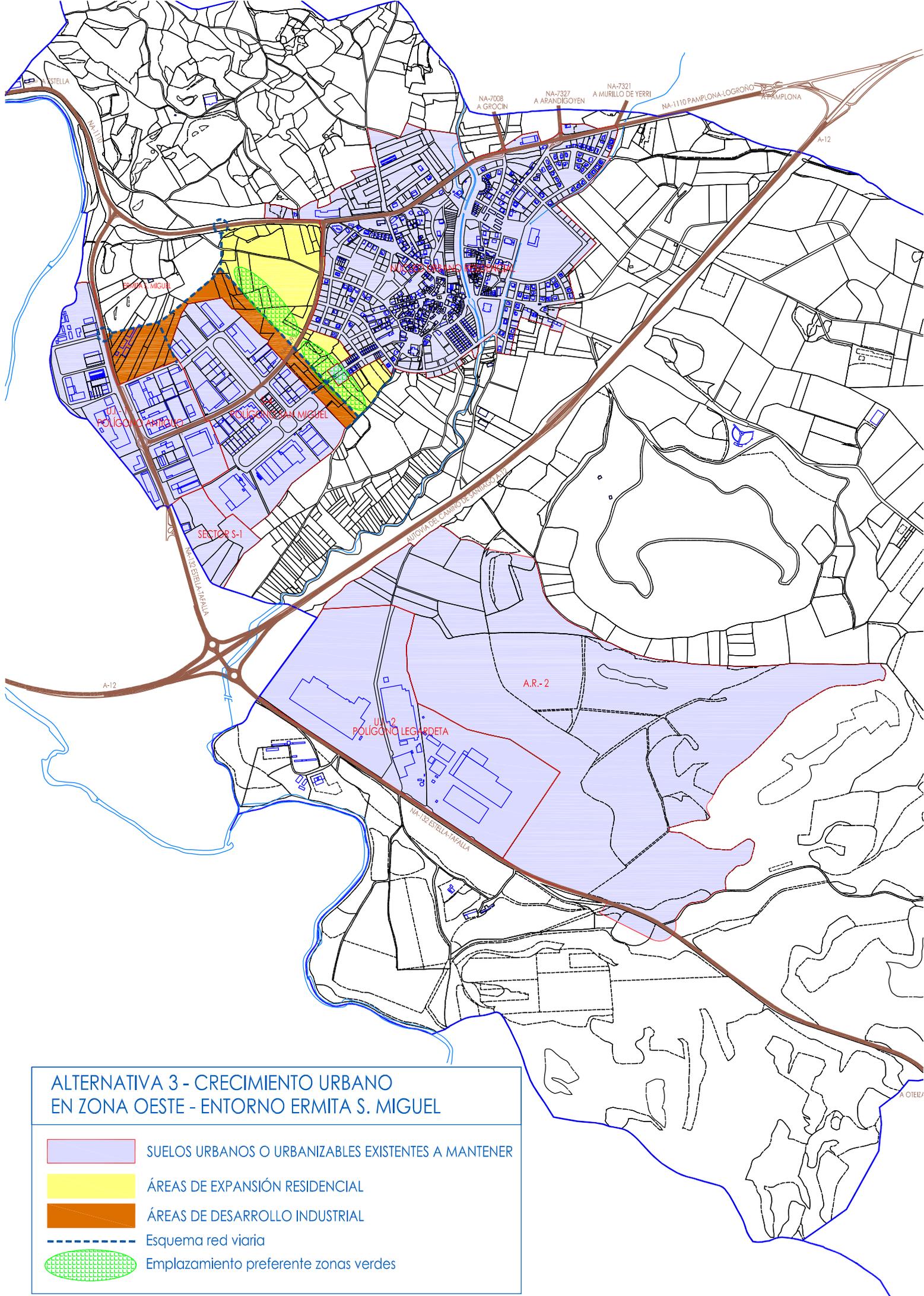
**ALTERNATIVA 1
CRECIMIENTO URBANO EN EL ARCO SURESTE**

- SUELOS URBANOS O URBANIZABLES EXISTENTES A MANTENER
- ÁREAS DE EXPANSIÓN RESIDENCIAL
- Esquema red viaria
- Emplazamiento preferente parcela dotacional



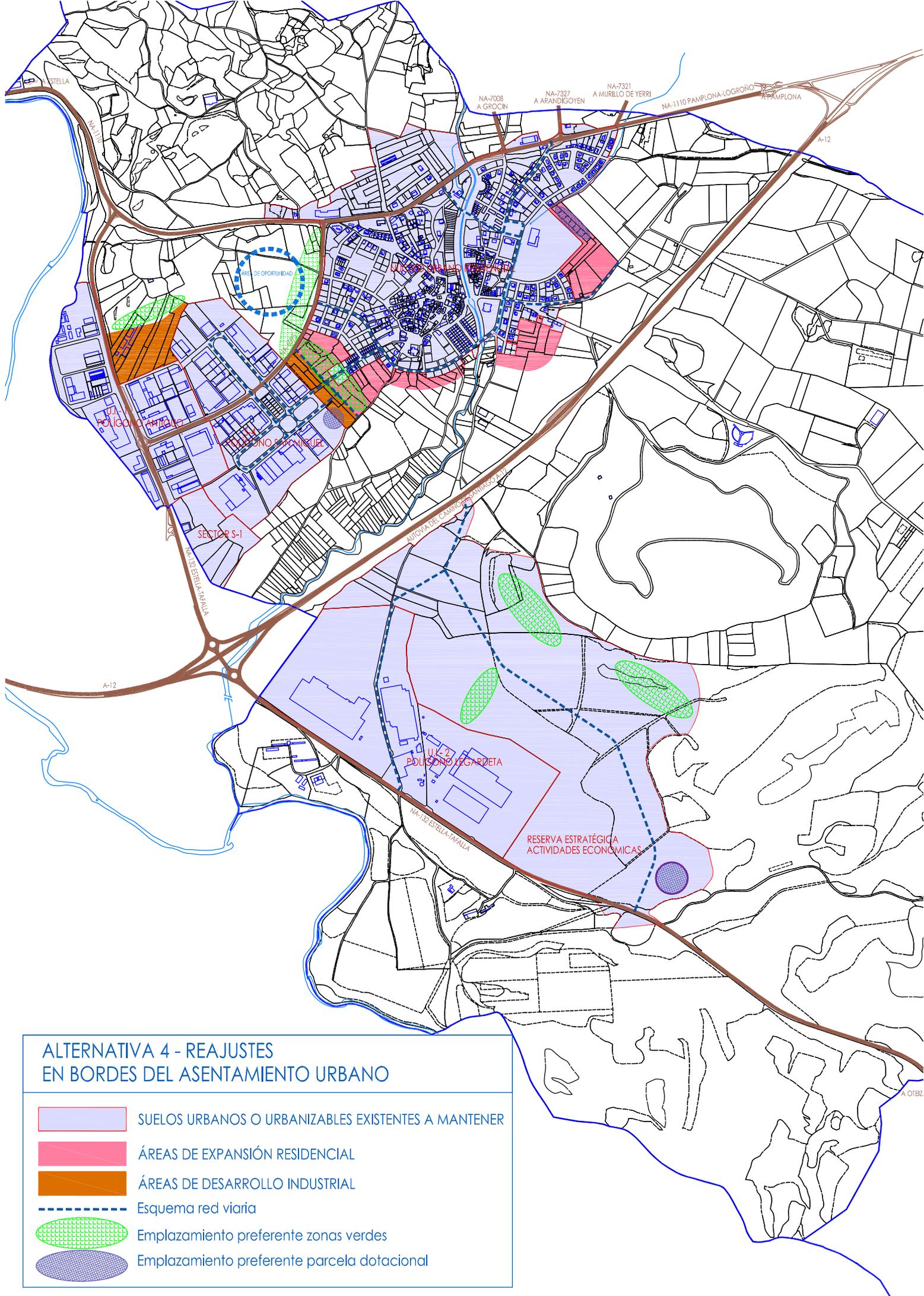
ALTERNATIVA 2 CRECIMIENTO URBANO EN EL ARCO SUROESTE

- SUELOS URBANOS O URBANIZABLES EXISTENTES A MANTENER
- ÁREAS DE EXPANSIÓN RESIDENCIAL
- Esquema red viaria
- Emplazamiento preferente zonas verdes



ALTERNATIVA 3 - CRECIMIENTO URBANO EN ZONA OESTE - ENTORNO ERMITA S. MIGUEL

- SUELOS URBANOS O URBANIZABLES EXISTENTES A MANTENER
- ÁREAS DE EXPANSIÓN RESIDENCIAL
- ÁREAS DE DESARROLLO INDUSTRIAL
- Esquema red viaria
- Emplazamiento preferente zonas verdes



ALTERNATIVA 4 - REAJUSTES EN BORDES DEL ASENTAMIENTO URBANO

- SUELOS URBANOS O URBANIZABLES EXISTENTES A MANTENER
- ÁREAS DE EXPANSIÓN RESIDENCIAL
- ÁREAS DE DESARROLLO INDUSTRIAL
- Esquema red viaria
- Emplazamiento preferente zonas verdes
- Emplazamiento preferente parcela dotacional

4.2. **EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS**

Las alternativas anteriormente descritas se evalúan de forma global, en relación con los objetivos planteados, a los criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica que sirven de referencia para el planeamiento y con el resultado de la fase de información, analizando sus ventajas e inconvenientes en el proceso de toma de decisión antes de optar por la elección de un determinado modelo.

El procedimiento de evaluación y valoración de las alternativas tiene carácter cualitativo. Se evalúan cuatro variables básicas de los criterios y objetivos ambientales y estratégicos, la Variable 1 que evalúa el modelo y las Variables 2, 3 y 4 que evalúan las componentes del modelo, esto es, la componente medioambiental, la componente sociocultural y la componente socioeconómica.

La evaluación y valoración de cada una de las alternativas elegidas se realiza en el documento anexo de ESTUDIO DE INCIDENCIA AMBIENTAL (apartado 4), al cual nos remitimos.

En relación con la alternativa 0, cabe señalar además que parece un contrasentido mantener el planeamiento actual, esto es, unas Normas Subsidiarias que se han quedado obsoletas por no estar adaptadas u homologadas a la nueva legislación urbanística vigente en Navarra, la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Carece de una reglamentación en la cual se diferencie el Suelo No Urbanizable de protección del de preservación, el Suelo Urbano consolidado del no consolidado, las determinaciones de ordenación estructurante de las pormenorizadas, etc. Se hace necesario por tanto para Villatuerta contar con el instrumento de planificación urbanística adecuado, denominado Plan General Municipal en la nueva Ley Foral 35/2002.

Esta alternativa 0 va además en contra de los objetivos de interés foral y municipal plasmados en el convenio de colaboración suscrito entre el Ayuntamiento y el Gobierno de Navarra, precisamente para modificar y adaptar el plan.

En cuanto a la Variable 1 - Modelo, cabe señalar que es la alternativa que tiene menos consumo del recurso "suelo", del recurso "Energía" y del recurso "Agua", pero es la que peor plantea el entorno humano, debido a que presenta carencias en los espacios (desconexión entre polígonos, falta de conexiones peatonales, falta de espacios libres y dotacionales de interés). No se mencionan los aspectos de materiales para la construcción y gestión de residuos debido a que en cualquiera de los modelos se puede gestionar de manera óptima el recurso de materiales de construcción y la producción y gestión adecuada de los residuos de construcción y demolición.

En la Variable 2 - Componente medioambiental del modelo, cabe señalar que es la alternativa que menos garantiza la preservación y mejora de los valores naturales, la diversidad biológica y el medio rural, debido a que el planeamiento actual municipal está obsoleto y no recoge los aspectos de protección medioambiental que se derivan de la legislación de rango superior, confiando en la intervención de los departamentos sectoriales de cara a su protección.

En la Variable 3 - Componente sociocultural del modelo, no se cumplen los objetivos ya que al no modificar el planeamiento no se plantean desde el propio plan estrategias encaminadas a la cohesión social, crear espacios para paliar las carencias dotacionales o de espacios libres, mejorar la calidad de vida, plantear vivienda pública, o mejorar y definir los bordes del asentamiento.

En la Variable 4 - Componente socioeconómico del modelo, no se tienen en cuenta al tratarse de un plan ya existente desde 1993, que no valora los aspectos de eficiencia económica u oportunidades de desarrollo.

4.3. CONCLUSIONES. ELECCIÓN DEL MODELO

Como conclusión, se señala en dicho EIA lo siguiente:

- Que desde el punto de vista ambiental las de menor impacto serían la alternativa 4 y la 0. Las principales diferencias de afección se producen, principalmente, por la cantidad de suelo utilizado, que es menor en la alternativa 0 y en la 4. Desde el punto de vista socioeconómico, la alternativa 4 es la menos impactante.
- Que las afecciones previsibles son bajas, ya que la EyMOT tiene en cuenta y protege y preserva los suelos de valor ambiental y el resto de los suelos de valor.
- Que la alternativa 4 es menos impactante que las otras (1, 2 y 3) y resuelve desde el punto de vista socioeconómico y técnico las deficiencias y problemas detectados en la alternativa 0 que no tiene diferencias de impacto con la 4.

Como conclusión de todo lo expuesto, tras el análisis cualitativo de las alternativas planteadas y descartada la alternativa 0 por todo lo expuesto anteriormente, el modelo escogido se basa en la Alternativa 4 por considerar que se ajusta más a los criterios y objetivos globales ambientales y estratégicos aplicables al Plan.

4.4. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL DEL MODELO

La evaluación económico financiera así como el estudio de sostenibilidad para la Hacienda municipal, formará parte del documento del Plan Urbanístico Municipal.

No obstante, se puede adelantar que el modelo de ordenación propuesto garantiza la sostenibilidad económica, social y ambiental, por los siguientes motivos:

- Las únicas actuaciones impulsadas por el Plan Municipal serán las relativas a la adquisición y urbanización de los sistemas generales, que en este PGM se han reducido al máximo adscribiéndolos a sectores de suelo urbanizable, a diferencia de las anteriores Normas Subsidiarias, las cuales planteaban numerosas actuaciones en espacios libres públicos y zonas verdes mediante el sistema de expropiación, muy costoso para las arcas públicas.
- El sistema de actuación será con carácter general el de compensación, de iniciativa particular, lo que evita al Ayuntamiento cualquier previsión de adelanto de gasto.
- Los criterios de urbanización se basan en sistemas de bajo mantenimiento, para que el costo del Ayuntamiento sea menor.
- La sostenibilidad social queda garantizada con el modelo urbanístico que se propone que es continuación del modelo existente, que ha posibilitado la coexistencia entre los diferentes modelos territoriales, dotacionales e industriales.
- El acceso a los servicios es universal y equitativo y con el Plan que se propone seguirá en las mismas condiciones.
- La sostenibilidad ambiental es la base del régimen de regulación de usos en suelo no urbanizable.

4.5. **MOVILIDAD SOSTENIBLE**

El modelo elegido es el que a priori reduce las necesidades de desplazamiento de la población, tratándose de uno de los objetivos del planeamiento urbanístico, junto con el fomento del uso y eficiencia del transporte público.

El documento del Plan Urbanístico promoverá estrategias de desarrollo orientado en función del transporte, tales como:

- En las inversiones en infraestructuras urbanas se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público.
- Se utilizarán criterios de urbanización y diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público y los modos no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas.
- Se fomentarán los aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, con acceso al transporte público.
- Se coordinará el planeamiento urbanístico con la planificación del transporte. Se evaluará la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo de los sectores, analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.