

PLAN PARCIAL de MEJORA del Sector Residencial SUR FUENTE SAN LUIS, de Valencia.

Controlada del Proyecto



**PLAN PARCIAL de MEJORA del Sector Residencial
FUENTE SAN LUIS, de Valencia.
Memoria Justificativa**

INDICE

PLAN PARCIAL de MEJORA del Sector Residencial

FUENTE SAN LUIS, de Valencia.

Memoria Justificativa

1.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

2.- TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN PARCIAL

2.1.- ADECUACIÓN AL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

Modificaciones de la ordenación.

2.2.- INFORME DE LA CONSELLERIA DE TERRITORIO Y VIVIENDA.

3.- ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS

3.1.- Condicionantes iniciales.

3.2.- Alternativas ponderadas.

3.3.- Ponderación de la alternativa escogida como unidad funcional bien integrada y conectada con las áreas colindantes.

3.4.- Principales características de la alternativa escogida

4.- LEGISLACIÓN FERROVIARIA.

5.- SISTEMA GENERAL FERROVIARIO.

6.- ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

7.- AREA DE REPARTO, INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA Y APROVECHAMIENTO TIPO.

7.1.- Area de Reparto.

7.2.- Indice de Edificabilidad Bruta

7.3.- Aprovechamiento Tipo.

8.- ORDENACIÓN PORMENORIZADA PROPUESTA

8.1.- Descripción y justificación.

8.2.- Reserva de suelo para ejecución de la futura plataforma del metro ligero de l'horta sud

8.3.- Información urbanística de las magnitudes de la ordenación

8.4.- Elementos de la red primaria de dotaciones.

8.5.- Justificación Cumplimiento Estándares de Red Primaria

8.6.- Elementos de la red secundaria.

8.7.- Cómputo y justificación de la red secundaria.

8.8.- Justificación de la reserva mínima de aparcamientos en sectores residenciales.

9.- UNIDADES DE EJECUCIÓN

9.1.- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN.-

10.- ÁREAS SUJETAS A ESTUDIO DE DETALLE

11.- CUADROS ESTADÍSTICOS

12.- PLANOS DE ORDENACIÓN

FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN



1.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

La ordenación estructural es la determinada en al Homologación PGOU Valencia que acompaña a este Plan Parcial, en el que se clasifica el sector como suelo urbanizable y se delimita la red primaria del sector.

2.- TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN PARCIAL

2.1.- ADECUACIÓN AL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

Con posterioridad a la aprobación municipal, durante la tramitación en sede autonómica para la obtención de la aprobación definitiva, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento emitió Informe de fecha 30 de marzo de 2007 sobre el Plan Parcial de Mejora del Sector Fuente San Luis, y a la vista de las indicaciones que en él se recogen se realizó propuesta de modificación de la ordenación del sector aprobada por el Ayuntamiento de Valencia para hacerla compatible con dicho Informe.

Las indicaciones del Informe se refieren a la zona noroeste del sector en relación al Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia. El Informe dice:

La parcela calificada como GTR-2 PID (red ferroviaria) no abarca toda la superficie necesaria de acuerdo con el trazado definido para los dos CTT en el mencionado Estudio Informativo. Se adjunta un plano en que se delimita la superficie que debería ser respetada de acuerdo con la legislación ferroviaria vigente-ver aparatado siguiente- diferenciándose dos zonas:

La superficie afectada por las vías del CTT de ancho UIC. Se trata de vías definitivas y por tanto deberán calificarse como sistema general ferroviario o similar.

La superficie afectada por la vía provisional de conexión del CTT de ancho ibérico con las vías provenientes de Xàtiva/Gandía. Esta vía debe ser calificada de manera provisional también como sistema general ferroviario, hasta el momento en que se levante la misma, planificado en principio para cuando se acometa la construcción del CTT de ancho UIC.

La ordenación contemplaba en esa zona del sector una reserva de suelo con destino de infraestructura ferroviaria denominada PID-1 GTR-2, que la citada Dirección General considera insuficiente y que por tanto debía ser ampliada.

MODIFICACIONES DE LA ORDENACIÓN.

Al objeto de adaptar la ordenación al Informe de la DGF se han realizado modificaciones en la ordenación que no afectan ni a la delimitación del sector ni a la edificabilidad bruta y la edificabilidad residencial y terciaria del sector. Por tanto:

No se modifica y se mantiene la delimitación del Sector.

No se modifica y se mantiene la edificabilidad bruta y la edificabilidad residencial y terciaria del sector.

Se siguen cumpliendo las reservas de suelo dotacional público de equipamientos zonas verdes y red viaria exigidas por el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

Las modificaciones efectuadas en la ordenación son:

1. Se ha ampliado la zona PID-1 hacia el sur hasta superar el límite fijado para la afección definitiva de suelo al sistema general ferroviario. Y se ha graficado la zona que debe quedar afectada de forma provisional al sistema general ferroviario.

2. Esto ha motivado la permuta de la ubicación de los suelos dotacionales de uso equipamiento educativo y zonas verdes al sur del PID-1, para permitir la mejor ubicación del suelo destinado a uso escolar (SED-1). Se ha aumentado aumentando la superficie la superficie del suelo escolar pasando de 13.186,73 m² a 13.194,16 m². Y la parcela de zona verde calificada como SAL ha visto reducida su dimensión superficial pasando de 4275,24 m² a 1.857,62 m².
3. Para mantener la reserva de suelo con dotacional público de zona verde se ha previsto una nueva zona verde denominada SJL-6 de 2.430,29 m², que ha sido ubicada entre los suelos dotacionales SED-2 y SRD. Y se ha producido un ligero incremento del suelo SED-2 DE 12.023,87 m² a 12.028,12 m².
4. Los cambios anteriores han hecho preciso la reducción en superficie y edificabilidad (manteniendo el número de alturas) de la parcela terciaria T-2. Y consecuentemente el cambio en la parcela T-1 aumentando las alturas a 7 para mantener la misma edificabilidad terciaria total que tenía y tiene el sector.

2.2.- INFORME DE LA CONSELLERIA DE TERRITORIO Y VIVIENDA.

En fecha 18 de abril de 2007 la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia tomó el acuerdo de Supeditar la Elevación del expediente de la Homologación y Plan Parcial “Fuente San Luis” al Conseller de Territorio y Vivienda, proponiendo su aprobación definitiva, al cumplimiento de:

1. *Incorporar en el texto refundido los condicionantes técnicos recogidos en el Fundamento Jurídico Sexto.*
2. *Informe de la Confederación Hidrográfica sobre la suficiencia de agua. Una vez emitido el Informe o transcurrido el plazo para su emisión, se*

resolverá el expediente conforme a las reglas contenidas en los autos del TSJ CV de 15 de Enero de 2007 y 1 de marzo de 2007.

3. *Cumplir el condicionante del Informe de Carreteras de la Consellería de Infraestructuras, en el sentido de que e proyecto de urbanización permita compatibilizar la construcción de un paso inferior bajo la rotonda denominad SRV-EL que estructura el sector.*

El Fundamento Juridico Sexto se reproduce a continuación

SEXTO-VALORACIÓN GLOBAL.

1. *El sector deberá ejecutar y financiar todas las conexiones viarias exteriores, de acuerdo con el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado. Esta determinación deberá incluirse en la ficha de gestión. Con la posibilidad de aplicar el artículo 115-2 RPCV.*
2. *Deberán incorporarse al proyecto definitivo el plano grafiando el carril bici y la reserva de suelo para ejecución de la futura plataforma del metro L'Horta Sud, y el plano de cuantificación de las plazas de aparcamiento en la vía pública.*
3. *Conforme al acuerdo plenario de retasación de cargas, de 28 de abril del 2006, el sector asume la ejecución y financiación del puente en su propio ámbito. Esta determinación deberá incluirse en la ficha de gestión. Deberán formalizarse los compromisos oportunos entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento y el urbanizador para garantizar la ejecución de la parte del puente que recae fuera del sector.*
4. *Debe cumplirse el informe reseñado de la Dirección General de Ferrocarriles. Remitida ya la nueva documentación aportada por el Ayuntamiento con fecha de entrada 4 de abril del 2007, deberá emitirse nuevo informe por parte de la indicada Dirección General.*
5. *Se cumplirá igualmente el informe de la Dirección General de Transportes.*

6. *Deberá corregirse la ficha de planeamiento y gestión en el sentido de admitir el uso dotacional DIN-2 en el apartado TER-4, según determinaciones del PGOU de Valencia, con el fin de permitir el uso específico de subestación eléctrica*
7. *Deberá cumplirse el condicionamiento del informe del Servicio de Carreteras de la Conselleria de Infraestructuras reseñado en el antecedente siete.*

Estos condicionantes se han cumplido en el presente texto refundido del Plan Parcial tal como se explica a continuación:

Del Condicionante 1: Fundamento Jurídico Sexto:

1. Incorporando esta determinación en la Ficha de Planeamiento y Gestión de la Homologación y Plan Parcial.
2. Se han añadido al Plan Parcial dichos planos de ordenación pormenorizada.
3. Incorporando esta determinación en la Ficha de Planeamiento y Gestión de la Homologación y Plan Parcial.
4. Se ha emitido nuevo informe por parte de la Dirección General de Ferrocarriles que concluye:



Conclusiones

Se informa favorablemente la modificación del Plan Parcial Sector Fuente San Luis, siempre y cuando en la aprobación se incluyan las prescripciones siguientes:

- Previamente al desarrollo de cualquier actividad dentro de las zonas de protección definidas en la legislación ferroviaria vigente para los terrenos inmediatos al ferrocarril, se debe recabar autorización de ADIF.
- El urbanizador debe asumir cualquier actividad encaminada a disminuir las molestias por ruidos, vibraciones, etc. derivadas de la proximidad de la infraestructura ferroviaria, no pudiendo reclamar posteriormente por estos conceptos a los responsables de la citada infraestructura.

Madrid, 10 de mayo de 2007

EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA
DE PLANIFICACIÓN

Francisco Javier Sánchez Ayala

Estas determinaciones se han incorporado en la Ficha de Planeamiento y Gestión de la Homologación y Plan Parcial.

5. Este Informe se refiere a la reserva de suelo para la ejecución del metro L'Horta Sud solicitando su ampliación de 5 a 7,5 m. No obstante de la documentación presentada y la actual se puede comprobar la existencia de una reserva de 8 m. Por otra parte en cuanto al posible aparcamiento no es posible incluirlo en la ordenación actual, siendo relevante señalar la existencia de un aparcamiento cercano en la zona este del sector que puede ejercer la función indicada.

6. Se modifica la Ficha de Zona de la calificación TER-4 incorporando como uso compatible el dotacional Din-2.
7. Incorporando esta determinación en la Ficha de Planeamiento y Gestión de la Homologación y Plan Parcial, que es coincidente con el condicionante 3 del Informe de la Consellería.

Del Condicionante 3: Informe del Servicio de Carreteras de la CIT.

Se ha incorporado esta determinación en la Ficha de Planeamiento y Gestión de la Homologación y Plan Parcial.

3.- ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS

3.1.- CONDICIONANTES INICIALES.

Las posibles alternativas de Ordenación del Sector están condicionadas por las determinaciones, las conexiones y elementos de red primaria fijados por la Homologación del Sector Fuente de San Luis, así como por los condicionantes derivados de la legislación sectorial.

El sector se encuentra estructurado por la carretera de Malilla, que conecta el Boulevard Sur con la N-335, dividiendo el sector en dos zonas diferenciadas.

El nuevo sector delimitado se halla situado dentro de la trama urbana de Valencia, y las normas urbanísticas aplicables son las generales para esta zona de ordenación urbanística, sin perjuicio de las establecidas con carácter particular dentro de las Normas Urbanísticas específicas que forman parte de este documento.

La ordenación que se propone da cumplimiento al acuerdo de aprobación condicionado del Programa del Sector Fuente San Luis.

La inclusión de una gran manzana terciaria en el extremo este del sector, como consecuencia de dicho acuerdo de trasladar la zona verde de red primaria a una ubicación con mayor accesibilidad desde las zonas residenciales condiciona la modificación del trazado viario del este del sector.

Esta manzana destinada a albergar un centro comercial que incorporará una pista de nieve artificial hace necesario prever condiciones específicas en la normativa para poder hacer efectiva su construcción.

3.2.- ALTERNATIVAS PONDERADAS.

Con los anteriores condicionantes se estudiaron distintas alternativas de ordenación hasta determinar la mejor solución propuesta.

Se estudió la posibilidad de estructurar el sector de manera que las manzanas se organizaran perpendiculares al nuevo cauce del río Turia, obteniendo una permeabilidad viaria Norte-Sur, desestimándose esta opción ya que la conexión con la N-335 se produce solo en un punto, y las manzanas quedaban al margen de la presencia del cauce.

Se intentó también la subdivisión de las manzanas residenciales de manera que se obtuviesen unidades más o menos cuadradas, pero la futura tipología edificatoria indicaba

otra forma de configurar estas unidades, de manera que se optó por la solución de manzanas rectangulares que dieran fachada al río.

Asimismo, y después de probar a ubicar las zonas verdes unificada en grandes franjas, se llegó a la conclusión de que una organización más dispersa en la que las zonas verdes se intercalan entre las manzanas residenciales produce una mayor calidad urbanística.

Asimismo, el trazado de las calles se optimizó estudiando las distintas alternativas, hasta llegar a una solución donde la relación de la superficie dotacional viaria respecto del total fuese la correcta y al mismo tiempo se produjese la correcta conexión de todos los puntos del Sector.

3.3.- PONDERACIÓN DE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA COMO UNIDAD FUNCIONAL BIEN INTEGRADA Y CONECTADA CON LAS ÁREAS COLINDANTES.

La alternativa de ordenación propuesta potencia el eje Boulevard Sur-N335, creando una potente vía circulatoria con carácter de avenida urbana, con un gran y amplio boulevard central.

Este eje sirve para dividir mayoritariamente los usos en el sector: al oeste usos residenciales con una manzana terciaria calificada como TER-3, con la excepción de una manzana residencial al este, donde se sitúan los usos terciarios distribuidos en dos manzanas de 2.063,83 m² y 6.234,80 m² con la calificación de TER-3 y TER-4 respectivamente, y una gran manzana donde se ubicará un nuevo centro comercial en el que se implantará una pista de esquí con nieve artificial.

La edificación residencial que se desarrolla en bloques lineales de calificación EDA queda abrazada por grandes zonas verdes que la circundan, dotando de gran calidad a las futuras viviendas, diseñándose 3 manzanas con un amplio espacio libre privado en el interior de la manzana en la que se establecen las alineaciones de ocupación de la edificación de calificación EDA.

Los equipamientos de red secundaria se prevén en dos manzanas, una situada en la zona oeste del sector junto a las edificaciones residenciales con la calificación SED y otra manzana, calificada como SED y SRD, en la zona este.

3.4.- PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA

La alternativa escogida se caracteriza por una Red Viaria jerarquizada según las necesidades de las zonas a las que sirve, a través de la cual todos los puntos del Sector quedan conectados, y articula asimismo el Sector con la ciudad de Valencia.

La calidad de las manzanas residenciales que produce la solución adoptada es óptima, pues todas ellas vuelcan a espacios verdes, estando fácilmente comunicadas con los suelos dotacionales.

La superficie dotacional del Sector se ubica en manzanas de tamaño medio-grande, de manera que se facilite la futura implantación de los equipamientos.

Además, la gran cantidad de espacios verdes repartidos por toda la ordenación que se distribuyen siempre enmarcando las zonas residenciales o sirviendo como colchón a las infraestructuras, permiten que estos espacios libres sean de fácil acceso por parte de los residentes.

4.- LEGISLACIÓN FERROVIARIA.

La legislación ferroviaria vigente es la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo. (R .D. 2387/2004).

El Reglamento que desarrolla la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (en adelante L.S.F.) recoge en sus Artículos 24 a 40 una serie de limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril. Dichas protecciones son las siguientes:

- Zona de dominio público: 8 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación. La ley define explanación como la línea de intersección entre el talud (desmonte a terraplén) o muro con el terreno natural.
- Zona. de protección: 70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- Línea limite de edificación: 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.

En el caso de suelo clasificado coma urbano consolidado, se entiende el suelo que ya esta urbanizado:

- Línea de dominio público: 5 metros.
- Línea de protección: 8 metros.

Estas distancias pueden ser reducidas por el Misterio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre transito del ferrocarril (art 27 del Reglamento de la LSF).

En el caso de líneas que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico la línea límite de edificación se sitúa a 20 metros. No obstante, el Ministerio de Fomento puede reducirla, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en la mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril (artículo 34 del Reglamento de la LSF).

Usos y obras en las Zonas de dominio público y protección.

- En zona de dominio público solo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de Infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.
- Dentro de la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Desde la línea límite de edificación hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a

la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (31 de diciembre de 2004), previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

5.- SISTEMA GENERAL FERROVIARIO.

De acuerdo con el Informe de la Dirección General de Ferrocarriles se incluye en el Plan Parcial aprobado por el Ayuntamiento descripción y definición del Sistema General Ferroviario según establece el artículo 7 de la L.S.F., que comprenderá, como mínimo, una banda de terreno que no reduzca el límite exterior de la zona de dominio público a menos de 8 metros (5 en el caso de suelo urbano) medidos desde la arista exterior de la explanación en horizontal y perpendicularmente al eje de la plataforma. También deberá respetarse el resto de protecciones, zona de protección y línea límite de edificación, recogidas en la L .S. F.

En el Plan Parcial se han previstos dos manzanas como Sistema General Ferroviario GTR-2 según la nomenclatura del Ayuntamiento de Valencia.:

PID-1 GTR-2 de 16.821,71 m² y

PID-2 GTR-2 de 2.195,91 m²

Asimismo se determina una franja de terreno entorno a la vía provisional antes indicada que queda afectada de forma provisional al Sistema General Ferroviario de acuerdo al Informe de la Dirección General de Ferrocarriles.

Las parcelas situadas al norte del plan, calificadas como EDA, SED, SRD, SJL Y TER, así como el vial que se encuentra al norte de las mismas y que marca el límite del plan, se encuentran afectados por las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias definidas en la legislación vigente, en concreto por el CTT de ancho UIC. Dichas distancias pueden ser reducidas mediante los consiguientes expedientes administrativos, que debe solicitar el interesado.

Cualquier actuación, incluidos viales, zonas verdes, etc., que se prevea finalmente dentro de las zonas de protección del ferrocarril debe contar con la autorización del Ente Publico Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Asimismo debe autorizar cualquier obra, incluida la reposición de servicios, que crucen o pasen por las zonas de protección de la actual infraestructura ya que es el competente para autorizar y establecer las condiciones y gálibos a respetar.

Como se ha expresado en puntos anteriores, las distancias de las zonas de protección del ferrocarril pueden ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre transito del ferrocarril (Art. 27 del Reglamento de la LSF).

En el caso de líneas que discurran por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico la línea limite de edificación se sitúa a 20 metros. No obstante, el Ministerio de Fomento puede reducirla, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en la mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y el libre transito del ferrocarril (artículo 34 del Reglamento de la LSF).

En consecuencia en el presente Plan Parcial, al estar situado tanto el planeamiento como las líneas férreas en zona urbana, el límite de de edificación estará fijado a 20 metros.

En el caso de que el Ayuntamiento de Valencia lo considere necesario se solicitará y tramitará, en su caso, expediente administrativo al objeto de reducir la zona de protección. En cualquier caso, previamente al desarrollo de cualquier actividad dentro de las zonas de protección definidas en la legislación ferroviaria vigente para los terrenos inmediatos al ferrocarril, se debe recabar autorización, tal y como se detalla en la Ficha de Planeamiento y Gestión.

6.- ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

La ordenación estructural se ha modificado con respecto a lo dispuesto en el Planeamiento General, como se ha reflejado en el documento de Homologación del sector.

Se recalifica el uso establecido en el Plan General para los terrenos comprendidos en el ámbito del sector, pasando de zona calificada uso industrial a zonas calificadas con los usos residencial y terciario, estableciendo la normativa urbanística correspondiente para cada zona de ordenación urbanística prevista dentro del sector.

En la ordenación del Plan Parcial se mantienen todas las condiciones de la ordenación estructural definida en el documento de Homologación.

7.- AREA DE REPARTO, INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA Y APROVECHAMIENTO TIPO.

7.1.- AREA DE REPARTO.

Como recoge el documento de Homologación, el área de reparto coincide con la delimitación del Sector, abarcando una superficie de 422.849,92 m².

7.2.- INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA

El índice de Edificabilidad Bruta queda fijado en la Homologación en 0,8090.



7.3.- APROVECHAMIENTO TIPO.

El Aprovechamiento Tipo (en adelante AT), es, en este caso el resultado de la división del aprovechamiento total lucrativo no materializado de los terrenos incluidos en el sector entre la superficie total del sector, descontando aquellos terrenos ya afectados a su destino dotacional.

Así, tenemos un aprovechamiento total lucrativo de 342.071,49 m²t, y una superficie de 422.849,92 m²s, resultando un AT = **0,8090 m²t/m²s**.

8.- ORDENACIÓN PORMENORIZADA PROPUESTA

8.1.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN.

Existe en el ámbito de la ordenación una serie de infraestructuras de saneamiento, de suministro de aguas potables, eléctricas y de otras redes que, en la medida que sean compatibles con la ordenación propuesta se mantendrán. En otros casos será modificado su trazado, manteniendo su capacidad de servicio intacta. Se detalla el presente punto en el Proyecto de urbanización adjunto.

La presente ordenación propone una disposición de la edificabilidad consecuente con la evolución actual de la demanda de suelo en el casco urbano de Valencia, el uso residencial.

Se mantiene el eje de la Carretera de Malilla como eje norte-sur principal de la propuesta, vial a partir del cual se ordena el sector y se separan usos. La edificabilidad se distribuye de manera que permite una ordenación en la que distinguen los recorridos de zonas verdes sobre los viarios, que, en cualquier caso poseen las secciones suficientes para absorber todo el tráfico que generará el aumento de habitantes del entorno.

La edificabilidad lucrativa disponible se distribuye del siguiente modo:

La edificación de uso dominante residencial se emplaza en manzanas rectangulares que permiten la ubicación de bloques lineales, fijando la huella en planta de cada manzana residencial, asignándole edificabilidad residencial mediante la superficie en planta de la manzana y el número de alturas.

La edificabilidad terciaria se desarrolla en cuatro manzanas: dos manzanas de calificación TER-3 que son la T-1, T-2 y una manzana de calificación TER-4, que es la T-4 y una cuarta manzana T-3 con la calificación TER R-C, nueva zona de ordenación establecida en la Homologación .

8.2.- RESERVA DE SUELO PARA EJECUCIÓN DE LA FUTURA PLATAFORMA DEL METRO LIGERO DE L'HORTA SUD

Se incorpora al presente Plan Parcial Refundido, la reserva de suelo para la ejecución de la futura plataforma del metro ligero de l'Horta Sud, que atraviesa la ordenación de Norte a Sur por el eje principal, con una anchura de al menos 8 m en todo su recorrido, según las exigencias del Informe de la Dirección General de Transportes de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, tal y como se puede observar en el plano de ordenación "OP-8: Carril bici y reserva de suelo para la ejecución de la futura plataforma del metro l'Horta Sud" que acompaña a la presente memoria.

8.3.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LAS MAGNITUDES DE LA ORDENACIÓN

SUPERFICIE SECTOR	422.849,92m²
Superficie Residencial	24.681,34 m ²
EDA	15.496,62 m ²
Espacio Libre Privado	9.184,72 m ²
Superficie Terciaria	89.573,98 m ²
Superficie Dotacional	308.594,60 m ²
Zona Verde	63.498,31 m ²
Red Primaria PJL	21.200,41 m ²
Red Secundaria	42.297,90 m ²
SAL	4.275,24 m ²
S JL-1	3.241,06 m ²
S JL-2	8.053,39 m ²
S JL-3	4.515,61 m ²
S JL-4	10.047,70 m ²
S JL-5	12.152,23 m ²
S JL-6	2.430,29 m ²
Equipamiento	59.216,31 m ²
Red Primaria PID	19.017,62 m ²
PID-1	16.821,71 m ²
PID-2	2.195,91 m ²
Red Secundaria	40.198,69 m ²
SRD	14.976,41 m ²
SED-1	13.194,16 m ²
SED-2	12.028,12 m ²
Red Viaria	185.879,98 m ²



8.4.- ELEMENTOS DE LA RED PRIMARIA DE DOTACIONES.

PJL. Zona Verde Estructural: la red primaria de zona verde se agrupa en la zona Este del Sector y abarca una superficie de 21.200,41 m². Con ello se da cumplimiento también al criterio del Reglamento de Planeamiento establecido en el Art. 17 de su anexo en el que se establece el aumento sobre los estándares establecidos que se ha de dar en superficie destinada a zonas verdes debido al aumento de población. En el apartado de justificación de cumplimiento de estándares de planeamiento se detalla este aspecto

PRV. Red Viaria Estructural: la red primaria viaria estructura el sector internamente y con el entorno y esta formado por la conexión entre la V-30 y el Bulevar Sur a través del sector SUR PRR-7 y por un gran anillo interior al este del sector que va uniendo y estructurando el elemento de red primaria PJL y la parcela terciaria generadora de tráfico intenso.

Este elemento de red viaria primaria incluida en el sector es computable a efectos del cumplimiento de estándares de la red secundaria tal como se indica en la Homologación (art.2 anexo RPCV)

Además de estos elementos de la red viaria estructural se rediseñan elementos de entronque con redes viarias estructurales existentes, tales como la salida a la V-30, incluyendo los carriles de aceleración y el nudo de acceso desde la carretera de Malilla. Las previsiones de aumento de población no saturan la capacidad de los viales incluidos en la red viaria estructural.

PID-1 y 2 GTR-2 Equipamiento Estructural: Dos parcelas de red primaria infraestructuras con destino de instalaciones ferroviarias.



8.5.- JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ESTÁNDARES DE RED PRIMARIA

Los estándares a cumplir son los correspondientes a Red Primaria de Zonas Verdes, en cumplimiento del art.17 del anexo del RPCV.

La modificación de planeamiento supone un incremento de más de 1.000 habitantes, por lo que se prevé una Zona Verde de la Red Primaria PJJ de 21.200,41 m², superficie mayor a la mínima exigida de 21.177,5 m² según se indica en la Homologación del Sector.

8.6.- ELEMENTOS DE LA RED SECUNDARIA.

Complementando la Red Primaria, se reserva suelo dotacional calificado como:

SRV. Red viaria secundaria que, junto con la red primaria, integran la totalidad de suelo destinado a viario por el planeamiento, dentro de este suelo se incluyen todas aquellas zonas verdes que no pueden ser computadas a efectos de cumplir los estándares del RPCV.

SJL. Zonas verdes en calidad de espacios libres, del tipo jardines. Se han previsto en esta ordenación varias zonas verdes repartidas de manera que se intercalen y den servicio a todas las zonas residenciales.

SAL. Zona verde en calidad de espacios libres, del tipo área de juego. Se ha previsto en esta ordenación una zona verde de estas características situada al noroeste de la ordenación, junto a los equipamientos de red primaria y secundaria.

SRD. Equipamiento de carácter deportivo, recreativo y de ocio, pudiendo el Ayuntamiento de acuerdo al art 58.4 B) LRAU cambiar dentro del uso dotacional, el que crea más conveniente.

SED. Equipamiento educativo.

8.7.- CÓMPUTO Y JUSTIFICACIÓN DE LA RED SECUNDARIA.

La justificación del cumplimiento de los estándares de la red secundaria se realiza de acuerdo con el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana y, en concreto, con la SECCIÓN B del anexo “ESTÁNDARES APLICABLES PARA LA REDACCIÓN DE PLANES PARCIALES DE USO RESIDENCIAL”.

De acuerdo con el art. 4 del Anexo del RPCV, el suelo dotacional en su conjunto y subdividido en las categorías de Red Viaria, Zona Verdes y Equipamientos cumplen con lo especificado en la tabla del RPCV, entrando en ella con un IEB =0,85 e IER = 0.55

Los viales de Red Primaria incluidos en el Sector computan como red secundaria de dotaciones.

En la tabla anexa, se justifica que el suelo dotacional y las zonas verdes previstos cumplen lo especificado en el Reglamento de Planeamiento:

	PLAN PARCIAL	LRAU / RPCV
Superficie total del Sector	422.849,92 m ²	
Suelo Dotacional	269.556,73 m ² (63,75 %)	>55,00%
Zona Verde	42.297'90 m ² (10,00 %)	> 10 %
Red Viaria + AV	185.879'98 m ² (43,96 %)	>27,5 %
Equipamientos	40.198,69 m ² (9,50 %)	> 9,5 %

- Zona Verde:

Regulado en el Anexo al RP, en su art. 4.



Al Índice de Edificabilidad Residencial (IER) 0,5497 m²/m²s (entrando en tablas con 0.55) le corresponde una reserva mínima de zonas verdes equivalente al 10,00 % de la superficie total. Esta reserva se establece en 42.297,90 m², siendo el 10,00% de la superficie del sector, y se reparte en 6 zonas, todas ellas con las características indicadas en el art. 35 del RPCV.

- Red Viaria:

Regulado en el Anexo al RP, en función del Índice de Edificabilidad Bruta (IEB) de 0,8090 m²/m²s, le corresponde una reserva mínima de red viaria RV+AV equivalente al 27,5 % del total del sector..

De acuerdo a la Homologación la red viaria primaria se computa a efectos del cálculo de estándares de la red secundaria, por lo tanto tenemos:

Red Primaria Viaria:	75.445,00 m ²
Red Secundaria Viaria:	110.434,98 m ²
Total:	185.879,98 m ² (43.96 %)

- Equipamientos:

Regulado en el Anexo al RP, en su art.4, dado el Índice de Edificabilidad Bruta (IER) de 0,5452 t/m²s (entrando en tablas con 0.55), le corresponde una reserva mínima de equipamientos del 9,50 % del total de suelo, alcanzado en el sector los equipamientos de red secundaria una superficie de 40.198,69 m² (9,50 %)

8.8.- JUSTIFICACIÓN DE LA RESERVA MÍNIMA DE APARCAMIENTOS EN SECTORES RESIDENCIALES.

De acuerdo con el art. 10 del Anexo del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, el número de plazas de aparcamiento en suelo dotacional público será como mínimo el 50% de la reserva obligatoria en parcela privada.

Dicha reserva obligatoria será, para los sectores de uso residencial, la señalada en el art. 10 del Reglamento de Planeamiento. Calculada de ese modo la reserva de plazas de aparcamientos en parcelas privadas resulta ser de:

$$\text{Suelo Residencial: } 1\text{plaza/viv} + 1\text{plaza}/10 \text{ viv} = 1.970 + 197 = 2.167$$

Así en suelo dotacional público habrá que prever 1.084 plazas de aparcamiento.

Suelo Terciario:

Edificabilidad terciario comercial:

T-1 TER-3 24.613,95 m²

T-2 TER-3 8.255,32 m²

T-3 TER R-C 74.259,00m². De esta edificabilidad 4.000 m² se dedica a la pista de nieve por lo que la edificabilidad con destino terciario comercial será de: 70.259,00 m²

Total edificabilidad terciario comercial: 103.128 y las plazas en parcela privada serán: 4.126.

En la manzana T-4 y en la pista de nieve consideramos una plaza por cada 100 m²t .Por tanto: edificabilidad: 6.493 y el número de plazas en parcela privada: 65.

Reglamento de Planeamiento		SECTOR
Parcela Privada	Suelo Dotacional	Suelo Dotacional
6.358	3.179	3.194

La distribución de estas plazas de aparcamiento se muestra detalladamente en el plano de ordenación “OP-9: Plazas de aparcamiento” que acompaña a la presente memoria.

9.- UNIDADES DE EJECUCIÓN

Se establece una sola Unidad de Ejecución para la gestión a través de una única Actuación Integrada, (de la que este Plan Parcial forma parte de su Alternativa Técnica), que comprende la totalidad del ámbito del sector y lo suelos situados fuera del sector sobre los que hay que ejecutar obras de conexión del sector.

La Unidad de Ejecución delimitada comprende la totalidad de los suelos dotacionales incluidos en el interior del sector, ya pertenezcan a la red primaria de dotaciones públicas como a la red secundaria.

Esta Unidad de Ejecución incluye la totalidad del Área de Reparto .

Los suelos clasificados como Suelo No Urbanizables que sean necesarios para conectar dicha actuación con las redes de servicios se regularán basándose en el art. 115 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, donde se establece que el paso de estas infraestructuras no comporta la reclasificación de dicho suelo, ni el otorgamiento de aprovechamiento urbanístico a sus propietarios, quedando legitimado la expropiación de estos terrenos, o por cualquier otro mecanismo legalmente previsto.

9.1.- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN.-

La delimitación de dicha Unidad de Ejecución única comprende la totalidad del ámbito del sector y los suelos situados fuera del sector sobre los que hay que ejecutar obras de conexión del sector, ya que según lo dispuesto en el Reglamento de Planeamiento en su artículo 117 se han de incluir en ésta los terrenos cuya adecuada urbanización convenga realizarla mediante Actuación Integrada.

10.- ÁREAS SUJETAS A ESTUDIO DE DETALLE

Todas las manzanas previstas en el Plan Parcial para su edificación como EDA pueden ser objeto del correspondiente Estudio de Detalle.

Las manzanas previstas en el Plan Parcial de uso terciario: TER-3 y TER R-C pueden ser objeto del correspondiente Estudio de Detalle.

La regulación de los estudios de detalle está recogida en las Normas Urbanísticas del presente Plan Parcial.

En ningún caso los estudios de detalle podrán alterar el uso del suelo previsto ni incrementar el aprovechamiento, ni aumentar el número de plantas por encima de XV plantas.

Los estudios de detalle podrán crear nuevos viales o áreas de suelo dotacional siempre que estos sean de titularidad pública.

Las manzanas de equipamientos, podrán ser objeto de Estudio de Detalle que recoja los requerimientos concretos del promotor del proyecto, resolviendo su compatibilidad con la red viaria del sector.

11.- CUADROS ESTADÍSTICOS

CUADRO RESUMEN DE PARÁMETROS						
Zona Verde (SJL+PJL)					63.498,31 m ²	
Equipamientos (PID+SRD+SED)					59.216,31 m ²	
Zona verde SAL SJL	42.297,90 m ²	10,00 %	Dotaciones no viarias	82.496,59 m ²	Dotaciones públicas Computables Red Secundaria	268.376,57 m ²
Equipamientos SRD SED	40.198,69 m ²	9,51 %	secundarias	19,51 %		
Red viaria + Aparcamientos	185.879,98 m ²	43,96 %	Dotaciones viarias	185.879,98 m ² 43,96 %		63,47 %
Indice de Edificabilidad Bruta			0,8090 m ² t/m ²			
Edificabilidad Bruta			342.071,49 m ² t			
Superficie del Sector			422.849,92 m ²		PRV-1y2 (incluida), computable como red secundaria	75.445 m ²
Superficie A.R			422.849,92 m ²			
Aparcamientos en			Parcela Privada		Suelo Dotacional	
Número mínimo de Plazas de Aparcamiento			6.358		3.179	
SUP. TOTAL U.E.			422.849,92 m²			

JUSTIFICACIÓN DE LAS DOTACIONES de la RED SECUNDARIA					
Superficie Sector	SD	SD-RV-AV	ZV	EQ	RV+AV
REGLAMENTO					
	55,50 %		10 %	9,5 %	27,5 %
422.849,92 m ²	234.681 m ²		42.285 m ²	40.171 m ²	116.284 m ²
PLAN PARCIAL					
	63,47 %		10,00 %	9,50 %	43,96 %
422.849,92 m ²	268.376,57 m ²		42.297,90 m ²	40.198,69 m ²	185.879,98 m ²

En el Plano nº 2 de Ordenación Pormenorizada aparecen identificadas las manzanas y el número de alturas de cada manzana.

12.- PLANOS DE ORDENACIÓN

- OP-1: Clasificación del suelo
- OP-2: Edificabilidad
- OP-3: Actuaciones Integradas previstas
- OP-4: Red viaria.
- OP-5: Secciones tipo.
- OP-6: Vivienda protegida.
- OP-7: Accesos rodados
- OP-8: Carril bici y reserva de suelo para la ejecución de la futura plataforma del metro l’Horta Sud
- OP-9: Plazas de aparcamiento
- OP-10: Superpuesto Plano Informe Dirección General de Ferrocarriles con Ordenación del Sector

FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

FICHA DE PLANEAMIENTO		
DESCRIPCIÓN DEL SECTOR		
CLASE DE SUELO	SECTOR	
Suelo Urbanizable	SECTOR Residencial	
PARÁMETROS DE EDIFICABILIDAD		
SUPERFICIE DEL SECTOR	EDIFICABILIDAD TOTAL	ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA
422.849,92 m ²	342.071,49 m ² de techo.	0,8090
IER / EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL	IET / EDIFICABILIDAD Terciaria	
0.5497 / 232.449,30 m ² t	0.2592 / 109.622,19 m ² t	
Nº MÁXIMO DE PLANTAS	ALTURA MÁXIMA DE CORNISA	SUPERFICIE MÍNIMA DE PARCELA
Según zonas de ordenanza	Según zonas de Ordenanza	Según zonas de Ordenanza
USOS GLOBALES E INCOMPATIBLES		
USO DOMINANTE	USOS PERMITIDOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
Residencial plurifamiliar.	Según ficha de zona anexa	Según ficha de zona anexa
TIPOLOGIA EDIFICATORIA		
Bloque exento.		



FICHA DE GESTIÓN	
UNIDAD DE EJECUCIÓN	SECTOR
UNICA	SECTOR FUENTE SAN LUIS
ÁREA DE REPARTO	
SECTOR FUENTE SAN LUIS	
GESTIÓN	CONDICIONES PARA LA REDELIMITACIÓN
INDIRECTA.	Art 33.6 LRAU. Los Programas de Actuación Integrada podrán extender el ámbito de la Unidad a cuantos terrenos sean necesarios para conectarla.
CONDICIONES	
CONDICIONES DE DESARROLLO	
Deberá destinarse al menos el 25 % de la edificabilidad residencial del sector a la construcción de viviendas protegidas, que se materializarán en las manzanas indicadas en el plano reordenación correspondiente.	
CONDICIONES DE INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN	
<p>El sector deberá ejecutar y financiar todas las conexiones viarias exteriores, de acuerdo con el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado, y serán por cuenta del sector las medidas antirruido que proceda aplicar según la normativa vigente.</p> <p>Se ejecutará un vial de conexión, puente sobre vías férreas con el sector PRR-7, con una sección de 40 metros, de forma que tenga capacidad para disponer de tres carriles en cada dirección, uno de ellos destinado al transporte público, carril bici, aceras y una reserva central de suelo para metro ligero, con los necesarios elementos de protección y mediana de separación de tráfico rodado. El sector asume la ejecución y financiación de este puente en su propio ámbito.</p> <p>Se deberán desmontar y desviar todas las líneas eléctricas aéreas existentes en el sector.</p> <p>Deberán ejecutarse los desvíos necesarios de los colectores de aguas pluviales.</p> <p>Previamente al desarrollo de cualquier actividad dentro de las zonas de protección definidas en la legislación ferroviaria vigente para los terrenos inmediatos al ferrocarril, se debe recabar autorización.</p> <p>El urbanizador debe asumir cualquier actividad encaminada a disminuir las molestias por ruidos, vibraciones, etc, derivadas de la proximidad de la infraestructura ferroviaria, no pudiendo reclamar posteriormente por estos conceptos de la citada infraestructura.</p> <p>Deberá ejecutarse la conexión peatonal con el barrio situado al oeste según lo indicado en la homologación.</p> <p>Se cederán gratuitamente al Ayuntamiento de Valencia los suelos de red primaria, debidamente urbanizada la red viaria de su entorno.</p> <p>El proyecto de urbanización permitirá compatibilizar la construcción de un paso inferior bajo la rotonda existente denominada SRV-EL que estructura el sector.</p>	



Valencia, Junio de 2007

Francisco J. Avila Fernández
Arquitecto

DILIGENCIA.- Para hacer constar que el presente documento fue aprobado DEFINITIVAMENTE por Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, de fecha 7-9-07.

EL SECRETARIO,



- 8 FEB. 2008

