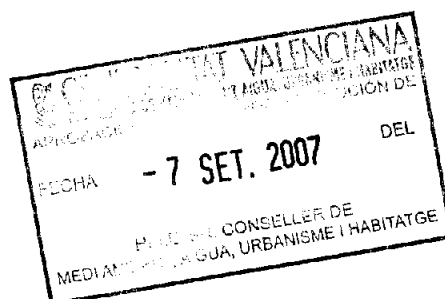


HOMOLOGACION del PGOU de VALENCIA.
Memoria



1.- OBJETO.

El presente documento tiene por objeto la Homologación de un Sector Suelo Urbanizable No Programado SUNP NPI 8 de Valencia y la modificación de las determinaciones del Plan General sobre dicho sector, por lo que será una Homologación Modificativa del Plan General de Valencia.

La documentación que integra esta Homologación forma parte de la Alternativa Técnica del Programa de Actuación Integrada del Sector de Suelo Urbanizable Residencial FUENTE SAN LUIS, propuesto por ANALYST INVIERTE 21 S.L.

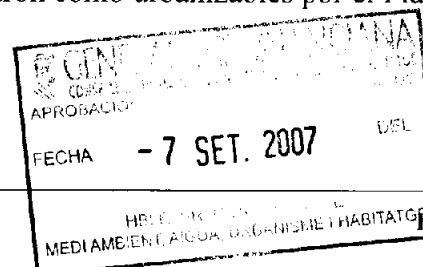
La Homologación se efectúa conforme a lo establecido en el punto 2 de la Instrucción de Planeamiento 1/96: *“Objeto de la Homologación: aprobar un documento de planeamiento complementario de los planes en vigor o de los que se aprueben para su modificación o desarrollo”*.

El ámbito objeto de esta homologación abarca suelo clasificado como Suelo Urbanizable no Programado Industrial (SUNP), en el PGOU Valencia.

2.- PLANEAMIENTO Y LEGISLACIÓN VIGENTE

2.1.- PLANEAMIENTO EN VIGOR.

El planeamiento general vigente en el municipio de Valencia es el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia. El ámbito abarcado por el presente Proyecto se extiende sobre suelos que en su día se clasificaron como urbanizables por el Plan General.



Sobre el ámbito que se redacta la Homologación, clasificado como suelo urbanizable en el Plan General, se ha redactado y aprobado los siguientes documentos de planeamiento y estudio:

- Plan Parcial del Sector SUNP Industrial (NPI8) Ciudad del Transporte, cuya obsolescencia se ha producido al entrar en contradicción con los nuevos desarrollos urbanos y el descarte del objetivo que en principio lo originó.

- Plan Especial de Ejecución del Sistema General GTR-2 del PGOU de Valencia (ampliación de las instalaciones Fuente San Luis) que redelimita el anterior sector del SUNP NPI 8 del Plan General en su límite noreste, como se puede apreciar en el plano de información correspondiente

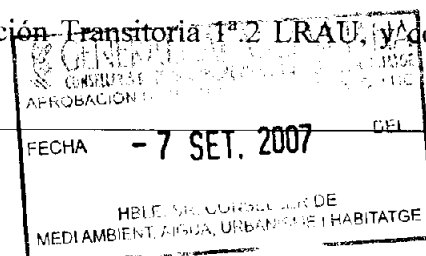
- Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia.. Este Estudio planifica una serie de vías e instalaciones férreas que discurren por la zona prevista para el GTR-2 en el Plan General y el Plan Especial antes citado y otras que atraviesan o entran en el antiguo sector industrial:

Por una parte en el límite noreste del sector se prevé utilizar una zona mayor que la que delimitó en su momento el Plan Especial del GTR-2.

Y en la parte noroeste, en un “triángulo curvo” que forma el sector lo atraviesan varias vías.

Dado que el planeamiento vigente en el ámbito del SUNP industrial no está adaptado a la Ley 6/1994, de 15 de noviembre de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística se redacta la presente homologación y adaptación a dicha ley y se establece la nueva red primaria atendiendo a las nuevas necesidades ferroviarias surgidas en el Estudio Informativo anterior.

Mediante el presente Documento de Homologación Modificativa del Plan General y al amparo de lo dispuesto por la Disposición Transitoria 1ª.2 LRAU, y conforme a la



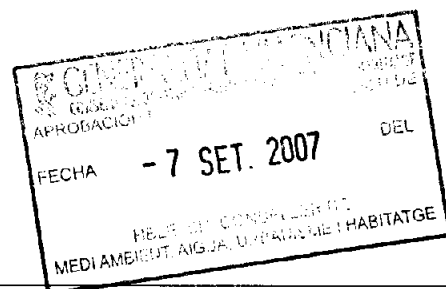
Orden de la COPUT de 29 de marzo de 1.996 (sobre Homologación de Planes de Urbanismo a la Ley 6/94) se establece la ordenación estructural del sector, procediendo a su ordenación pormenorizada mediante el correspondiente Plan Parcial de Mejora.

2.2.- LEGISLACIÓN APLICABLE.

La Ley 6/94, de 15 de noviembre, de la Generalidad Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística, constituye el marco legal de referencia absolutamente inexcusable, y de aplicación directa a los efectos de la presente actuación. Asimismo, la Legislación Estatal en lo que resulte, en su caso, de pertinente aplicación en el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana; y por último, el Reglamento de Planeamiento aprobado por Decreto nº 201/98 del Consell de la Generalitat Valenciana, y aquellas otras disposiciones reglamentarias no contradictorias con lo dispuesto por la Ley 6/94.

Legislación urbanística autonómica aplicable.

- Ley de Ordenación del Territorio
- Ley 6/94 Reguladora de la Actividad Urbanística
- Ley 4/92 y 2/97 de Suelo No Urbanizable
- Reglamento de Planeamiento de la C.V.
- Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la C.V.

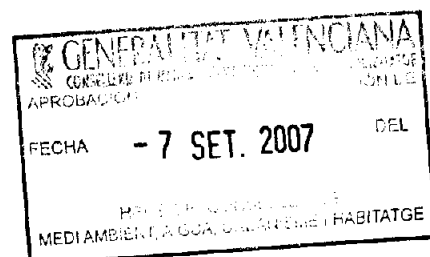


Legislación urbanística estatal aplicable:

1. Ley 10/2003, de Medidas Urgentes de Liberalización en el sector Inmobiliario y de Transportes.
2. Ley 6/1998, de 13 de Abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones
3. Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana 1/1992. (Art. vigentes).
4. Real Decreto 1023/93, de 25 de Junio sobre normas de valoración.
5. Real Decreto 1093/97, de 4 de Julio, normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre inscripciones en el Registro de la propiedad de actos de naturaleza urbanística.

Supletoriamente será de aplicación:

1. Real Decreto 1346/1976, de 9 de Abril por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
2. Real Decreto 2159/1978, de 23 de Junio por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.
3. Real Decreto 3288/ 1978, de 25 de Agosto por el que se aprueba el Reglamento de Gestión.



3.- HOMOLOGACIÓN: FINALIDAD Y ALCANCE.

3.1.- FINALIDAD

La finalidad concreta de la Homologación es deslindar el contenido del planeamiento en dos niveles:

- El de las determinaciones con carácter de ordenación estructural, referidas en el art. 17 LRAU (puntos 1, 2, 3, 4 y 6), cuya competencia en última instancia depende de la Conselleria.
- El de las determinaciones con carácter de ordenación pormenorizada, referidas en el art. 18 LRAU, cuya competencia es exclusivamente municipal.

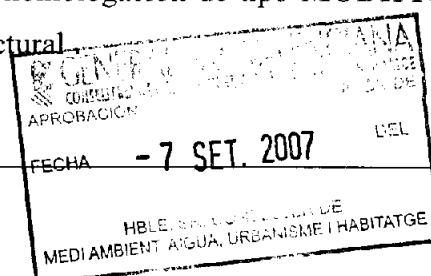
3.2.- ALCANCE

Conforme a la Instrucción de Homologación, el alcance de la misma se define en dos campos: **Alcance Territorial:** Según la zona que abarque el documento, puede ser global (si es de todo el término municipal) o sectorial.

En nuestro caso, **SECTORIAL**, ya que abarca la superficie de un sector de planeamiento, esto es la superficie cuya ordenación pormenorizada es desarrollada mediante un Plan Parcial

- **Alcance material:** Depende de la incidencia que tiene el nuevo instrumento de Homologación sobre el planeamiento ya existente. Puede ser: *declarativa, complementaria y modificativa.*

El caso que nos ocupa es el de una homologación de tipo **MODIFICATIVA**, ya que se modifica parte de la ordenación estructural.



4.- JUSTIFICACIÓN CAMBIO CALIFICACIÓN DEL SECTOR

La recalificación del sector de uso industrial previsto inicialmente en la extinta Ciudad del Transporte a un uso residencial viene motivado por:

- La ubicación del Sector Fuente de San Luis es, a todas luces, inadecuada para aquella infraestructura prevista, dado el importante desarrollo urbanístico en esta parte de la ciudad, la implantación de un servicio público de primera magnitud, La Fe, y el nuevo desarrollo en curso del área colindante de Parque Central.
- La estrategia de crecimiento de la ciudad revela como necesario ubicar infraestructuras logísticas desde una perspectiva supramunicipal y metropolitana

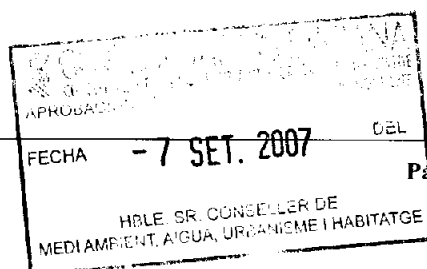
5.- MODIFICACIONES EFECTUADAS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

5.1.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR SUR FUENTE DE SAN LUIS.

Se mantiene clasificación del suelo de acuerdo a la Instrucción de Planeamiento de 1996, donde dice respecto al suelo urbanizable o apto para urbanizar, la clasificación del suelo no tiene por que variar con motivo de la homologación, si no que pasa a ser urbanizable según la LRAU.

Se mantiene la delimitación del sector de Suelo Urbanizable Residencial SUR FUENTE DE SAN LUIS, con las siguientes adaptaciones:

- redelimitación de suelo que le origino el Plan Especial de Ejecución del Sistema General GTR-2 del PGOU de Valencia.



- Redelimitación por el este del sector por motivado por el informe del Ministerio de Fomento indicando que deben excluirse del sector una franja de 25 m desde el viario de enlace de la V-31 con la V-30.

La superficie del sector con esta redelimitaciones queda establecida en 422.849,92 m²

Tal como indica la Instrucción de Homologación, se debe definir el ámbito que ocupa el sector de actuación cumpliendo los requisitos especificados en el art. 20 LRAU. “Criterios de Sectorización”:

“El perímetro de los sectores se configurará con ejes viarios y alineaciones propias de la red primaria o estructural de dotaciones, o excepcionalmente, con los límites del suelo no urbanizable.”

Más adelante se especifica que dicho límite, previa justificación, coincida con:

“los caminos rústicos, las acequias, las curvas de nivel topográficas, los yacimientos minerales a cielo abierto en desuso y los perímetros de protección del dominio público natural o de otros elementos naturales”.

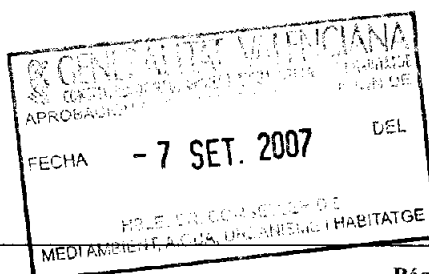
Así queda delimitado un único sector susceptible de ser desarrollado por su correspondiente Plan Parcial, cuyos límites son:

Norte: Red Primaria: GTR-2.

Sur: Red Primaria: GRV-2 (N-335) Y GTR-2.

Oeste: Red Primaria: GTR-2

Este: Red Primaria: GTR-2 , N-340



Debido a la propuesta de ampliación del puente de conexión del sector con el sector situado al norte SUR PRR-7, es necesario incluir suelo fuera del sector para la ejecución de dicho puente, cuya obtención se hará en los términos recogidos en el artículo 115.2 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana o cualquier otro mecanismo legalmente previsto.

5.2.- EDIFICABILIDADES Y NÚMERO DE VIVIENDAS

Para el desarrollo del Sector se establecen los siguientes parámetros:

IEB: 0.8090 Edificabilidad Bruta 342.071,49 m²t

Esta edificabilidad total se distribuye entre residencial y terciaria según:

Edificabilidad Residencial: 232.449,30m²t IER: 0.5497

Edificabilidad Terciaria: 109.622,19 m²t IET: 0.2592

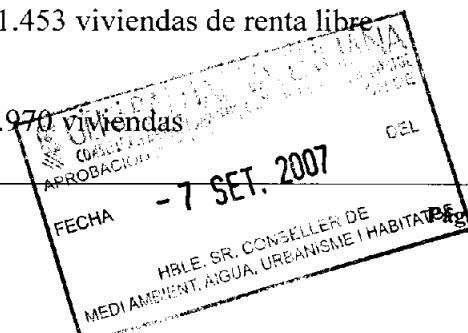
Número de viviendas: 1.970

El acuerdo de aprobación municipal indica que deberá tomarse una relación de 120 m²t para las viviendas de renta libre y de 112,5 m²t para las viviendas de protección pública. Dado que la edificabilidad residencial es de 232.449,30 m²t y en cumplimiento del acuerdo municipal que indica que el 25 % de la edificabilidad residencial debe destinarse a vivienda protegida, el número de viviendas del sector será:

$$(232.449,30 * 0,25) / 112,5 = 517 \text{ viviendas protegidas}$$

$$(232.449,30 * 0,75) / 120 = 1.453 \text{ viviendas de renta libre}$$

Total número de viviendas: 1.970 viviendas



5.3.- RED PRIMARIA.

El Plan General de Valencia preveía un elemento de Red Primaria: GIS-2., que corresponde a la parcela prevista para la ubicación de la subestación eléctrica en el Plan General. De acuerdo al informe del Ayuntamiento pasará a calificarse como TER-4 de uso específico. IBERDROLA ha manifestado al Agente Urbanizador la intención de modernizar y compactar la subestación por lo que los requerimientos de la parcela son mucho menores que los previstos en el Plan General, por lo que se delimita esta parcela de acuerdo a lo requerido por IBERDROLA.

Se añaden los siguientes elementos de la Red Primaria:

Red Primaria de Espacios Libres.

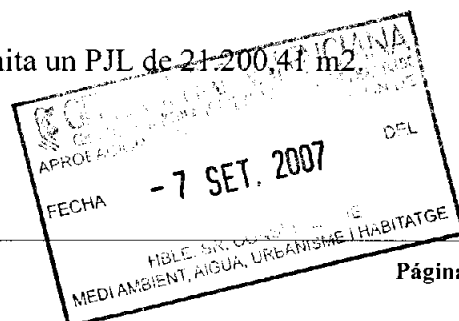
PJL. Jardín de la red Primaria de Zonas Verdes. Al proceder a un cambio de uso en el sector, de uso industrial a uso residencial, se hace necesario la previsión de un espacio de la red primaria de espacios libres, zona verde de red primaria, al producirse un aumento de la población. De acuerdo a lo determinado en el Plan General de Valencia, el aumento de población previsto será el siguiente:

Nº viviendas * 2.15 (previsión de hab por vivienda del PGOU de Valencia).

El número de viviendas previsto en el Sector es de 1.968.

Habitantes: $1.970 * 2.15 = 4.235,5$ hab., que a $5 \text{ m}^2/\text{hab}$ supone una reserva en parques públicos de $21.177,5 \text{ m}^2$, que podrán ser reservados en jardines al no superar la población los cinco mil habitantes (art. 17 Anexo RPCV).

En cumplimiento de lo anterior se delimita un PJL de $21.200,41 \text{ m}^2$



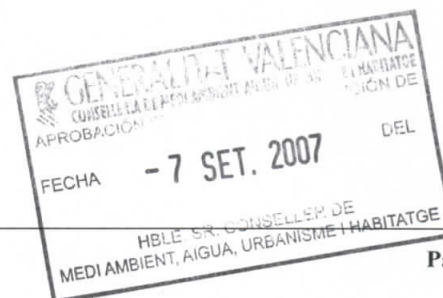
Red Primaria de Equipamientos:

PID-1 GTR-2. y PID-2 GTR-2 Son dos parcelas de equipamientos de red primaria cuya inclusión en el sector ha venido motivada para dar cumplimiento a las necesidades de instalaciones ferroviarias diseñadas en el Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia. Se califican como Equipamiento de Red Primaria Sistema General GTR-2, nomenclatura del PGOU de Valencia.

Red Primaria Viaria:

PRV-1 Es el eje de la carretera de Malilla que conecta el Bulevar Sur con el Sector y a través de él con la N-335 (V-30). Se estructura desde la N-335 hacia el Norte rediseñando todo el desarrollo del nudo central del sector ampliando el número de carriles en cada dirección hasta 5, de forma que permita, con la semaforización pertinente, la compatibilidad del tráfico de acceso a la zona terciaria y residencial con el tráfico directo de la V-30 al Bulevar Sur.

Asimismo se han modificado los accesos actuales al sector desde la V-30, de acuerdo con las indicaciones del Ministerio de Fomento. Así se crea una vía colectora distribuidora que parte de la V-30 al este del encuentro de ésta con la V-31. Desde esta vía colectora se accede ya directamente al sector y se mantiene el acceso directo a la V-30 desde la Avda. Ausias March y se crea un nuevo acceso directo desde esta avenida a la vía colectora antes indicada. Parte de estas actuaciones será ejecutada y costeada por el Ministerio de Fomento y parte por el sector.



Se modifica la sección del puente de conexión del sector con el bulvar sur ampliándolo a 40 metros, de forma que tenga capacidad para disponer de tres carriles en cada dirección, uno de ellos destinado al transporte público, tranvía central, carril bici y aceras, con los necesarios elementos de protección y mediana de separación de tráfico rodado.

PRV-2 Se trata de un vial de circulación interior en la zona este del sector, que conecta los elementos de red primaria PJJ y la parcela terciara prevista para el centro comercial con el elemento viario PRV-1.

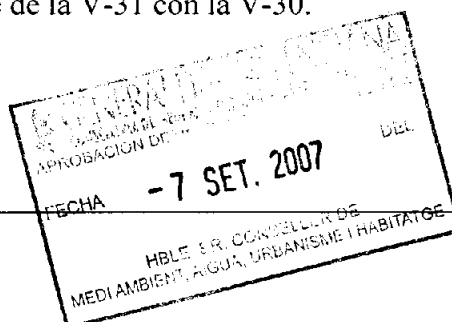
6.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

6.1.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

Se mantiene clasificación del suelo de acuerdo a la Instrucción de Planeamiento de 1996, donde dice respecto al suelo urbanizable o apto para urbanizar, la clasificación del suelo no tiene por que variar con motivo de la homologación, si no que pasa a ser urbanizable según la LRAU.

En consecencial se delimita un Sector de Suelo Urbanizable de Uso Residencial y Terciario **SUR FUENTE DE SAN LUIS. Superficie: 422.849,92 m2**

Es el antiguo sector SUNP NPI 8. Suelo Urbanizable No Programado Industrial, delimitado en el PGOU de Valencia y redelimitado por efecto del Plan Especial GTR-2 y la incorporación de cambios en el límite motivados según se ha explicado anteriormente por la ampliación del puente de conexión con el sector norte SUR PRR-7 y la exclusión de una franja al este desde el viario de enlace de la V-31 con la V-30.



Tal como indica la Instrucción de Homologación, se debe definir el ámbito que ocupa el sector de actuación cumpliendo los requisitos especificados en el art. 20 LRAU. “Criterios de Sectorización”:

Así queda delimitado un único sector susceptible de ser desarrollado por su correspondiente Plan Parcial, cuyos límites son:

Norte: Red Primaria GTR-2.

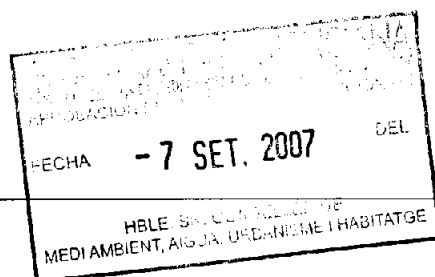
Sur: Red Primaria: GRV-2 (N-335)

Oeste: Red Primaria: GTR-2

Este: Red Primaria: GTR-2 , N-340

6.2.- DIVISIÓN DEL TERRITORIO EN ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

Se prevén para la ordenación del sector las zonas de calificación urbanística del PGOU de Valencia, EDA para los usos residenciales, y TER-3 y TER-4 para los usos terciarios, manteniendo las zonas dotacionales para los equipamientos. Y añadiendo una nueva zona de ordenación urbanística TER R-C TERCIARIO RECREATIVO COMERCIAL. En esta zona de ordenación nueva se desarrolla nueva normativa contenida en esta homologación en una ficha de planeamiento anexa.



6.3.- TRATAMIENTO DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL.

La ordenación propuesta por el Plan Parcial de desarrollo deberá de respetar:

Las distancias de las zonas de servidumbre y afección de la carretera N-335 y N-340.

Las distancias de las zonas de servidumbre y afección de las vías férreas vienen determinadas en la legislación sectorial.

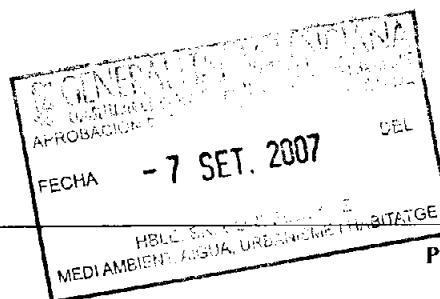
Se han calificado como red primaria GTR-2, los terrenos de la zona de servidumbre, cumpliendo lo previsto para lo indicado en la zona de afección.

6.4.- 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 limite exterior de la zona de dominio publico 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

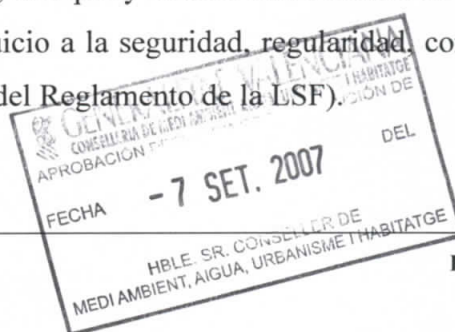
Asimismo se determina una franja de terreno entorno a la vía provisional antes indicada que queda afectada de forma provisional al Sistema General Ferroviario de acuerdo al Informe de la Dirección General de Ferrocarriles.

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 Público 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 tránsito 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).





HOMOLOGACION PGOU VALENCIA

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

6.5.- ÁREAS DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO.

Todo el ámbito del nuevo sector se configura como una única Área de Reparto, de manera que se prevea una justa equidistribución de cargas a la hora de ejecutar el sector.

El cálculo del Aprovechamiento Tipo es el siguiente:

Se establece un Índice de Edificabilidad Bruta de 0.8090 m²/m².

Aprovechamiento lucrativo total = 342.071,49 m²t

AT = 342.071,49 / 422.849,92 = 0,8090

Para el cálculo del techo edificable máximo, y posterior cálculo de este aprovechamiento se ha tomado toda la superficie del sector como superficie generadora de aprovechamiento, incluidos los elementos de la red primaria de dotaciones públicas. Esto es posible en base a la aclaración que sobre este tema realiza las “Notas aclaratorias a la circular del Subsecretario de Urbanismo y Ordenación Territorial, de 13/07/1999, sobre “Interpretación de determinadas cuestiones del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana”.



6.6.- OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL

Como instrumento de desarrollo del Sector Homologado se consideran el Plan Parcial y el Estudio de Detalle. Las posibilidades de las actuaciones, mediante Estudios de Detalle, quedan definidas en el art. 26 de la LRAU.

6.6.1.- Planes Parciales

Se toman como objetivos del Plan Parcial, que desarrolle el presente ámbito, los siguientes:

Desarrollar una ordenación que vaya intercalando espacios públicos con la edificación residencial y terciaria privada del sector. Prever la implantación de un Centro Comercial con pista de nieve artificial en la zona este del sector, independizado de los usos residenciales.

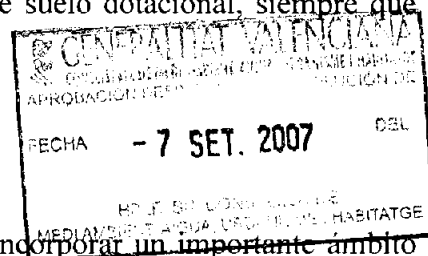
6.6.2.- Estudios de Detalle

El ámbito mínimo de un Estudio de Detalle será una manzana o unidad urbana equivalente completa, a definir en el Plan Parcial.

La regulación de los Estudios de Detalle estará recogida en el 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 éstos sean de titularidad pública.

6.7.- CENTROS CÍVICOS.

El presente documento de planeamiento propone incorporar un importante ámbito con destino terciario dentro de la ordenación con la previsión de incorporar un centro comercial con una pista de nieve artificial. Para ello es necesario contar con una manzana de importantes dimensiones y configuración longitudinal, lo que ha condicionado su



ubicación al tener que combinar su configuración con la indicación municipal del acuerdo de aprobación provisional del Programa de ubicar las zonas verdes en zonas de más fácil acceso y sirviendo de separación de los usos residenciales y terciarios. Esta gran manzana es susceptible de generar tráfico intenso por lo que se diseña una red viaria que pueda absorber todo el tráfico previsto, y que proporcione una fácil y óptima comunicación al ámbito terciario.

La Red viaria jerarquizada propuesta establece un eje principal Norte-Sur organizado con una gran rotonda central de manera que la zona terciaria quede cosida al mismo a través de un gran anillo interior al sector.

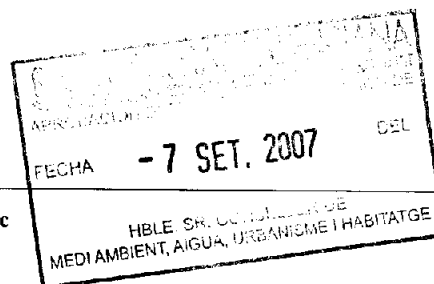
Esto supone la necesidad de mejorar la conexión prevista del sector con el Bulevar Sur a través del sector SUR PRR-7. Para ello se ha establecido un vial de conexión, puente sobre vías férreas, con una sección de 40 metros, de forma que tenga capacidad para disponer de tres carriles en cada dirección, uno de ellos destinado al transporte público, tranvía central, carril bici y aceras, con los necesarios elementos de protección y mediana de separación de tráfico rodado. Este elemento de doble vía en cada dirección determina la necesidad que en el planeamiento de desarrollo del sector SUR PRR-7 se modifique el trazado viario para permitir la continuación de este vial de doble vía en cada sentido desde la terminación de puente hasta la rotonda interior del sector.

6.8.- DELIMITACIÓN DE UNA RED PRIMARIA O ESTRUCTURAL DE RESERVAS DE TERRENOS Y DOTACIONES PÚBLICAS.

De conformidad con el art. 17.2 de la L.R.A.U. y su desarrollo en el art. 28 del Reglamento de Plancamiento de la Comunidad Valenciana, dicha red estará formada por las siguientes reservas:

6.8.1.- Parques públicos:

PJL de 21.200,41 m2. De acuerdo a la justificación anterior ubicado en el centro del sector.



6.8.2.- Equipamiento y Red de comunicaciones supramunicipal.

La red de comunicaciones supramunicipal queda constituida en los límites del sector por las carreteras colindantes por el sur y oeste del sector: N-335 y N-340.

La conexión del sector con esas vías se ha realizado de forma que no afecte al tráfico de la V-30 . Para ello se procedido a las siguientes actuaciones:

Se han modificado los accesos actuales al sector desde la V-30, de acuerdo con las indicaciones del Ministerio de Fomento.

Así, se crea una vía colectora distribuidora que parte de la V-30 al este del encuentro de ésta con la V-31. Desde esta vía colectora se accede ya directamente al sector y se mantiene el acceso directo a la V-30 desde la Avda. Ausias March creándose un nuevo acceso directo desde esta avenida a la vía colectora antes indicada.



6.8.3.- Equipamientos, infraestructuras y redes de transporte municipal que integren la estructura del desarrollo urbanístico.

PRV-1 y PRV-2: Red Primaria Viaria del Sector

Estos elementos quedan grafiados en el plano de ordenación estructural OE3

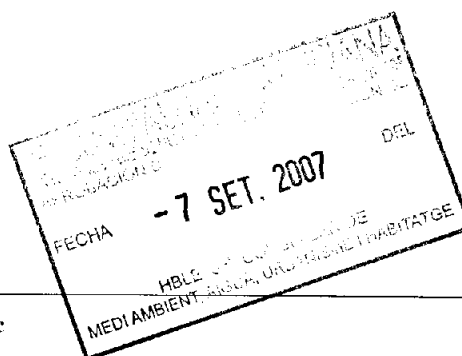
6.8.4.- Terrenos dotacionales cuya reserva convenga establecer con anterioridad al desarrollo urbanístico de su entorno.

Al desarrollarse esta Homologación como documento anexo al Plan parcial de Mejora, en el plan parcial ya vienen diseñados los espacios públicos dotacionales.

6.9.- ELEMENTOS DE LA RED PRIMARIA COMPUTABLES A EFECTOS DE VERIFICAR LOS ESTÁNDARES MÍNIMOS EXIGIBLES PARA LA RED SECUNDARIA.

De acuerdo con el artículo 2 del Anexo del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana y la circular de la COPUT, se considerarán:

- Los elementos de la Red Primaria Viaria PRV-1 y PRV-2 están incluidos en el sector y computable a efectos de cálculo de la edificabilidad total y cumplimiento de los estándares exigibles para la red secundaria de dotaciones, al cumplir las condiciones establecidas en el citado artículo.



7.- CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN

7.1.- RED VIARIA:

La ordenación dará continuidad a los caminos existentes desde la red viaria perimetral del sector y a los accesos a las instalaciones de RENFE adyacentes al sector según se refleja en plano adjunto.

7.2.- RED HIDRÁULICA, SERVICIOS PÚBLICOS, JARDINERÍA Y PAISAJE, REPORTAJE FOTOGRÁFICO:

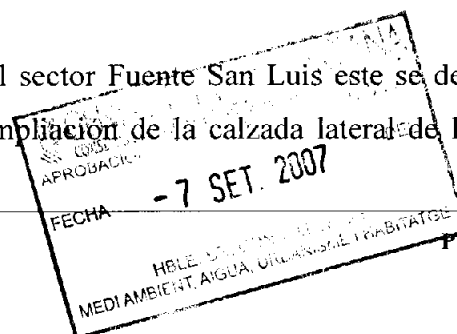
Todos estos aspectos quedarán recogidos en el Proyecto de Urbanización definiendo con precisión todas las instalaciones existentes que se mantendrán y especies vegetales que se incorporan al proyecto.

7.3.- CONEXIÓN CON EL SUELO URBANO (ACCESO RODADO Y PEATONAL, MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ALTERNATIVOS)

Se modifica la sección del puente de conexión del sector con el bulevar sur ampliándolo a 40 metros, de forma que tenga capacidad para disponer de tres carriles en cada dirección, uno de ellos destinado al transporte público, tranvía central, carril bici y aceras, con los necesarios elementos de protección y mediana de separación de tráfico rodado.

En relación con la conexión con el suelo urbano al oeste del sector ubicado en la vertiente opuesta de las vías de ferrocarril y de acuerdo con lo indicado por el Servicio de Circulación y transportes del Ayuntamiento de Valencia, se prevé una conexión peatonal a través del paso inferior existente hasta el viario límite este de la ordenación prevista en el sector Parque Central, como obras complementarias de conexión del sector .

En cuanto a la conexión rodada del sector Fuente San Luis este se desarrollará a través del nuevo carril que se prevé de ampliación de la calzada lateral de la V-30 que



comunicará la salida a la V-30 del sector Fuente San Luis con el acceso al barrio de San Marcelino desde la citada V-30.

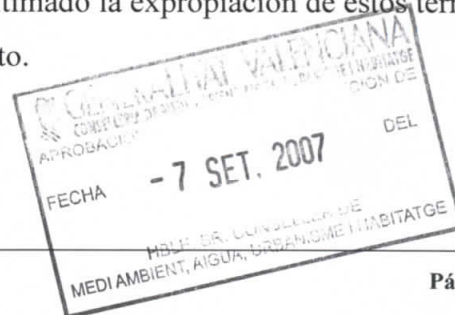
7.4.- ZONAS SUSCEPTIBLES DE GENERAR TRAFICO INTENSO .

Se considera una zona susceptible de generar tráfico intenso el centro comercial a ubicar en la zona este del sector. Previendo esta situación se han diseñado los accesos desde la V-30 y el viario interno del sector. Así se ha previsto un acceso directo desde la nueva vía colectora-distribuidora de la V-30 al centro comercial, independiente del tráfico de paso por el sector. Y se ha previsto una sección interna capaz de absorber las demandas de tráfico comercial estableciendo los accesos a los aparcamientos del centro comercial alejados de la salida de la V-30 en más de 1.000 m de tal modo que se eviten retenciones en la V-30. Estos viarios forman parte de la ordenación del sector de forma que para su modificación será necesario redactar una modificación del planeamiento.

8.- UNIDADES DE EJECUCIÓN

Se establece una Unidad de Ejecución que 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. Por tanto no se establece una secuencia en el desarrollo del suelo urbanizable, al desarrollarse mediante una única actuación integrada.

Los suelos que discurriendo por Suelo No Urbanizable sean necesarios para conectar dicha actuación con las redes de servicios, conexión del saneamiento con la depuradora, 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.





8.1.- FIJACIÓN DE LAS CONDICIONES DE CONEXIÓN PARA LAS ACTUACIONES INTEGRADAS.

8.1.1.- RED DE SANEAMIENTO

En la actualidad existen redes de alcantarillado cercano al sector para la evacuación de aguas negras, por lo que se prevé la conexión de esta aguas al colector unitario existente al norte del ámbito.

El sector está recorrido de norte a sur por 2 colectores de pluviales, donde se evacuarán las aguas de lluvia, tal y como se indica en planos. Inicialmente únicamente era necesario desviar un colector manteniendo el colector ubicado al este del sector.

Debido a la modificación de la ordenación como consecuencia del acuerdo de aprobación provisional del Ayuntamiento será necesario desviar también el colector de aguas pluviales situado al este del sector.

8.1.2.- RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

Existe una tubería principal de hormigón de la red de abastecimiento de agua de diámetro 800 que atraviesa el sector por la carretera de Malilla. La conexión se produce a través de dos puntos en cada ámbito y se sitúan, tal y como se puede ver en el plano correspondiente. Estos puntos están pendientes de confirmar por parte de EMIVASA, empresa que gestiona el agua potable en la ciudad de Valencia.

8.1.3.- RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Existen actualmente numerosas Líneas Aéreas que cruzan el ámbito de actuación, partiendo de la Subestación Eléctrica "Fuente San Luis". Dichas líneas que pasan por el sector son todas aéreas, pero se distinguen entre líneas de Baja, Media y de Alta Tensión. En Alta Tensión existen líneas de 66 KV, de 132 KV y de 220 KV. Se desviarán enterrándolas estas líneas y se conectará ellas de acuerdo a las compañías suministradoras.

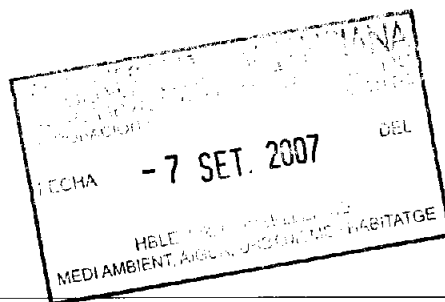


8.1.4.- RED DE TELEFONÍA

Existe un conjunto de líneas aéreas de telefonía que atraviesa el ámbito, que se desmontarán y sustituirán por canalizaciones enterradas para dar servicio al sector.

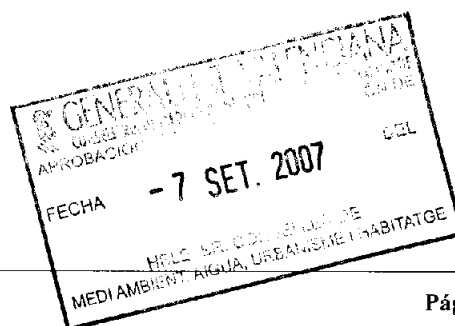
9.- NORMAS URBANÍSTICAS ZONA DE ORDENACIÓN TER R-C (RECREATIVO-COMERCIAL).

Se ha redactado una normativa de esta nueva zona de ordenación urbanística creada por la Homologación.



10.- FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

FICHA DE PLANEAMIENTO		
DESCRIPCIÓN DEL SECTOR		
CLASE DE SUELO	SECTOR	NÚMERO
URBANIZABLE	FUENTE SAN LUIS	
ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.		CÓDIGO.
EDA , TER-3, TER-4 Y TER-RC		
PARÁMETROS DE EDIFICABILIDAD		
SUPERFICIE DEL SECTOR	EDIFICABILIDAD BRUTA	INDICE DE EDIFICABILIDAD
422.849,92 m2	342.071,49 m2 de techo.	0,8090
SUP. COMPUTABLE DEL SECTOR		
422.849,92 m2		
EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL : 232.449,30 m2 de techo		
EDIFICABILIDAD TERCIARIA : 109.622,19 m2 de techo.		
NÚMERO DE VIVIENDAS : 1.970		
USOS GLOBALES E INCOMPATIBLES		
USO DOMINANTE	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
Residencial plurifamiliar.		
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA		
EDA Bloque lineal según determinaciones del PGOU Valencia.		
TER-3 según determinaciones del PGOU Valencia		
TER-4 según determinaciones del PGOU Valencia		
TER R-C según nueva normativa creada por la Homologación.		



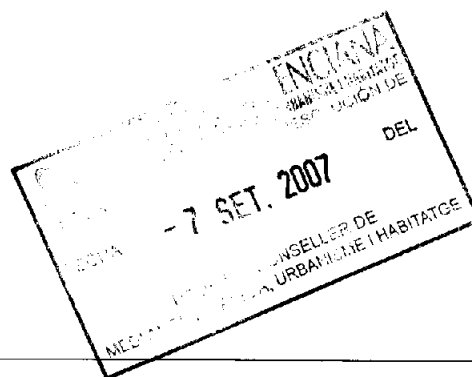
FICHA DE GESTIÓN	
UNIDAD DE EJECUCIÓN	SECTOR
U.E.-1	FUENTE SAN LUIS
ÁREA DE REPARTO	APROVECHAMIENTO TIPO
AR - 1	0,8090
GESTIÓN	CONDICIONES PARA LA REDELIMITACIÓN
INDIRECTA. Programa de Actuación Integrada	Art 33.6 LRAU. Los Programas de Actuación Integrada podrán extender el ámbito de la Unidad a cuantos terrenos sean necesarios para conectarla.
CONDICIONES	
CONDICIONES DE DESARROLLO	
Serán las establecidas en las condiciones de integración y conexión.	
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>	

APROBACIÓN
 FECHA **- 7 SET. 2007**
 DEL
 HBL...
 MEDI AMBIENT AIGUA, URBANISME I HABITATGE

11.- LISTADO DE PLANOS

- OE-01. Ordenación Estructural Actual
- OE-02. Ordenación Estructural Conjunto
- OE-03. Ordenación Estructural Sector
- OE-04. Zonas de Calificación
- OE-05. Conexiones de Infraestructuras
- OE-06. Conexiones Viarias

Valencia, Junio de 2007



Francisco J. Avila Fernández
Arquitecto