



ÒRGAN PLE		
DATA 25/06/2020	CARÀCTER SESSIÓ ORDINÀRIA	NÚM. ORDE 115

UNITAT 03001 - SERVICIO DE PLANEAMIENTO	
EXPEDIENT E-03001-2019-000050-00	PROPOSTA NÚM. 2
ASSUMPTE SERVICI DE PLANEJAMENT. Proposa l'aprovació provisional del Pla Especial de la Zona Sud 1 del Port de València-Natzaret Est i de la documentació complementària formulada per l'Autoritat Portuària de València.	

RESULTAT APROVAT	CODI 00001-O-00115
-------------------------	---------------------------

"ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. La Autoridad Portuaria de València (en adelante, APV), el 25/01/19 (NRE: 00110 2019 006519), remite el Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València-Nazaret Este y Documentos complementarios, aprobados por el Consejo de Administración de la APV el 10 de enero de 2019, que incluye entre otras cosas, Informe Ambiental y Territorial Estratégico por el procedimiento simplificado, Separata de Servidumbres Aeronáuticas, Separata de Servidumbre de Costas, Memoria de Impacto Patrimonial, Estudio de Demandas de Recursos Hídricos, Estudio de Movilidad, Estudio de Integración Paisajística y Estudio de Viabilidad Económica y Memoria de Sostenibilidad Económica, con la finalidad que se inicie su tramitación urbanística.

SEGUNDO. El Plan Especial propone una modificación de la ordenación estructural del municipio de València y la ordenación pormenorizada del ámbito de actuación, en coherencia los acuerdos derivados del documento Bases para un Acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la APV sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este, ámbito del Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de València en sesión de 23 de febrero de 2017, y del Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de València y la APV para la utilización por aquél del Dominio Público Portuario ubicado en el Área Este del Barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València), suscrito el 14 de enero de 2019. El Plan desarrolla en este ámbito de dominio público portuario las determinaciones establecidas en el artículo 40 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

TERCERO. El ámbito del Plan Especial coincide con la zona de interacción Puerto-Ciudad definida en la [Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València](#) (en adelante

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



DEUP), aprobada por Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre, y es colindante al Barrio de Nazaret.

El sector abarca una superficie total de 229.775,96 m²s, proponiendo el Plan su clasificación como suelo urbano, dado su actual carácter de suelo urbanizado en toda su superficie y la siguiente ordenación pormenorizada:

- Área 1 Parque de Desembocadura: con una superficie de 63.308,95 m², cuyo diseño y ordenación se desarrollará a posteriori por el Ayuntamiento.
- Área 2, de uso Terciario, en el que se admite una edificabilidad máxima de 25.000 m²t.
- Área 3, Dotacional Deportiva: con una extensión de 98.940 m²s, se subdivide en 2 parcelas, una de gran superficie donde se desarrollará en extensión una zona deportiva, que será un centro dinamizador de usos y actividades vinculadas al ocio y al deporte, con gran potencial de repercusión en la regeneración social del barrio y que además puede generar su reactivación económica. La segunda parcela, con una superficie de 3.940 m²s, se ubica al sur del ámbito y sobre ella podrá construirse un pabellón cubierto que apoyará el carácter deportivo de la zona, garantizando la atracción de población y evitando así el riesgo de marginalidad urbana por su situación.
- Área 4, equipamiento Marblau: con una superficie asignada de 2.246 m²s.
- Área 5, Parque Sur de Nazaret: reducido en su superficie por el pabellón cubierto, sirve para dar cierre final a la parte sur del ámbito delimitado, mediante una zona verde de proximidad, con una superficie de 8.375 m²s.
- Corredor Verde: Se propone un carril bici de 2,50 mts de anchura, segregado de la calzada y del ámbito peatonal, el cual dispone de 5 mts en todo su frente al Área deportiva.

CUARTO. En fecha 30 de mayo de 2017, la Comisión de Evaluación Ambiental emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable por el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica respecto de este Plan Especial, considerando que no tenía efectos significativos en el medio ambiente.

QUINTO. El Ayuntamiento Pleno, en sesión de 28 de febrero de 2019, acordó el sometimiento a información pública del Plan Especial y Documentos complementarios, así como el inicio del proceso de consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas. Durante esta fase se han presentado un total de 637 alegaciones, que se corresponden con 7 escritos de contenido diferente.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



SEXTO. En la fase de exposición pública del Plan Especial se emitieron los siguientes informes:

- Dirección General de Carreteras. Demarcación Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, de 18/04/19, que señala no ser competente para emitir informe.

- Dirección General de Aviación Civil, de 03/06/19, que concluye que la normativa urbanística debe indicar ciertos condicionantes respecto a las servidumbres aeronáuticas, así como corregirse la cota de referencia de las servidumbres aeronáuticas que no debe vulnerarse, y que deberá ser de 100 metros.

- Ministerio para la Transición Ecológica (Confederación Hidrográfica del Júcar -CHJ-) de 31/07/19, que emite informe favorable relacionando una serie de exigencias para la fase de ejecución, como la introducción de sistemas de drenaje sostenibles y la elaboración en el desarrollo urbanístico de un Estudio Hidrológico-hidráulico que lo justifique. Indica además, que en el ámbito únicamente está afectada por zona inundable el área coincidente con el tramo antiguo del río y que los derechos de agua del Ayuntamiento son suficientes para atender la demanda prevista por la actuación.

- Ministerio para la Transición Ecológica. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de 23/01/20, que indica que el ámbito del Plan se encuentra afectado por el expediente de deslinde DL-60-V y alude a las afecciones derivadas de la Ley de Costas, exigiendo que en zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre, la ordenación volumétrica no forme pantallas arquitectónicas o suponga acumulación de volúmenes, justificando que la disposición y altura de las edificaciones resulta armónica con el entorno.

- Unidad de Igualdad de la Subsecretaría de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, de 07/05/19, en el que señalan no ser competentes para informar, recordando que el planeamiento debe cumplir el Anexo XII de la LOTUP.

- Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, de 14/08/19, emitiendo informe favorable en lo referente a infraestructura pública de competencia autonómica y planificación viaria, aunque considera que el Estudio de Movilidad presentado no es suficiente y requiere la elaboración de un Plan de Movilidad.

- Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la GV de 11/05/2020, que requiere que el Estudio de Integración Paisajística sea completado de acuerdo con una serie de criterios que se relacionan en el informe.

- Informe del Servicio de Calidad y Análisis Medioambiental, Contaminación Acústica y Playas, de 27/03/19, que señala la necesidad de justificar la compatibilidad de los nuevos usos que se proponen con los niveles de ruido existentes, y en su defecto adoptar las medidas

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



correctoras necesarias para cumplir los objetivos de calidad aplicables a dichos usos. Asimismo, entiende que debe justificarse que los usos previstos no generan en su entorno residencial un incremento de niveles sonoros por encima de los objetivos de calidad acústica. Con respecto a la zona verde-deportiva y al Plan de Movilidad, señalan que puede generar impacto por la gran afluencia de público, y que al no estar contemplado este incremento de niveles sonoros en el Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad de València debería realizarse un Estudio Acústico que recogiera las fuentes de ruido adicionales sobre plano con representación viaria completa prevista.

- Servicio de Jardinería Sostenible, de 28/05/19, que señala que en el área de usos terciario, debe evitarse la afección a los dos ejemplares de Ficus existentes, así como evitar afecciones en la construcción de edificios y la nueva urbanización al eucaliptus casi-monumental que existe en el ámbito, manteniendo libre la parcela donde se encuentra.

- Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), el 13/06/20, informando que el plan no contiene afecciones sobre el patrimonio de FGV ni sobre las limitaciones de uso del suelo que vienen establecidas y definidas en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, como zonas de dominio público y protección, y línea de edificación. Asimismo se constata que en el sector delimitado por el Plan Especial no contiene en su interior líneas ferroviarias o tranviarias de la Red de Metrovalencia de FGV, por lo que no se producen afecciones directas sobre la infraestructura ferroviaria. No obstante, a una distancia de 350 metros del sector se halla el final de línea de la futura Línea 10 de Metrovalencia, por lo que se encuentra dentro del radio de cobertura de la movilidad peatonal. Finalmente, se señala que en el Plan de Movilidad que se incluye en PEZS1 se han tenido en cuenta las previsiones que afectarán a la movilidad del sector cuando se ponga en servicio la Línea 10 de Metrovalencia, actualmente en fase de construcción.

- OCOVAL, que remite los informes siguientes:

- Nedgia, Cegas, Grupo Naturgy, de 18/06/19, que señala no tener afección alguna en el ámbito.
- Iberdrola, de 09/07/19, que indica que en el ámbito del proyecto podría haber instalaciones afectadas, sin indicar cuáles.
- Emivasa, que en cuanto a la suficiencia de agua informa que la concesión de aguas disponible en el municipio es suficiente para cubrir las necesidades de abastecimiento de aguas previstas en el conjunto del Sector.

SÉPTIMO. El 18/02/2020 la APV presentó su informe sobre las alegaciones e informes emitidos en exposición pública del Plan Especial, junto con un Estudio Acústico y un Estudio de calidad del Aire.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



Este Estudio Acústico fue informado por el Servicio de Calidad y Análisis Medioambiental, Contaminación Acústica y Playas el 02/06/20, con carácter favorable, requiriendo que fuera considerado en los Proyectos de ejecución de las diferentes parcelas, y que si durante la redacción de estos Proyectos se incluyeran nuevos focos ruidosos, se procediera a ampliar el Estudio.

OCTAVO. Con fecha 11/02/20, la APV presentó un Plan de Movilidad que fue sometido a exposición pública mediante Resolución de la Concejala Delegada de Planificación y Gestión Urbana de 11/02/20. El anuncio se publicó en el DOGV nº 8745 de 21 de febrero de 2020, quedando suspendido el plazo para presentar alegaciones el 14 de marzo de 2020, en virtud del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (publicado en el BOE de 14-03-20); por lo tanto, el primer periodo de exposición pública del Plan de Movilidad se computó desde el día 23 de febrero de 2020 -siguiente al de la publicación en DOGV 21-02-20, del anuncio de información pública- hasta el día 14 de marzo de 2020, fecha en la que se hizo efectiva la suspensión de plazos administrativos por el Real Decreto citado anteriormente.

Posteriormente, mediante Resolución de Concejala Delegada de Planificación y Gestión Urbana de 19 de mayo de 2020, de conformidad con la Resolución de 13 de mayo de 2020 de la Dirección General de Urbanismo, se acordó la continuación del trámite de información pública del mencionado Plan de Movilidad, por un período de información pública de siete días hábiles, tiempo restante para la finalización del trámite de información pública desde que fue declarado el estado de alarma, mediante anuncio en la sede electrónica de este Ayuntamiento, computado desde el día 25 de mayo de 2020 hasta el día 2 de junio de 2020, habiéndose presentado una alegación por parte de VPI LOGISTICA el 7 de abril de 2020 (00118/2020/30243).

NOVENO. La APV ha presentado con fechas 17/06/2020 y 18/06/20, un nuevo ejemplar del Plan Especial y del Estudio de Integración Paisajística, en el que se han introducido una serie de ajustes y modificaciones en la ordenación, que se refieren es esencia, a los siguientes aspectos:

- Reordenación de parcela terciaria, manteniendo la edificabilidad prevista en el Convenio suscrito, con el objeto de garantizar su adecuada integración en el entorno.
- Incorporación de nueva justificación de la satisfacción de las necesidades de aparcamiento que se derivan de los usos propuestos en el Plan.
- Incorporación en las NNUU de algunas determinaciones relacionadas con la exigencia de aparcamiento en parcela privada, la concreción del aforo máximo admisible del pabellón deportivo y establecimiento de condiciones para la licencia de edificación y otros de menor entidad en relación con el vallado de las parcelas.

DÉCIMO. El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje ha emitido informe con fecha 18/06/2020, respecto del Estudio de

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



Integración Paisajística presentado por la APV el 17/06/2020, que concluye que con carácter previo a la aprobación definitiva del Plan, se deberán incorporar, los siguientes aspectos:

- Modificar la redacción y el carácter de la medida establecida en el último párrafo del art. 3.15, relativa a la integración en la infraestructura verde del edificio Benimar en los términos indicados en el informe.
- Integrar en los planos de ordenación del Plan Especial la infraestructura verde definida en el estudio de integración paisajística.
- Establecer como condición en la normativa del Plan Especial que las soluciones de accesibilidad y movilidad para el ámbito deberán ser compatibles con la infraestructura verde existente en el exterior del mismo y, en especial, con la Huerta de Protección Especial Grado 1 definida por el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València y con la infraestructura verde de la ZAL.

UNDÉCIMO. La Dirección General de Ordenación Urbana y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento han emitido informe, con fecha 18 de junio de 2020, en el que se valora el resultado de los trámites de exposición pública del Plan Especial y Documentación complementaria y del Plan de Movilidad, y se evalúan las modificaciones de la ordenación introducidas en el Proyecto presentado, que concluye, entre otras cosas, que a la vista de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en el Plan Especial y en el Estudio de Integración paisajística presentados por la AVP, procede continuar con su tramitación administrativa.

A los antecedentes de hecho descritos, le son aplicables los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. De conformidad con lo establecido en el artículo 56.2.b) del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 septiembre (en adelante TRLPMM), la tramitación y aprobación del Plan Especial se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio. Resulta, por tanto, de aplicación la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante, LOTUP), sin perjuicio de la aplicación con carácter básico el 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.

SEGUNDO. La tramitación del plan se ha realizado de acuerdo a lo establecido en el art. 57 de la LOTUP, debiendo existir antes de su aprobación definitiva un pronunciamiento expreso de Puertos del Estado sobre los aspectos de su competencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 56.2.a) del TRLPMM.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



TERCERO. Respecto a las modificaciones introducidas en el Plan Especial presentado por la APV el 18/06/2020, la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento han informado, con fecha 18 de junio de 2020, que no pueden calificarse como cambios sustanciales de la ordenación, dicho con todas las cautelas que merece este concepto jurídico indeterminado, dado que las nuevas soluciones propuestas no suponen un cambio global en el modelo urbanístico adoptado por el documento inicialmente expuesto al público.

CUARTO. En virtud del artículo 123.1.i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, modificada por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, la competencia para la aprobación provisional corresponde al Pleno de la corporación. Según el artículo 123.2 de la misma Ley 7/1985, el acuerdo requerirá el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros del Pleno, dada su incidencia en determinaciones propias de la ordenación estructural.

QUINTO. La aprobación definitiva de este instrumento de planeamiento será competencia del organismo autonómico competente en materia de urbanismo, dado el carácter estructural de la propuesta al afectar a la ordenación de la red primaria de dotaciones públicas, de conformidad con lo dispuesto en el art. 44.2.c) de la LOTUP; previo pronunciamiento de la Autoridad Portuaria, en el plazo de un mes, sobre los aspectos de su competencia, y formulación de las observaciones y sugerencias que estime convenientes por parte de Puertos del Estado, conforme a lo previsto en el art. 56.2.) del TRLPMM.

SEXTO. Por lo que respecta a la valoración de las alegaciones presentadas, la Dirección General de Ordenación Urbana y el Servicio de Planeamiento han informado el 18 de junio de 2020 en los términos que se relacionan a continuación:

R.G.E 00105-2019-004001. R. Arqués Grau, como presidente de la AV de Nazaret
R.G.E.00113-2019-016565. J. Moltó, como vicepresidente de la AV de Nazaret.

R.G.E. 00110-2019-043880-00 Asociación Ciudadana Per L'Horta.

R.G.E.00118-2019-035287.Federación de AAVV de València.

R.G.E.00113-2019-016693. PODEMOS València.

51 Alegaciones suscritas por particulares relacionadas en el Anexo I del Informe.

Los escritos presentados por estas Asociaciones y ciudadanos se refieren, en síntesis, a los aspectos que se relacionan a continuación, junto con la valoración que se realiza de ellos.

- Solicitan que se haga una Evaluación Ambiental por el procedimiento ordinario en la se tengan en consideración los efectos del cambio climático como factor de modificación del

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



riesgo de inundabilidad de la zona, así como los efectos contaminantes del Puerto. Demandan que se implemente un proyecto de limpieza de los lodos tóxicos existentes en el último tramo del antiguo cauce, recuperar su desembocadura abierta y aclarar la responsabilidad del Puerto en su acumulación.

Respecto del proceso de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del Plan, procede informar que fue resuelto por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana en sesión de 30/05/2017, con el concurso de las administraciones con competencia en la consideración del cambio climático y en la determinación del riesgo de inundabilidad, en el sentido de emitir INFORME FAVORABLE respecto del Plan en el marco de un procedimiento de evaluación ambiental SIMPLIFICADO, al considerar que no tenía efectos significativo en el medio ambiente. Sin perjuicio de ello, conviene indicar que no compete al Ayuntamiento la revisión de un procedimiento ambiental que ha sido resuelto en sede autonómica.

En lo referente a las demandas relacionadas con los lodos tóxicos, la APV ha informado que no han sido producidos por actividades portuarias. En cualquier caso, se trata de actuaciones cuya valoración excede del alcance del presente informe.

- Demandan que el Plan se integre dentro de un Plan Estratégico cuyos objetivos sean recuperar la relación entre el norte y sur de la fachada marítima de la ciudad, su conexión con el litoral a través del cauce histórico y la recuperación de la salida del río al mar a cielo abierto. Consideran que este Plan Estratégico debe establecer los plazos para la ejecución del soterramiento de las vías férreas, el desmantelamiento del circuito de Fórmula 1 y la reposición del tramo del puente que afecta, la ejecución del paseo en el margen izquierdo del antiguo cauce, el soterramiento de los viales del Puerto frente a Benimar, la instalación de la verja histórica del Puerto en el futuro Parque, y la ejecución de la desembocadura a cielo abierto del río.

Aunque se pueda coincidir en la conveniencia de elaborar este tipo de planes, la valoración de la viabilidad del Plan Estratégico propuesto vuelve a exceder del alcance de este informe, máxime cuando implicaría a varias administraciones afectando a sus compromisos presupuestarios.

- Solicitan el inicio de la revisión de la DEUP, con objeto de conseguir la desafectación de La Marina y de la fachada marítima litoral sur, recuperando el cauce histórico y su salida al mar a cielo abierto, reconvirtiendo la ZAL en un corredor verde que conecte el Parque de Desembocadura con el Parque Natural de la Albufera, así como de los terrenos objeto del Plan.

De conformidad con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado la competencia para revisar la DEUP es de la Administración del Estado, por lo que se trata de actuaciones que no podrían incardinarse en el procedimiento que nos ocupa.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



- Demandan que los accesos a la futura ciudad deportiva se resuelvan por el interior de los terrenos portuarios o al norte de la ZAL, mediante un nuevo acceso desde la autovía del Saler, evitando así el tráfico por el barrio de Nazaret. Además, solicitan que se eliminen los tapones urbanísticos existentes en el Camino de la Punta al Mar, y en la confluencia de la Calle Castell de Pop con el Camino del Canal, y que se ejecute la conexión de la Línea 10 de Metro con la del Canyamelar, con anterioridad a la inauguración de las instalaciones deportivas.

La exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la identificada como Alternativa 5, que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010, y discurriría por la zona existente entre las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

En lo referente a los tapones urbanísticos, se considera que sus soluciones deben proponerse en el marco del Plan Especial del Área Funcional 10 que el Ayuntamiento está elaborando, al tratarse de una cuestión externa al planeamiento que se tramita.

Por último, procede informar que ninguna de las administraciones consultadas ha exigido la existencia previa de las conexiones tranviarias que se demandan. A juicio de los que suscriben este informe, una vez resuelto el acceso independiente a la zona deportiva, resultaría desproporcionado vincular su puesta en servicio a la existencia de esta conexión, dada la actual incertidumbre sobre su trazado y plazos para su ejecución.

- Rechazan la ubicación de la zona terciaria, considerando que se trata de la privatización de una zona del Parque que debía compensar la pérdida de la playa que el barrio ha soportado, invocan el choque de escalas de la edificación con respecto al barrio y su efecto pantalla, así como la atracción de tráfico que generará. Solicitan que el Puerto renuncie a su ubicación y la traslade a otra más respetuosa con el barrio y el Parque, proponiendo su ubicación en el muelle de desvío del Turia o en el Paseo de Caro.

Como conocen los alegantes, la previsión de esta zona terciaria está contemplada en las Bases para la ordenación de esta zona portuaria, aprobadas por el Ayuntamiento y la APV en 2017 e incorporadas al Convenio suscrito en enero de 2019, y que predeterminan la ordenación

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
COPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



de este Plan. Ambos documentos recogen la ubicación, alcance e intensidad de esta zona terciaria, que debía estar integrada en la trama urbana de Nazaret recayendo al Parque de Desembocadura, así como su incidencia en la dinamización social y económica del barrio.

La APV ha defendido en su informe el mantenimiento de este enclave terciario, tanto desde el cumplimiento del propio Convenio, como desde su potencial para incidir en la dinamización social y económica del barrio. Su eliminación, por otra parte, implicaría la revisión de los acuerdos alcanzados, con la incidencia que estas circunstancias pudieran tener en los plazos administrativos del Plan.

Sin perjuicio de lo relacionado, procede indicar que desde la UE y las Agendas Urbanas se está apostando por propiciar la diversidad urbana, a partir de la integración de usos y funciones en las diferentes escalas de intervención, como factor que incide en la sostenibilidad del desarrollo urbano. Teniendo presente estas directrices, se considera conveniente el mantenimiento de estos usos, siempre que se puedan neutralizar los efectos no deseados que pudieran generar.

Atendiendo a la singularidad de su ubicación, en el área de transición entre la malla residencial y el futuro Parque, y teniendo presente que la morfología y tratamiento urbanístico de este enclave determinará la relación del barrio y la nueva zona de esparcimiento, se juzga conveniente reconsiderar su ordenación, revisando la volumetría de las edificaciones y en particular, las alturas previstas, de modo que se matice, en la medida de lo posible, el cambio de escala respecto a las edificaciones próximas. Del mismo modo, se considera necesario revisar las soluciones de urbanización de la parcela, reduciendo el espacio destinado al tránsito motorizado y aparcamiento, que generan un indeseable efecto barrera, en favor del incremento de la superficie ajardinada y los espacios peatonales, con el objeto de que las zonas no edificadas de la parcela faciliten el acceso de los vecinos al futuro Parque.

En relación a esta cuestión, el último Proyecto presentado por la APV mantiene la edificabilidad prevista en el Convenio, pero propone su reordenación mediante 4 bloques de 2, 3 y 5 alturas respectivamente, agrupados de dos en dos en forma de L siguiendo las trazas de la trama urbana y permitiendo la continuidad de las visuales y la integración del barrio existente con el parque. Justifica que la ordenación pretende su total integración en el entorno, a la vez que aporta un valor añadido a la zona con la regeneración urbanística de la zona y la implantación de nuevos usos compatibles. Además, delimita un área de protección de los ficus existentes que no puede ser modificada ni sobre ni bajo rasante, así como un área de implantación de un eucalipto existente que no podrá disponer de ningún volumen en superficie.

Esta reordenación, a juicio de los que suscriben este informe, resuelve con mayor acierto la relación del enclave terciario con la trama urbana residencial y con el futuro Parque, incrementando la superficie de los espacios libres en la parcela, al resolver las necesidades de aparcamiento bajo rasante.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



A la vista de lo relacionado, se considera que procede estimar parcialmente la alegación en los términos relacionados.

R.G.E 00113-2019-015107 Plataforma Parque de la Desembocadura (de igual contenido a la suscrita por los 578 particulares que se relacionan en el Anexo II)

El escrito presentado por esa Plataforma se refiere a las siguientes cuestiones:

- Solicita que se respete la trama urbana existente en el entorno al futuro Parque, y que el área terciaria se aleje de Nazaret resolviendo sus accesos por el Puerto, o bien, que se adecúe a la tipología de “cases de poble”.
- Demanda que se canalice y tape el último tramo del río por los problemas de inundabilidad e insalubridad que genera, y que se ejecute un paseo ajardinado por debajo del Puente de Astilleros que conecte con Cocoteros y Moreras.
- Solicita que el tráfico que genere la Ciudad Deportiva no repercuta en el barrio, proponiendo que su acceso se realice siguiendo el siguiente recorrido: Acceso a Nazaret desde V-15, C/José Luis Hidalgo, C/Algemesí, C/El Sech, resolver mediante una rotonda el cambio de sentido para volver a salir a la V-15 por el mismo recorrido, C/Sech, C/Algemesí y C/José Luis Hidalgo.

En relación al primer aspecto de la alegación, la APV ha informado la imposibilidad de que el acceso al área terciaria se realice a través del Puerto, dada la exigencia legal de que funcione como un recinto aduanero sometido a rigurosas medidas de control de accesos. Del mismo modo, apunta a la inviabilidad técnica de su ubicación sobre la losa de cubrición del antiguo cauce. Todo ello, nos lleva a concluir que no puede admitirse el traslado de esta zona al emplazamiento alternativo propuesto.

Respecto al ajuste de la edificación a la tipología de *cases de poble*, es necesario informar que ésta es una tipología propia de los usos residenciales, que no se adaptaría a las necesidades funcionales del uso terciario. Sin perjuicio de ello, atendiendo a la singularidad de su ubicación en el área de transición entre la malla residencial y el futuro Parque, y teniendo presente que la morfología y tratamiento urbanístico de este enclave determinará la relación del barrio y la nueva zona de esparcimiento, se juzga conveniente reconsiderar su ordenación, revisando la volumetría de las edificaciones y en particular, las alturas previstas, de modo que se matice, en la medida de lo posible, el cambio de escala respecto a las edificaciones próximas. Del mismo modo, se considera necesario revisar las soluciones de urbanización de la parcela, reduciendo el espacio destinado al tránsito motorizado y al aparcamiento, ya que produce un indeseable efecto barrera, en favor del incremento de la superficie ajardinada y los espacios peatonales, con el objeto de que las zonas no edificadas de la parcela faciliten el acceso de los vecinos al futuro Parque.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



En relación a esta cuestión, el último proyecto presentado por la APV mantiene la edificabilidad prevista en el Convenio, pero propone su reordenación mediante 4 bloques de 2,3 y 5 alturas respectivamente, agrupados en de dos en dos en forma de L siguiendo las trazas de la trama urbana y permitiendo la continuidad de las visuales y la integración del barrio existente con el parque. Justifica que la ordenación pretende su total integración en el entorno, a la vez que aporta un valor añadido a la zona con la regeneración urbanística de la zona y la implantación de nuevos usos compatibles. Además, delimita un área de protección de los ficus existentes que no puede ser modificada ni sobre ni bajo rasante, así como un área de implantación de un eucalipto existente que no podrá disponer de ningún volumen en superficie.

Esta reordenación, a juicio de los que suscriben este informe, resuelve con mayor acierto la relación del enclave terciario con la trama urbana residencial y con el futuro Parque, incrementando la superficie de los espacios libres en la parcela, al resolver las necesidades de aparcamiento bajo rasante.

En cuanto a la propuesta de canalización del último tramo del río y la ejecución de paseo ajardinado, se trata de cuestiones que deberán considerarse en el marco del proyecto y ejecución del futuro Parque, que no pueden valorarse en el trámite administrativo en el que nos encontramos.

Por último, conviene indicar que la exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la identificada como Alternativa 5, que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010 y discurriría por la zona existente entra las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

A la vista de lo relacionado, se considera que procede estimar parcialmente la alegación en los términos relacionados.

R.G.E. 00131-2019-000589. AV L'Unió, de La Punta

Manifiesta su rechazo a que el acceso a la ciudad deportiva del Levante, UD, se efectúe y realice por el Camí de la Punta a la Mar, y propone que el acceso se produzca a través de la ZAL, o en su caso, por la zona de servicio del puerto. Además solicitan que se reconozcan y delimiten los ámbitos históricos correspondientes a Nazaret, la Punta y Pinedo, que confluyen en ese entorno.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



La exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la identificada como Alternativa 5, que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010, y discurriría por la zona existente entra las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

En lo referente al reconocimiento de los ámbitos históricos a que se refiere la AV, se trata de una cuestión ajena al Plan que se tramita, que no puede valorarse en este informe.

Por todo ello, se considera que procede estimar la alegación en los términos relacionados.

RGE 00118-2019-034770. Eusebio Monzó, en rep. GRUPO POPULAR del Ayuntamiento

El escrito presentado por este grupo municipal se refiere a los aspectos que se relacionan a continuación, junto con la valoración que se realiza de ellos.

- Invocan la intranquilidad de los vecinos por la posible reversión del uso de suelo una vez finalice el plazo de concesión.

Se trata de un aspecto cuya valoración excede del alcance de este informe.

- Propone el desplazamiento de la zona terciaria al norte de la zona deportiva, lo que posibilitaría resolver su acceso desde el interior del Puerto.

La APV ha informado la imposibilidad de que el acceso al área terciaria se realice a través del Puerto, dada la exigencia legal de que funcione como un recinto aduanero sometido a rigurosas medidas de control de accesos y aclara que estos usos terciarios implicarán actividades similares a las existentes en los edificios de JJ Dómine, compatibles con un entorno residencial. Del mismo modo, apunta a la inviabilidad técnica de su ubicación sobre la losa de cubrición del antiguo cauce. Todo ello, nos lleva a concluir que no puede admitirse el traslado de esta zona al emplazamiento alternativo que propone ese equipo municipal.

Sin perjuicio de ello, atendiendo a la singularidad de su ubicación, en el área de transición entre la malla residencial y el futuro Parque, y teniendo presente que la morfología y tratamiento urbanístico de este enclave determinará la relación del barrio y la nueva zona de esparcimiento, se juzga conveniente reconsiderar su ordenación, revisando la volumetría de las edificaciones y en particular, las alturas previstas, de modo que se matice, en la medida de lo posible, el cambio

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



de escala respecto a las edificaciones próximas. Del mismo modo, se considera necesario revisar las soluciones de urbanización de la parcela, reduciendo el espacio destinado al tránsito motorizado y aparcamiento, que generan un indeseable efecto barrera, en favor del incremento de la superficie ajardinada y los espacios peatonales, con el objeto de que las zonas no edificadas de la parcela faciliten el acceso de los vecinos al futuro Parque.

En relación a esta cuestión, el último proyecto presentado por la APV mantiene la edificabilidad prevista en el Convenio, pero propone su reordenación mediante 4 bloques de 2,3 y 5 alturas respectivamente, agrupados en de dos en dos en forma de L siguiendo las trazas de la trama urbana y permitiendo la continuidad de las visuales y la integración del barrio existente con el parque. Justifica que la ordenación pretende su total integración en el entorno, a la vez que aporta un valor añadido a la zona con la regeneración urbanística de la zona y la implantación de nuevos usos compatibles. Además, delimita un área de protección de los ficus existentes que no puede ser modificada ni sobre ni bajo rasante, así como un área de implantación de un eucalipto existente que no podrá disponer de ningún volumen en superficie.

Esta reordenación, a juicio de los que suscriben este informe, resuelve con mayor acierto la relación del enclave terciario con la trama urbana residencial y con el futuro Parque, incrementando la superficie de los espacios libres en la parcela, al resolver las necesidades de aparcamiento bajo rasante.

- Propone encauzar mediante colector el antiguo cauce y urbanizar su superficie para solucionar los problemas de inundabilidad e insalubridad que genera.

La APV ha informado que si en algún momento se han producido efectos relacionados con la contaminación de las aguas del antiguo cauce, en ningún caso han tenido su origen en las instalaciones portuarias. Del mismo modo, ha justificado la inexistencia de problemas de inundabilidad tal como recogido el Informe emitido por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana de 30/05/2017 en el procedimiento de la EAE del Plan.

No obstante lo anterior, se considera que la decisión sobre la solución del último tramo del río debe realizarse en el marco del proyecto y ejecución del futuro parque, y no en el trámite que nos ocupa.

- El Estudio de Viabilidad Económica no concreta como el Ayuntamiento va a asumir el coste de ejecución del Parque de Desembocadura, ni queda justificada la viabilidad de su mantenimiento, ni establece la forma y plazos para asumir sus obligaciones económicas. Además indican que en el Convenio se establecen obligaciones económicas del Ayuntamiento para inversiones, que al realizarse en terrenos portuarios, no pueden tener la consideración de gastos de inversión en patrimonio municipal.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



El Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana requiere con carácter general, la elaboración en la ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, de una memoria que asegure su viabilidad económica (MVE), así como una memoria de sostenibilidad económica (MSE). La Guía Metodológica para la redacción de MSE del Ministerio de Fomento concreta que “Los estudios de viabilidad económica focalizan la atención en la inversión que realizan los operadores particulares durante el proceso de producción de las parcelas urbanizadas, acotando el análisis a la fase de ejecución y a los recursos privados, mientras que los informes de sostenibilidad económica evalúan el impacto en las arcas públicas del mantenimiento de la urbanización ejecutada, así como la prestación de servicios en el nuevo espacio público”. A la vista de ello, parece razonable considerar que la exigencia de MVE solo puede entenderse aplicable a las actuaciones en las que intervienen agentes privados, en las que la viabilidad se mide en la relación entre beneficios y costes económicos, pero no en las actuaciones de la Administración sobre suelos demaniales, en la que se busca un beneficio que no puede cuantificarse en términos económicos.

Sin perjuicio de lo relacionado, el Plan pretende dar forma a los acuerdos alcanzados con la APV en relación con la ordenación del suelo de Dominio Público Portuario que la DEUP ha identificado como una zona de interacción puerto-ciudad, al objeto de minimizar el impacto de la actividad portuaria en su entorno residencial de ciudad, concretando así la ordenación que resulta del Convenio interadministrativo, que si bien establece las obligaciones de las partes, no establece plazos para su ejecución.

Entre las obligaciones de la APV figura poner a disposición del Ayuntamiento de forma gratuita los terrenos necesarios para ejecutar el Parque de Desembocadura. El Ayuntamiento asume como obligaciones, entre otras, la redacción del proyecto de urbanización definitiva del parque, su ejecución, mantenimiento y conservación, mediante la dotación en los correspondientes presupuestos municipales. El propio Convenio refleja que la ejecución de esta urbanización se realizará en sucesivas fases acompasadas a la construcción del sistema de colectores, que lógicamente tendrán que ajustarse a la disponibilidad presupuestaria. Como indican los documentos económicos del Plan, su materialización va a suponer unos ingresos iniciales para la Hacienda municipal por tasa de licencias, ICIO e IBI, aunque desde el punto de vista estrictamente de caja, esto es, de los costes e ingresos generados se necesitará, para que sea sostenible, que el Ayuntamiento comprometa recursos de los Presupuestos municipales.

Los gastos a asumir en los diferentes ejercicios presupuestarios en terrenos de propiedad de la APV, no tendrán la consideración de gastos de inversión en patrimonio municipal, pero si podrán ser atendidos, conforme al Anexo III de la Orden EHA/3565, de 3 de diciembre, por la que se aprueba la estructura de los presupuestos de las entidades locales, con cargo a una

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



aplicación presupuestaria con clasificación económica del Capítulo 6 “Inversiones reales” concepto 650 “Gastos en inversiones gestionadas para otros entes públicos” subconcepto 02 (Administración del Estado), durante los 25 años de duración del Convenio o sus prórrogas.

- Considera necesario buscar soluciones para que el acceso viario a la Ciudad Deportiva no repercuta negativamente en el barrio, proponiendo encauzar el tráfico de entrada desde la V-15 - calle José Luis Hidalgo - calle Algemesí – calle El Sech, y el de salida, el sentido inverso por las mismas vías. De igual forma, proponen como acceso al Área Terciaria que la entrada se realice desde la V-15 dirección Nazaret por el interior del Puerto y salida por el Puerto y la V-15, con objeto de evitar el incremento de tráfico del barrio.

La exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010, y discurriría por la zona existente entre las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

En relación al segundo aspecto de esta alegación, la APV ha informado la imposibilidad de que el acceso al área terciaria se realice a través del Puerto, dada la exigencia legal de que funcione como un recinto aduanero sometido a rigurosas medidas de control de accesos, por lo que no es posible considerar la propuesta de ese Grupo municipal.

A la vista de lo relacionado, se considera que procede estimar la alegación en los términos relacionados.

RGE 00118-2019-035173 LEVANTE UD, SAD

Propone modificaciones en la redacción de los artículos de las NNUU, para eliminar la obligación de resolver dentro de las parcelas deportivas la exigencia de plazas públicas correspondientes a su edificabilidad que el Plan preveía, estableciendo la imposibilidad de ubicar plazas en la parcela p3.2 por cuestiones relacionadas con la seguridad, e incorporando la preferencia de que la reservas de plazas públicas se realice en viales públicos. De igual modo, propone una serie de alternativas de ordenación, para satisfacer la reserva de aparcamiento público en su totalidad en suelo viario y en algún caso, afectando a la superficie de ZV previstas.

Además, plantea un nuevo acceso a la parcela p 3.1 desde la calle Algemesí para permitir el acceso a una bolsa de aparcamientos interior sobre una zona verde prevista, una nueva rotonda

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



en la confluencia de San Francisco de Paula, Carboneres y Sech, la modificación del trazado del carril bici, y una serie de modificaciones de la normativa relativas a las condiciones del linde y vallado de las parcelas deportivas.

Como indica el informe de la APV, esa mercantil ha presentado una solicitud para la concesión de la explotación de la parcela P 3.1 que no está resuelta, y por tanto, el Plan debe resolver con carácter general todas las necesidades que puedan derivarse de la implantación de todos los usos y actividades que permite. Del mismo modo, debe establecer aquellas medidas necesarias para que estos usos convivan con su entorno residencial, minimizando los efectos indeseables que pudieran generar.

En relación a esta cuestión, conviene indicar que la exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010, y discurriría por la zona existente entre las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

En lo concerniente al análisis de las necesidades de aparcamiento que realiza el Plan de Movilidad, ese Servicio municipal ha cuestionado el ajuste que realiza respecto de la demanda de estacionamiento derivada de la situación aforada en las instalaciones de Buñol, por no considerar los efectos que tendrá la proximidad de las futuras instalaciones y su centralidad en el área metropolitana. Del mismo modo ha rechazado que para satisfacer las necesidades de aparcamiento se consideren suelos externos al ámbito del Plan. Valora positivamente utilizar provisionalmente la zona sur (zona DP) para resolver esta deficiencia de plazas, siempre que tenga carácter definitivo, de manera que se compatibilice el uso de la parcela con una oferta que cumpla con la reserva necesaria para los usos establecidos. Sin embargo, ha descartado la utilización durante la celebración de eventos de la zona pavimentada existente junto a las calles Fernando Morais de la Horra y Mare de Déu del Reis, por no garantizar una oferta indefinida, al prever el PGOU en ella otros usos.

Respecto de las alternativas de ordenación propuestas en la alegación, el Servicio de Movilidad ha informado que no pueden considerarse dado que la reserva de aparcamiento debe satisfacerse íntegramente dentro del ámbito del Plan y que estas propuestas no parecen compatibles con el nuevo vial bidireccional que debe permitir el acceso al Sector sin

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



posibilidades de conexión con el viario del barrio. Tampoco considera conveniente los cambios del trazado del carril bici, ya que supondrán recorridos de mayor longitud con nuevas interacciones con el tráfico motorizado.

Con respecto a las modificaciones que se proponen en las normas, la APV plantea una redacción alternativa que incorpora alguna de las sugerencias formuladas, pero que mantiene la obligación de resolver dentro de las parcelas deportivas parte de las plazas de uso público correspondientes a su edificabilidad. Por otra parte, indica en su informe que el Plan no menciona expresamente el uso de pabellón cubierto en la parcela p 3.2, aunque posibilita su ocupación total por la edificación, lo que en cualquier caso, no imposibilitaría la ubicación de aparcamientos en el subsuelo, por lo que inadmite las precisiones que incorpora la alegación en relación con esta cuestión.

Por todo ello, se considera que no pueden admitirse las sugerencias que acerca de las reservas de aparcamiento público propone esa mercantil, máxime cuando algunas de ellas implican la reducción de zonas verdes previstas en el Plan, salvo en aquellos aspectos que ha recogido el texto alternativo planteado por la APV.

Respecto de la propuesta de posibilitar el acceso rodado a las instalaciones en la zona verde de red secundaria P 3.4, para resolver el acceso a la bolsa de aparcamientos prevista inicialmente en el proyecto que esa mercantil está elaborando, se considera que procede su admisión siempre que quede justificada la imposibilidad de resolver el acceso a ese aparcamiento de otra forma, quede integrado en la urbanización de la zona verde y resulte compatible con el proyecto de accesos viarios a la instalación que apruebe el Ayuntamiento, por lo que procede incorporar esta posibilidad y condiciones en las normas relativas a la parcela P 3.4.

En lo concerniente a la posibilidad de acceso a las instalaciones deportivas desde el tramo del camí del Sech que quedará integrado en el futuro parque, se considera que procede su admisión de manera excepcional, y únicamente para garantizar las condiciones de seguridad y evacuación que deba requerirse a este tipo de instalaciones.

Por último, y para el caso de que se considere la posibilidad de una pabellón cubierto en la parcela P 3.2, deberá preverse expresamente esta posibilidad en la parte normativa del Plan y concretar el aforo máximo admisible, con el objeto de que pueda considerarse esta circunstancia a la hora de determinar las necesidades de acceso y aparcamiento.

RGE 00118-2020-030243 VPI LOGISTICA

Realiza un análisis de las alternativas de acceso previstas en el Plan de Movilidad del que procede destacar los siguientes argumentos:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



- Alternativa 3 (acceso a través de la ZAL): Considera que la demanda generada por el Plan perjudicaría y no sería asumible por los accesos y la red viaria de la ZAL, generando un impacto negativo en el funcionamiento de la instalación. Indica que la ZAL se ha proyectado como un recinto cerrado y acceso controlado, y que está previsto crear una Entidad de Gestión, que colaborará en su conservación, mantenimiento, vigilancia, limpieza y prestación de servicios básicos.
- Alternativas 4 y 5 (nuevo vial de acceso al norte de la ZAL): Considera que son incompatibles con el Plan de la ZAL y sus medidas de integración paisajística previstas y que perjudicarían a las manzanas residenciales colindantes.
- Indica que VPI no se hará responsable de las modificaciones del Plan de la ZAL que pudieran derivarse de la solución de acceso que se determine y se **OPONE** a las alternativas que afecten a la movilidad de la ZAL, descartando la alternativa 3.

La exigencia de un acceso a las futuras instalaciones deportivas independiente de los viarios del barrio, ha sido demandada además de por los vecinos y otros colectivos, por el Servicio de Movilidad municipal. Atendiendo a los requerimientos de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la GV, la APV ha elaborado un Plan de Movilidad que partiendo del análisis de 5 alternativas de acceso, propone como la más idónea, la identificada como Alternativa 5, que contempla un nuevo vial al sur de Nazaret a modo de ronda, que conectaría con la rotonda de la CV-5010, y discurriría por la zona existente entre las ZAL y las viviendas de realojos. Según el informe emitido por el Servicio de Movilidad, esta solución resultaría admisible, siempre que se tratara de un vial bidireccional y que imposibilitara el acceso a los viales del barrio, a excepción del transporte público.

Aunque el estudio de la mencionada Alternativa 5 se incorporó al Plan de Movilidad por sugerencia de los técnicos que suscriben este informe, a la vista del resultado del mismo, se considera que la confirmación de la bondad de esta solución requiere un estudio de mayor profundidad sobre su viabilidad urbanística –ya que como apunta la alegación afectaría a la zona verde de Red Primaria prevista al norte de la ZAL y a las medidas paisajísticas que se requirieron a esa actuación-, sobre su viabilidad técnica, e incluso, sobre la sostenibilidad económica de su ejecución.

SÉPTIMO. En relación con el Plan de Movilidad se han emitido los siguientes informes:

- Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, el 13/03/20, que estima en general adecuadas las propuestas del Plan de Movilidad relativas a Transporte público, que garantizan una buena integración de las líneas de la EMT con el resto de la red municipal y de metro-Valencia, se indica lo siguiente:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



- La línea 15 en su itinerario hacia la Plaza del Ayuntamiento deberá ser remodelada, en el momento de entrada en servicio de la nueva línea 10 de metro-Valencia, ya que ambas líneas de transporte discurren sensiblemente en paralelo.
- En las propuestas de modificación de las líneas de EMT, hay que evitar aumentar la longitud de sus itinerarios en el barrio, que supondrían mayores tiempos de recorrido de los autobuses y mayor afección de su tráfico en el barrio, teniendo en cuenta que la dimensión este/oeste del barrio de Nazaret es reducida, por lo que el área de influencia de una línea con itinerario norte/sur abarca la totalidad de Nazaret.
- Se debe estudiar la coordinación y complementación de las líneas de EMT con los servicios de la futura línea de metro a Nazaret en relación con los viajes en transporte público con origen y destino en Nazaret.

Indica que el Plan estudia y propone 5 alternativas de acceso a las futuras instalaciones deportivas y estima que el acceso más adecuado es el planteado en la alternativa 5, ya que asegura una nueva conexión de la red viaria del barrio con el sur de la ciudad y del área metropolitana, minimizando la afección negativa al barrio.

Considera que la propuesta definitiva de red viaria debe asegurar una integración adecuada entre el sector y las calles actuales para todos los modos de movilidad y requiere que el Plan se tramite de acuerdo con las determinaciones del artículo 10 de la Ley 6/2011, relativa a los Planes de Movilidad Municipal.

- Servicio de Movilidad Sostenible, de 14/05/20, que concluye en los siguientes términos:

«En concordancia con el objeto de la Ley de Movilidad, se entiende que entre los objetivos del Plan de Movilidad debe incluirse la promoción de la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la calidad del entorno urbano. Por ello, no considerándose admisible que el desarrollo de un área generadora de alta movilidad, como es el PZES1, cause afecciones en su entorno urbano preexistente, se deberá garantizar que los nuevos desplazamientos generados por el PEZS1 no se producirán a través del viario de Nazaret, para lo que se habilitará un nuevo vial bidireccional de acceso a las nuevas instalaciones que comunique estas con la rotonda de la CV-5010. Este nuevo vial no tendrá conexión con el viario de Nazaret con las excepciones exigidas por el adecuado servicio público que debe prestar la EMT.

La demanda de aparcamiento generada por las nuevas instalaciones deberá ser satisfecha íntegramente con la nueva oferta de aparcamiento que se produzca en el ámbito del PZES1, en cualquier caso se cumplirá con la reserva de aparcamiento exigible por la legislación vigente.

En relación con el transporte público y a la vista de lo establecido en el artículo 12.3 de la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana, se considerará lo informado por los operadores de las distintas redes.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



Se deberá completar la accesibilidad ciclista incorporando una nueva conexión que discurra a través del barrio de Nazaret entre el acceso a las nuevas instalaciones y el carril bici existente en la confluencia del camino del Canal con la calle Barraques del Figueró.»

OCTAVO. En relación con el Informe del Servicio de Movilidad Sostenible de 14/05/20, la Dirección General de Ordenación Urbana y el Servicio de Planeamiento han realizado en su informe las siguientes consideraciones:

«Aunque el Servicio de Movilidad parece optar por la denominada Alternativa 5 para el acceso a las futuras instalaciones deportivas, siempre que se trate de un vial bidireccional que las comunique con la rotonda de la CV-5010 y que no tenga posibilidad de conexión con el viario del barrio (con excepción del servicio de la EMT), el Plan de Movilidad aprecia como inconvenientes que esta opción afectaría a la zona verde de Red Primaria prevista al norte de la ZAL y al carril bici que comunica la ciudad con los espacios naturales de l'Albufera y la Devesa, que debería ser remodelado introduciendo varios cruces a nivel, lo que empeoraría la seguridad de los usuarios. Del mismo modo, incide en la complejidad técnica de su ejecución, ya que debería salvar el ramal de acceso desde la CV-500 a la CV-5010 y el carril bici mediante un paso inferior, y apunta a la posibilidad de que sea necesario expropiar suelo, dado el escaso espacio disponible entre el acceso de la CV-500 y las edificaciones existentes al este del mismo.

Conviene indicar que, aunque el estudio de la mencionada Alternativa 5 se incorporó al Plan de Movilidad por sugerencia de los técnicos que suscriben este informe, a la vista del resultado del mismo, se considera que la confirmación de la bondad de esta solución requiere un estudio de mayor profundidad sobre su viabilidad urbanística -al necesitar una modificación del planeamiento de la ZAL-, su viabilidad técnica -por los motivos relacionados-, e incluso, sobre la sostenibilidad económica de su ejecución.

Teniendo presente estas circunstancias, y con objeto de no dilatar la aprobación del Plan que nos ocupa, lo que derivaría en el incremento del plazo para que la ciudad pueda disponer de los nuevos espacios libres que prevé, y que no se vea comprometida la puesta en servicio de las futuras instalaciones deportivas, se considera que hasta tanto se acredite la viabilidad de esa alternativa debiera preverse la posibilidad de un acceso transitorio a estas instalaciones.

En el marco de la demanda de que el acceso a las instalaciones deportivas no repercuta en el barrio, más del 90% de las alegaciones presentadas han propuesto que el acceso se realice a través del siguiente recorrido: acceso a Nazaret desde V-15, C/José Luis Hidalgo, C/Algemesí, C/El Sech, resolver mediante una rotonda el cambio de sentido para volver a salir a la V-15 por el mismo recorrido, C/Sech, C/Algemesí y C/José Luis Hidalgo. Se trata de una alternativa que coincide parcialmente con la denominada Alternativa 2 en el Plan de Movilidad, que discurre al sur del barrio por terrenos de titularidad pública que en estas fechas están mayoritariamente vacantes y parcialmente urbanizados.

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



Considerando lo relacionado anteriormente, se propone que hasta tanto se acredite la viabilidad de la Alternativa 5 prevista en el Plan ajustada a las condiciones requeridas por el Servicio de Movilidad municipal y se ejecuten las obras correspondientes, o en su caso, se ejecute cualquier otra alternativa de acceso independiente que pudiera acordarse entre las administraciones afectadas, se permita con carácter transitorio, que el acceso a las futuras instalaciones deportivas se realice por el itinerario propuesto mayoritariamente en las alegaciones presentadas, con las condiciones que en su caso, requieran los diferentes Servicios municipales.

Por otra parte, en lo concerniente a las reservas de aparcamiento que el Plan debe resolver, el Servicio de Movilidad ha cuestionado el ajuste que el Plan de Movilidad realiza respecto de la demanda de estacionamiento derivada de la situación aforada en las instalaciones de Buñol, por no considerar el factor de proximidad de las nuevas instalaciones deportivas y su centralidad en el área metropolitana. Teniendo presente esta valoración y la dificultad para determinar los efectos que estas circunstancias tendrán en la afluencia y en su modo de desplazamiento, se considera conveniente que para determinar las necesidades de aparcamiento de la parcela p 3.1 se consideren inicialmente un total de 382 plazas, que fueron las plazas ocupadas en un fin de semana extraordinario en las instalaciones de Buñol (utilización de todos los campos en diversas ligas y categorías), según refleja el Plan de Movilidad. A estos efectos, podrían considerarse las 269 plazas que según indica el LEVANTE UD en las alegaciones presentadas, prevé ejecutar en el interior de la parcela.

Para la concesión de la licencia de edificación de la parcela p 3.2 será necesario la elaboración de un estudio de movilidad que determine la afluencia a todas las instalaciones deportivas y los modos desplazamiento. Caso de que del estudio se derive la necesidad de aumentar la oferta de aparcamientos, la utilización de esta parcela deberá resolver la satisfacción de estas necesidades.

En cualquier caso, como indica ese Servicio de Movilidad, las necesidades de aparcamientos derivadas de cada uso, deberán resolverse dentro de suelo portuario, cumpliendo como mínimo las exigidas por la LOTUP.

En relación con estas reservas de aparcamiento, el Proyecto presentado por la APV el 18/06/20 ha incorporado en sus determinaciones las modificaciones necesarias para dar respuesta a las exigencias que se han relacionado en este informe y a las que se derivan de la legislación urbanística.

Por último, y en lo relativo a la conveniencia de que se requiera informe a los operadores de la EMT o de la línea L10 de Metrovalencia, se solicitó de ambas empresas públicas informe con fecha 02/03/20, y hasta la fecha, únicamente ha emitido informe FGV en el sentido de que la actuación no afecta a materias de su competencia.»

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



NOVENO. Respecto del Informe del Ministerio para la Transición Ecológica. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de 23/01/20, la APV ha informado que, de conformidad con lo establecido en la Ley de Costas y en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la primera no resulta aplicable al Plan, y que la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto se realizó en la DEUP aprobada por Orden FOM 1973/2014.

DÉCIMO. Resulta de aplicación el artículo 57.2 de la LOTUP, en virtud del cual, el acuerdo de aprobación definitiva, junto con sus normas urbanísticas, se publicará para su entrada en vigor, en el Boletín Oficial de la Provincia.

UNDÉCIMO.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, apartado 3, letra d), punto 7º del Real Decreto 128/2018, de 16 de marzo, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional, el presente acuerdo precisa de la emisión de informe previo de Secretaría, por tratarse de la aprobación de un instrumento de planeamiento, informe que se entiende emitido en virtud de la conformidad prestada por Secretaría al informe con propuesta de acuerdo emitido por el Servicio gestor, en los términos previstos en el artículo 3, apartado 4 del citado Real Decreto.

Previa declaración de urgencia, de conformidad con los anteriores hechos y fundamentos de Derecho de la propuesta del Servicio de Planeamiento, se acuerda:

PRIMERO. Estimar, desestimar o no entrar a considerar las alegaciones presentadas, en los términos expuestos en el fundamento de derecho sexto de este acuerdo.

SEGUNDO. Aprobar provisionalmente el Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València-Nazaret Este y Documentación complementaria, formulado por la Autoridad Portuaria de València.

TERCERO. Con el objeto de no demorar la aprobación del Plan Especial y facilitar que la ciudad pueda disponer lo antes posible de las nuevas zonas verdes que aquel prevé, sin resultar comprometida tampoco la puesta en servicio de las nuevas instalaciones deportivas previstas, habilitar con carácter transitorio el acceso a las futuras instalaciones deportivas por el itinerario propuesto mayoritariamente en las alegaciones presentadas, con las condiciones que requieran los diferentes Servicios municipales, que discurre a través del siguiente recorrido: acceso a Natzaret desde V-15, calle José Luis Hidalgo, calle Algemés, calle Els Sech, resolvería mediante una rotonda el cambio de sentido para volver a salir a la V-15 por el mismo recorrido, calle El Sech, calle Algemés, y calle José Luis Hidalgo.

Todo ello hasta tanto se acredite la viabilidad urbanística, técnica y económica de la Alternativa 5 prevista en el Plan de Movilidad ajustada a las condiciones establecidas por el Servicio municipal de Movilidad Sostenible y se ejecuten las obras correspondientes, o se ejecute

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
COPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732



otra alternativa de acceso independiente que pueda consensuarse entre las Administraciones afectadas.

CUARTO. Dar traslado de este acuerdo a la Autoridad Portuaria de València para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia, y remita el Plan Especial aprobado provisionalmente a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

QUINTO. Requerir de la Autoridad Portuaria de València para que aporte acuerdo aprobatorio de la nueva Documentación del Plan Especial y del Estudio de Integración Paisajística presentada los días 17 y 18 de junio de 2020, con carácter previo a la remisión de las actuaciones a la Comisión Territorial de Urbanismo de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad a los efectos de la aprobación definitiva del indicado Plan Especial y de la documentación técnica complementaria que le acompaña, una vez hayan sido realizados los trámites previstos en el artículo 56.2.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

SEXTO. Remitir el expediente completo a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, de conformidad con informe remitido el 23 de enero de 2020.

SÉPTIMO. Facultar a la concejala delegada de Planificación y Gestión Urbana para la realización de cuantas actuaciones resulten necesarias para la plena efectividad del presente acuerdo, incluidas las subsanaciones o correcciones de carácter no sustancial que pudieran ser requeridas en fase de aprobación definitiva autonómica del instrumento de planeamiento.

OCTAVO. Notificar el presente acuerdo a los interesados en el expediente y comunicarlo a los servicios municipales afectados."

Id. document: 1Tlk 0sS7 qMwH hY5x zYij xaEY q9U=
COPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
EL SECRETARI GENERAL I DEL PLE	HILARIO LLAVADOR CISTERNES	29/06/2020	ACCVCA-120	83350118083644439662 162782211465704732