

ANEXO 8
ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA
Nazaret Este
46024 VALÈNCIA

Proponente: **AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA**

Versión que incluye las determinaciones de la Dirección General de Paisaje de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, incluidas en informe recibido con fecha 12 de mayo de 2020



ANEXO 8
ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA
Nazaret Este
46024 VALÈNCIA

FASE

VERSIÓN DEFINITIVA

PROPONENTE

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

EQUIPO REDACTOR

AICEQUIP SL

ARQUITECTOS

Juan Añón Gómez
Gabriel Doménech Bardisa

ARQUITECTA COLABORADORA

Lucía Yubero Serrano

ÍNDICE

I.- MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. ANTECEDENTES
- 1.2. PROCEDENCIA Y OBJETO DE LA FORMULACIÓN DEL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
- 1.3. RÉGIMEN JURÍDICO.
- 1.4. ALCANCE DEL DOCUMENTO

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

- 2.1. PROCEDENCIA DEL PLAN ESPECIAL
- 2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO
- 2.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN
- 2.4. ORDENACIÓN PROPUESTA
 - 2.4.1. Objetivos, umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial y directrices estratégicas del desarrollo previsto
 - 2.4.2. Zonas de ordenación estructural
 - 2.4.3. Clasificación del suelo
 - 2.4.4. Delimitación de ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado
 - 2.4.5. Situación de la actuación respecto a la secuencia lógica del desarrollo del plan
- 2.5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

3. CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE

- 3.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO Y COMPONENTES
- 3.2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL
 - 3.2.1. Factores ambientales incidentes en el ámbito de estudio
 - 3.2.2. Características fisiográficas y litológicas del ámbito.
 - 3.2.3. Recursos ambientales y territoriales incidentes en el ámbito de estudio
 - 3.2.4. Factores sectoriales incidentes en el ámbito de estudio
 - 3.2.5. Factores de riesgos ambientales y territoriales
- 3.3. CUENCA VISUAL. ÁMBITO DEL ESTUDIO
- 3.4. UNIDADES DE PAISAJE
- 3.5. RECURSOS PAISAJÍSTICOS
 - 3.5.1. Recursos de interés ambiental
 - 3.5.2. Recursos de interés cultural
 - 3.5.3. Recursos de interés visual
- 3.6. VALOR Y FRAGILIDAD DEL PAISAJE
 - 3.6.1. Calidad del paisaje
 - 3.6.2. Valoración del Paisaje
 - 3.6.3. Valoración de los Recursos Paisajísticos
 - 3.6.4. Fichas de Unidades de Paisaje
- 3.7. NORMAS, PLANES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE CARÁCTER TERRITORIAL, URBANÍSTICO, AMBIENTAL O DE CARÁCTER SECTORIAL QUE LE SEAN DE APLICACIÓN
 - 3.7.1. Normas de carácter paisajístico
- 3.8. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
 - 3.8.1. Identificación de los impactos potenciales
 - 3.8.2. Grado de sensibilidad del paisaje
 - 3.8.3. Clasificación de los impactos paisajísticos
 - 3.8.4. Predicción de la importancia del impacto antes y después de las medidas correctoras
- 3.9. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL
 - 3.9.1. Estudio y valoración de la visibilidad de la actuación
 - 3.9.2. Análisis de visibilidad

3.10. RESULTADOS Y CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL. SITUACIÓN EXISTENTE Y PREVISIBLE CON LA ACTUACIÓN PROPUESTA

4. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

- 4.1. NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA
- 4.2. NORMAS DE APLICACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA VERDE MUNICIPAL
 - 4.2.1. Infraestructura Verde
 - a) Instrumentos de ordenación previstos para la identificación de la infraestructura verde
 - b) Líneas de actuación en el territorio y el paisaje
 - c) Análisis de la situación en el sector
 - d) Ecología urbana en el sector
 - 4.2.2. Infraestructura verde en la propuesta
- 4.3. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN, EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN DEL ÁMBITO
 - 4.3.1. Parque de Desembocadura
 - 4.3.2. Zona Terciaria
 - 4.3.3. Dotacional Deportivo
 - 4.3.4. Vegetación
 - 4.3.5. Urbanización

5. CONCLUSIÓN

ANEXO I. RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

II.- PLANOS

01.1	ENCUADRE TERRITORIAL. EMPLAZAMIENTO	s/e
01.2	PLANEAMIENTO VIGENTE. PLAN GENERAL, PLANO B6G. ZONAS DE CALIFICACIÓN URBANÍSTICA. CALIFICACIÓN DEL SUELO	1/5.000
01.3	PLANEAMIENTO VIGENTE. CALIFICACIÓN DEL SUELO SOBRE CARTOGRAFÍA MUNICIPAL	1/2.000
01.4	PLANEAMIENTO VIGENTE: PLAN GENERAL, PLANOS C49, C50, C57, C58. PARÁMETROS DE LA EDIFICACIÓN. SISTEMAS GENERALES Y LOCALES. ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO. ESTRUCTURA URBANA	1/2.000
01.5	ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL SOBRE ORTOFOTO	s/e
01.6	ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL SOBRE TOPOGRÁFICO ACTUAL	1/2.000
02	CUENCA VISUAL. ÁMBITO DEL ESTUDIO	1/15.000
03	UNIDADES DE PAISAJE	1/15.000
04	RECURSOS PAISAJÍSTICOS (ESTUDIO DE PAISAJE REVISIÓN SIMPLIFICADA PGOU VALÈNCIA 2010)	1/15.000
05	AFECCIÓN DE LA ACTUACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA VERDE MUNICIPAL (REVISIÓN SIMPLIFICADA PGOU VALÈNCIA, 2014)	1/15.000
06	PUNTOS DE OBSERVACIÓN DINÁMICOS	1/15.000
07	PUNTOS DE OBSERVACIÓN ESTÁTICOS	1/15.000
08	PUNTO DE OBSERVACIÓN PO1 CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS, PO2 VÍA V-30 Y PO3 CARRETERA CV-500	1/15.000
	CUENCA DE VISUALIZACIÓN Y UMBRALES DE NITIDEZ	
09	VISIBILIDAD	1/15.000
10	ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE USOS DE ACUERDO CON LA DEUP	1/2.000
11	ORDENACIÓN (SECCIONES VIARIAS)	1/100
12	ORDENACIÓN (SECCIONES VIARIAS)	1/100
13	VISTAS DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	s/e

1. INTRODUCCIÓN

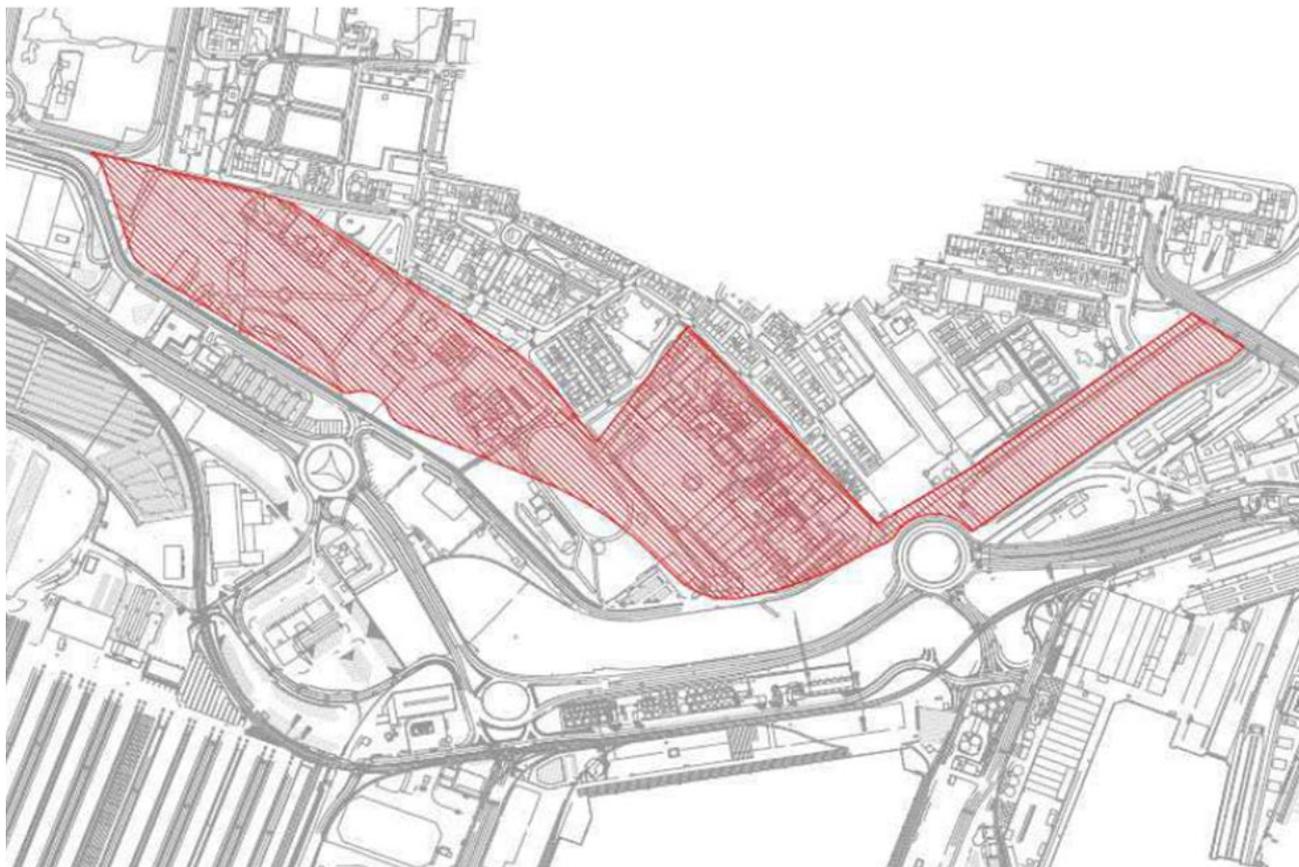
1.1. ANTECEDENTES

El 19 de mayo de 1986 se firma el “Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de València y el Puerto Autónomo de València sobre la Ordenación Urbanística del entorno portuario y su relación con la ciudad”, y en base a dicho Convenio el Pleno del Ayuntamiento aprueba definitivamente el 11 de octubre de 1990 el “Proyecto de Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto” (en adelante PEZS) de acuerdo con el Real Decreto 16/1981, de 16 de octubre.

El presente Plan Especial de la Zona Sur 1(en adelante PEs) modificará parcialmente el PEZS de 1990.

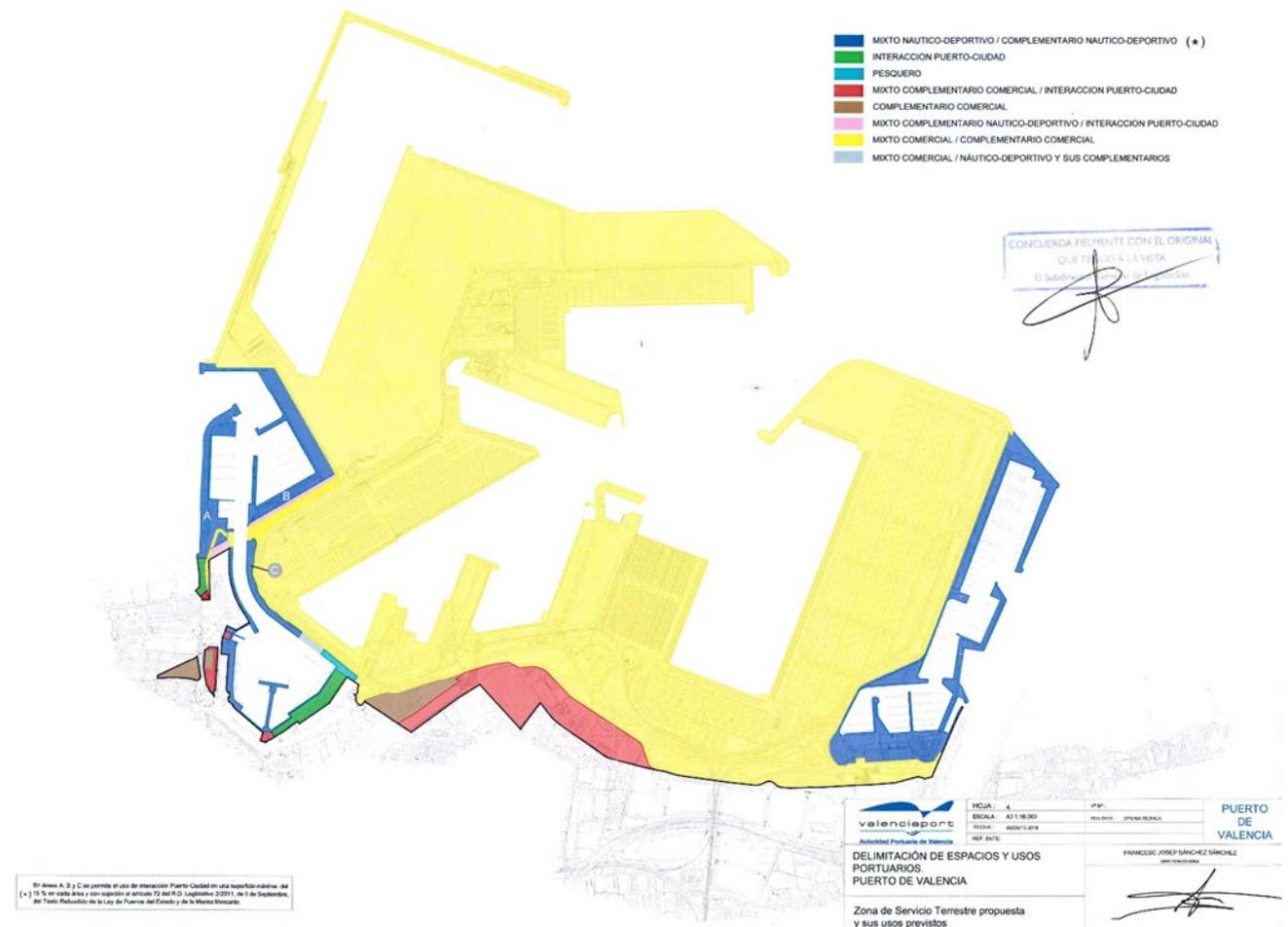
El 5 de septiembre de 2011 se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (en adelante TRLPMM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011.

El 26 de abril de 2013, se suscribe entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València (en adelante APV), el “Convenio de Cesión gratuita de determinados bienes de la APV a favor del Ayuntamiento de València”. Este convenio deja sin vigencia el firmado en mayo de 1986, y materializa la cesión al Ayuntamiento de València de espacios anejos a la dársena interior y se acuerda el planeamiento conjunto entre ambas entidades de la zona portuaria próxima a Nazaret. El acuerdo sobre el ámbito de dicho planeamiento se recoge en el Anexo IV.



Anexo IV Convenio de Cesión Gratuita de Determinados Bienes de la Autoridad Portuario a favor del Ayuntamiento de València, 26 abril 2013. Ámbito de planeamiento conjunto.

La Orden FOM 1973/2014, de 28 de octubre, aprobó la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (en adelante DEUP).



Plano I03 – INFORMACIÓN. DEUP. Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València. Zona de Servicio Terrestre propuesta y usos previstos.

En fecha 13 de julio de 2015 la APV presenta ante el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València. Dicha zona se subdivide en dos ámbitos: Zona Sur 1 (objeto del presente documento) y Zona Sur 2.

El documento “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este” es aprobado por el Consejo de Administración de la APV con fecha 17 de febrero de 2017, y por el Pleno del Ayuntamiento de València con fecha 23 de febrero de 2017, como consecuencia del acuerdo tras el convenio de 2013.

El Informe Ambiental y Territorial Estratégico (en adelante IATE), firmado el 6 de junio de 2017, recoge:

“La comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 30 de mayo de 2017, adoptó el siguiente acuerdo:

Acuerdo: *Vista la propuesta del Informe Ambiental y Territorial Estratégico del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València, en los siguientes términos:*

En fecha 13 de julio de 2015 ha tenido entrada el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València.

1. Documentación aportada: El Servicio Territorial de Urbanismo de la Dirección Territorial de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de València remitió al Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica la documentación relativa al Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València, consistente en un borrador del Plan Especial y documento inicial estratégico según lo establecido en el artículo 50 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP). La documentación, con fecha de redacción junio de 2015, se presenta en formato papel y digital. Con fecha 21 de marzo de 2017, la Autoridad Portuaria de València, como promotora del planeamiento, presenta ante el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica documentación complementaria con el fin de proseguir la tramitación del expediente y que resulte de aplicación la tramitación simplificada del mismo. La documentación ahora presentada consiste en:

- Anexo III – Documentación adicional en relación al riesgo de inundación
 - Proyecto de drenaje del antiguo cauce del río Turia
- (...)

4. Consultas Realizadas: Por parte de esta Dirección General, como órgano ambiental, y conforme a lo dispuesto en el artículo 51.1 de la LOTUP, la documentación presentada se ha sometido a consulta a las siguientes administraciones para que, si lo estiman oportuno, formulen sugerencias al mismo:

Fecha consulta	Fecha informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA
30.07.2015	29.06.2016	Servicio Territorial de Urbanismo
30.07.2015	11.09.2015	Confederación Hidrográfica del Júcar
30.07.2015	16.11.2015	Ministerio de Fomento – Dirección General de Aviación Civil
30.07.2015	18.08.2015	Ministerio de Fomento – Dirección General de Infraestructuras
30.07.2015	03.03.2016	MAGRAMA – Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
30.07.2015	24.08.2015	Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico-Artístico
30.07.2015	15.02.2016	CHOPVT - Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje
30.07.2015	02.09.2015	CHOPVT - Servicio de Ordenación del Territorio. PATRICOVA
03.04.2017	27.04.2017	
30.07.2015	25.09.2015	CHOPVT – SDG de Puertos, Aeropuertos y Costas. Servicio de Explotación de Puertos Servicio de Aeropuertos y Costas
30.07.2015	-	Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural – Servicio de Gestión de Residuos
30.07.2015	-	Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural – Contaminación Acústica
30.07.2015	31.08.2015	Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural – Unidad de Impacto Ambiental
30.07.2015	23.09.2015	Ayuntamiento de València – Servicio de Planeamiento

Los informes recibidos se publican en la web www.agroambient.gva.es/eae donde se podrá consultar el contenido íntegro de los mismos.

(...)

8. Propuesta de Acuerdo: (...)

Según establece el artículo 51.2.b de la LOTUP, de acuerdo con los criterios de Anexo VIII de esta ley, el Plan Especial Zona Sur Puerto de València, no tiene incidencia significativa en el modelo territorial vigente en el municipio, no afecta a elementos del patrimonio natural; incide únicamente sobre un ámbito de suelo urbano consolidado por los usos a los que ha venido destinándose.

De acuerdo con lo expuesto, se RESUELVE:

Emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial Zona Sur Puerto de València, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de la LOTUP, por considerar que no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación de la misma conforme a su normativa sectorial, siempre y cuando se cumplan las siguientes determinaciones:

Previa a su aprobación definitiva:

1. Se deberá obtener el correspondiente informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.
2. Se deberá obtener el informe preceptivo y vinculante en materia de costas a la Dirección General de sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
3. Se deberá realizar una Memoria de Impacto Patrimonial y obtener informe de la administración competente en la materia.
4. Se deberá realizar un estudio de demandas de recursos hídricos y acreditar la disponibilidad sobre dichos recursos y obtener informe de la administración competente en la materia.

Según establece el artículo 51.7 de la LOTUP, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana no se hubiera procedido a la aprobación del Plan Especial Zona Sur Puerto de València en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica de la misma”.

El 8 de marzo de 2018, el Consejo de Administración de la APV aprueba el: “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”.

1.2. PROCEDENCIA Y OBJETO DE FORMULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El presente documento es promovido por la APV que encarga a AICEQUIP, S.L. su redacción. El equipo de AICEQUIP responsable la elaboración del documento lo han formado, fundamentalmente, Juan Añón Gómez, colegiado Nº 2273 del Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, director de AICEQUIP, S.L., además de sus colaboradores.

Aprobada la DEUP del Puerto de València, por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre, se redacta el presente PE, para dar cumplimiento al Artículo 56 de la TRLPMM “Articulación urbanística de los puertos”:

“1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en un plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.”

De esta manera el TRLPEMM habilita a la APV para formular el presente PE en los terrenos incluidos en su ámbito, identificados como Zona Sur 1 del Puerto de València.

El PE supone una modificación estructural de planeamiento al implicar la reclasificación a Suelo Urbano (SU) de terrenos actualmente clasificados como Suelo No Urbanizable (SNU), en la zona sur del ámbito objeto de este

documento, y la adecuación del sistema General Portuario (GTR-3) del Plan General de Ordenación Urbana de València (en adelante PGOU), sectorizándolo.

Los terrenos incluidos en el ámbito se ordenan pormenorizadamente a través del régimen de usos, introduciendo, además, usos no contemplados por las Normas Urbanísticas (en adelante NNUU) del PGOU vigente. De acuerdo con las determinaciones de la DEUP los terrenos se califican como zona de uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad y quedan recogidos en el documento “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este”.



Plano 109 – INFORMACIÓN. Planeamiento vigente: Clasificación del suelo sobre cartografía municipal.

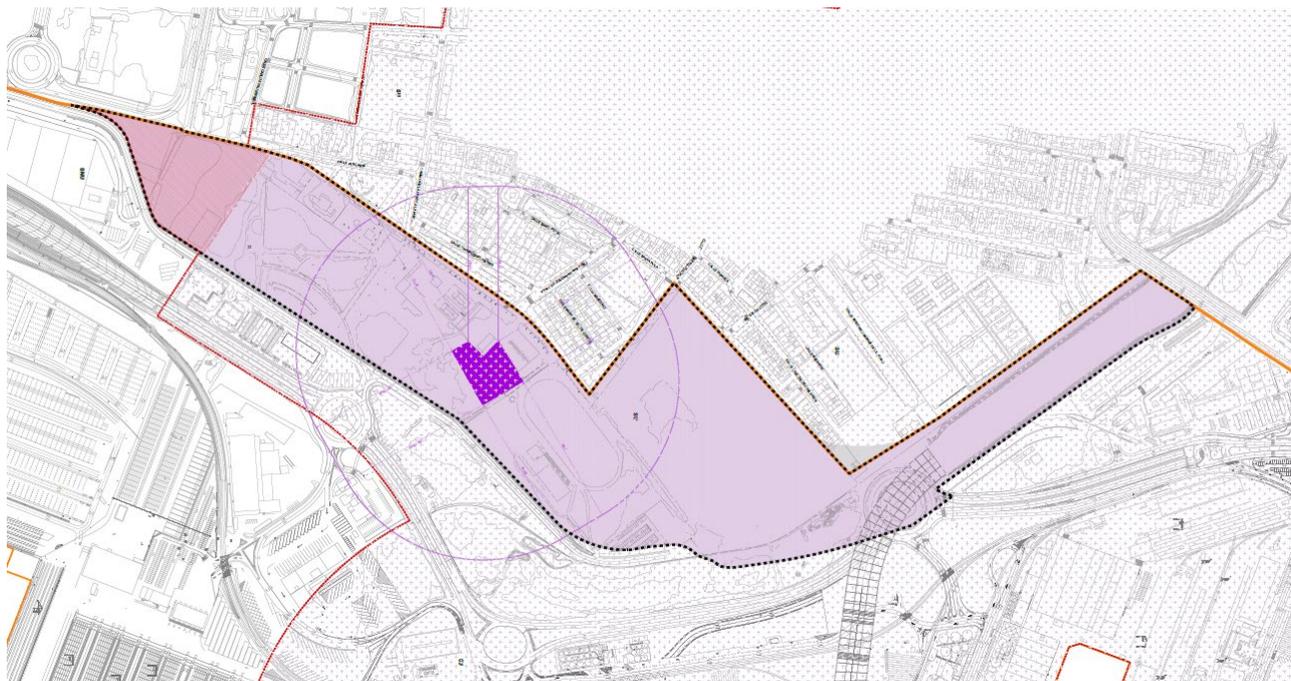
■ ■ ■ ■ ■ ÁMBITO DEL SECTOR DEL PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 PUERTO DE VALÈNCIA NAZARET ESTE

----- DELIMITACIÓN SUELO URBANO SEGÚN PGOU DE VALÈNCIA 1988

CLASIFICACIÓN DEL SUELO VIGENTE

- SU SUELO URBANO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR
- SU SUELO URBANO. GENÉRICO
- SNU SUELO NO URBANIZABLE.GENÉRICO
- SNU SUELO NO URBANIZABLE EN EL ÁMBITO DEL SECTOR





Plano 002 – ORDENACIÓN. Clasificación del suelo.

■■■■■■■■■■ ÁMBITO DEL SECTOR DEL PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 PUERTO DE VALÈNCIA NAZARET ESTE

----- DELIMITACIÓN SUELO URBANO SEGÚN PGOU DE VALÈNCIA 1988

CLASIFICACIÓN DEL SUELO PROPUESTA

- SU SUELO URBANO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR
- RECLASIFICACIÓN DE SUELO (DE SUELO NO URBANIZABLE A SUELO URBANO)
- SUELO NO URBANIZABLE
- SU SUELO URBANO. GENÉRICO

AFECCIONES SECTORIALES EN EL ÁMBITO DEL PLAN

AFECCIÓN EN MATERIA DE COSTAS

LEY 22/1988, de 28 de julio de Costas

----- Línea de Deslinde para el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT)

----- Límite Interior de la Ribera del Mar o del Cantil del Muelle

AFECCIÓN EN MATERIA DE PUERTOS

Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (DEUP), aprobado por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre

----- Límite de la zona de servicio terrestre del Puerto de València (ZST)

AFECCIÓN EN MATERIA DE PATRIMONIO

LEY 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano

----- Límite de zona protegida (200m)

 Bien catalogado protegido nivel 3 (protección arquitectónica y ambiental)



1.3. RÉGIMEN JURÍDICO

Las determinaciones del presente documento, se plantean de conformidad con lo previsto en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisajístico, de la Comunidad Valenciana, (en adelante LOTUP) y la legislación urbanística estatal vigente, así como con el TRLPMM, los Planes de Acción Territorial, la normativa en materia ambiental y aquella normativa vigente que no entre en contradicción con el TRLPMM.

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (L-3R).
- Ley 10/2015, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat.
- Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana, aprobado por Orden del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 26 de abril de 1999 (marco orientativo, disposición legal no obligatoria).

Asimismo, es de aplicación la siguiente legislación sectorial:

• **En materia de Costas.**

- Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas.
- Reglamento General de Costas, aprobado por R. D. 876/2014, de 10 de octubre.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

• **En materia de Puertos**

- El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante TRLPMM (RDL 2/2011 de 5 de septiembre).
- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (DEUP), aprobado por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre.

• **En materia aeronáutica**

- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).
- Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, (B.O.E., nº118, de 17 de mayo).
- Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de València (B.O.E. nº129, de 28 de mayo de 2008).
- Plan Director del Aeropuerto de València vigente, de abril de 2010, aprobado mediante Orden Ministerial FOM /3417/2010 de 29 de noviembre de 2010, (B.O.E. nº2, de 3 de enero de 2011).

• **En materia de Patrimonio.**

- Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciana (en adelante LPCV).
- Ley 7/2004, de 19 de octubre, de la Generalitat, que modifica LPCV.
- Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, que modifica LPCV.
- Ley 10/2012, de 21 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat, que modifica LPCV.

1.4. ALCANCE DEL DOCUMENTO

De acuerdo con los términos del “Convenio de Cesión gratuita de determinados bienes de la APV a favor del Ayuntamiento de València”, convenio suscrito entre el Ayuntamiento y la APV en abril de 2013, en su cláusula tercera punto b) recoge textualmente:

“Respecto del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València en contacto con el núcleo urbano de Nazaret, las partes se comprometen a formalizar en el plazo máximo de seis (6) meses desde la firma de este

Convenio un acuerdo específico sobre la ordenación de esta área, tomando en consideración lo recogido respecto de la misma en el Convenio de Colaboración suscrito en mayo de 1986.”

“A los efectos indicados, y análogamente a lo señalado en el apartado a) anterior, las partes acuerdan delimitar el ámbito objeto del futuro Acuerdo Específico.”

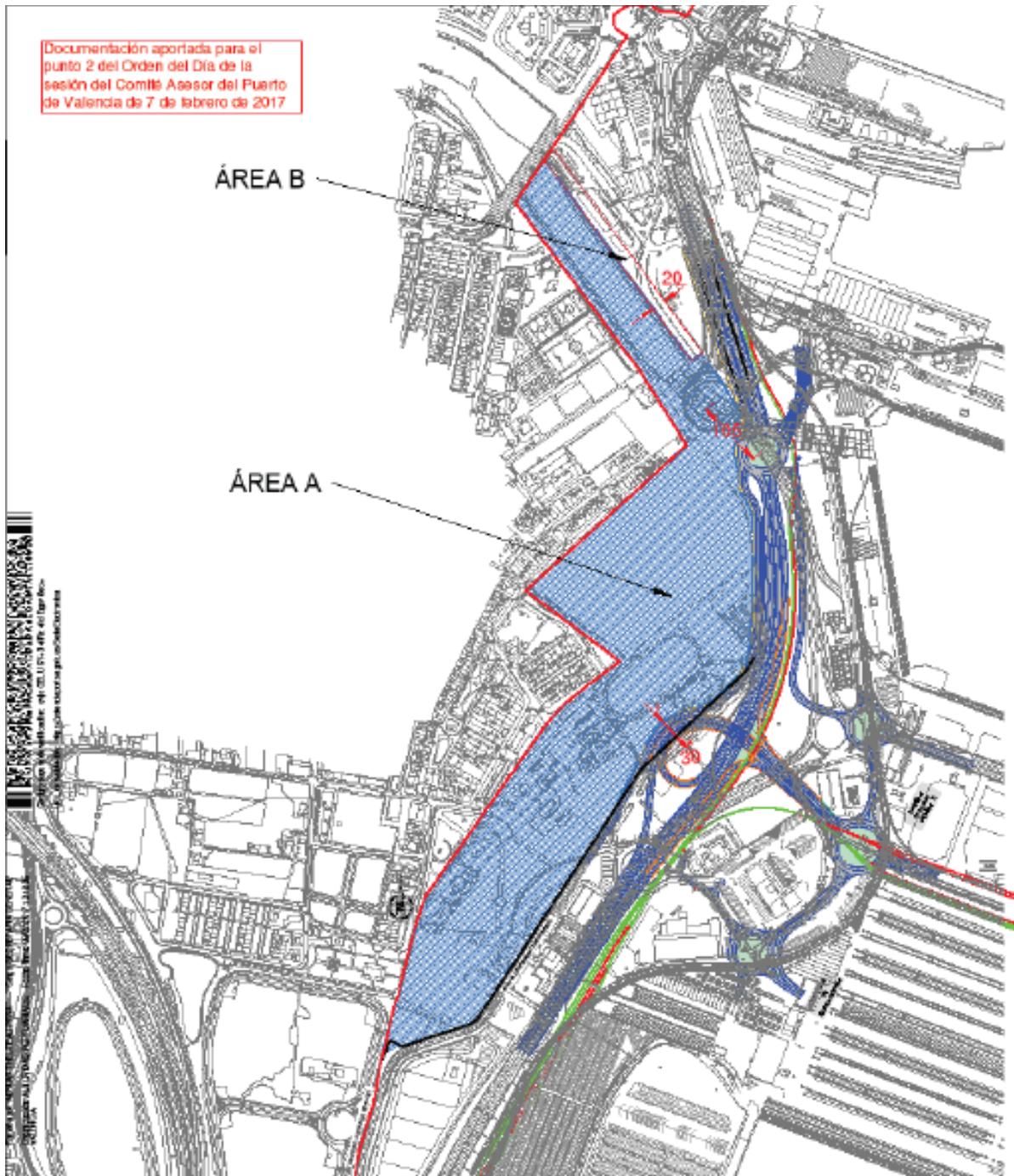
Dicho ámbito se recoge en la figura siguiente:



Anexo IV Convenio de Cesión Gratuita de Determinados Bienes de la Autoridad Portuario a favor del Ayuntamiento de València, 26 abril 2013. Ámbito de planeamiento conjunto.

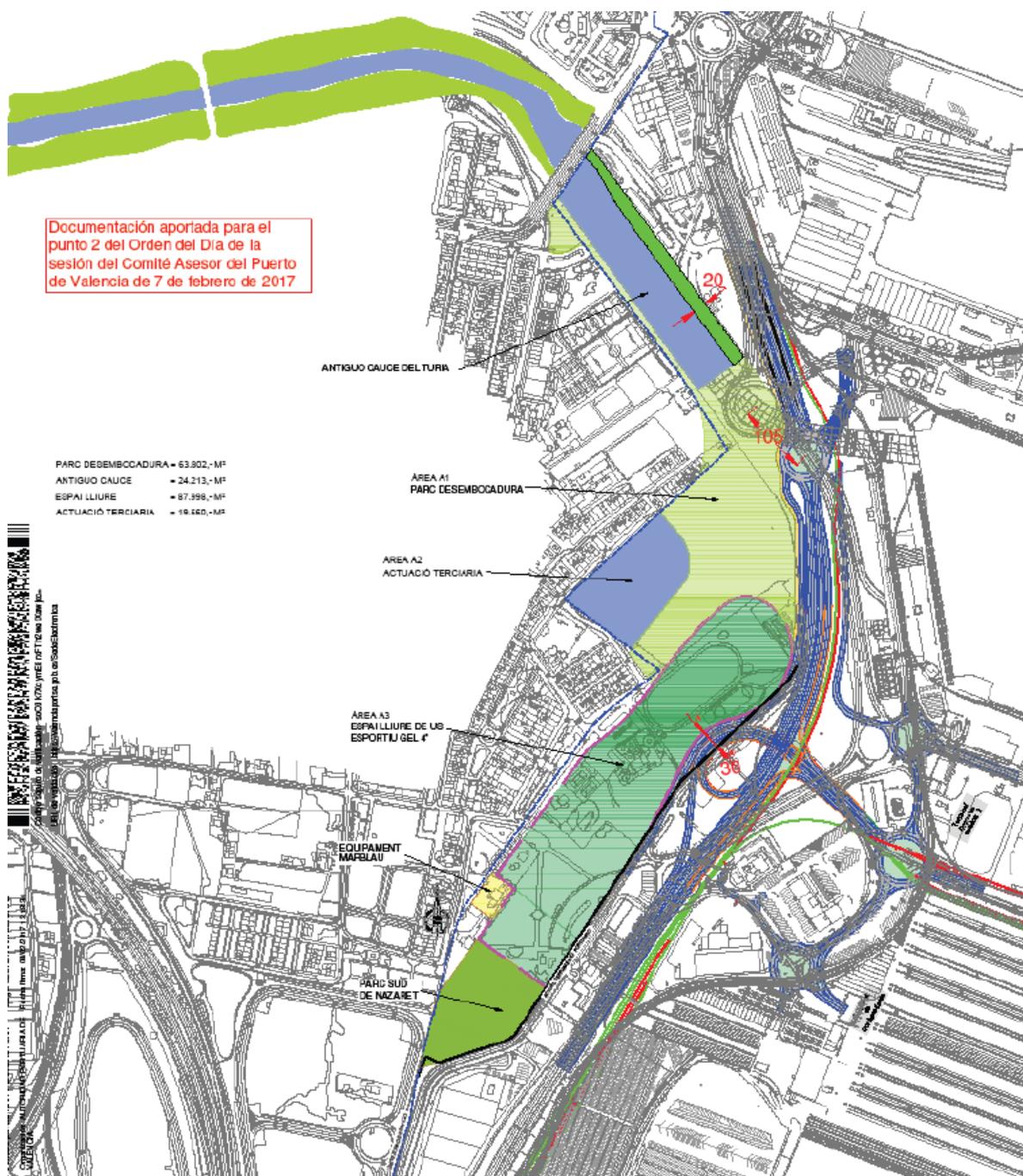
En cumplimiento de las “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este, ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València”, fruto del acuerdo alcanzado en el seno del Comité Asesor del Puerto de València el día 7 de febrero de 2017, para el ámbito de actuación aprobado por el consejo de administración de la APV de 17 de febrero de 2017 y el pleno del Ayuntamiento de 23 febrero de 2017, que posteriormente se recogen en el “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la Utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”, aprobado en fecha 23 de febrero de 2018, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de València, además de autorizar a su Presidente para la firma del Convenio, y de sus modificaciones.

La representación gráfica de la extensión definitiva de estos espacios figura en el “Plano 1 – Área A”, que sustituirá el denominado Anexo IV del Convenio de 2013.



- Área 1: Parque Desembocadura con extensión aproximada 86.000 m²s (área A1 + Superficie del viejo cauce). Ver Plano 2 Área A1.
- Área 2: Actuación Terciaria con extensión aproximada de 19.500 m²s y edificabilidad de 25.000m²t. Ver Plano 2 Área A2.
- Área 3: Área Dotacional Deportiva con superficie aproximada de 87.900 m²s. Ver Plano 2 Área A3.
- Equipamiento Marblau con 2.246 m².

- Parque Sur de Nazaret con 19.657 m².
- Corredor Verde.



La zona en cuestión quedará definida como una prolongación del barrio de Nazaret hasta la valla del Puerto, de modo que actúa como una transición entre el núcleo urbano puro y la actividad portuaria pura, aunque no por ello va a perder su carácter de dominio público portuario.

Por lo tanto, y en cumplimiento del artículo 56 del TRLPEMM - Articulación urbanística de los puertos, donde se recoge entre otros aspectos, que:

- *Los instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, como sistema general portuario.*
- *Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente.*
- *La competencia para formular dicho plan especial corresponde a la Autoridad Portuaria.*
- *Con carácter previo a la formulación del plan especial deberá encontrarse delimitada la zona de servicio del puerto mediante la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de dicho puerto.*

Aprobada la DEUP procede ahora a la formulación del presente PEs por la APV.

De acuerdo con el artículo 43 de la LOTUP:

“Los planes especiales complementan a los demás planes y, en su caso, los modifican. Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere la legislación urbanística Valenciana y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación. Su documentación será la siguiente:

a) *Documentos sin eficacia normativa:*

1. *Documentación informativa gráfica y escrita.*
2. *Memoria descriptiva y justificativa y estudios complementarios.*
3. *Estudio ambiental y territorial estratégico y estudio de integración paisajística, conforme a lo establecido en los anexos I y II de la LOTUP*
4. *Estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica,*

b) *Documentos con eficacia normativa:*

1. *Ordenanzas.*
2. *Catálogo*
3. *Planos de ordenación.*

c) *Documentos vinculados de acuerdo con el Informe de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégico y legislación sectorial dependiente de Órganos y Administraciones Sectoriales:*

- *Memoria de Impacto Patrimonial de las Administración competente en la materia.*
- *Estudio de demandas de recursos hídricos y disponibilidad de los mismos de las Administración competente en la materia.*
- *Separata para obtención de Informe dirigido a la Dirección General de Aviación Civil, dado que el área sujeta al Plan se encuentra afectada por la servidumbre aeronáutica del Aeropuerto de València.*
- *Separata para obtención de Informe preceptivo y vinculante en materia de costas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente”.*

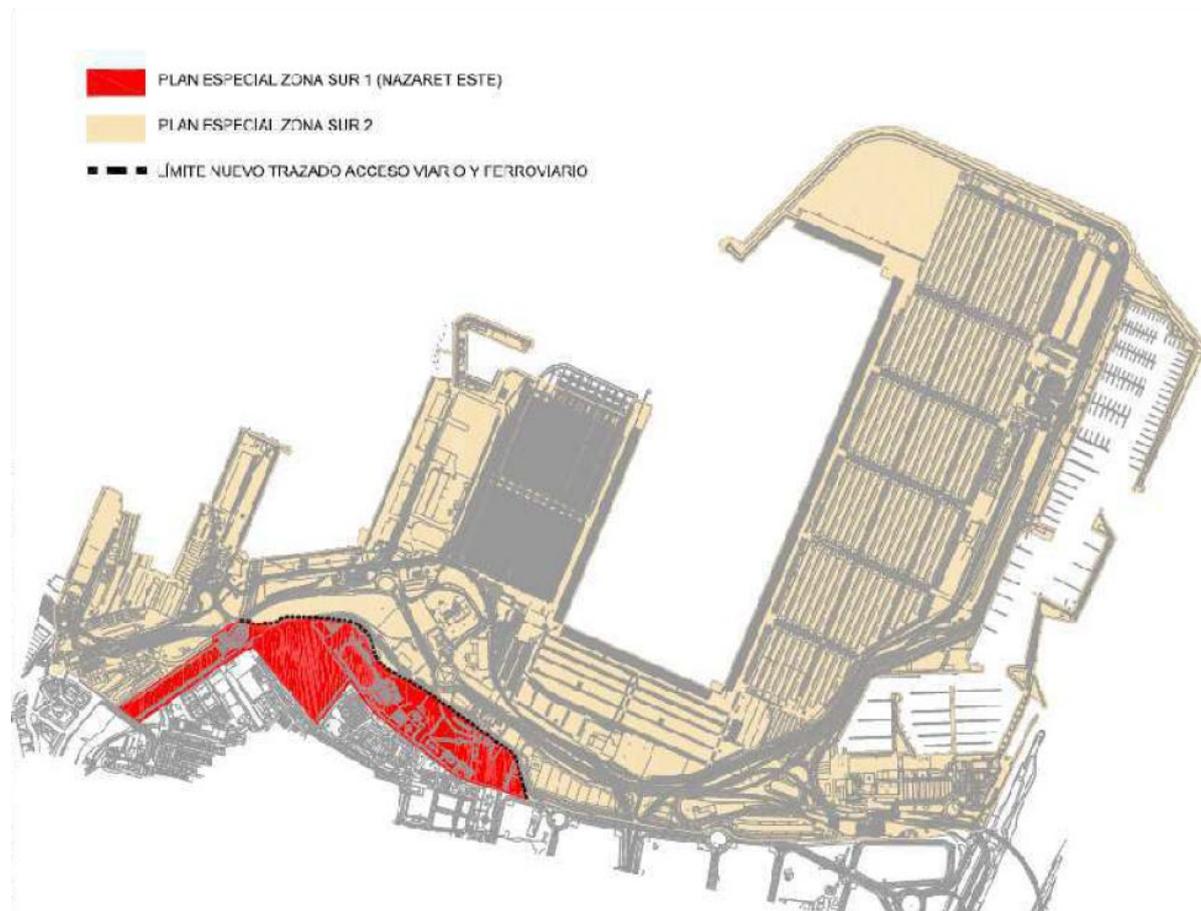
El presente PEs propone una modificación en la ordenación estructural del municipio de València y en la pormenorizada del ámbito de actuación, para responder a la DEUP del Puerto de València, como dominio público portuario que es.

Debe, pues, dar cumplimiento a las determinaciones del IATE, de acuerdo con los documentos *“Bases para un Acuerdo Específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este, ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València”*, del 23 de febrero de 2017 y el *“Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la Utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”*, de 23 de febrero de 2018.

Como recoge el Convenio de 2018:

“Sin embargo, algunas de las premisas básicas contenidas en dichas Bases afectan a espacios que no se encuentran dentro del ámbito físico del citado Plan Especial de la Zona Sur 1 (Nazaret Este), sino en la zona comercial portuaria. (...) deberán plasmarse en el Plan Especial de la Zona Sur 2 Comercial del Puerto de València.”

En el siguiente plano se refleja la delimitación de los dos ámbitos de planeamiento de la Zona Sur del Puerto de València.



2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

2.1. PROCEDENCIA DEL PLAN ESPECIAL

El PEs al que acompaña el presente Estudio de Integración Paisajística (en adelante EIP) tiene como finalidad los objetivos descritos en los apartados 0.2 y 0.4 de la Memoria Informativa.

El PEs supone una modificación estructural de planeamiento al implicar, reclasificación del actual suelo no urbanizable a suelo urbano y la adecuación del sistema General Portuario (GTR-3) del Plan General de València de 1988, sectorizándolo.

Según el artículo 56 del TRLPEMM “*Articulación Urbanística de los Puertos*”:

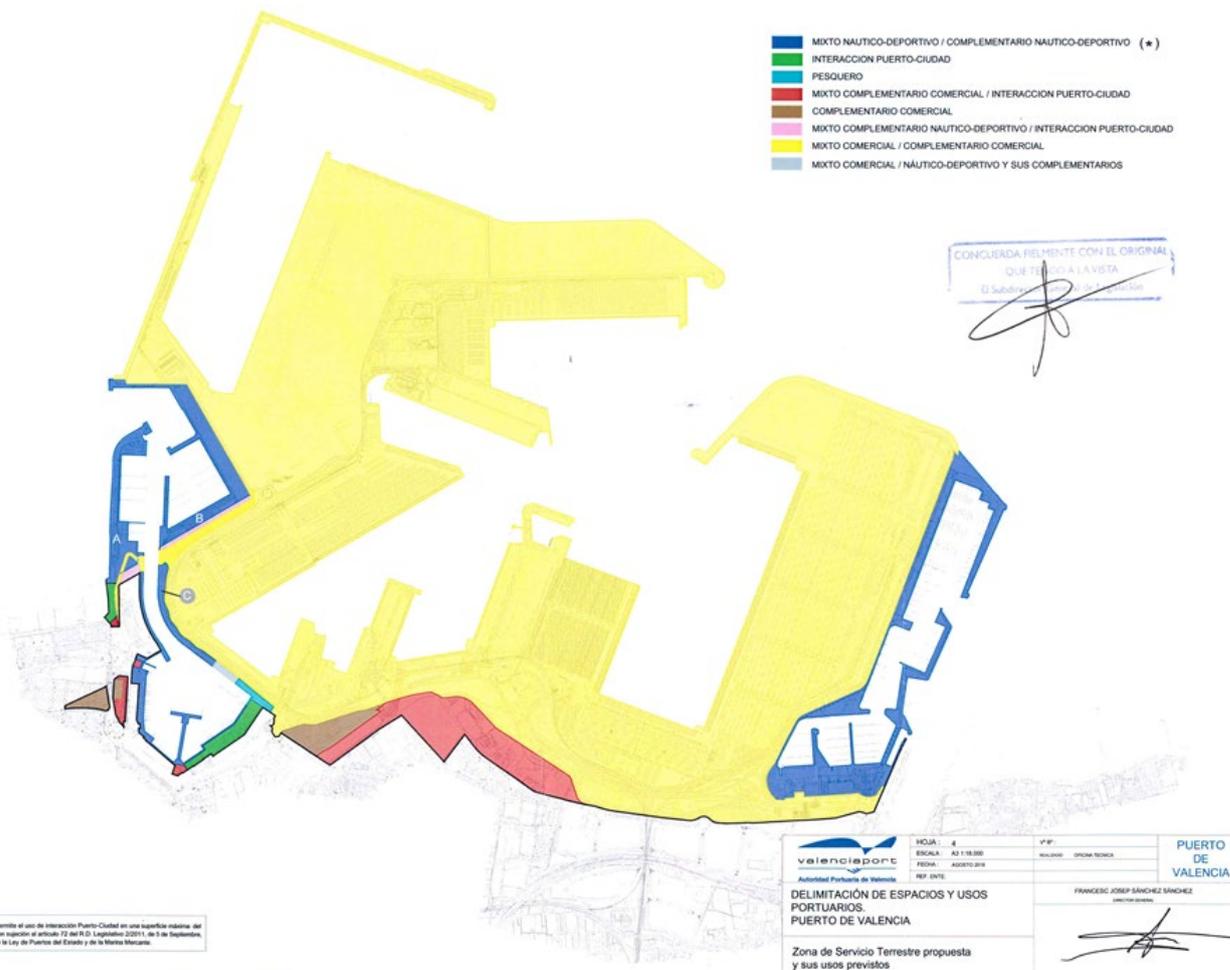
“Para articular la necesaria coordinación entre las administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público.”

A partir de esta adecuación estructural se ordenan los terrenos incluidos en el ámbito mediante un régimen de usos detallado, introduciendo, además, usos no contemplados por el planeamiento vigente cuyo impacto ha sido evaluado ambientalmente y territorialmente y de acuerdo con las determinaciones de la DEUP, que los califica como zona de uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad y el documento “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este”.

2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito la Zona Sur 1 viene delimitado en el Convenio de cesión de abril de 2013 si bien ha sufrido algún ligero ajuste como resultado de los acuerdos entre el Ayuntamiento y la APV en el proceso de tramitación de la DEUP del Puerto de València, así como del desarrollo y modificación de la propuesta viaria y ferroviaria en la zona sur del puerto para favorecer y mejorar la zona de interacción puerto-ciudad. El límite con la zona comercial portuaria queda fijado por los nuevos trazados viario y ferroviario acordados para esa zona del puerto.

De acuerdo con el TRLPEMM, la DEUP define unos usos para cada una de las áreas de la Zona de Servicio Terrestre. El área incluida por el ámbito de actuación y objeto del plan especial, actúa de interfaz de amortiguación entre el uso portuario puro de la segunda zona y el núcleo urbano de Nazaret; la más próxima al núcleo de Nazaret está destinada a un uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad.



Plano I03 – INFORMACIÓN. DEUP. Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València. Zona de Servicio Terrestre propuesta y usos previstos.

El Plan distingue diferentes áreas de ordenación de conforme a las “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este”. En él se distingue:

- Área 1, Parque de la Desembocadura del Turia:
Configurado aguas abajo del Puente de Astilleros, incluye el nuevo parque y el viejo cauce del Turia, hoy encauzado, con una extensión total de 86.296 m2s.
- Área 2, de uso Terciario:
Situada aproximadamente en el emplazamiento de las antiguas instalaciones de ARLESA (después MOYRESA, y en su última etapa también conocidas como BUNGE) que se destina a uso terciario, y en su caso, también dotacional, con una extensión de 18.454 m2s. El conjunto del área terciaria y dotacional múltiple se integra en la trama urbana de Nazaret y recae en el Parque de la Desembocadura del Jardín del Turia.
- Área 3, Dotacional deportiva:

Área dotacional deportiva y de espacio libre de una extensión de 98.940'17 m²s. Este equipamiento deportivo ocupa parcialmente la zona verde existente al sur (Parque de Nazaret Sur), y representa la recuperación del emplazamiento de una dotación deportiva tradicional, una frontera verde entre la actividad portuaria y el barrio de Nazaret, y también 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 la reactivación económica. En el ámbito de esta área se ubica el inmueble protegido por el planeamiento general, edificio Benimar, con nivel de protección 3. Este bien se incluye en el *“Inventario de edificios conjuntos y elementos de interés arquitectónico del municipio de València”*, construido en torno al año 1.950.

- Área 4, Equipamiento Marblau:

Equipamiento en funcionamiento en la actualidad, gestionado por el Ayuntamiento de València a través de una concesión de uso para *centro de juventud, universidad popular y museo de la huerta en el antiguo balneario Marblau, incluidas en el ámbito del Real Decreto-Ley 13/2009, de 26 de octubre (Exp. Nº 98-O/2010)*. La superficie destinada a esta área es de 2.246'00m²s.

- Área 5, Parque Sur de Nazaret:

Zona verde ubicada en el extremo meridional del ámbito, resultante de ajustar el parque existente en la actualidad a la nueva ordenación, ya que su ámbito es ocupado parcialmente por la nueva área dotacional deportiva propuesta. Con todo, aún a pesar de reducirse su superficie actual, esta reducción se ve sobradamente compensada por el *Parque de Desembocadura del Jardín del Turia*. Su extensión final es de 8.375'86 m²s.

Tal y como recoge el IATE:

“2.2. Planeamiento vigente. El planeamiento municipal vigente consiste en un Plan General aprobado definitivamente por Resolución de 28 de diciembre de 1988 del Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, ratificado por acuerdo del Consell de 30 de diciembre de 1988 (DOCV de 16/01/89). Actualmente está en proceso de revisión y su Memoria Ambiental se emitió el 6 de noviembre de 2009 (expediente 52/2009 EAE)”.

Los terrenos pertenecientes al Sector están delimitados, según aparece en las fichas urbanísticas municipales:

- Al Norte:

- Puente de Astilleros.
- Suelo clasificado como suelo urbano, y calificado como GTR-3.

- Al Sur:

- Ámbito del Plan Especial Zona Sur 2 del Puerto de València, destinado a almacén y manipulación de mercancías.
- Zona verde de la red Primaria o Estructural. Urbanización Consolidada de la Punta, clasificado como Suelo No Urbanizable PA-1.

- Al Este:

- Nuevo trazado de Red Viaria y Ferroviaria Portuaria.

- Al Oeste:

- Barrio de Nazaret, se materializa entre otros elementos, por el Polideportivo Municipal de Nazaret, la valla actual del puerto y el Parque existente en la actualidad denominado como Parque de Nazaret Sur.
- Delimitación definida por la Línea Límite del Dominio Público Marítimo Terrestre, y zona de servicio terrestre del dominio público portuario. El límite descrito recae en los siguientes viarios, no

coincidentes con las alineaciones de parcela previstas por el planeamiento vigente, ni el previsto en el presente plan. Dichos viarios son los siguientes: calle de Jesús de Nazaret, calle del Castell de Pop, calle/camino del Sech y calle de Algemesí. Límite de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto.

Dichos terrenos, que conforman el ámbito del Sector objeto del presente PE, corresponden a terrenos incluidos en el dominio público portuario del Puerto de València. La delimitación exacta de dichos ámbitos queda reflejada en los planos de Información del presente documento. Tras una reciente medición, se obtiene una superficie total de 229.775'96 m²s, de los cuales, de acuerdo al planeamiento vigente, 211.164'69 m²s son SU y 18.611'27 m² se clasifican como SNU, pero que se reclasifican a SU con el presente Plan Especial.

2.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

Corresponde a los terrenos incluidos en el ámbito delimitado como frente de Nazaret en la DEUP del Puerto de València como *“Zona de Uso Mixto Complementario Comercial/Interacción Puerto- Ciudad.”*

Se redacta para cumplir las especificaciones que recoge el artículo 56 del TRLPEMM *“Articulación urbanística de los puertos”*:

“(…) Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la siguiente forma:

- a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.”*
- b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.*
- c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en un plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.”*

Para ello las *“Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este”*, conforme a la Orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre aprobó la propuesta de DEUP del Puerto de València de acuerdo con el TRLPEMM, cuyos objetivos se cumplen.

Con el objetivo de fomentar la integración entre el puerto y la ciudad, se busca potenciar sus funciones urbanas relacionadas con la oferta lúdica, deportiva, comercial y cultural, con los siguientes objetivos:

- Reclasificación a suelo urbano de aquellos terrenos incluidos como suelo no urbanizable de la red general portuaria y que forman parte del ámbito del Plan de acuerdo con la DEUP del Puerto de València.
- Ordenación de los usos pormenorizadamente del ámbito del Plan con el fin de dar respuesta a las Bases del Acuerdo Específico.
- Mejora de las condiciones urbanísticas y ambientales de la integración del barrio de Nazaret con el Puerto de València;

- La dinamización social y económica del barrio de Nazaret mediante la previsión de un área dotacional deportiva, un área de uso terciario, y en su caso, también dotacional susceptible de albergar los usos mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad previstos en la DEUP.
- Maximizar la flexibilidad en las posibles soluciones para el tratamiento del último tramo del antiguo cauce del río Turia, en coherencia con el planeamiento y la urbanización del sector del Grao, con previsión de zonas verdes en ambos márgenes del mismo, facilitando la conexión peatonal entre ellas.
- Establecer un régimen de protección y de actuaciones para la conservación y rehabilitación del antiguo balneario de Benimar.
- Integrar en la ordenación y mantenimiento del uso público en el edificio de Marblau.

Dichos terrenos, que conforman el ámbito del Sector objeto del PEs, corresponden a terrenos incluidos en el dominio público portuario del Puerto de València. La delimitación exacta de dichos ámbitos queda reflejada en los planos de Información del presente documento. Tras una reciente medición topográfica, se obtiene una superficie total de 229.775'96 m²s, de los cuales, de acuerdo al planeamiento vigente, 211.164'69 m²s son SU y 18.611'27 m² se clasifican como SNU, pero que se reclasifican a SU con el Plan Especial al que acompaña el EIP.

De acuerdo con lo argumentado en la parte informativa del presente documento, el ámbito del Plan Especial quedará fuera del recinto aduanero portuario aunque siga perteneciendo a la zona de servicio terrestre (dominio público portuario), de modo que este quede definido como una prolongación del barrio de Nazaret hasta la valla del puerto, de modo que actúe como una transición entre el núcleo urbano estricto y la actividad portuaria pura, aunque no por ello va a perder su carácter de dominio público portuario.

2.4. ORDENACIÓN PROPUESTA

2.4.1. OBJETIVOS, UMBRALES E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y DIRECTRICES ESTRATÉGICAS DEL DESARROLLO PREVISTO (Artículo 22 de la LOTUP)

El PEs, de acuerdo con la legislación urbanística de aplicación, tiene como objetivo el desarrollo territorial y urbanístico sostenible. Con el fin de procurar un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, la planificación territorial y urbanística que resulta de la aplicación de las "Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este".

- Prioriza la culminación del barrio de Nazaret y supone una actuación en suelo público que busca la rehabilitación y renovación urbana.
- Fomenta la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.
- Incorpora la prevención de riesgos y peligros para la seguridad y salud pública y mitiga cualquier forma de contaminación.
- Opta por los tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, completando la trama urbana de Nazaret.
- Ordena la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos, dotándola de coherencia con el área urbana ya existentes y con la estructura territorial supramunicipal.

- f) Preserva y potencia, incrementado su dotación y suelo destinado a los corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.
- g) Favorece la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.
- h) Garantizará la estructura y el mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura verde.
- i) Favorece la movilidad no motorizada, incluyendo un corredor verde peatonal ciclista.

El plan especial, en su memoria de sostenibilidad económica y en su estudio de viabilidad económica contiene los objetivos, umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial con un horizonte temporal de veinte años, siendo estos vinculantes para la evaluación y seguimiento del plan, sin perjuicio de que la vigencia del plan sea indefinida.

2.4.2. ZONAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL (Artículos 25 a 27 de la LOTUP)

Los instrumentos de planeamiento con alcance en la ordenación estructural, deben delimitar en función de las características del ámbito, de sus valores y de los usos a implantar, la siguiente zona de ordenación estructural para todo el ámbito de referencia.

El PE, por tener en la totalidad de su ámbito suelos incluidos en el Dominio Público Marítimo Terrestre y Dominio Público Portuario, define una zona de ordenación estructural única, siendo la totalidad de sus terrenos calificados como Red Primaria de Suelo Dotacional Público de Infraestructura-Servicio Urbano de la Red Portuaria de interés general (PQI-3), de acuerdo con la nomenclatura para designar las zonas se ajustará a los criterios de unificación dispuestos en el anexo IV de la LOTUP.

La calificación del Suelo en el ámbito del plan viene definida y delimitada en el Plano *O-03 Red Primaria de Suelo Dotacional Público y Zonas de Ordenación Urbanística* del presente PE.

2.4.3. CLASIFICACIÓN DEL SUELO (Artículo 28 de la LOTUP)

De conformidad con lo expuesto anteriormente, el PE modifica la clasificación del suelo del planeamiento vigente (PGOU de València 1988) de parte de los terrenos incluidos en el ámbito de planeamiento.

Los terrenos pertenecientes al sector abarcan una superficie total de 229.775'96 m²s y están clasificados actualmente como:

- El 91'90 % del total del ámbito del sector como Suelo Urbano (SU), lo que supone una superficie 211.164'69 m²s
- El 8'10 % del total del ámbito como Suelo No Urbanizable (SNU), resultando una superficie total de 18.611'27m²s.

De acuerdo artículo 25.b de la LOTUP:

“b) Las zonas urbanizadas, caracterizadas por aquellos suelos que cuenten con los servicios urbanísticos, incluyendo también en estas tanto los terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan la culminación de las tramas urbanas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas que no comporten más de una línea de manzanas edificables, como los que presenten déficit de urbanización o dotaciones.”

En este sentido la totalidad de los terrenos pertenecientes al ámbito son zonas urbanizadas.

Por ello el plan (al que acompaña el presente EIP) propone que la totalidad de los terrenos incluidos en el presente ámbito se clasifiquen como Suelo Urbano (SU), y por tanto que se reclasifiquen de SNU a SU un área de 18.611'27m²s para obtener un total de 229.775'96m²s SU. Dicha Clasificación del Suelo viene definida y delimitada en el Plano *O-02 Clasificación del suelo* del presente PEs.

2.4.4. DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DIFERENCIADO (Artículo 29 de la LOTUP)

El PEs presente, una vez zonificado el suelo urbano afectado, delimita el ámbito de planificación y gestión urbanística, para su desarrollo pormenorizado, en un Sector para operación de renovación urbana que es abordada por el presente instrumento como plan específico y adecuado para esta actuación en suelo de dominio público.

De acuerdo con el TRLPEMM, como se ha descrito con anterioridad, en su artículo 56 – “*Articulación urbanística de los puertos*”:

“los instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, como sistema general portuario, se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, de acuerdo con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València.”

El artículo 72.1 del TRLPEMM añade que:

“(…)En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causas de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desusos o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.”

Aprobada la propuesta de DEUP del Puerto de València procede ahora a la formulación del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València por la APV.

El ámbito del plan especial coincide y desarrolla la delimitación que la DEUP del Puerto de València establece para una de las cuatro grandes áreas incluidas, “*el área colindante con el barrio de Nazaret*”, que se destina a “*Uso Mixto Complementario Comercial/interacción puerto-ciudad.*”

De acuerdo con la descripción del ámbito en la memoria informativa, dicha delimitación se realiza a partid del DPMT y los proyectos de los trazados viarios y ferroviarios previstos en este momento, aunque “*si se produjera algún ajuste en dichos trazados, el límite se ajustaría a éstos*”.

De acuerdo con el documento marco de regulación de usos de la zona portuaria de València, “*esta propuesta se enmarca dentro de la política de Responsabilidad Social Corporativa impulsada por la APV, y consistente en generar y mantener una zona de transición o protección entre el núcleo urbano e Nazaret y la actividad portuaria, revitalizando la zona de contacto con este barrio y creando una fachada de usos amables*”.

“*El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria se han comprometido a través del Convenio de Cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de València de 2013, a ordenar el área sur de la Zona de Servicio del puerto en contacto con el núcleo urbano de Nazaret*”. El área grafiada en esta zona, se

basa en límite del trazado viario y ferroviario previsto actualmente, pero podría sufrir ligeras variaciones en caso de que se produjeran ajustes en dicho trazado”.



Anexo IV Convenio de Cesión Gratuita de Determinados Bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de València, 26 abril 2013. Ámbito de planeamiento conjunto.

2.4.5. SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN RESPECTO A LA SECUENCIA LÓGICA DEL DESARROLLO DEL PLAN

El “Convenio de Cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de València” fue aprobado por el consejo de Administración de la APV, y por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de València, respectivamente, en sesiones de 24 y 26 de abril de 2013, siendo suscrito por las partes en esta última fecha.

El documento denominado “Bases para un acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este” fruto del acuerdo alcanzado en el seno del Comité Asesor del Puerto de València el día 7 de febrero de 2017, fue aprobado por el Consejo de Administración de la APV en sesión celebrada el 17 de febrero de 2017, y por el Pleno del Ayuntamiento de València en sesión ordinaria celebrada el día 23 de ese mismo mes y año.

Además, el punto segundo de este último acuerdo plenario ordenó a la Dirección General de Ordenación Urbanística de Ayuntamiento de València la elaboración del correspondiente proyecto de acuerdo específico, con la naturaleza de convenio de colaboración interadministrativo, así como la realización de cuantas actuaciones resulten necesarias para su tramitación, aprobación por el órgano competente y firma, siempre de conformidad con la legislación aplicable y tomando en consideración la Bases contenidas en el documento aprobado.

El plan especial cuyo ámbito se sitúa en el Dominio Público Portuario estatal se desarrolla conforme al “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la formulación del plan especial del área este del barrio de Nazaret (área sur de la zona de servicio del puerto de València)” cuyo objeto es regular los compromisos de las Administraciones Públicas intervinientes tendentes a la materialización del interés compartido por las mismas en la formulación y ejecución de un Plan Especial para la

ordenación urbanística del área este del Barrio de Nazaret, en el ámbito del área sur de la zona de Servicio del Puerto de València, franja de terrenos que la vigente DEUP califica como “zona de uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad”; y el desarrollo de actuaciones adicionales que se ejecutarán parcialmente en espacios portuarios contiguos con a los anteriores a los que la DEUP asigna un uso complementario.

Posteriormente se recogen las conclusiones anteriores en el “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la Utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”, aprobado en fecha 23 de febrero de 2018, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de València, además de sus modificaciones.

3. CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE

3.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO Y COMPONENTES

De acuerdo con el apartado c.1 del Anexo II de la LOTUP:

“El ámbito de estudio se definirá conforme al procedimiento establecido en el apartado b.1 del anexo I, debiendo abarcar las unidades de paisaje comprendidas total o parcialmente en la cuenca visual de la actuación”.

Y, según el apartado b.1 del Anexo I:

“El ámbito de estudio se definirá a partir de consideraciones paisajísticas, visuales y territoriales, será independiente del plan o proyecto al que se refiera, e incluirá unidades de paisaje completas, con independencia de cualquier límite de naturaleza administrativa.”

En caso de existir estudios de paisaje aprobados, se recogerá la caracterización realizada en ellos, concretándola y ampliándola, si es el caso, para el ámbito definido. Para el presente documento se recoge la información recogida en así como la recogida en los Estudios de Integración Paisajística de los ámbitos de desarrollo recogidos en el Plan Especial de la ZAL así como el Plan Especial del Área Funcional 10, así como, a nivel general, de los Estudios de Paisaje de Revisión Simplificada del PGOU de València del 2010.

3.2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL

De conformidad con lo establecido en la LOTUP, y de acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje:

“Paisaje es cualquier parte del territorio, tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones.”

La descripción de un paisaje se realiza a partir de la descripción de sus componentes, que son los aspectos del territorio diferenciados a simple vista y que lo constituyen o configuran.

3.2.1. Factores ambientales incidentes en el ámbito de estudio

a) Áreas de interés para la conservación de la naturaleza

En el área de estudio no se encuentra suelo perteneciente a áreas naturales protegidas, ni de la Red Natura 2000 tales como Espacios naturales protegidos, LICs, ZEPAS, Zonas Húmedas o Microreservas.

b) Suelo Forestal

b.1) Suelo Forestal

De acuerdo con el PATFOR, el área propuesta no afecta a terreno clasificado como forestal.

b.2) Suelo Forestal Estratégico

De acuerdo con el PATFOR, el ámbito de estudio, siendo suelo urbanizado y consolidado tampoco está afectado por suelo clasificado como suelo forestal estratégico.



PATFOR. Terreno no forestal. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana

c) Vías pecuarias

El ámbito de referencia no tiene suelo afectado.

d) Conectores biológicos.

Hidrología superficial

En la zona norte de Nazaret se encuentra el antiguo cauce del Río Turia, el cual nace en la Sierra de Albarracín (Teruel) y desemboca en la ciudad de València tras 280km de recorrido. Como consecuencia de sus numerosas crecidas, se ejecutó un proyecto para desviar dicho cauce y evitar posteriores inundaciones. Este proyecto se materializó con la construcción de un nuevo cauce desviándolo por el sur de la ciudad, conocido como Plan Sur; dicho cauce aparentemente está seco, debido a que sólo discurre caudal por él durante las crecidas, pues los caudales ordinarios se utilizan para el regadío de la Huerta de València en las tomas de las acequias desde el Assut del Repartiment.



Usos de Suelo (Hidrografía). Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana.

e) Recursos de interés cultural

En el ámbito de referencia se encuentra el Balneario Benimar, un edificio de interés arquitectónico catalogado con nivel de protección 3, del PGOU de València pero que no está catalogado como BIC ni BRL.



Plano EIP 10 – Ordenación propuesta



Vista del Balneario Benimar.

Además, en el entorno próximo encontramos dos ejemplares clasificados como Arbolado Monumental protegidos, según la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana. En el interior del ámbito encontramos unos Ficus no protegidos pero que entendemos importante mantener.

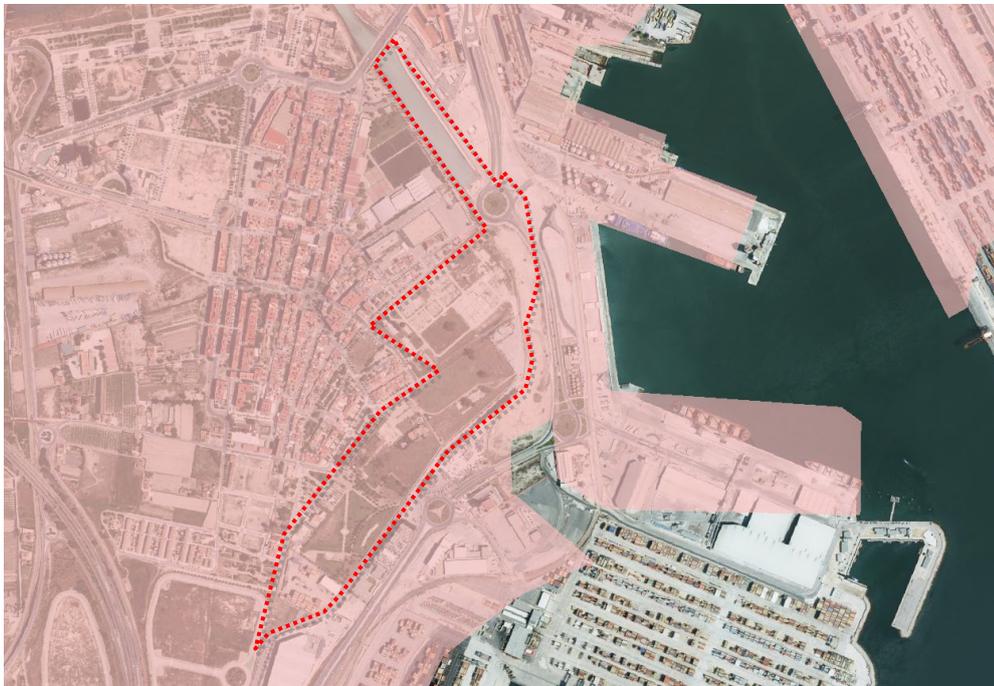


Árboles monumentales. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana.

3.2.2. Características fisiográficas y litológicas del ámbito.

a) Topografía y fisiografía

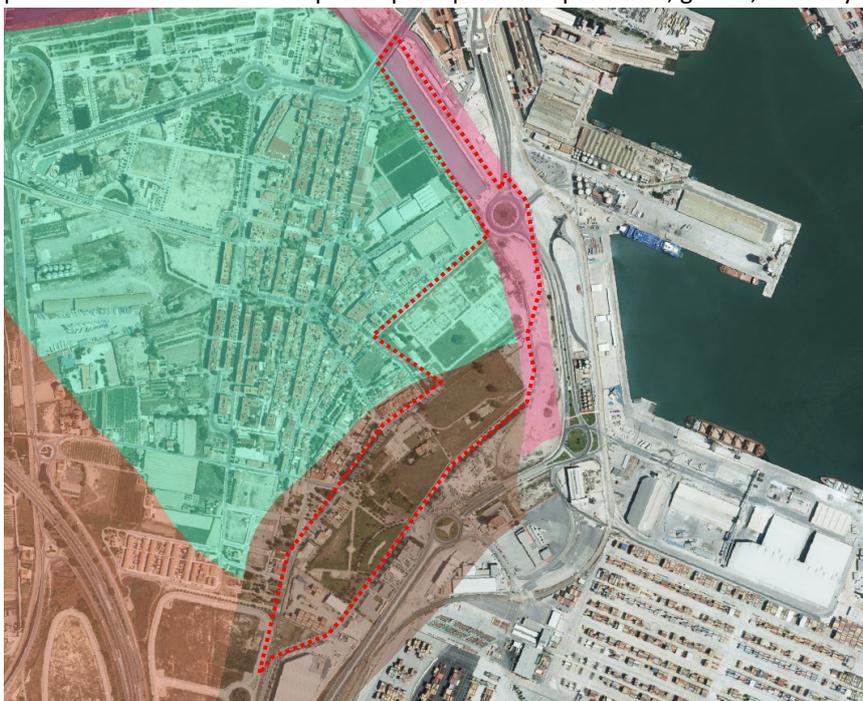
De acuerdo con la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana nos encontramos ante un terreno de fisiografía catalogada como núcleo urbano.



Fisiografía. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana.

a) Litología

De acuerdo con la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana, los terrenos pertenecientes al ámbito del presente documento se componen principalmente por canto, gravas, arenas y limos.



-  CANTOS Y GRAVERAS
-  CANTOS, GRAVAS, ARENAS Y LIMOS
-  ARENAS
-  LIMOS

Litología. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana.

3.2.3. Recursos ambientales y territoriales incidentes en el ámbito de estudio

a) Aprovechamiento industriales puntuales y de rocas industriales

En el ámbito de referencia no se han detectado recursos territoriales para el aprovechamiento industrial puntual ni de rocas industriales, de acuerdo con la Cartografía de la Generalitat Valenciana.

b) Capacidad de uso del suelo

De acuerdo con la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana, la capacidad de uso del suelo no está cuantificada.



Capacidad de uso del suelo no cuantificada. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana

c) Accesibilidad a los acuíferos

El suelo incluido en el ámbito de referencia presenta una accesibilidad a los acuíferos calificada como alta (3) de acuerdo con la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana



Accesibilidad a los acuíferos. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana

3.2.4. Factores sectoriales incidentes en el ámbito de estudio

Finalmente, otro aspecto que incide de manera importante a la hora de fijar las pautas de ocupación del suelo en la ordenación territorial, y al que la propuesta a desarrollar debería prestar necesariamente especial atención son las Servidumbres legales derivadas de las Afecciones sectoriales establecidas por la legislación aplicable en el ámbito de actuación.

Debido a su importante trascendencia en la definición y elección de los desarrollos urbanos, es imprescindible que el análisis territorial tome en consideración el estudio exhaustivo de dichas afecciones cuya presencia condicionan de manera inevitable el desarrollo del suelo que limitan, pero también en muchos de los casos el de su entorno inmediato. Por ello deberá cartografiarse de manera detallada cada una de las afecciones sectoriales presentes en el ámbito y su entorno, además de realizar una lectura superpuesta y transversal del conjunto de servidumbres presentes en el ámbito de Proyecto.

Su clasificación depende del ámbito legal al que pertenecen y regulan. En el ámbito de estudio, el suelo afectado por estas son las siguientes:

a) Afección en materia de Carreteras-Autonómica

No existen carreteras que afecten la zona de estudio. Sin embargo, la más próxima es la Autovía del Saler (CV-500 V-15).

b) Afección en materia de Aguas

La zona de actuación no está afectada por zona de flujo preferente por lo que no supone incidencia en el régimen de corrientes a los efectos de lo dispuesto en el artículo 9 del reglamento de dominio público hidráulico ni por zona inundable.

La APV finalizó en 2006 las “Obras de nuevo encauzamiento del Río Turia en el puerto de València”, tal y como se recoge en el Anejo nº3 Cálculos hidráulicos del “Proyecto Modificado de nuevo encauzamiento del Río Turia en el Puerto de València”:

“De acuerdo con Informe de Confederación Hidrográfica del Júcar (antes mencionado), el caudal que podría llegar al viejo cauce del Río Turia procedente de desbordamientos puntuales del río antes de su llegada al nuevo cauce, para el periodo de retorno de 500 años, es inferior a los 20 m³/s.”

A dicho caudal se habría de añadir el procedente de las escorrentías de la zona situada entre el nuevo cauce y el puerto que, probablemente, será muy superior a los citados 20m³/s. El caudal no puede ser cuantificado por esta confederación porque depende del propio drenaje urbano de la ciudad de València.

Estos caudales pluviales, procedentes en su mayor parte del drenaje urbano de la ciudad de València vierten al viejo cauce del río Túrria, desafectado de su condición de Dominio Público Hidráulico por los Decretos 2763/1976 y 3390/1983, por lo que su estimación no es competencia del Organismo de Cuenca.

En relación con el riesgo de inundación, el origen de esta inundación se debe principalmente a dos fuentes posibles, por un lado, el drenaje pluvial de todo el casco urbano de la ciudad de València, y por otro, el río del Túrria, el cual no llega a desviarse en su totalidad o admitir el Plan Sur todo el flujo de agua debido a la avenida de 500 años, discurriendo parte del flujo por el viejo Cauce.

Sin embargo, según el Anejo nº3 Cálculos hidráulicos del “Proyecto Modificado de nuevo encauzamiento del Río Turia en el Puerto de Valencia”, se puede afirmar que la capacidad de desagüe del encauzamiento es superior a los 227,6 m³/s que establece el Estudio de Inundabilidad para el tramo de referencia y periodo de retorno de 500 años por lo que, no existe riesgo de inundación en el ámbito del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València.

De acuerdo con segundo informe de riesgo de información del Plan Especial Zona Sur del Puerto de València, emitido por Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, con fecha 27/04/2017, el marco para la avenida de 400 m³/s no entra en carga, lo cual indica que tiene capacidad para dicho caudal. En caso de llegar el caudal de 400 m³/s, supondría un desborde hacia la margen derecha, pues no tienen altura suficiente los cajeros del río, antes que trasegar todo el caudal por el cajón.

Queda por tanto justificado, con los datos aportados, que el caudal de la avenida de 500 años de periodo de retorno, de 227 m³/s, es inferior a la capacidad que tiene del tramo enterrado, de 400 m³/s, lo que supone que no desborda en el ámbito de la actuación.

3.2.5. Factores de riesgos ambientales y territoriales

De acuerdo con la Estrategia Territorial, (en adelante ETCV) los territorios modernos son “sociedades del riesgo”, con el cual convivimos de forma permanente con un mayor o menor grado de adaptación. Estos riesgos son diversos: naturales al ser producidos por eventos climáticos extremos, inducidos cuando a los factores naturales favorables se le añade la mano del hombre, y tecnológicos, que son aquellos relacionados con accidentes o con tecnologías cuyos efectos no son lo suficientemente conocidos.

De acuerdo con la ETCV el objetivo social y territorial sobre los riesgos es mitigar sus efectos hasta hacerlos asumibles desde el punto de vista económico, social y ambiental. En la presente solicitud se analizan los siguientes riesgos, por ser los de probabilidad de incidencia en caso de detectarse:

Riesgos naturales

- riesgo de inundación
- riesgo de deslizamiento y movimientos de ladera
- riesgo de erosión actual y potencia

Riesgos inducidos

- riesgo de contaminación de los acuíferos
- riesgo ambiental por Contaminación acústica

Los espacios susceptibles de riesgos naturales e inducidos significativos deben incorporarse a los espacios que constituyen la Infraestructura Verde del territorio, integrando su gestión en la del conjunto de espacios de interés ambiental, paisajístico o visual tal y como aparece determinado en la LOTUP.

De acuerdo con la ETCV, en el desarrollo de sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de planificación y gestión de los riesgos naturales e inducidos, las administraciones implicadas atenderán a los siguientes principios directores:

- Orientar los futuros desarrollos urbanísticos y territoriales hacia las zonas exentas de riesgo o, en caso de adecuada justificación, hacia las zonas de menor riesgo, siempre que: se permitan los asentamientos de acuerdo con el conjunto de directrices, principios directores, objetivos y metas de la Estrategia Territorial; se trate de crecimientos eficientes teniendo en cuenta la afectación de los terrenos por riesgos naturales e inducidos y la necesidad de adoptar medidas correctoras del riesgo; y, en el caso en particular de usos del suelo para actividades económicas, que responda a criterios de concentración supramunicipal.
- Evitar la generación de otros riesgos inducidos en el mismo lugar, o en otras áreas, derivadas de las actuaciones sobre el territorio.
- Incluir los efectos derivados del cambio climático en la planificación territorial de los riesgos naturales e inducidos.
- Aplicar estrictamente el principio de precaución en los territorios con elevados riesgos naturales e inducidos.
- Delimitar de manera preferente las “zonas de sacrificio por riesgo” frente a otras actuaciones con fuerte impacto económico, ambiental y social.
- Gestionar la Infraestructura Verde para desarrollar al máximo su capacidad de protección de la población frente a riesgos naturales e inducidos.
- Adequar las actuaciones en materia de riesgos para favorecer los procesos naturales siempre que sean viables desde el punto de vista económico, ambiental y social.

a) Riesgo de inundación

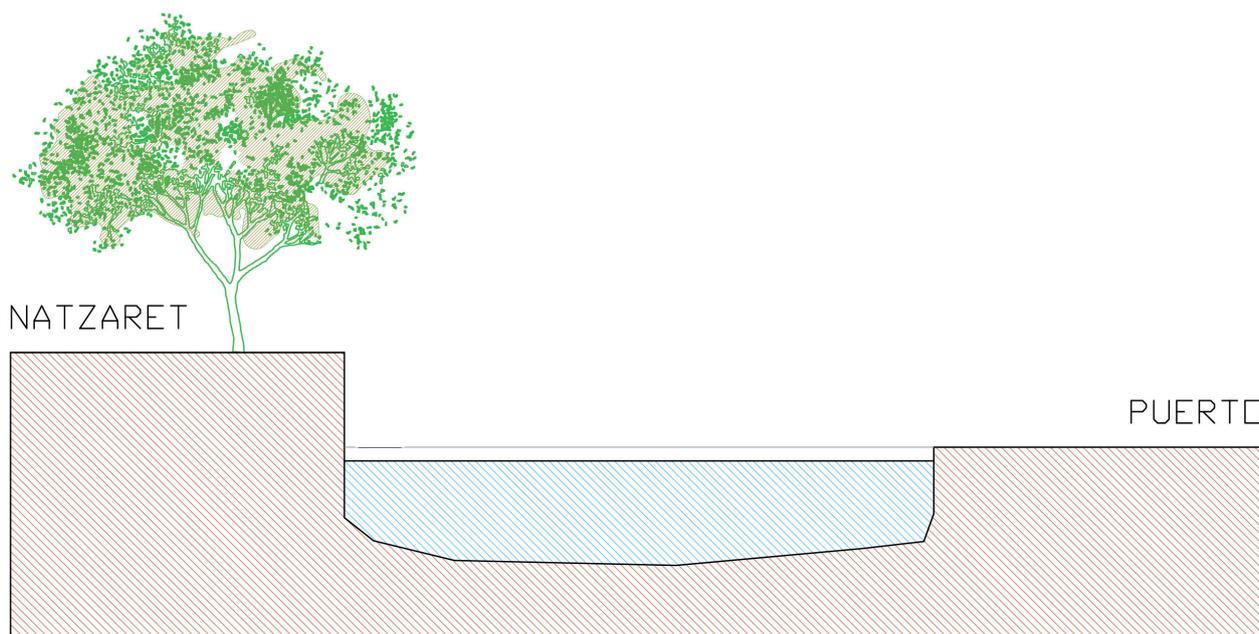
De acuerdo con la Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana, la zona de estudio no está afectada por riesgo de inundación.



*Riesgo de inundaciones. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana
Plano no recoge el estado actual del trazado del cauce.



**En caso de desbordamiento, el muro que separa Nazaret tiene aprox. \pm 2m de altura más que el pretil del lado del puerto, por lo que no existe riesgo de inundación en el ámbito de la ordenación ni en el barrio.*



**Esquema de diferencia de niveles entre Nazaret y el puerto, en la zona del encauzamiento a cielo abierto.*

b) Riesgo ambiental por Contaminación acústica

Según el Informe Actualización del Mapa de Ruido Predictivo del Puerto de Valencia del año 2015, en concordancia con el Mapa Estratégico de Ruido de Valencia del año 2017, las fuentes generadoras de ruido que se localizan en la infraestructura portuaria de acuerdo con la distribución de las actividades que se desarrollan en cada zona son las siguientes:

- Tráfico rodado
- Tráfico ferroviario
- Buques
- Fuentes de carácter industrial

Para la validación del modelo de cálculo de los niveles sonoros se hizo uso de las mediciones de larga duración realizadas durante la campaña de mediciones llevada a cabo en diferentes puntos representativos de la infraestructura portuaria o puntos más conflictivos por estar próximos a los barrios de Nazaret y zona de Pinedo. Asimismo, se validaron también los 3 puntos correspondientes a estaciones de medición de ruido pertenecientes a la APV. La información relativa a los registros de dichos equipos fue facilitada por la APV. En concreto, los datos correspondían a los niveles sonoros registrados de enero a septiembre del 2014.

Durante la campaña de mediciones se realizó también una validación de los datos de tráfico incorporados al modelo. Para ello, se realizaron aforos manuales en los tres períodos de evaluación, día (de 7 a 19h), tarde (de 19 a 23h) y noche (de 23 a 7h), distinguiendo entre vehículos pesados y ligeros.



Ubicación de puntos de medición

Los niveles sonoros máximos permitidos son los fijados por la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007 son los siguientes:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	70	70	60

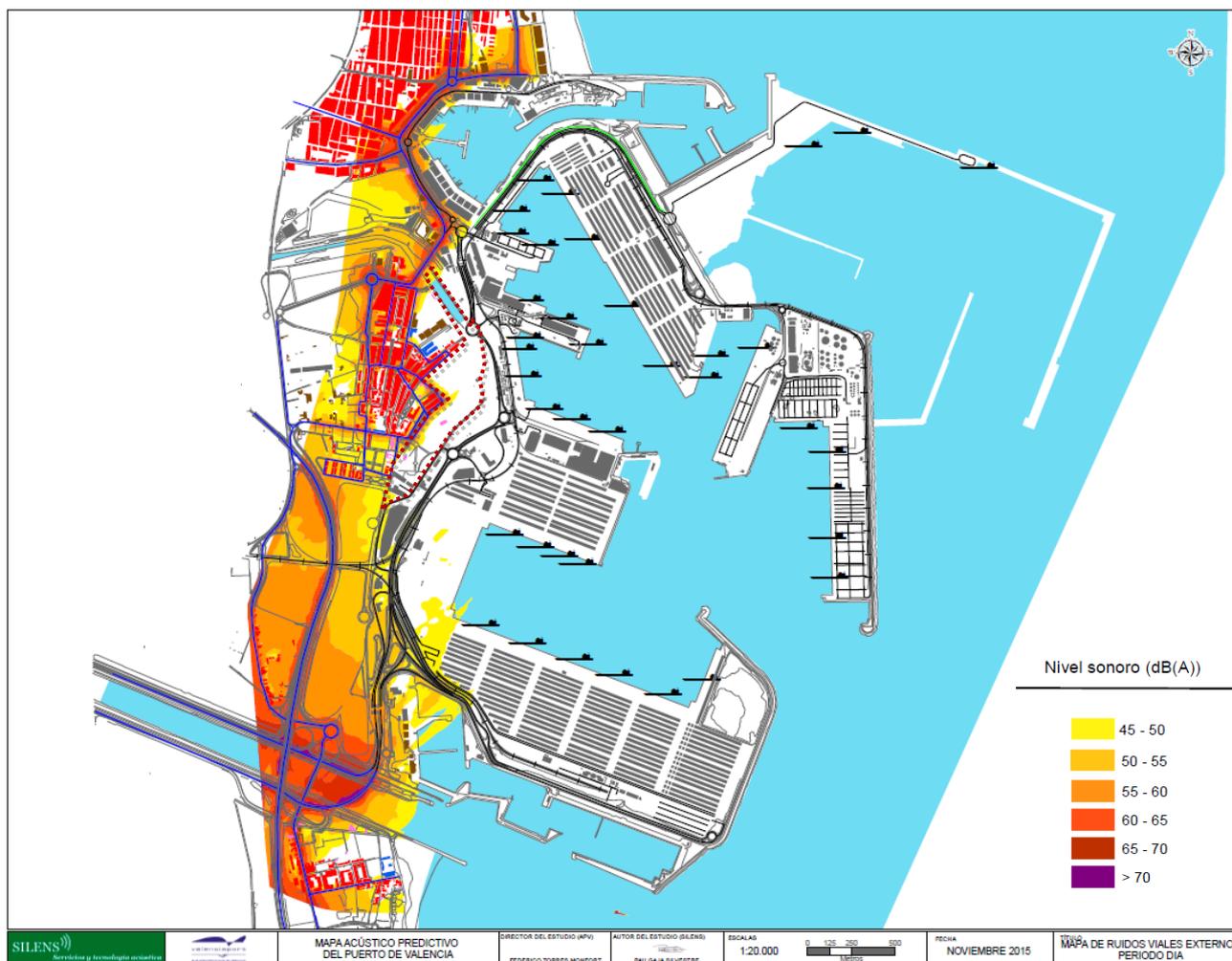
Tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007

Evaluación afección acústica debido al tráfico rodado viales entorno puerto

Las siguientes imágenes muestran unos análisis del impacto acústico que genera el tráfico rodado que circula por los viales del entorno más próximo al puerto pero que no pertenecen a la infraestructura portuaria.

Periodo día:

A continuación, se muestra el mapa de niveles sonoros para el período diurno del impacto acústico generado por los viales de tráfico rodado del entorno más próximo del puerto:

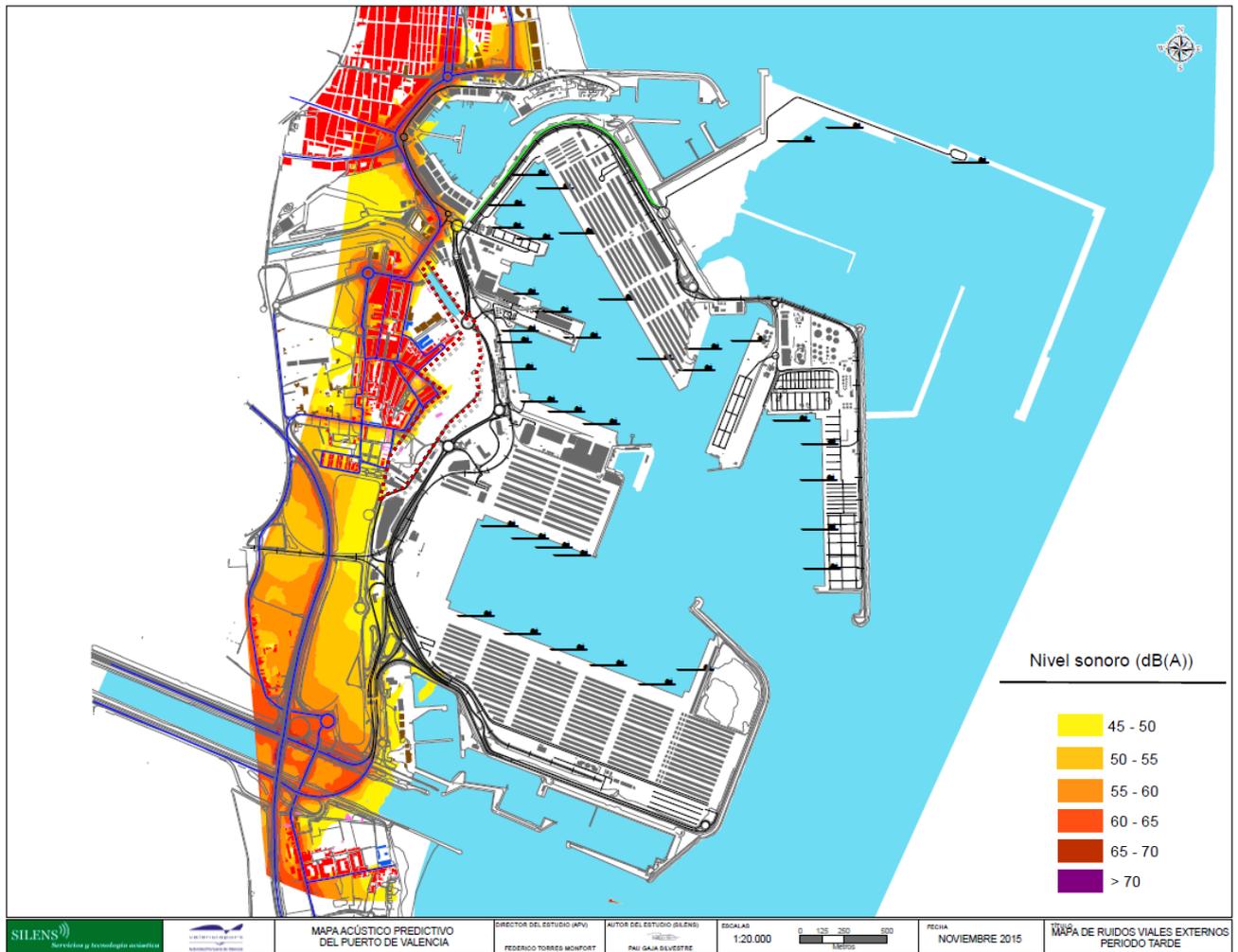


Mapa de niveles sonoros VIALES ENTORNO Ldía

Tal y como se observa en la imagen anterior, los edificios de carácter residencial de las zonas de Nazaret, Pinedo y frente a la Marina Real, se ven sometidos a niveles sonoros superiores al objetivo de calidad acústica para uso residencial en el período diurno (60 dBA).

Periodo Tarde:

En cuanto al período tarde, a continuación, se muestra una imagen del mapa de niveles sonoros obtenido para este período debido al tráfico rodado que circula por los viales del entorno del puerto:



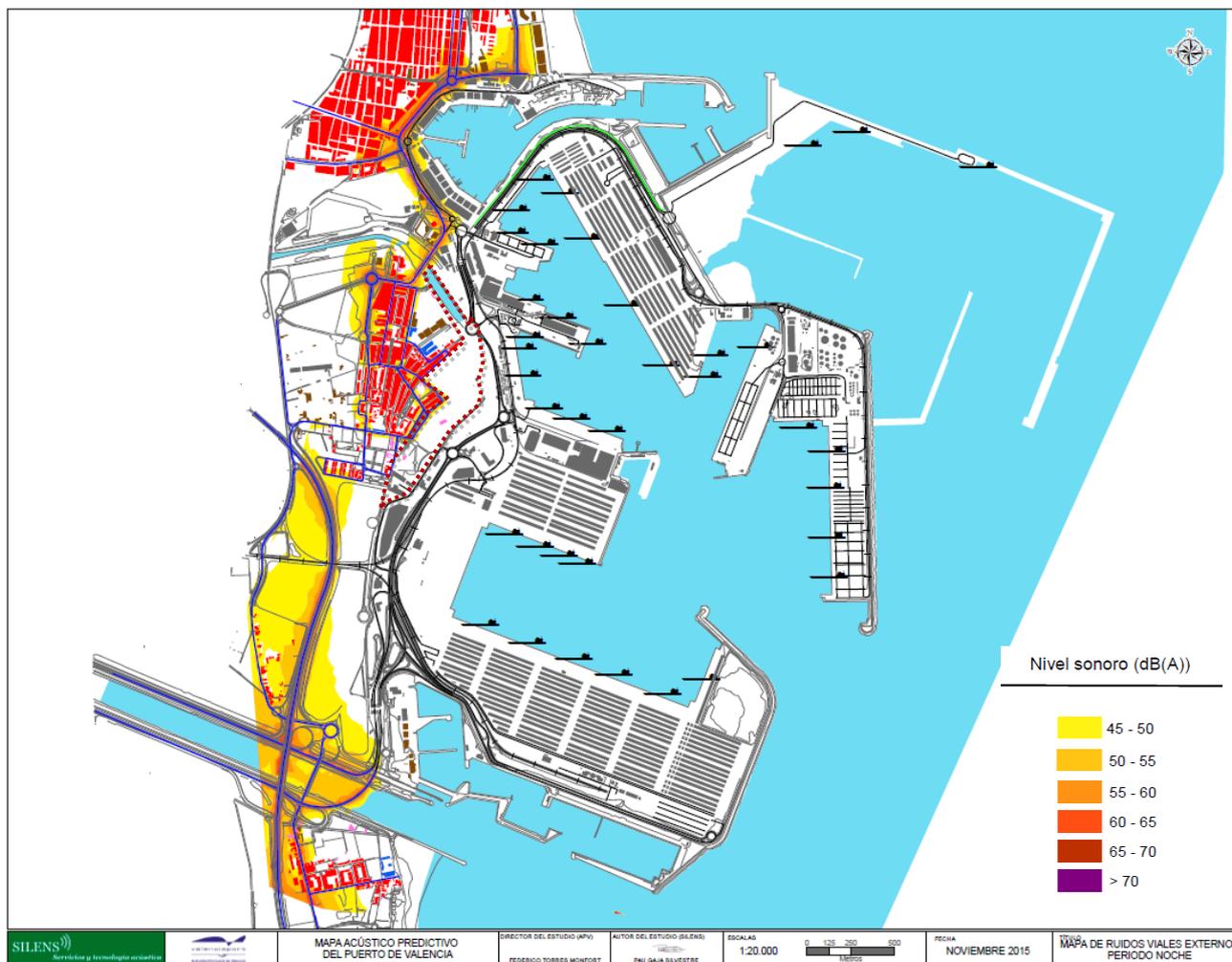
Mapa de niveles sonoros VIALES ENTORNO Ltarde

Al igual que sucede en el período diurno, el impacto que genera el tráfico rodado que circula por los viales del entorno más próximo al puerto hace que las edificaciones de los barrios en estudio, se vean sometidas a niveles sonoros superiores a los 60 dBA para el período tarde.

Periodo Noche:

En el período nocturno, debido a la fuente de ruido que supone el tráfico rodado que circula para los viales del entorno más próximo de puerto, las edificaciones de carácter residencial que se ven sometidas a niveles sonoros superiores al límite para este período (50 dBA) son sobre todo las que se sitúan en primera línea frente a dichos viales de las zonas de Pinedo y Nazaret.

A continuación, se muestra una imagen del mapa de niveles sonoros para el período nocturno teniendo en cuenta dicha fuente:



Mapa de niveles sonoros VIALES ENTORNO Lnoche

c) Riesgo de contaminación de acuíferos

En la cartografía temática de la Generalitat Valenciana, se clasifica la zona de estudio con un nivel de vulnerabilidad media (nivel 3).

d) Riesgos derivados de los deslizamientos y desprendimientos puntuales

El área de estudio se encuentra dentro de una zona sin riesgo de deslizamiento ni de desprendimientos puntuales, de acuerdo a la cartografía temática de la Generalitat Valenciana.

e) Riesgo de erosión actual y potencial

En la cartografía temática de la Generalitat Valenciana, el riesgo de erosión de la zona de estudio no se encuentra cuantificada ya que está cerca al mar.



Riesgo de vulnerabilidad de los acuíferos. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana



Riesgo de erosión actual y potencial. Fuente Cartografía Temática de la Generalitat Valenciana

3.3. CUENCA VISUAL. ÁMBITO DEL ESTUDIO

La cuenca visual de la actuación es aquella parte del territorio desde donde es visible la actuación (o el territorio que puede ser observado desde el mismo), que se percibe espacialmente como una unidad definida generalmente por la topografía y la distancia.

Los diferentes métodos de análisis de la cuenca visual permiten establecer aproximaciones más o menos objetivas de la visibilidad del entorno que rodea el área de actuación.

Se entenderá como cuenca visual de la actuación el territorio desde el cual esta es visible, hasta una distancia máxima de 3.000 m, salvo excepción justificada por las características del territorio o si se trata de preservar vistas que afecten a recorridos escénicos o puntos singulares. Para su determinación serán de aplicación las técnicas a las que se refiere el apartado c del anexo I.

A efectos de determinar la visibilidad del paisaje, el análisis visual se realiza a partir de los puntos de observación, hasta distancias baja (500 m), media (1.500 m) y alta (más de 1.500 m y hasta 3000 m, o superior) y distinguiendo las zonas visibles desde los mismos o cuencas visuales, de las no visibles, mediante técnicas informáticas sobre cartografía a escala adecuada, –haciéndose uso de las herramientas puestas a disposición pública por el Instituto Cartográfico Valenciano– y apoyo de campo.

Los umbrales de nitidez fijados son 500, 1.500 y 3.000m.



Umbral de nitidez 500m



Cuenca Visual del umbral de nitidez 500m.



Umbral de nitidez 1500m



Cuenca Visual del umbral de nitidez 1500m.



Umbral de nitidez 3000m



Cuenca Visual del umbral de nitidez 3000m.

3.4. UNIDADES DE PAISAJE

Se identifican aquellas unidades de paisaje no identificadas, categorizadas y valoradas en ningún otro plan de Estudio y/o desarrollo. Para aquellas unidades de paisaje que sí han sido previamente categorizadas se aprovecha la valoración de las mismas. En este caso, para extraer los datos de los siguientes puntos, se ha tomado como referencia la caracterización realizada en los siguientes documentos:

- Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial para el Desarrollo de la Zona de Actividades, aprobado en fecha 17 de diciembre de 2018.
- Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial del Área Funcional 10 de València, en fase de tramitación, teniendo aprobado el Documento de Síntesis y la Evaluación Ambiental.

De acuerdo con el Anexo II de la LOTUP, una parte de la información que deberá contener el Estudio de Integración Paisajística deberá ser la caracterización del paisaje del ámbito de estudio, mediante la delimitación, descripción y valoración de las unidades de paisaje y los recursos paisajísticos que lo configuran, previa definición de este.

Según el Decreto 120/2006 del Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana, artículo 32.1, se entiende por caracterización del paisaje, la descripción, clasificación y delimitación cartográfica de las Unidades de Paisaje de un territorio determinado y de los Recursos Paisajísticos que las singularizan. El análisis y el tratamiento del paisaje exigirá, a efectos instrumentales, la delimitación de las Unidades de Paisaje y de los Recursos Paisajísticos.

En cuanto a Unidad de Paisaje, el Artículo 32.2 del Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana menciona:

“Se entiende por Unidad de Paisaje el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo período de tiempo. Se identifica por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas. La caracterización de las unidades de paisaje tiene por objeto:

- a. La definición, descripción y delimitación de las características paisajísticas en el ámbito de estudio.*
- b. El análisis de sus características y de las dinámicas y presiones que las modifican.*
- c. Identificar los recursos paisajísticos que singularizan positivamente su valor y los conflictos paisajísticos que las degradan negativamente.*
- d. Posibilitar la definición de los Objetivos de Calidad paisajística.”*

Pueden ser de carácter natural (relieve, suelo, clima, especie de fauna y flora, etc.) o humano (población, asentamiento, agricultura, infraestructura, etc.)

En el presente EIP, cuya escala de trabajo es más reducida se ha optado por definir unas unidades de paisaje que permitan la obtención de unos ámbitos operacionales que posibiliten la aplicación de criterios homogéneos en cuanto a la gestión del paisaje, así como la valoración de su calidad paisajística. Así, se ha procedido a dividir la parte de la Unidad Interacción Puerto Ciudad que afecta al ámbito de estudio del EIP, en distintas unidades, atendiendo a características paisajísticas diferenciadoras, además de la Unidad Urbana Residencial en la que se distinguen cuatro subunidades dentro del barrio de Nazaret, además de las unidades de paisaje adicionales ya recogidas y valoradas en otros planes o programas aprobados. Como consecuencia, las Unidades de paisaje que considera el presente EIP son la agregación de las que se definen ex-novo en el presente Documento y las definidas en otros instrumentos de paisaje como son el PEs de la ZAL, el PEs del AF10 (en tramitación) y otros.

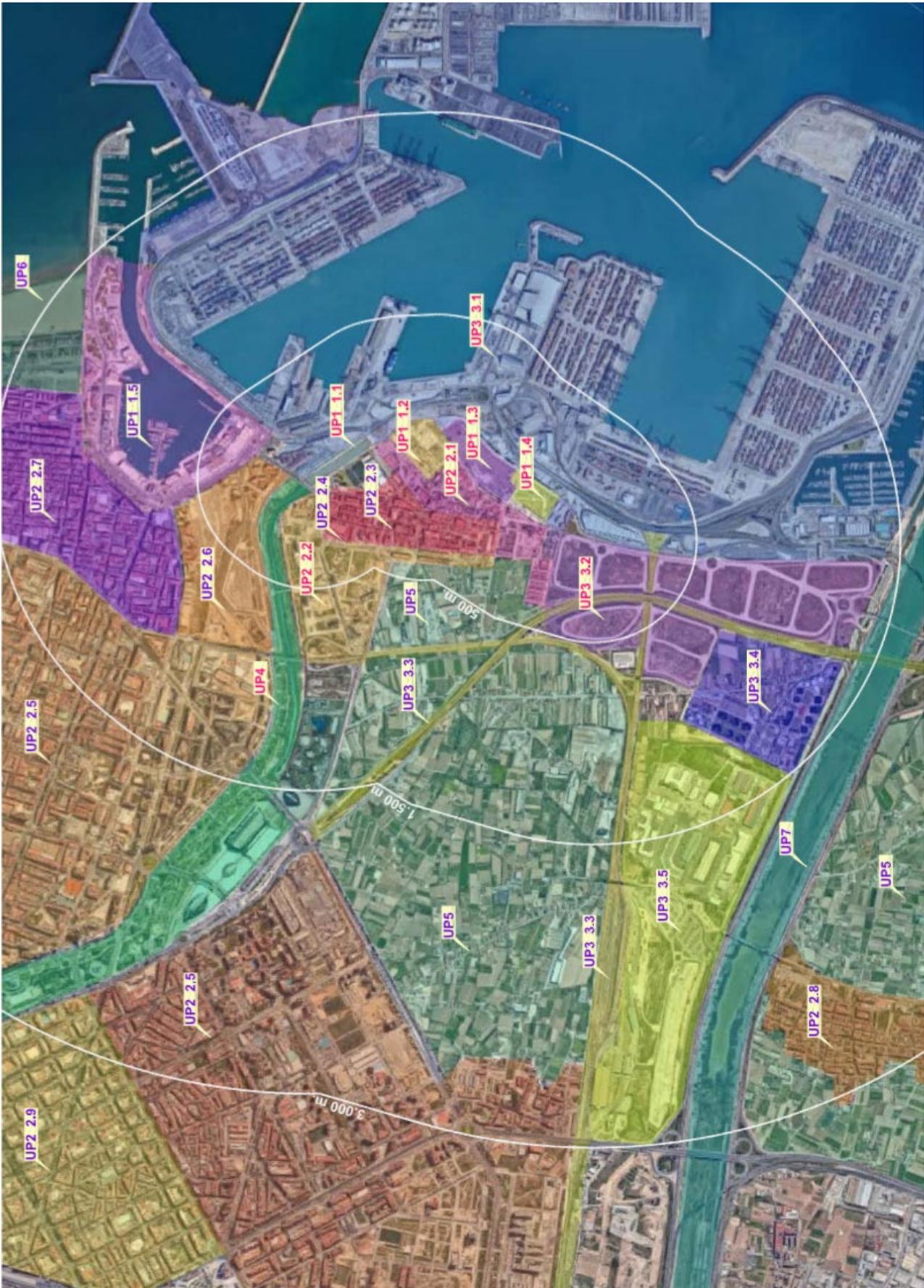
En el ámbito de estudio y colindante, y recopilando información de otros planes de desarrollo, se distinguen las siguientes unidades con identidad propia:

UP1	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	
	1.1.	Canal. Antiguo cauce del Turia
	1.2.	Zona vallada de almacén en desuso
	1.3.	Zona vallada verde deportiva en desuso
	1.4.	Parque de Nazaret
UP2	URBANO RESIDENCIAL	
	2.1.	Borde sureste residencial Nazaret-La Punta*
	2.2.	Borde noroeste residencial Nazaret* (Nazaret-Cocoteros-Moreras)
UP3	URBANO INDUSTRIAL	
	3.1.	Infraestructura portuaria*
	3.2.	Industrial (ZAL)*
UP4	JARDÍN DEL TURIA*	

*Unidades de Paisaje evaluadas en otros planes o programas y de los que se recogen datos y resultados evaluados.

Adicionalmente se identifican, sin analizarlas por no encontrarse colindantes con el ámbito de estudio, las siguientes unidades de paisaje, que ya han sido evaluadas en los documentos de paisaje correspondientes de otros planes o programas aprobados o en tramitación:

UP1	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	
	1.5.	Marina Real
UP2	URBANO RESIDENCIAL	
	2.3.	NHT Núcleo Histórico Tradicional Nazaret
	2.4.	Ensanche Nazaret
	2.5.	Bloque continuo Valencia
	2.6.	Sector NPR-4 Grao
	2.7.	Barrios marítimos
	2.8.	Núcleos Urbanos (Pinedo, Castellar-Oliveral...)
	2.9.	Ensanche
UP3	URBANO INDUSTRIAL	
	3.3.	Infraestructura viaria y ferroviaria
	3.4.	Infraestructura dotacional
	3.5.	Industrial
UP5	HUERTA PROTEGIDA	
UP6	PLAYAS	
UP7	RÍOS Y RAMBLAS	



UNIDADES DE PAISAJE COLINDANTES CON EL ÁMBITO

UP1 INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD

- 1.1. Canal. Antiguo cauce del Turia
- 1.2. Zona De Almacén en desuso
- 1.3. Zona deportiva en desuso
- 1.4. Parque de Nazaret

UP2 URBANO RESIDENCIAL

- 2.1. Borde sureste residencial Nazaret-La Punta*
- 2.2. Borde noroeste residencial Nazaret* (Nazaret - Cocoteros - Moreras)

UP3 URBANO INDUSTRIAL

- 3.1. Infraestructura portuaria*
- 3.2. Industrial (ZAL)*

UP4 JARDÍN DEL TURIA*

UNIDADES DE PAISAJE EN ENTORNO MÁS AMPLIO

UP1 INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD

- 1.5. Marina Real

UP2 URBANO RESIDENCIAL

- 2.3. NHT Núcleo Histórico Tradicional Nazaret
- 2.4. Ensanche Nazaret
- 2.5. Bloque continuo Valencia
- 2.6. Sector NPR-4 Grao
- 2.7. Barrios Marítimos
- 2.8. Núcleos Urbanos (Pinedo, Castellar-Oliveral...)
- 2.9. Ensanche

UP3 URBANO INDUSTRIAL

- 3.3. Infraestructura viaria y ferroviaria
- 3.4. Infraestructura dotacional. Depuradora
- 3.5. Infraestructura Industrial. Mercavalencia

UP5 HUERTA PROTEGIDA

UP6 PLAYAS

UP7 RÍOS Y RAMBLAS. Cauce del Turia

UNIDADES DE PAISAJE PEs. Elaboración propia

3.5. RECURSOS PAISAJÍSTICOS

En el apartado b) del anexo 1 de la LOTUP se establecen que los recursos paisajísticos son elementos o conjuntos de elementos, lineales o puntuales, únicos en un paisaje, que definen la singularidad de este y que tienen valor visual, ambiental, cultural e histórico.

Los recursos paisajísticos son los elementos o grupos, lineales o puntuales, singulares en un paisaje, que definen su individualidad. Se identifican según lo siguiente:

- **Por su interés ambiental.** Infraestructura verde del territorio y áreas o elementos del paisaje objeto de algún grado de protección, declarado o en tramitación, calificados de valor muy alto o alto por los instrumentos de paisaje, o con valores acreditados por las declaraciones ambientales.
- **Por su interés cultural y patrimonial.** Áreas o elementos con algún grado de protección, declarado o en tramitación, y los elementos o espacios apreciados por la sociedad del lugar como hitos en la evolución histórica y cuya modificación de las condiciones de percepción fuera valorada como una pérdida de rasgos locales de identidad o patrimoniales.
- **Por su interés visual.** Áreas y elementos sensibles al análisis visual cuya alteración puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción, tales como: hitos topográficos, laderas, crestas, línea de horizonte, ríos y similares; perfiles de asentamientos históricos, hitos urbanos, culturales, religiosos o agrícolas, siluetas y fachadas urbanas, y otros similares; puntos de observación y recorridos paisajísticos relevantes; cuencas visuales que permitan observar los elementos identificados con anterioridad, la imagen exterior de núcleos urbanos de alto valor y su inserción en el territorio, y/o la escena urbana interior; y áreas de afección visual desde las carreteras.

3.5.1. RECURSOS DE INTERÉS AMBIENTAL

Se trata de aquellas áreas o elementos protegidos o en vías de protección por las diferentes administraciones por criterios ecológicos. También incluye cualquier área adicional que se identifique como de interés ecológico y las áreas altamente valoradas por la población por su interés natural.

Se han identificado los siguientes recursos paisajísticos de interés ambiental dentro del ámbito de estudio:

RPA-1	PARQUES PERIURBANOS
--------------	---------------------

Además, con el objetivo de conocer los posibles puntos de aprovechamiento de las aguas subterráneas que pudiesen estar afectados por una potencial contaminación del subsuelo del emplazamiento, se realizó una consulta en la base de datos del Sistema de Información del Agua Subterránea del Instituto Geológico y Minero de España, sobre puntos de agua existentes en un radio de 2 km del emplazamiento.

Tras la consulta realizada durante la caracterización analítica del subsuelo a la base de datos del Sistema de Información del Agua Subterránea del Instituto Geológico Minero de España –IGME–, pudo constatarse que no se han detectado puntos de aprovechamiento de aguas subterráneas en el entorno inmediato a la instalación (2 km). No obstante, cabe destacar en las antiguas instalaciones de ARLESA (después MOYRESA y después BUNGE), la existencia de 3 pozos construidos en los orígenes de la planta, que en la antigüedad se empearon para el abastecimiento de aguas de proceso.

3.5.2. RECURSOS DE INTERÉS CULTURAL

Son las áreas o elementos culturales y patrimoniales con algún grado de protección o en proceso de ser protegidos y los elementos o espacios apreciados por la sociedad local como hitos de evolución histórica, cuya ocultación fuera valorada como una pérdida de los rasgos locales de identidad o patrimoniales.

Dentro del ámbito de estudio se han identificado los siguientes recursos paisajísticos de interés cultural y patrimonial:

RPC-1	BALNEARIO BENIMAR Bien Protegido Nivel 3 (Arquitectónico)
--------------	--

El antiguo Balneario de Benimar, ubicado en C/Manuel Carboneres, con una protección arquitectónica y ambiental, no es un bien catalogado ni como BIC ni como BRL. Su tratamiento y condiciones de rehabilitación arquitectónica se encuentran detallados en el Anexo de Impacto Patrimonial del presente PES.

3.5.3. RECURSOS DE INTERÉS VISUAL

Son las áreas de interés visual que incluyen los elementos que conforman visualmente el paisaje y cuya alteración afectaría a la calidad estética y visual del entorno, resultando en una pérdida del carácter del paisaje.

RPV-1	ANTIGUO CAUCE DEL RÍO TURIA (Jardín)
RPV-2	VÍA LITORAL (Carril bici de L'Albufera)

La importancia del Antiguo Cauce del Turia es “bidireccional”: por un lado, sus zonas ajardinadas constituyen un espacio abierto singular dentro del casco urbano de Valencia y, por otro lado, gracias a esta ausencia de obstáculos y a la presencia de importantes elementos del patrimonio cultural en torno al antiguo cauce, ofrece una visual de la ciudad de alta calidad.

3.6. VALOR Y FRAGILIDAD DEL PAISAJE

Si se considera el paisaje como la expresión espacial y visual de una zona y compuesto por la agregación de los distintos elementos del medio, cualquier actividad que altere uno de estos elementos afectará a las características de calidad y fragilidad. Las alteraciones pueden producirse por una desaparición o modificación de algún elemento característico o por la introducción de elementos extraños.

De acuerdo con el Anexo I de la LOTUP, apartado b.4 se establece la metodología a seguir para la valoración paisajística de las unidades y los recursos contenidos en el estudio de paisaje: “*se determinará el valor paisajístico y las fragilidades paisajística y visual de cada unidad de paisaje y recurso paisajístico conforme a lo siguiente: valor paisajístico, fragilidad del paisaje y fragilidad visual*”.

A continuación, se determina para cada una de las Unidades de Paisaje y Recursos Paisajísticos definidos en el ámbito de estudio el valor paisajístico, la fragilidad paisajística y la fragilidad visual.

- **Valor paisajístico (VP)** es el valor asignado a cada unidad y recurso definidos en función de su caracterización –expresada mediante los parámetros, calidad, a determinar por técnicos especialistas (C), y opinión del público interesado, deducida de los procesos de participación pública (P) en su caso– y de su visibilidad, expresada mediante el coeficiente de visibilidad (V). C y P se calificarán cualitativamente conforme a la escala, muy bajo (MB), bajo (B), medio (M), alto (A) y muy alto (MA). VP se determinará de acuerdo con la expresión, $VP = [(C + P)/2] \cdot v$, y se calificará según la misma escala. En cualquier caso, deberá atribuirse el máximo valor a los paisajes ya reconocidos por una figura de la legislación en materia de espacios naturales o patrimonio cultural.
- **Fragilidad del paisaje (FP)** es el parámetro que mide el potencial de pérdida de valor paisajístico (VP) de las unidades de paisaje y recursos paisajísticos debida a la alteración del medio con respecto al estado en el que se obtuvo la valoración.
- **Fragilidad visual (VF)** es el parámetro que mide el potencial de las unidades de paisaje y recursos paisajísticos para integrar, o acomodarse a una determinada acción o proyecto atendiendo a la propia fragilidad del paisaje (FP) y a las características o naturaleza de la acción o proyecto de que se trate según el volumen, forma, proporción, color, material, textura, reflejos, y bloqueos de vistas a que pueda dar lugar.

Para la **caracterización y valoración del paisaje** se han detectado todas aquellas unidades de paisaje independientes de carácter similar que tienen incidencia directa sobre el ámbito del sector por encontrarse dentro de la delimitación del mismo o colindantes a ella, además de todas aquellas unidades de paisaje que aún no siendo limítrofes, resulta importante identificar.

Para las subunidades de paisaje contenidas en la UP1-Interacción Puerto Ciudad se ha tenido en cuenta la caracterización de las mismas en función de su uso en la actualidad. Para la valoración se ha entrado a identificar criterios como el tipo de vegetación, usos, cobertura vegetal, tipología y morfología urbana y parcelaria, si existen infraestructuras de algún tipo o incluso elementos de protección. Una vez identificados todos estos valores, que aparecen descritos en cada una de las fichas, se han valorado cualitativamente conforme a la escala, muy bajo (MB), bajo (B), medio (M), alto (A) y muy alto (MA). A esto se le ha añadido la percepción, a través de la participación pública en diversos instrumentos, que el público en general tiene de todas ellas.

Estas unidades se han relacionado con sus usos futuros de la ordenación del PEs propuesto para identificar los posibles riesgos o ventajas de la implantación de los mismos, identificando también la percepción que los usos futuros generan en la población, plasmados en los diferentes instrumentos de recogida de datos de la participación pública.

Para el resto de unidades de paisaje identificadas se ha estudiado su identificación y se ha extraído su caracterización y valoración de sendos documentos de planeamiento de desarrollo que las ha identificado y valorado anteriormente, y que se encuentran en concordancia con el presente EIP.

3.6.1. CALIDAD DEL PAISAJE

UP	Descripción	CALIFICACIÓN
UP1	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	MEDIA
	1.1. Canal. Antiguo cauce del Turia	MEDIA
	1.2. Zona vallada de almacén en desuso	MUY BAJA
	1.3. Zona vallada verde deportiva en desuso	MUY BAJA
	1.4. Parque de Nazaret	MEDIA-BAJA
UP2	URBANO RESIDENCIAL	MEDIA-BAJA
	2.1. Borde sureste residencial Nazaret-La Punta*	MEDIA-BAJA
	2.2. Borde noroeste residencial Nazaret* (Nazaret-Cocoteros-Moreras)	MEDIA-BAJA
UP3	URBANO INDUSTRIAL	MUY BAJA
	3.1. Infraestructura portuaria*	MUY BAJA
	3.2. Industrial (ZAL)*	MUY BAJA
UP4	JARDÍN DEL TURIA*	ALTA

3.6.2. VALORACIÓN DEL PAISAJE

En unidades de paisaje similares o idénticas, según otros instrumentos aprobados:

UNIDADES DE PAISAJE		INTERÉS PARA SU CONSERVACIÓN	REPRESENTATIVIDAD	SINGULARIDAD	INTEGRIDAD	FUNCIÓN DE UN PAISAJE INTEGRAL	CALIDAD DE LA ESCENA	CALIDAD PAISAJÍSTICA	C
UP-1	URBANO RESIDENCIAL	4	3	3	4	3	3	MEDIA	3
UP-1.1	CASCO HISTÓRICO - BARRIOS MARÍTIMOS	5	5	4	4	4	4	ALTA	4
UP-1.2	ENSANCHE	5	4	4	4	4	4	ALTA	4
UP-1.3	BLOQUE CONTINUO VALENCIA	2	2	2	3	2	3	BAJA	2
UP-1.4	NÚCLEOS URBANOS	3	2	2	3	2	2	BAJA	2
UP-2	INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS	3	2	2	2	2	2	BAJA	2
UP-2.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	2	1	1	2	1	1	MUY BAJA	1
UP-2.2	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3	2	2	3	2	2	BAJA	2
UP-2.3	INFRAESTRUCTURA DOTACIONAL	3	2	2	3	2	2	BAJA	2
UP-2.4	INDUSTRIAL	2	1	1	1	1	1	MUY BAJA	1
UP-3	CULTIVO DE HUERTA	4	4	3	3	3	3	MEDIA	3
UP-4	PLAYAS	4	4	4	4	4	4	ALTA	4
UP-5	RIOS Y RAMBLAS	4	4	4	4	4	4	ALTA	4

EIP PEs ZAL (aprobado)

UNIDADES DE PAISAJE		VISIBILIDAD	v
UP-1	URBANO RESIDENCIAL	BAJA	0.95
UP-1.1	CASCO HISTÓRICO - BARRIOS MARÍTIMOS	BAJA	0.9
UP-1.2	ENSANCHE	BAJA	0.9
UP-1.3	BLOQUE CONTINUO VALENCIA	MEDIA	0.95
UP-1.4	NÚCLEOS URBANOS	MEDIA	0.95
UP-2	INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS	BAJA	0.9
UP-2.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	BAJA	0.9
UP-2.2	INFRAESTRUCTURA VIARIA	BAJA	0.9
UP-2.3	INFRAESTRUCTURA DOTACIONAL	BAJA	0.9
UP-2.4	INDUSTRIAL	BAJA	0.9
UP-3	CULTIVO DE HUERTA	MAXIMA	1
UP-4	PLAYAS	BAJA	0.9
UP-5	RIOS Y RAMBLAS	BAJA	0.9

EIP PEs ZAL (aprobado)

UNIDADES DE PAISAJE		FRAGILIDAD DEL PAISAJE	FP	VISIBILIDAD	v	FRAGILIDAD VISUAL	VF
UP-1	URBANO RESIDENCIAL	BAJA	3.4	BAJA	3	BAJA	2.4
UP-1.1	CASCO HISTÓRICO - BARRIOS MARÍTIMOS	MEDIA	4.3	BAJA	3	MEDIA	2.6
UP-1.2	ENSANCHE	BAJA	3.3	BAJA	3	BAJA	2.3
UP-1.3	BLOQUE CONTINUO VALENCIA	BAJA	2.7	MEDIA	4	MEDIA	2.7
UP-1.4	NÚCLEOS URBANOS	BAJA	3.3	MEDIA	4	MEDIA	2.8
UP-2	INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS	BAJA	3.8	BAJA	3	BAJA	2.4
UP-2.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	BAJA	3.5	BAJA	3	BAJA	2.4
UP-2.2	INFRAESTRUCTURA VIARIA	MEDIA	4.5	BAJA	3	MEDIA	2.6
UP-2.3	INFRAESTRUCTURA DOTACIONAL	BAJA	3.5	BAJA	3	BAJA	2.4
UP-2.4	INDUSTRIAL	BAJA	3.5	BAJA	3	BAJA	2.4
UP-3	CULTIVO DE HUERTA	MEDIA	6.2	MÁXIMA	5	ALTA	4.0
UP-4	PLAYAS	MUY ALTA	9.5	BAJA	3	ALTA	3.9
UP-5	RÍOS Y RAMBLAS	ALTA	8.3	BAJA	3	ALTA	3.6

EIP PEs ZAL (aprobado)

UNIDADES DE PAISAJE		CALIDAD PAISAJÍSTICA	C	PREFERENCIAS PÚBLICO	P	VISIBILIDAD	v	VALOR DEL PAISAJE	VP
UP-1	URBANO RESIDENCIAL	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	0.95	MEDIO	3
UP-1.1	CASCO HISTÓRICO - BARRIOS MARÍTIMOS	ALTA	4	BAJA	2	BAJA	0.9	MEDIO	3
UP-1.2	ENSANCHE	ALTA	4	BAJA	2	BAJA	0.9	MEDIO	3
UP-1.3	BLOQUE CONTINUO VALENCIA	BAJA	2	BAJA	2	MEDIA	0.95	BAJO	2
UP-1.4	NÚCLEOS URBANOS	BAJA	2	BAJA	2	MEDIA	0.95	BAJO	2
UP-2	INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS	BAJA	2	MUY BAJA	1	BAJA	0.9	MUY BAJO	1
UP-2.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	MUY BAJA	1	MUY BAJA	1	BAJA	0.9	MUY BAJO	1
UP-2.2	INFRAESTRUCTURA VIARIA	BAJA	2	MUY BAJA	1	BAJA	0.9	BAJO	2
UP-2.3	INFRAESTRUCTURA DOTACIONAL	BAJA	2	MUY BAJA	1	BAJA	0.9	BAJO	2
UP-2.4	INDUSTRIAL	MUY BAJA	1	MUY BAJA	1	BAJA	0.9	MUY BAJO	1
UP-3	CULTIVO DE HUERTA	MEDIA	3	MEDIA	3	MAXIMA	1	MEDIO	3
UP-4	PLAYAS	ALTA	4	MUY ALTA	5	BAJA	0.9	ALTO	4
UP-5	RÍOS Y RAMBLAS	ALTA	4	MUY ALTA	5	BAJA	0.9	ALTO	4

EIP PEs ZAL (aprobado)

3.6.3. VALORACIÓN DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS

El valor paisajístico de los recursos paisajísticos se establece como resultado de la media de las puntuaciones resultantes de la calidad otorgada técnicamente y las preferencias del público, ponderada por el grado de visibilidad desde los principales puntos de observación (Artículo 37 del Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana).

RP	Descripción	CALIFICACIÓN
AMBIENTAL		
RPA-1	PARQUES PERIURBANOS*	MEDIA-ALTA
CULTURAL		
RPC-1	BALNEARIO BENIMAR Bien Protegido Nivel 3 (Arquitectónico)	MEDIA
VISUAL		
RPV-1	ANTIGUO CAUCE DEL RÍO TURIA (Jardín)*	ALTA
RPV-2	VÍA LITORAL (Carril bici de L'Albufera)*	MEDIA-ALTA

3.6.4. FICHAS DE UNIDADES DE PAISAJE

UP1: INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD		1.1. Canal. Antiguo Cauce del Turia	
Localización		Descripción	
Se localiza al norte del Sector PES, configurado aguas abajo del Puente de Astilleros, es la parte final del Antiguo Cauce del Río Turia		Se trata de un canal a cielo abierto que en la actualidad tiene uso de infraestructuras y servicios urbanos, para recoger las aguas pluviales, y corresponde con el final del antiguo cauce del río Turia. Marca el hito del final del trazado del Jardín del Turia recorriendo toda la ciudad de este a oeste y prolongando su longitud para conectar los barrios de Nazaret, Moreras, Cocoteros y Grao con el resto de la ciudad. Coincide en la ordenación propuesta con el futuro Parque de Desembocadura y se podrá acceder también por debajo del Puente de Astilleros conectando con la vía Litoral a través de la Infraestructura Verde pormenorizada del Sector.	
Caracterización			
Estructura parcelaria	Zona dotacional	Infraestructura viaria	Ausencia
Morfología urbana	Espacios abiertos	Instalaciones vistas	No
Cobertura vegetal	Baja	Protección	Sí, Antiguo Cauce del Turia
Vegetación	Zonas verdes urbanas	Elementos singulares	La estructura urbana en la que se encuentra y como final del jardín del Turia.
Uso dominante	Zona verde urbana		
Valoración del paisaje			
Valor paisajístico			MEDIA
a) Calidad del paisaje valorada por técnicos especialistas			MEDIA
b) Calidad del paisaje valorada por la población			MEDIA
c) Visibilidad			MEDIA
Fragilidad del paisaje			MEDIA
Fragilidad visual			MEDIA
Objetivos de calidad			
Mejora del paisaje existente, conexión y fin del trazado del jardín del Turia. Intención de tratamiento de aguas superficiales. Formará parte del futuro parque de Desembocadura completando la Infraestructura verde y dando conexión a los dos lados del río.			



UP1: INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD		1.2. Zona vallada de almacén en desuso	
Localización		Descripción	
Situada aproximadamente en el emplazamiento de las antiguas instalaciones de ARLESA (después MOYRESA, y en su última etapa también conocidas como BUNGE), al norte del PES colindante con la calle Jesús Nazareno.		En la actualidad parcela vallada sin uso que corresponde con los terrenos de unas antiguas instalaciones/almacén en los que quedan remanentes de las edificaciones anteriores. Se encuentra completamente desconectada de su entorno por el vallado. En la ordenación propuesta coincide con la parcela destinada a uso terciario y a parque de desembocadura. El conjunto se integra en la trama urbana de Nazaret y las futuras edificaciones se han planificado teniendo en cuenta las alineaciones de las calles, la altura de sus edificaciones, las condiciones de vistas y corrientes de aire, la preservación de vegetación existente, etc. entre otros muchos condicionantes.	
Caracterización			
Estructura parcelaria	Polígonos industriales	Infraestructura viaria	Calle - aparcamiento
Morfología urbana	Urbano de baja densidad	Instalaciones vistas	No
Cobertura vegetal	Baja	Protección	Sí, arbolado preexistente
Vegetación	Árboles alineación	Elementos singulares	No
Uso dominante	Terciario		
Valoración del paisaje			
Valor paisajístico			BAJO
a) Calidad del paisaje valorada por técnicos especialistas			BAJA
b) Calidad del paisaje valorada por la población			BAJA
c) Visibilidad			BAJA
Fragilidad del paisaje			BAJA
Fragilidad visual			BAJA
Objetivos de calidad			
Formará parte del futuro Parque de Desembocadura y de la Zona Terciaria. Carácter e intención de renovación y regeneración urbanas para reequipación dotacional del barrio y conexión con la ciudad, teniendo en cuenta y aprovechando la Delimitación de Usos Portuarios (DEUP) que califica la zona como Interacción Puerto-Ciudad. La calidad del paisaje y su valor se verán altamente mejorados. En la actualidad se encuentra vallado con un muro delimitador de altura mayor que la vista de un peatón y se percibe como una barrera para la ciudad. Con la nueva ordenación propuesta no solo se dotará de espacios públicos abiertos de calidad, sino que además se ampliarán las visuales, la conectividad y la percepción y vivencia de ese espacio. Es percibido como una barrera por los vecinos de Nazaret y es un espacio no aprovechado para la Infraestructura Portuaria.			



UP1: INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD		1.3. Zona vallada verde deportiva en desuso	
Localización		Descripción	
Se localiza en la zona central del Sector PES, es limítrofe con el barrio de Nazaret, con la zona aduanera del Puerto y se encuentra entre la UP1.2 y la UP1.4.		Contiene la edificación del antiguo balneario de Benimar, además de algunas pistas deportivas al aire libre degradadas sin uso actualmente. La ordenación propuesta en esta zona coincide con el dotacional deportivo que pondrá en valor no solo la zona, generando gran capacidad de atracción, sino que además rehabilitará la edificación de Benimar, según los criterios establecidos, y la pondrá en servicio, conectándola, en la medida que el uso de la parcela privada lo permita, con la infraestructura verde y el barrio. La valoración de la zona es muy baja por no tener conexión con la ciudad existente y por el estado de conservación de la misma. Actualmente corresponde con un espacio vallado y delimitado. Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva.	
Caracterización			
Estructura parcelaria	Parcelación urbana	Infraestructura viaria	Calle - aparcamiento
Morfología urbana	Espacios abiertos	Instalaciones vistas	Sí
Cobertura vegetal	Media	Protección	Sí, Nivel 3
Vegetación	Zonas verdes urbanas	Elementos singulares	Sí, Benimar
Uso dominante	Dotacional/Terciario		
Valoración del paisaje			
Valor paisajístico			MEDIA
a) Calidad del paisaje valorada por técnicos especialistas			MEDIA
b) Calidad del paisaje valorada por la población			MEDIA
c) Visibilidad			MEDIA
Fragilidad del paisaje			BAJA
Fragilidad visual			MEDIA
Objetivos de calidad			
Reequipación dotacional del barrio. Coincide con la futura parcela dotacional deportiva de la ordenación propuesta que no solo mejorará la percepción del paisaje, sino que además permitirá la implantación de otros usos con carácter interacción puerto-ciudad, que permitirán a la ciudad disfrutar del espacio regenerado. Se enmarca en la estrategia de rehabilitación edificatoria y regeneración urbana.			



UP1: INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD		1.4. Parque de Nazaret	
Localización		Descripción	
Se localiza al sur del Sector PES, es limítrofe con la UP1.3, el barrio de Nazaret y con la zona aduanera del Puerto. Se incluye el equipamiento dotacional múltiple existente Marblau.		se encuentra bastante degradado y su situación, alejado del barrio, con un único frente accesible y encastrado entre el vallado portuario, no le confiere mayor valor. En la actualidad genera desconfianza en ciertas franjas horarias por la sensación de inseguridad y degradación del espacio público. Coincide con lo que la ordenación propuesta califica como dotacional deportivo . La valoración paisajística del mismo en la actualidad es media-baja . Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva. La futura zona dotacional deportiva mejorará el uso y el paisaje de la zona, así como su entorno y conexiones con la ciudad.	
Caracterización			
Estructura parcelaria	Parcelación urbana	Infraestructura viaria	Senderos
Morfología urbana	Espacios abiertos	Instalaciones vistas	No
Cobertura vegetal	Media	Protección	No
Vegetación	Parques urbanos	Elementos singulares	No
Uso dominante	Zona verde urbana		
Valoración del paisaje			
Valor paisajístico			MEDIO-BAJO
a) Calidad del paisaje valorada por técnicos especialistas			MEDIA-BAJA
b) Calidad del paisaje valorada por la población			MEDIO
c) Visibilidad			BAJA
Fragilidad del paisaje			BAJA
Fragilidad visual			MEDIA
Objetivos de calidad			
Se encuentra inserta en la trama urbana pero aislada de los usos del barrio y desconectada de la ciudad. En la ordenación propuesta va a ser sustituida por zonas verdes integradas con la ordenación y en el contexto, repartidas a lo largo del ámbito donde se mejore su interacción con el barrio, con la ciudad, se mejore su urbanización y equipamiento y se incremente su valor paisajístico y seguridad. Se prolongará en el norte en el parque de desembocadura y jardín de la zona terciaria y al sur con el Parque Sur de Nazaret y conectada con el corredor de la vía litoral.			



UP2: URBANO RESIDENCIAL		2.1. Borde sureste residencial Nazaret-La Punta*	
Valor del paisaje		MEDIO-BAJO	
Fragilidad del paisaje		BAJA	
Fragilidad visual		MEDIA	
Objetivo de calidad:			
<ul style="list-style-type: none"> - Mejora del carácter existente, mediante el tratamiento y diseño del espacio de transición con la infraestructura portuaria y el espacio libre periurbano del sur. - Prioridad peatonal de la movilidad del área. - Soluciones medianería vistas. Renovación edificación. - Conexión con el resto del área urbana longitudinal y transversalmente. - Diseño vía litoral - Puesta en valor de los elementos protegidos que a la vez son recursos paisajísticos. 			
UPu-3 BORDE SURESTE. URBANO RESIDENCIAL			
			
DELIMITACIÓN UNIDAD PAISAJE URBANA	CARACTERIZACIÓN UNIDAD URBANA. IDENTIDAD. TIPOLOGÍA		
			
RECORRIDOS VERDES-EQUIPAMIENTOS	RECURSOS PAISAJÍSTICOS. ESPACIOS LIBRES. EQUIPAMIENTOS		
			UNIDAD DE PAISAJE URBANA BORDE SURESTE VALOR DEL PAISAJE: Medio-bajo OBJETIVO DE CALIDAD: <ul style="list-style-type: none"> - Mejora del carácter existente, mediante el tratamiento y diseño del espacio de transición con la infraestructura portuaria y el espacio libre periurbano del sur. - Prioridad peatonal de la movilidad del área. - Soluciones medianería vistas. Renovación edificación. - Conexión con el resto del área urbana longitudinal y transversalmente. - Diseño Vía litoral. - Puesta en valor de los elementos protegidos, que a la vez son recursos paisajísticos
CONFLICTOS. BORDE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA. VACÍOS URBANOS DEGRADADOS. MEDIANERÍA			

* Unidad de paisaje analizada en el PE UF10 de València (en tramitación)

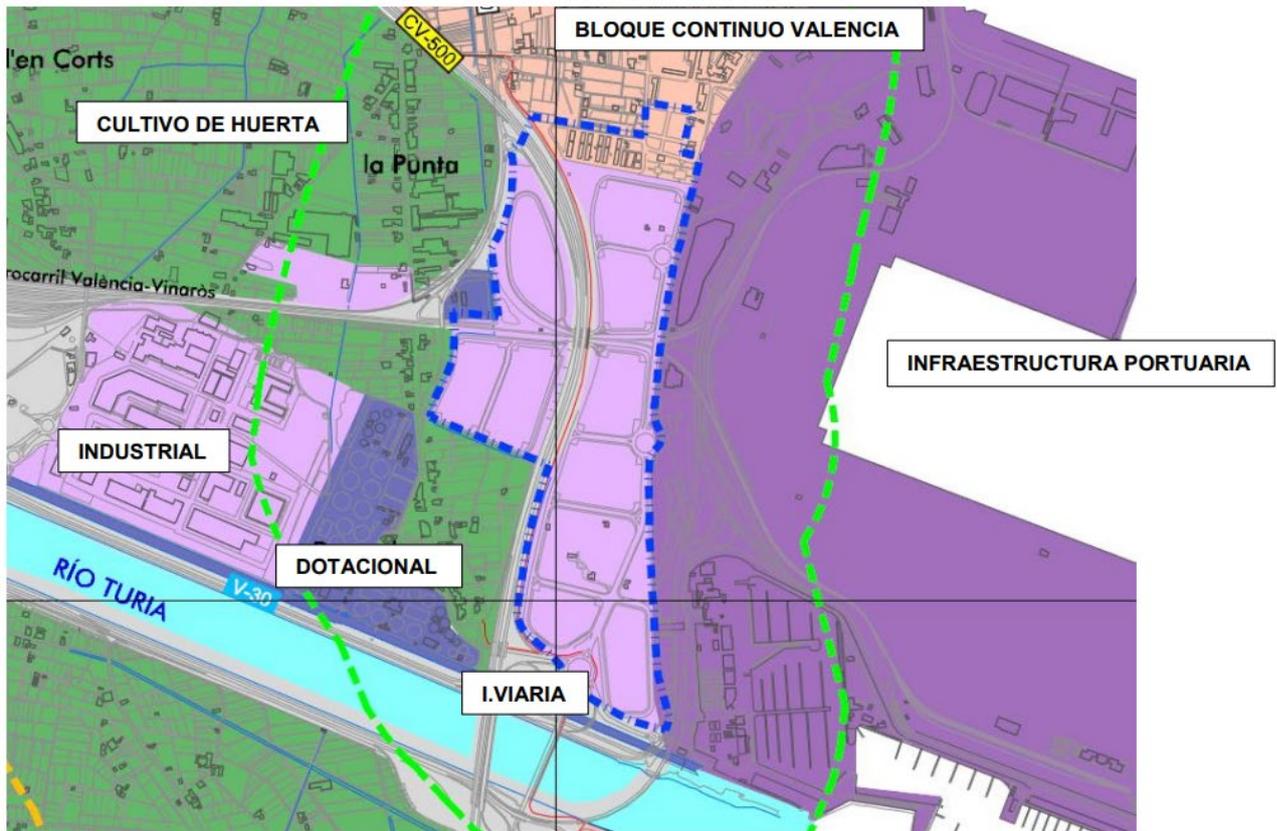
UP2: URBANO RESIDENCIAL		2.2. Borde noroeste residencial Nazaret (Nazaret-Cocoteros-Moreras)	
Valor del paisaje		MEDIO-BAJO	
Fragilidad del paisaje		BAJA	
Fragilidad visual		MEDIA	
Objetivo de calidad:			
<ul style="list-style-type: none"> - Mejora del carácter existente, mediante el tratamiento del borde urbano degradado, hacia la Huerta y hacia el futuro Parque lineal del antiguo cauce del río Turia. - Prioridad peatonal de la movilidad del área. - Soluciones medianería vistas. Renovación edificación. - Conexión con la ciudad y el Núcleo Histórico de Nazaret. - Puesta en valor de la Antigua Estación FEVE (BRL) como equipamiento inserto en un espacio libre. 			
UPu-2 BORDE NOROESTE. URBANO RESIDENCIAL			
CONFLICTOS. BORDE URBANO DETERIORADO Y VACÍO URBANO DEGRADADO. MEDIANERÍA			VALOR DEL PAISAJE: Medio-bajo OBJETIVO DE CALIDAD: <ul style="list-style-type: none"> - Mejora del carácter existente, mediante el tratamiento del borde urbano degradado, hacia la Huerta y hacia el futuro Parque lineal del antiguo cauce del río Turia. - Prioridad peatonal de la movilidad del área. - Soluciones medianería vistas. Renovación edificación. - Puesta en valor de la Antigua Estación FEVE (BRL) como equipamiento inserto en un espacio libre. - Conexión con la ciudad y el Núcleo Histórico de Nazaret.

* Unidad de paisaje analizada en el PE5 UF10 de València (en tramitación)

UP3: URBANO INDUSTRIAL		3.1. Infraestructura portuaria*	
Valor del paisaje		MUY BAJO	
Fragilidad del paisaje		BAJA	
Fragilidad visual		BAJA	
Objetivo de calidad:			
<ul style="list-style-type: none"> - Velar porque las nuevas instalaciones de uso industrial no generen nuevos impactos relevantes. - Adaptar las instalaciones industriales existentes tratando de minimizar los impactos generados por ellas. - Fomentar y mantener las nuevas zonas verdes generadas. 			
UNIDAD DE PAISAJE	VALOR DEL PAISAJE*	OBJETIVO DE CALIDAD*	RECURSOS PAISAJÍSTICOS EN LA UP-2 EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO
Equipamientos	BAJO	Mejora del carácter existente - Velar por la integración paisajística de los equipamientos e infraestructuras existentes e previstas.	Recursos de interés ambiental • Parque periurbano Recursos de interés cultural • Elementos del patrimonio rural - Senda de la Lora Recursos de interés visual • Carretil bici de la PA busters
Industrial	MUY BAJO	Mejora del carácter existente - Velar porque las nuevas instalaciones de uso industrial no generen nuevos impactos relevantes. - Adaptar las instalaciones industriales existentes tratando de minimizar los impactos generados por ellas. - Fomentar y mantener las nuevas zonas verdes generadas.	
Infraestructura portuaria	MUY BAJO		

* Unidad de paisaje analizada en el PEs ZAL (aprobado)

UP3: URBANO INDUSTRIAL	3.2. Industrial ZAL*	
Valor del paisaje		MUY BAJO
Fragilidad del paisaje		BAJA
Fragilidad visual		BAJA
Objetivo de calidad:		
<ul style="list-style-type: none"> - Velar porque las nuevas instalaciones de uso industrial no generen nuevos impactos relevantes. - Adaptar las instalaciones industriales existentes tratando de minimizar los impactos generados por ellas. - Fomentar y mantener las nuevas zonas verdes generadas. 		



* Unidad de paisaje analizada en el PEs ZAL (aprobado)

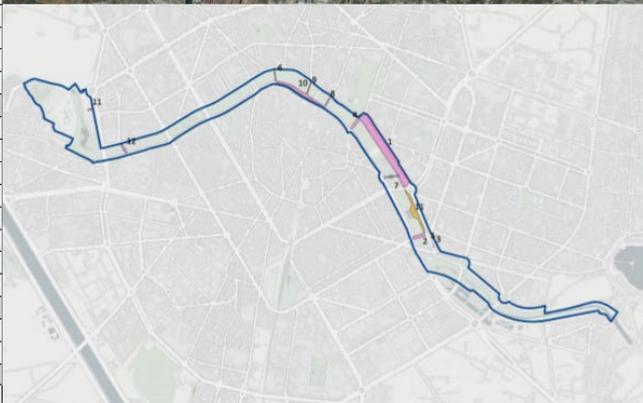
UP4: JARDÍN DEL TURIA		Antiguo Cauce Río Turia (Jardín)
Valor del paisaje		ALTO
Fragilidad del paisaje		ALTA
Fragilidad visual		ALTA
Objetivo de calidad:		
- Mantenimiento o mejora del paisaje existente		

12 UNIDADES DE PAISAJE

INVENTARIO DE PAISAJE DEL T.M. DE VALENCIA

UNIDAD DE PAISAJE – JARDÍN DEL TURIA

Localización	
Se localiza en el antiguo cauce del río Turia y prácticamente divide la ciudad en dos. Su ámbito se extiende desde el Parque de cabecera, término municipal de Mislata, al Puente de astilleros.	
Descripción	
Se trata de un jardín lineal de uno ocho kilómetros de longitud, cuya característica principal es la continuidad, gracias a su cota, por debajo de la el entorno inmediato. Se distinguen en el mismo distintos tramos, de acuerdo con el uso principal asignado al mismo (deportivo, cultural, recreativo...), lo que influye en su diseño, densidad de vegetación. Se consideran parte del paisaje los espacios adyacentes vinculados visualmente al mismo.	
Caracterización	
Estructura parcelaria	Sin parcelación
Morfología urbana	Espacios abiertos
Cobertura vegetal	Media
Vegetación	Parques urbanos
Uso dominante	Zona verde urbana
Infraestructura viarias	Espacios peatonales
Instalaciones vistas	No
Protección	No
Elementos singulares	El propio jardín
Recursos paisajísticos	
1. Jardines Paseo de la Alameda (BRL-SHIL)	
2. Puente del Ángel Custodio (BRL-MIL)	
3. Chimenea en Paseo de la Alameda (BRL-EEIL)	
4. Puente del Real (BRL-MIL)	
5. Chimenea en Paseo de la Alameda (BRL-EEIL)	
6. Puente de San José (BRL-MIL)	
7. Puente del mar (BRL-MIL)	
8. a 13. Otros recursos de interés cultural y visual	
Valor del paisaje	
Valoración técnica	VALOR ALTO
Preferencias público	VALOR BAJO
Objetivos de calidad	
Mantenimiento o mejora del paisaje existente	



* Unidad de paisaje analizada en MPPGOU aprobada

3.7. NORMAS, PLANES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE CARÁCTER TERRITORIAL, URBANÍSTICO, AMBIENTAL O DE CARÁCTER SECTORIAL QUE LE SEAN DE APLICACIÓN

Las determinaciones del presente Estudio de Integración Paisajística se plantean, de conformidad con lo previsto en la LOTUP y la legislación urbanística estatal vigente, así como con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011 de 5 de septiembre), así como los Planes de Acción Territorial, normativa en Materia Ambiental y aquella normativa vigente siguiente:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (L-3R).
- Ley 10/2015, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat.
- Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana, aprobado por Orden del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 26 de abril de 1999 (marco orientativo, disposición legal no obligatoria).

Se debe atender lo dispuesto en el Decreto 1-2011 de 13 de enero del Consell por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) y el Decreto 166-2011 de 4 de noviembre del Consell, por el que se modifica el decreto 1-2011.

El EIP se adecua igualmente a lo establecido en el Plan Especial de Directrices para la Mejora de la Calidad Urbana (PED) que se formula al amparo de lo establecido en el art. 43 de la LOTUP.

Asimismo, es de aplicación la siguiente legislación sectorial:

- **En materia de Costas.**
 - Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas.
 - Reglamento General de Costas, aprobado por R. D. 876/2014, de 10 de octubre.
 - Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- **En materia de Puertos**
 - el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011 de 5 de septiembre).
 - Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (DEUP), aprobado por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre.
- **En materia aeronáutica**
 - Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de **Ordenación de los Aeropuertos** de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).
 - Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, (B.O.E., nº118, de 17 de mayo).
 - Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las **servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de València** (B.O.E. nº129, de 28 de mayo de 2008).
 - Plan Director del Aeropuerto de València vigente, de abril de 2010, aprobado mediante Orden Ministerial FOM /3417/2010 de 29 de noviembre de 2010, (B.O.E. nº2, de 3 de enero de 2011).
- **En materia de Patrimonio.**

- Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciana (en adelante LPCV).
- Ley 7/2004, de 19 de octubre, de la Generalitat, que modifica LPCV.
- Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, que modifica LPCV.
- Ley 10/2012, de 21 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat, que modifica LPCV.

3.7.1. Normas de carácter paisajístico

Se recoge el contenido de la “Guía Metodológica sobre los Estudios de Paisaje” de la Generalitat Valenciana, documento que ilustra la metodología que debe seguirse en la elaboración de los Estudios de Paisaje tal y como queda recogido en el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana aprobado en el año 2006 en concordancia con los fundamentos que emanan de la Convención Europea del Paisaje.

También se ha tomado como referencia la caracterización realizada en el Estudio de Paisaje incluido en la Revisión Simplificada del PGOU de València del 2010 (actualmente en revisión).

3.8. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

3.8.1. Identificación de los impactos potenciales

Es en la fase de construcción de las nuevas infraestructuras donde el paisaje sufrirá los mayores impactos, debido a los trabajos que conllevan su ejecución:

• **Impactos visuales:**

- Desbroce y eliminación de la cubierta vegetal.
- Excavaciones y movimientos de tierras necesarios para la realización de la urbanización y de las edificaciones.
- Tráfico y presencia de vehículos y de maquinaria durante la realización de los trabajos.
- Acopio de materiales.
- Edificaciones y de equipamientos.

• **Impactos auditivos:**

- Ejecución de las obras.
- Tráfico de vehículos y maquinaria.

• **Impactos olfativos:**

- El acopio y uso de ciertos materiales puede generar algún olor desagradable.

El previsible incremento de la población ocasional en la zona puede provocar un aumento de la presión sobre el entorno. El medio que puede verse afectado son las áreas urbanas próximas. Las áreas de mayor valor ambiental en las proximidades de la actuación no se verán afectadas.

3.8.2. Caracterización y magnitud de los impactos

• **Impactos visuales:**

- Desbroce y eliminación de la cubierta vegetal:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- El impacto visual se producirá por el desbroce, que comprende la totalidad de la zona de actuación (exceptuando los edificios preexistentes).

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto no tiene un efecto adverso sobre el valor del paisaje puesto que no le resta valor respecto a su situación actual.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Se trata de un paisaje urbano degradado, por lo que el carácter del lugar variará en positivo.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Dicho impacto se produce durante la fase de construcción, por lo que su repercusión es a corto plazo.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible puesto que el terreno de actuación puede volver a tener sus características previas.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con otras fuentes de impacto, puesto que se trata de una actuación necesaria para poder realizar otras actuaciones que son también posibles fuentes de impacto.

- Excavaciones y movimientos de tierras necesarios para la realización de la urbanización y de las edificaciones:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- El impacto visual se extiende a la totalidad de la zona de actuación. Se realizarán movimientos de tierras en todo el ámbito a excepción de las zonas con edificios preexistentes.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor adverso sobre el valor del paisaje, deben utilizarse las medidas correctoras adecuadas para evitar la generación de nubes de polvo de partículas en dispersión.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Los movimientos de tierra tendrán una incidencia positiva sobre el carácter del lugar, lo modifican, pero reordenarán el ámbito de actuación, hoy carente de una estructura clara y con zonas en desuso.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Se trata de una repercusión a largo plazo.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter irreversible puesto que el terreno de la actuación ya no volverá a tener las características iniciales, pero se debe tener en consideración el mal estado actual de la zona y la previsible mejora que supondría la actuación.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El impacto es acumulativo con el impacto visual producido por el desbroce y la construcción de las edificaciones.

- Tráfico y presencia de vehículos y de maquinaria:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- La extensión es la de la propia zona de actuación además de los caminos de acceso a la misma.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor adverso sobre el valor del paisaje por la posible intensidad de circulación de estos vehículos.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tiene poca incidencia sobre el carácter del lugar.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a corto plazo de la maquinaria pesada durante la construcción de la actuación y a largo plazo vehículos particulares. Aun así, la propuesta ordena el ámbito de manera que mejora las secciones viales del entorno.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible en el uso de maquinaria pesada, pero irreversible en el uso de vehículos privados.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con el impacto del conjunto de las edificaciones y el impacto auditivo y de contaminación que generan.

- Acopio de materiales:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- La extensión es la de las zonas que puntualmente se escojan a tal fin.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor adverso sobre el valor del paisaje puesto que se observarán áreas donde se acumularán materiales sobre el terreno.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tiene poca incidencia sobre el carácter del lugar.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a corto plazo, tan sólo durante la fase de construcción.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible ya que desaparecerá cuando la fase de construcción finalice.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con el impacto visual que genera la construcción de las edificaciones.

- Edificaciones:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- La extensión es la de toda el área de actuación. Se observará desde distintos puntos del territorio circundante.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor positivo puesto que modifica su percepción actual de degradación.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tiene incidencia sustancial sobre el carácter del lugar.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a largo plazo, desde la fase de su construcción.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter irreversible ya que permanecerá en el tiempo tras su construcción.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con otros impactos ya citados.

• Impactos auditivos:

- Ejecución de las obras:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- Este impacto se producirá en el área de actuación, en sus alrededores y en los caminos de acceso a la misma.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- La ejecución de las obras tendrá un impacto negativo en las zonas próximas a ellas puesto que modificará la situación actual del lugar.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tendrá una incidencia bastante alta sobre el carácter del lugar por su consolidación urbana.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a corto plazo, tan sólo durante la fase de construcción.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible, que desaparecerá tras la fase de construcción.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con el impacto visual de la maquinaria que produce dicho ruido.

- El tráfico de vehículos y maquinaria:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- La extensión es la de la propia zona de actuación además de los caminos de acceso a la misma.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor adverso sobre el valor del paisaje por la posible intensidad de circulación de estos vehículos.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tiene poca incidencia sobre el carácter del lugar.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a corto plazo de la maquinaria pesada durante la construcción de la actuación y a largo plazo de los vehículos particulares de residentes.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible en el uso de maquinaria pesada, pero irreversible en el uso de vehículos privados.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es acumulativo con el impacto auditivo que generan otras fuentes.

• Impactos olfativos:

- El acopio y uso de ciertos materiales:

Escala de actuación y extensión física del impacto:

- La extensión es la de la propia zona de actuación.

Efecto beneficioso o adverso del impacto sobre el valor del paisaje:

- Este impacto tiene un valor adverso sobre el valor del paisaje.

Incidencia sobre el valor que define el carácter del lugar:

- Tiene poca incidencia sobre el carácter del lugar.

Repercusión del impacto sobre el paisaje a corto, medio o largo plazo:

- Repercusión a corto plazo, durante la fase de construcción de la actuación.

Carácter reversible o irreversible del impacto sobre el paisaje:

- Se trata de un impacto de carácter reversible, ya que desaparecerá después de la fase de construcción.

Carácter singular o acumulativo con otros impactos:

- El carácter es singular.

3.8.3. Grado de sensibilidad del paisaje

El grado de sensibilidad que tiene el paisaje al cambio se valora muy positivamente, de acuerdo con los factores que intervienen, que son la singularidad o escasez de los elementos del paisaje, la capacidad de transformación de las Unidades de paisaje y de los Recursos Paisajísticos sin pérdida de su carácter y, por último, según los objetivos de calidad.

El ámbito objeto de estudio se encuentra entre el barrio de Nazaret por el oeste, la zona aduanera por el este, por el norte, el viejo cauce del río Turia que lo separa del barrio del Grao mientras y la existencia de varias infraestructuras portuarias y de transporte junto a una edificación más dispersa por la zona sur.

La zona en cuestión quedará definida como una prolongación del barrio de Nazaret hasta la valla del Puerto, de modo que actúa como una transición entre el núcleo urbano puro y la actividad portuaria pura, aunque no por ello va a perder su carácter de dominio público portuario.

El paisaje propio de la zona de intervención puede definirse en la actualidad como un paisaje no consolidado y sin identidad, confuso, poco legible y con zonas en desuso (Almacenes, pistas de atletismo, aparcamientos, etc.). No posee elementos singulares paisajísticos de interés especial. Por ello, de acuerdo a la Guía Metodológica del Estudio del Paisaje, la calidad y fragilidad paisajística son de valor bajo.

3.8.4. Clasificación de los impactos paisajísticos

Tal como se establece el Anexo II de la LOTUP, el impacto puede clasificarse como sustancial, moderado, leve e insignificante. El impacto no tendrá efectos negativos sobre la vegetación, la fauna y el paisaje circundante, ya que es prácticamente inexistente, será de carácter muy leve y reversible, existiendo medidas correctoras para su minimización al máximo.

FACTOR	IMPACTO
Desbroce y eliminación de la cubierta vegetal	Moderado
Excavaciones y movimientos de tierras necesarios para la realización de la edificación	Leve
Tráfico y presencia de vehículos y de maquinaria durante la realización de los trabajos	Moderado
Acopio de materiales	Leve
Edificaciones	Moderado

3.8.5. Predicción de la importancia del impacto antes y después de las medidas correctoras

El paisaje actual de los terrenos a reordenar será sustituido por un nuevo paisaje formado principalmente por espacios libres de uso deportivo, parques, jardines y algunas edificaciones implantadas. El impacto paisajístico será muy grande y positivo, ya que con la ejecución de la intervención se dignificará cualitativamente la escena urbana.

Será de aplicación lo establecido en el capítulo III del título II de la *Ley 4/2004 de 30 de junio de la Generalitat Valenciana de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje* (DOGV nº 4788, de 2-7-2004 pág. 17878) y con lo establecido en el *Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana*; en la medida que sea aplicable a los procedimientos iniciados con anterioridad a su entrada en vigor.

3.9. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL

3.9.1. Estudio y valoración de la visibilidad de la actuación

La LOTUP en su articulado establece que:

“la Valoración de la Integración Visual valorará específicamente el posible Impacto Visual de una actuación en el paisaje en función de la visibilidad de la actuación.”

La Valoración de la Integración Visual identificará los impactos visuales en función, al menos, de los siguientes factores:

- a) La compatibilidad visual de las características de la actuación: volumen, altura, forma, proporción, ritmos de los elementos construidos, color, material, textura, etc.
- b) El bloqueo de vistas hacia recursos paisajísticos de valor alto o muy alto.
- c) La mejora de la calidad visual.

En este sentido, la valoración contendrá:

- a) El análisis de las vistas desde los principales puntos de observación y la valoración de la variación en la calidad de las vistas debida a la nueva actuación.
- b) La clasificación de la importancia de los impactos visuales como combinación de la magnitud del impacto y la sensibilidad de los receptores. Estos pueden ser: sustancial, moderado, leve e insignificante.
- c) Se identificará el potencial de incorporar medidas correctoras no contempladas en la ordenación del Sector. Estas pueden conducir a adoptar una ordenación diferente, un diseño alternativo o modificaciones del diseño para prevenir y/o reducir al mínimo los impactos.
- d) La predicción de la importancia del impacto al paisaje antes y después de la aplicación de las medidas correctoras.

Para valorar la integración visual de la actuación se realiza un análisis visual previo del ámbito, mediante el estudio y valoración de la visibilidad de la actuación, las vistas hacia el paisaje desde los puntos de observación considerados como principales y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente.

Se identifican y clasifican los impactos visuales, en función de la compatibilidad visual de las características de la actuación, el bloqueo de vistas hacia recursos paisajísticos de valor alto y la mejora de la calidad visual del paisaje. Los puntos de observación que se consideran se encuentran reflejados en el plano de Puntos de Observación, y se dividen en puntos de observación estáticos y puntos de observación dinámicos.

3.9.2. Análisis de visibilidad

La visibilidad del paisaje determina la importancia relativa de lo que se ve y se percibe y es función de la combinación de varios factores como son los puntos de observación, la distancia, la duración de la vista, y el número de observadores potenciales.

El estudio de la visibilidad se utiliza como instrumento sistemático para regular el territorio por sus propiedades visuales, determinar la visibilidad del paisaje, y en este sentido:

- Definir las Unidades Visuales, incorporando la percepción visual del paisaje como un factor clave en el análisis territorial.
- Identificar y analizar las principales vistas hacia el paisaje y las zonas de afección visual hacia los recursos paisajísticos tras la actuación.
- Asignación del valor visual de los recursos paisajísticos en función de su visibilidad.
- Identificar los recorridos escénicos.
- Identificar y valorar los posibles impactos visuales de una actuación sobre el paisaje u corregir estos impactos en caso de que existan, para poder componer futuras escenas paisajísticas tras una actuación.

Para la evaluación de la visibilidad del paisaje tendremos en cuenta tanto los recorridos escénicos como los puntos de observación. Los recorridos escénicos son aquellas vías de comunicación, caminos tradicionales, senderos o similares, o segmentos de ellas que tienen un valor paisajístico excepcional por atravesar y/o tener vistas sobre paisajes de valor natural, histórico y/o visual.

Este análisis de visibilidad exige como mínimo la determinación de las cuencas visuales o puntos de observación. Los puntos de observación son los lugares del territorio desde donde se percibe principalmente el paisaje. Estos puntos de observación pueden ser estáticos, cuando el observador no está en movimiento, o dinámicos, si el observador está en movimiento.

De acuerdo con lo establecido en la LOTUP, se establecen los distintos puntos de observación en base a los criterios siguientes:

- Número de personas que puedan ver la actuación y su afección al paisaje.
- Distancia o visibilidad a la zona de afección.
- Circunstancia en que se encuentra la persona cuando ve la actuación. La percepción del paisaje es distinta circulando, por ejemplo, en vehículo privado.
- Usuarios de la propia actuación.
- Relación con el territorio. La percepción del paisaje de una persona que conoce el lugar es distinta respecto de otra a quien le es ajeno.

Dadas las limitaciones físicas del territorio respecto a la percepción visual, es necesario determinar las áreas visibles desde cada punto o conjunto de puntos, de forma que se pueda prever a posteriori la medida en que cada área contribuye a la percepción del paisaje, así como obtener ciertos parámetros globales que permitan caracterizar un territorio en términos visuales.

Se seleccionan los puntos de vista y secuencias visuales de mayor afluencia pública que incluyen, entre otros, los siguientes:

3.9.2.a) Puntos de observación estáticos

POE1 (Foto31) Inicio C/ Algemesí desde la ZAL

Desde este punto se visualiza a la derecha la zona verde de la ZAL y la alineación de viviendas unifamiliares en hilera con patio delantero ajardinado del inicio de la calle Algemesí. A la derecha un espacio vallado sin interés que se mejorará de manera importante con la intervención porque pasará a ser el Jardín sur (Área 5 de la intervención) de manera que serán visuales siempre ajardinadas dando valor al espacio y a las circulaciones peatonales y de

bicicleta en el corredor de la huerta que pasará por este punto. Las vistas altas se mejorarán con la nueva dotación deportiva que se integrará envuelta de vegetación e integrada en la misma. Como consecuencia, se puede considerar que los impactos sobre las visuales que tendrán las actuaciones propuestas por el plan desde este punto van a ser altos, positivos y de mejora del entorno.

POE2 (Foto28) Inicio Camí del Sech

Desde este punto de observación se tiene en primer plano el Equipamiento dotacional (Marblau) a mantener, que está en buen estado de conservación y rodeado de una valla calada de calidad.

El entorno de este punto se encontrará ajardinado en la cuña que forma el inicio de la calle del Sech con la calle Algemesí.

A la derecha se tendrá la zona verde deportiva envolviendo el dotacional referido. El vallado de esta nueva zona deportiva será también calado integrando en las vistas la nueva vegetación de este ámbito.

POE3 (Foto 32) Esquina Camí del Sech- Camí de la Punta.

Desde este punto de observación se tiene la perspectiva del camí de la Punta hacia la huerta , la calle doble ajardinada del camí del Sech hacia el Norte y el Parque de Nazaret.

La intervención propuesta dispone en el margen derecho la dotación verde deportiva, que como hemos indicado en el punto anterior dispondrá de un vallado calado que permita integrar en la vistas la vegetación del nuevo espacio deportivo.

Por tanto la visibilidad desde este punto de observación se verá muy poco alterada integrando únicamente el nuevo vallado (que será calado) y se mejorará con la nueva vegetación de la zona deportiva.

POE4 (Foto 22) Esquina Camí del Sech- Calle Castell del Pop.

Desde este punto de observación las visuales actuales no tienen interés, puesto que se ven vallados ciegos tanto en el lateral izquierdo como en el frente, como además espacios libres verdes sin ajardinamiento.

Será un punto donde se mejoren considerablemente las visuales, ya que a la derecha quedará la zona verde deportiva ajardinada y con vallado calado, y al frente se inicia el Jardín o Parque de Desembocadura que será un amplio Parque ajardinado y singular que mejorará considerablemente la calidad de las vistas y el propio entorno.

Se verá a la izquierda, hacia la calle Castell del Pop los edificios de la nueva zona de terciario como extensión y remate de borde del núcleo construido del Barrio de Nazaret.

Por tanto, el punto de observación estará envuelto de vegetación por lo que se mejorará la calidad visual del mismo.

POE5 (Foto 18) Esquina Calle Castell del Pop- Calle Jesús Nazareno

Desde este punto de observación se divisan ambas calles: Castell del Pop con su margen izquierdo con un ajardinamiento leve y su margen derecho con solares vacíos y edificaciones de valor visual bajo y la calle Jesús Nazareno con alineación de casa de una planta en el margen izquierdo y vallado ciego de unos tres metros de altura en toda la perspectiva.

Desde aquí se verá en primer plano la nueva edificación terciaria de bloques lineales ortogonales a la calle Jesús Nazareno que abrirán vistas al parque de Desembocadura integrándolo con la ciudad.

Los nuevos edificios deberán de dar valor al impacto paisajístico sustituyendo el límite ciego del alto vallado actual por un conjunto de edificios que abrirán el paisaje hacia el Parque de Desembocadura. Estos edificios dejarán una separación al vial de unos treinta metros que será ajardinada y arbolada y que tendrá circulación peatonal.

La intervención mejorará la calidad visual desde este punto.

En este caso, se considera que el impacto visual será importante, pero de carácter positivo, ya que se integra un nuevo espacio ajardinado previo a la edificación y se espera que el diseño de esta edificación se haga desde la perspectiva de la introducción de elementos de elevada calidad arquitectónica.

POE6 (Foto 14) Final calle Jesús Nazareno esquina giro hacia calle Mare de Deu dels Reis

En este punto de observación el paisaje actual no tiene ningún interés, puesto que frente a las viviendas de una altura hay un vial peatonal a modo de callejón con un vallado ciego en su frente que cierra todas las perspectivas. La intervención abrirá considerablemente las vistas puesto que las edificaciones existentes colindarán con el nuevo espacio ajardinado que conformará el Parque de Desembocadura. Por tanto, se considera que el impacto visual será muy positivo, mejorando de manera importante el nuevo paisaje.

POE7 (Foto 13) Calle Mare de Deu dels Reis hacia el pabellón deportivo de Nazaret

Desde este punto de observación se denomina un espacio urbano abierto duro a modo de descampado hormigonado que tiene de fondo de perspectiva el Polideportivo municipal de Nazaret. Se trata de un importante espacio abierto muy poco ajardinado y que queda fuera de la intervención por qué su mejora dependerá de otro planeamiento.

A la derecha se abrirá el espacio verde del nuevo Parque de desembocadura con lo que el impacto visual de la nueva intervención será muy positivo dotando de valor a las nuevas visuales.

POE8 (Foto 7) Calle Puente Astilleros hacia antiguo Cauce

Desde este punto de observación se tiene una vista muy sesgada de la desembocadura del antiguo cauce del Rio Turia, constreñida por el complejo polideportivo de Nazaret.

Las visuales con la nueva intervención mejorarán por el tratamiento ajardinado de esta estrecha franja y se tendrán visuales al nuevo Parque de Desembocadura que comienza en este punto.

POE9 (foto 1) Puente de Astilleros

Desde este puente se tienen visuales desde un punto alto de todo el extremo Norte del Ámbito.

Las visuales inmediatas se centran en el extremo final del viejo cauce del Turia antes de su desembocadura y colindante con este el complejo polideportivo de Nazaret y con visuales más lejanas la Zona portuaria y las terminales marítimas.

La distancia de observación, pese a estar cerca del ámbito, no es larga. Se limita a la Zona de Parque de desembocadura.

Las actuaciones previstas no bloquearán las vistas. Se mejorarán las vistas al tratarse de una zona verde donde las actuaciones irán encaminadas a mejorar el paisaje.

El impacto visual será positivo.



CALLE ALGEMESI 1

31



CAMI DEL SECH 2

28



CAMI DE LA PUNTA 4 final

32



CALLE CASTELL DEL POP 1

22



CALLE CASTELL DEL POP 5 ESQUINA C/JESUS NAZARENO

18



CALLE JESUS NAZARENO 4 PARTE PEATONAL

14



CALLE MARE DE DEU DELS REIS 1

13



CALLE PUENTE DE ASTILLEROS 3

07



PUENTE DE ASTILLEROS 1

01



3.9.2.b) Puntos de observación estáticos

POD01 Puente de Astilleros

Se trata de un viario de acceso rodado a Nazaret desde el Puerto y circulan vehículos, autobuses y bicicletas, y en menor cantidad peatones.

Repetimos lo dicho en el mismo punto de observación estático:

Desde este puente se tienen visuales desde un punto alto de todo el extremo Norte del Ámbito.

Las visuales inmediatas se centran en el extremo final del viejo cauce del Turia antes de su desembocadura y colindante con este el complejo polideportivo de Nazaret y con visuales más lejanas la Zona portuaria y las terminales marítimas.

La distancia de observación, pese a estar cerca del ámbito, no es larga. Se limita a la Zona de Parque de desembocadura.

Las actuaciones previstas no bloquearán las vistas. Se mejorarán las vistas al tratarse de una zona verde donde las actuaciones irán encaminadas a mejorar el paisaje.

El impacto visual será positivo.

POD02 Desde el Centro de Nazaret. Plaza Aras de Alpuente

Desde los cruces de calles del centro de Nazaret las visuales serán de fondo de perspectiva.

Al tratarse de una actuación predominantemente verde las vistas mejorarán tras la intervención mejorando las visuales. Por tanto, se considera que para estos puntos de observación dinámicos los impactos visuales de las actuaciones serán de carácter positivo mejorando los fondos de perspectiva.

POD03 Desde el Camí de la Punta

Se trata de un vial frontera del Barrio de Nazaret y La Punta.

Es una vía con tráfico moderado donde además de vehículos, circulan autobuses y bicicletas.

Como vial de aproximación a la intervención las vistas pasarán de fondo de perspectiva a una visión más amplia de la zona deportiva donde predominará la vegetación.

Desde el punto más lejano las vistas serán de fondo de perspectiva y su entorno inmediato es la huerta protegida y edificaciones unifamiliares diseminadas y el conjunto edificado de la Iglesia de La Punta. Conforme nos acercamos está el Centro escolar Montoya y desde allí, a mano derecha edificaciones bajas entre medianeras y a mano derecha zonas ajardinadas. La intervención se hará más presente pero mejorará las visuales al tener la zona verde deportiva integrada con las zonas verdes existentes y la huerta.

POD04 Desde la pasarela peatonal cruzando la V15 hacia La Punta

Se trata de una pasarela peatonal y de bicicletas que cruza la V15 hacia La Punta, bajando en el inicio del Camí de la Punta. Desde la parte alta de la pasarela se tienen visuales amplias de la huerta de la Punta y como fondo de perspectiva la zona Deportiva de la intervención y la zona de actividades del Puerto Comercial.

La intervención mejorará el paisaje al disponer de una zona verde deportiva entre la huerta y la zona de actividades del Puerto, difuminando las visuales de éste.

POD05 Desde la V15 hacia la huerta de La Punta

La carretera V15 es un vial de tráfico rápido desde la zona sur de la ciudad (Playas del Saler) y la propia ciudad. En el entorno de la Punta éste vial pasa elevado cruzando las vías del ferrocarril y la CV-5010 y carretera del Río.

Las vistas que se obtienen de la intervención son muy amplias y lejanas a la vez.

La parte de la intervención que se domina visualmente es básicamente la zona verde deportiva, y como tal se mejorarán las vistas.

Desde este punto de vista se domina la huerta de La Punta, el final del casco urbano de Nazaret y como fondo de perspectiva la ciudad deportiva y su tratamiento verde.

POD06. Desde la V15 hacia el final de la ZAL

Sirve lo dicho en el punto anterior y la mejora de vistas desde dicho punto.

Desde este punto se ven centradas en la visión el conjunto de viviendas unifamiliares en hilera situadas entre la huerta de la Punta y la ZAL

POD07. Desde el final de la ZAL

Los viales de la ZAL tienen un carácter industrial de viales de tráfico semipesado combinado con tráfico rodado convencional. Desde el final de estos viales se dominará la parte final de la zona deportiva y la zona verde del extremo sur de la intervención que se fundirá visualmente con la propia zona verde de la ZAL.

Las visuales hacia el norte mejorarán con la intervención por la integración en el paisaje de la nueva vegetación.

POD08. Desde las vías de tráfico rodado de la Zona Portuaria

Desde las vías de tráfico rodado insertas en la Zona Portuaria se obtienen vistas dinámicas hacia la intervención recorriendo de Norte a Sur la totalidad del ámbito.

Las visuales quedarán muy mejoradas al tratarse de una intervención donde predominará la vegetación que actuará como pantalla filtro continuo desde la zona verde deportiva al Parque de Desembocadura.

La zona de terciario se verá a través de la zona verde del Parque de desembocadura y será parte del nuevo perfil construido de este entorno del barrio de Nazaret.

Todos los cambios de las vistas desde estos puntos serán positivos.

POD09. Desde las vías ferroviarias de la Zona Portuaria

Sirve lo dicho en el punto anterior, puesto que se tratará de las mismas vistas, salvo que se interpone entre la intervención y el punto de vista el vial de tráfico rodado de la propia Zona Portuaria.



DESDE PUENTE DE ASTILLEROS

D 01



DESDE CENTRO NAZARET

D 02



DESDE CAMI DE LA PUNTA

D 03



DESDE PASARELA SOBRE V15 DE LA PUNTA

D 04



DESDE V15 - LA PUNTA

D 05



DESDE V15 - ZAL

D 06



DESDE LA ZAL

D 07



DESDE ZONA PORTUARIA TR. RODADO

D 08



DESDE ZONA PORTUARIA FERROCARRIL

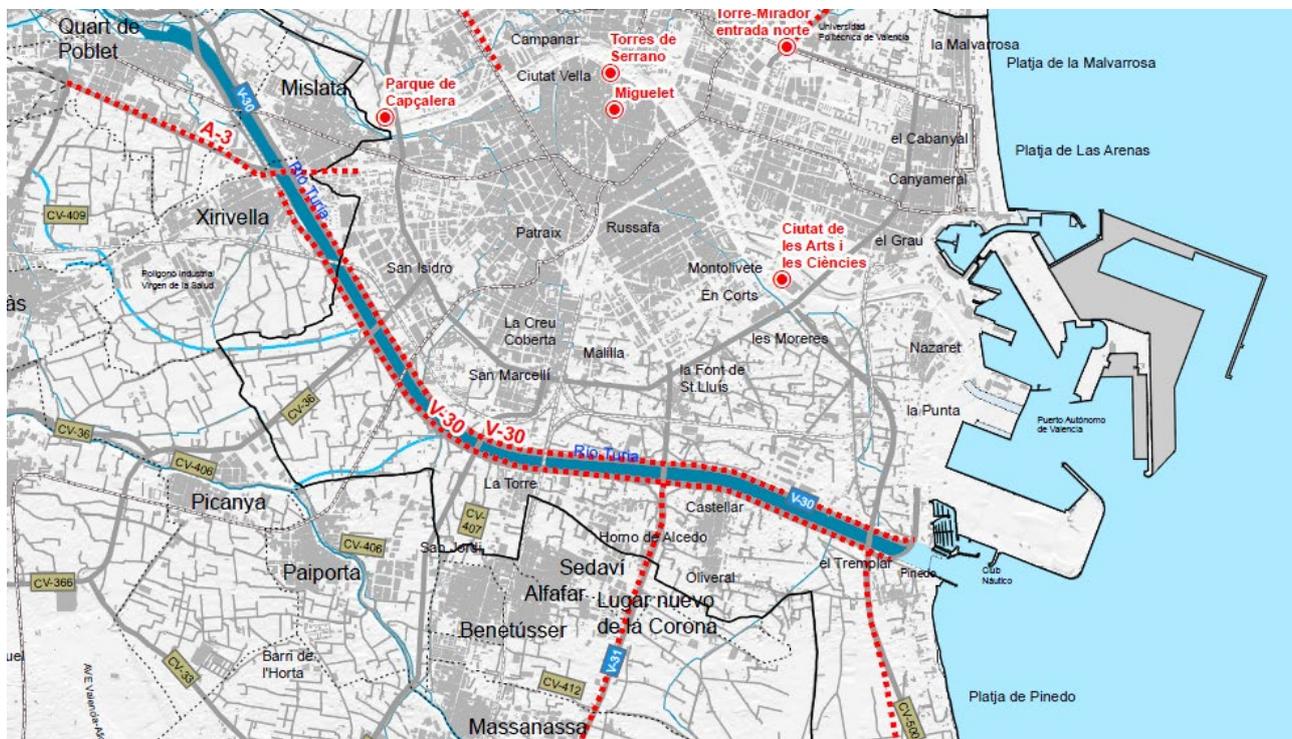
D 09





Cuenca visual – umbrales de nitidez 500m, 1.500m y 3.000m

Además, se han localizado aquellos puntos de observación Principales y Secundarios que se encuentran en más alejados del ámbito pero que por su afluencia resulta interesante estudiar su repercusión. Estos se clasifican como Principales y Secundarios, en función del número de observadores potenciales, la distancia y la duración de la visión.



Plano Puntos de observación (Estudio de Paisaje de la Revisión Simplificada del PGOU de València 2010)

- P01:** Ciudad de las Artes y las Ciencias (Principal)
- P02:** Vía V-30 (Principal)
- P03:** Carretera CV-500- Autovía Saler (Secundario)

Punto de Observación **estático**:

- > **PRINCIPAL:** por ser un lugar de atracción para la población dentro del término municipal.
- P01_** Ciudad de las Artes y las Ciencias

Puntos de Observación **dinámicos**, que definen secuencias de vistas:

- > **PRINCIPALES:** por su relación intensa con el sector al recorrer gran parte de València.
- P02_** Vía V-30
- > **SECUNDARIOS:** por ser de menor jerarquía.
- P03_** Carretera CV-500

El análisis visual se realiza para cada Punto de Observación, grafiando las distancias (o umbrales de nitidez) y la cuenca visual desde cada uno en función del trabajo de campo:

- corta: de 0 a 500 m
- media: de 500 a 1.500 m
- larga: de 1.500 a 3.000 m

3.9.2.c) Visibilidad

La visibilidad del paisaje determina la importancia relativa de lo que se ve y se percibe y es función de la combinación de distintos factores como son los puntos de observación, la distancia, la duración de la vista, y el número de observadores potenciales.

A partir de dichos resultados, la mayor parte de los análisis de visibilidad adoptan un sistema para ponderar lo que se ve en función de la distancia (próxima, media, lejana).

En este caso, se consideran los distintos grados de visibilidad a partir del trabajo de campo y de la distancia, es decir, de los umbrales de nitidez tomados desde cada punto de observación. Se superponen las cuencas visuales de cada Punto para determinar la visibilidad alta, media, baja y nula.

3.9.2.d) Valoración de los impactos visuales

Bloqueo de vistas	Compatibilidad visual				
	MUY ALTA	ALTA	ADECUADA	BAJA	MUY BAJA
BAJO	Insignificante	Insignificante	Leve	Moderada	Moderada
MEDIO	Insignificante	Leve	Moderada	Moderada	Sustancial
ALTO	Leve	Leve	Moderada	Sustancial	Sustancial
	ALTA	MEDIA			BAJA

3.9.2.e) Análisis de las vistas desde los principales puntos de observación y la valoración de la variación de la calidad de las vistas debido a la nueva actuación

Dentro del ámbito de estudio definido mediante la cuenca visual, se determinan los principales puntos de observación afectados por la intervención.

Puntos de observación estáticos

	Bloqueo de vistas	Compatibilidad visual	Mejora de la calidad paisajística	Magnitud del impacto
POE1	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO
POE2	BAJO	ALTA	MEDIA	LEVE
POE3	BAJO	ALTA	MEDIA	LEVE
POE4	BAJO	ALTA	MEDIA	LEVE
POE5	BAJO	ALTA	ALTA	LEVE
POE6	BAJO	ALTA	ALTA	LEVE
POE7	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO
POE8	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO
POE9	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO

Puntos de observación dinámicos

	Bloqueo de vistas	Compatibilidad visual	Mejora de la calidad paisajística	Magnitud del impacto
POD1	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO
POD2	BAJO	ADECUADA	MEDIA	LEVE
POD3	BAJO	ADECUADA	MEDIA	LEVE
POD4	NULO	ADECUADA	MEDIA	INSIGNIFICANTE
POD5	NULO	ALTA	ALTA	NULO

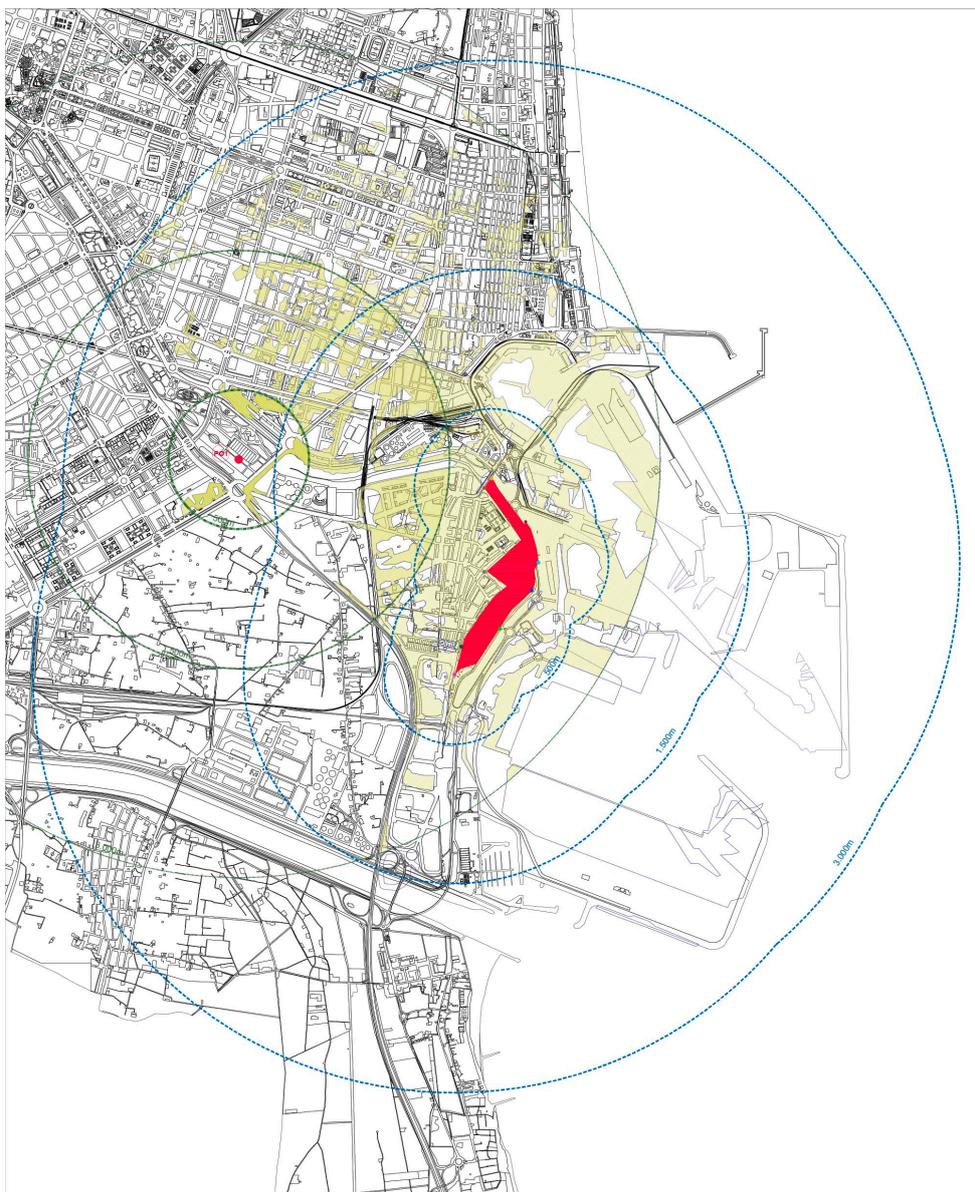
POD6	NULO	ALTA	ALTA	NULO
POD7	BAJO	MUY ALTA	ALTA	INSIGNIFICANTE
POD8	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO
POD9	NULO	MUY ALTA	ALTA	NULO

Además, se analizan los externos al sector:

Puntos de Observación **estáticos**:

> **PRINCIPALES**: por ser un lugar de atracción para la población dentro del término municipal:

PO1_ Ciudad de las Artes y las Ciencias



Por tratarse de un punto importante pero lejano, el impacto visual de la actuación desde este punto de observación se considera **LEVE**.

- Puntos de Observación **dinámicos**, que definen secuencias de vistas:
 - > **PRINCIPALES**: por su relación intensa con el sector al recorrer gran parte de València.

PO2_ Vía V-30



Por situarse en fachada urbana consolidada, y por tratarse de un recorrido lejano, el impacto visual de la actuación desde este punto de observación se considera **INSIGNIFICANTE**.

- > **SECUNDARIOS**: por ser una carretera de menor jerarquía.

PO3_ Carretera CV-500 Autovía de El Saler



Por tratarse de un recorrido lejano, el impacto visual desde este punto de observación es **INSIGNIFICANTE**.

3.9.2.f) Identificación y clasificación de los impactos visuales, efectos sobre la calidad visual y cambio en la composición

Los impactos visuales identificados para la ubicación, construcción y funcionamiento se describen en el punto 3.8 *Caracterización y magnitud de los impactos*, del presente documento.

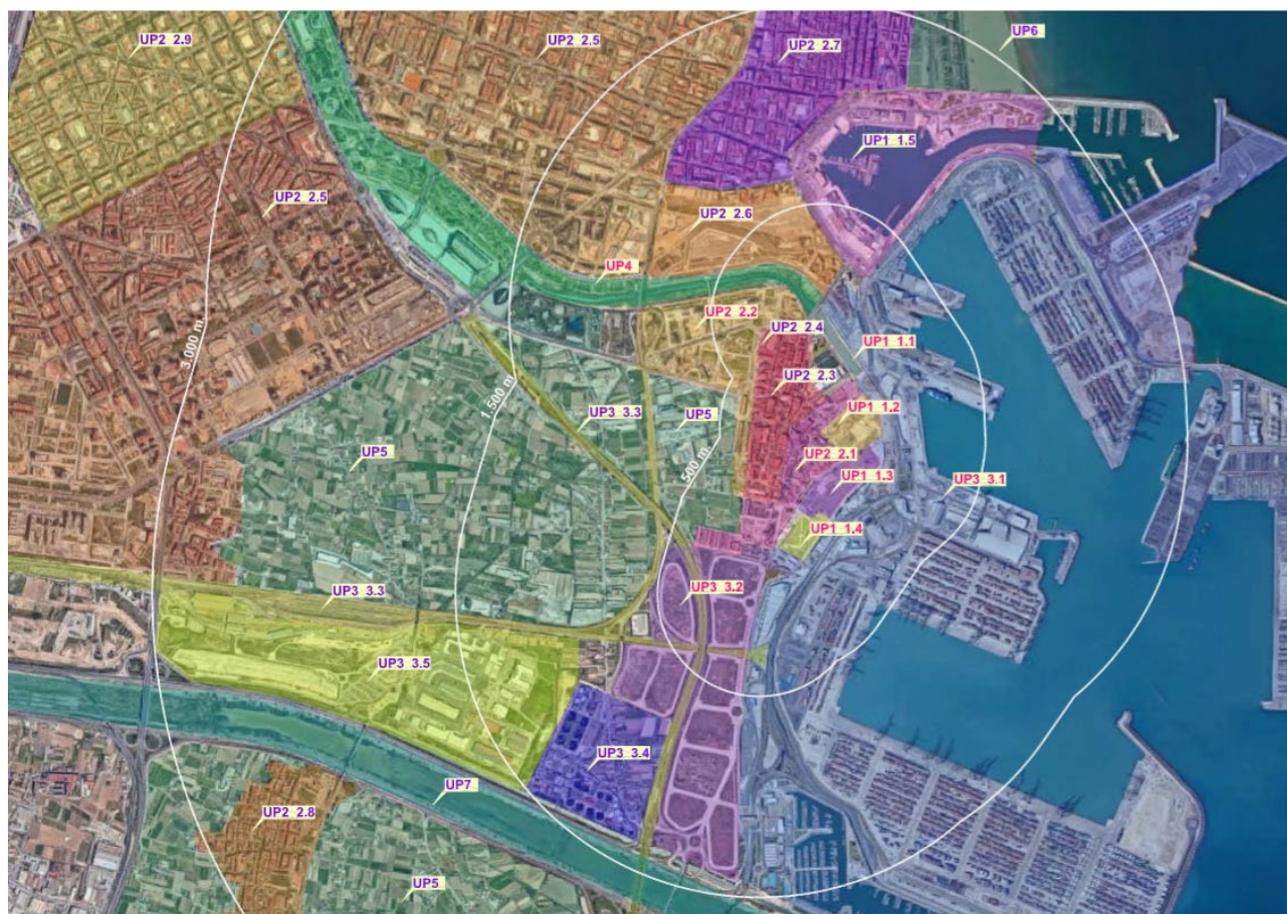
Tabla resumen:

PUNTOS DE OBSERVACIÓN	IMPACTO
PO1_ Ciudad de las Artes y las Ciencias	leve
PO2_ Vía V-30	insignificante
PO3_ Carretera CV-500 Autovía de El Saler	insignificante

3.10. RESULTADOS Y CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL. SITUACIÓN EXISTENTE Y PREVISIBLE CON LA ACTUACIÓN PROPUESTA.

La actuación afecta a las siguientes Unidades de Paisaje, se adjunta tabla resumen del análisis realizado en el apartado 3.6 de la presente memoria, con la valoración de la calidad paisajística, fragilidad paisajística y fragilidad visual.

UP	Descripción	CALIDAD PAISAJÍSTICA	FRAGILIDAD PAISAJE	FRAGILIDAD VISUAL
UP1	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	MEDIA	MEDIA-BAJA	MEDIA
	1.1. Canal. Antiguo cauce del Turia	MEDIA	MEDIA	MEDIA
	1.2. Zona vallada de almacén en desuso	MUY BAJA	BAJA	MEDIA
	1.3. Zona vallada verde deportiva en desuso	MUY BAJA	BAJA	MEDIA
	1.4. Parque de Nazaret	MEDIA-BAJA	MEDIA	BAJA
UP2	URBANO RESIDENCIAL	MEDIA-BAJA	BAJA	MEDIA
	2.1. Borde sureste residencial Nazaret-La Punta*	MEDIA-BAJA	BAJA	MEDIA
	2.2. Borde noroeste residencial Nazaret* (Nazaret-Cocoteros-Moreras)	MEDIA-BAJA	BAJA	MEDIA
UP3	URBANO INDUSTRIAL	MUY BAJA	BAJA	BAJA
	3.1. Infraestructura portuaria*	MUY BAJA	BAJA	BAJA
	3.2. Industrial (ZAL)*	MUY BAJA	BAJA	BAJA
UP4	JARDÍN DEL TURIA*	ALTA	ALTA	ALTA



Plano 03 EIP PES – Unidades de Paisaje.

Respecto a la situación actual:



Plano I11 PES – Plano de Información. Ámbito del Plan Especial sobre ortofoto. Situación actual.

UP1.1. Canal. Antiguo cauce del Turia: actualmente corresponde con una parte la zona del antiguo cauce con uso canal (infraestructuras y servicios urbanos) en superficie de aguas pluviales, cuya salida al mar se encuentra canalizada bajo zona portuaria. Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva. Formará parte del **futuro parque de desembocadura** y necesita de su tratamiento e integración para ponerlo en valor. La valoración y percepción del mismo es **media**, ya que a pesar de ser el final del Jardín del Turia genera ciertos problemas de olores y salubridad en la actualidad.

UP1.2. Zona vallada de almacén en desuso: actualmente corresponde con una zona de almacenaje vallado y delimitado en desuso con remanentes de edificación. Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva. Posteriormente la parcela formará parte tanto del **parque de desembocadura como de la zona terciaria**. En la actualidad no tiene conexión con la ciudad existente al estar vallado. La valoración de la misma es **muy baja**, además de por la no conexión por estado de conservación de la misma. Las edificaciones futuras de la zona terciaria se integran en la trama urbana generando permeabilidad entre el barrio existente y el futuro parque. Se preserva el entorno de unos Ficus de formación natural existentes, reordenando volumétricamente las edificaciones en torno a ellos.

UP1.3. Zona vallada verde deportiva en desuso: contiene la edificación del antiguo balneario de Benimar, además de algunas pistas deportivas al aire libre degradadas sin uso actualmente. La ordenación propuesta en esta zona coincide con el **dotacional deportivo** que pondrá en valor no solo la zona, generando gran capacidad de atracción, sino que además rehabilitará la edificación de Benimar, según los criterios establecidos, y la pondrá en servicio, conectándola, en la medida que el uso de la parcela privada lo permita, con la infraestructura verde y el barrio. La valoración de la zona es **muy baja** por no tener conexión con la ciudad existente y por el estado de conservación de la misma. Actualmente corresponde con un espacio vallado y delimitado. Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva.

UP1.4. Parque de Nazaret: se encuentra bastante degradado y su situación, alejado del barrio, con un único frente accesible y encastrado entre el vallado portuario, no le confiere mayor valor. En la actualidad genera desconfianza en ciertas franjas horarias por la sensación de inseguridad y degradación del espacio público. Coincide con lo que la ordenación propuesta califica como **dotacional deportivo**. La valoración paisajística del mismo en la actualidad es **media-baja**. Su situación futura, propuesta en la ordenación del PES, mejorará en gran medida su calidad y valor paisajísticos. La afección de la actuación es, respecto al estado actual del suelo, muy positiva. La futura zona dotacional deportiva mejorará el uso y el paisaje de la zona, así como su entorno y conexiones con la ciudad.

El resto de las unidades de paisaje se ven influidas de la siguiente manera:

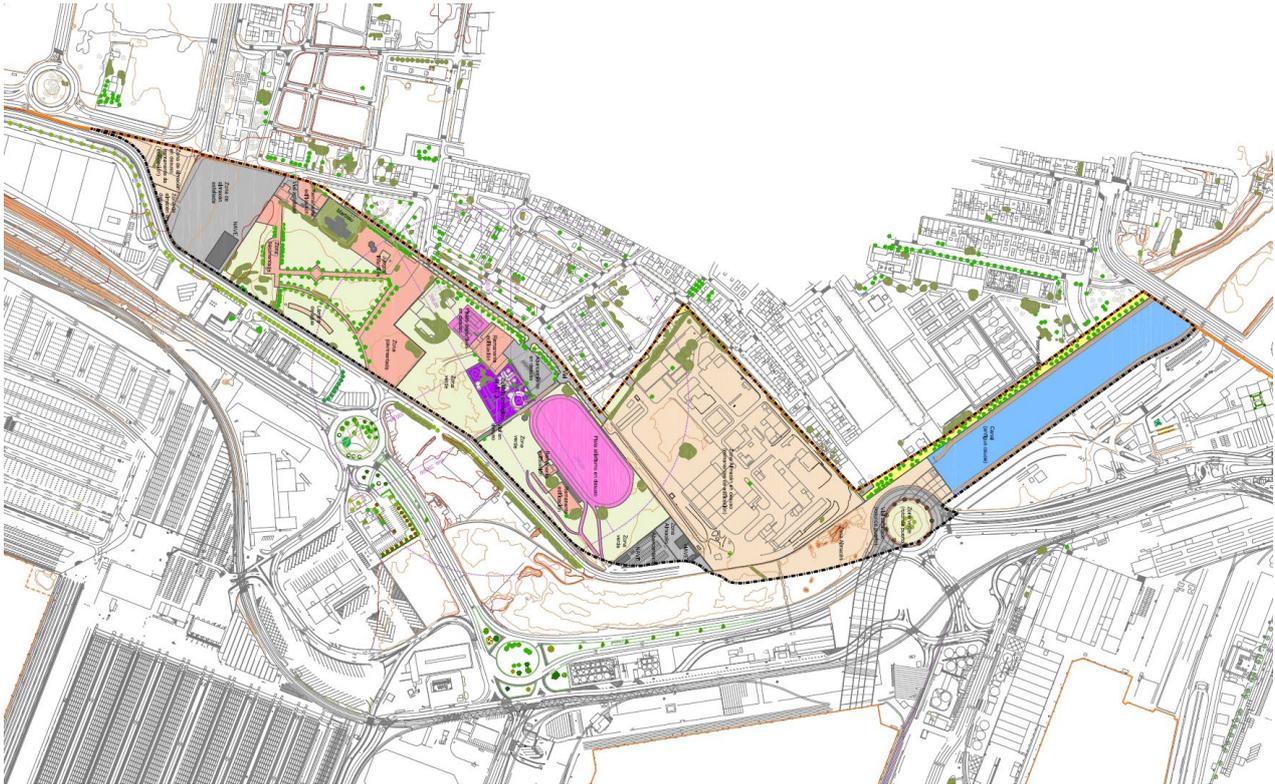
UP2.1. Borde sureste residencial Nazaret-La Punta: su situación actual respecto de la futura varía tanto en cuanto sus perspectivas visuales y de uso cambian con la integración de los nuevos usos propuestos por la ordenación del PES. Es importante recalcar la importancia del eje de contacto entre el ámbito del PES y Nazaret, que debe incluirse en la infraestructura verde y que conectará el futuro Parque de Desembocadura con la zona verde al norte de la ZAL y esta con la vía litoral a la Albufera. La mejora respecto al desuso de los terrenos con los que actualmente conviven además de la eliminación del vallado portuario es relevante. Los proyectos de urbanización y edificación de las diferentes parcelas deberán tener en cuenta, de acuerdo con la documentación con eficacia normativa, medidas de integración y mejora paisajística.

UP2.2. Borde noroeste residencial Nazaret (Nazaret-Cocoteros-Moreras): su situación actual respecto de la futura no se ve modificada sustancialmente. La afluencia al ámbito del sector generará un tráfico peatonal y rodado que queda contemplado en el Plan de Movilidad del Plan.

UP3.1. Infraestructura portuaria: su situación actual respecto a la futura varía tanto en cuanto se modifica la delimitación aduanera de los terrenos al desplazar la valla y permitir que todos los terrenos pertenecientes al PES, con carácter de interacción puerto-ciudad, se integren en la trama urbana y se generen nuevos usos compatibles.

UP3.2. Industrial (ZAL): su situación actual respecto a la futura no se ve afectada sustancialmente. La zona sur del ámbito del PES, colindante con la ZAL, será un jardín y, por lo tanto, mejorará la calidad urbanística de la zona. Si por cuestiones de accesos al entorno del PES, derivadas del Plan de Movilidad, hubiese de producirse algún cambio, será necesario compatibilizar las soluciones con el mantenimiento de la sección y las condiciones de integración paisajística y formalización de la infraestructura verde establecidos en la zona de transición entre las viviendas y la propia ZAL (calle María Moliner) para viabilizar la misma y materializar el vector de conexión previsto en el PATODHV.

UP4. Jardín del Turia: con la ordenación propuesta en el PES el jardín del Turia conectará los barrios de Moreras y Nazaret con el resto de la ciudad consolidada. Su carácter, valor e imagen mejorará en el ámbito del PES con el tratamiento superficial de sus aguas.



Plano I13 PES – Plano de Información. Usos, aprovechamientos, edificaciones e infraestructuras existentes. Situación actual.

<p>■ ■ ■ ■ ■ ÁMBITO DEL SECTOR DEL PLAN ESPECIAL ZONA SUR 1 PUERTO DE VALÈNCIA NAZARET ESTE</p> <p>----- Vallado existente</p>		
■ ACERA	■ MOBILIARIO URBANO	
■ ALMACÉN	■ EQUIPAMIENTO MARBLAU	
■ CANAL	■ ZONA PAVIMENTADA/CONSTRUCCIÓN REMANENTE	
■ USO DEPORTIVO EN DESUSO	■ ZONA VERDE	
■ PROTEGIDO NIVEL 3	■ PALMERAS	
■ EDIFICACIÓN EXISTENTE	■ ÁRBOL AISLADO	
	■ MASA ARBÓREA	

Por otro lado, y en relación con la afición a Recursos Paisajísticos, como se deduce del análisis visual, ninguno se ve afectado negativamente, ya que tanto el Balneario Benimar como el Antiguo cauce del Turia se mantienen en la ordenación propuesta, integrados y se ponen en valor en la ordenación. Es importante destacar la conexión de la infraestructura verde pormenorizada con la vía Litoral.

En el plano O11 del PES, Ordenación pormenorizada de usos (de acuerdo con la DEUP) puede comprobarse que la integración paisajística y visual de la actuación es óptima.

4. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

De acuerdo con la LOTUP, las medidas de integración en el paisaje son aquellas a aplicar en la actuación para, no solo mitigar los impactos paisajísticos y visuales definidos, sino también mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno.

El EIP debe incluir una justificación de las medidas de integración paisajística que sean necesarias para evitar, reducir o corregir los impactos paisajísticos y visuales identificados, mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno, o compensar los efectos negativos sobre el paisaje que no admitan medidas correctoras efectivas.

Resulta necesario establecer medidas específicas de integración para la ordenación, edificación y urbanización del ámbito, en función del análisis realizado en el ámbito y su entorno inmediato, de manera que se garantice la no afección o en su caso las medidas correctoras.

4.1. NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA

Será de aplicación directa lo establecido en el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana (Del Ayuntamiento de València, Julio 2017), en cuya documentación informativa señala que, en el Área Funcional (10) de Nazaret, deberá considerarse el convenio suscrito entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria sobre la ordenación del plan especial Nazaret:

- Nuevo viario de acceso al puerto
- Recuperación de parte del viejo cauce del Turia.
- Parque de desembocadura del río Turia.
- Creación de una zona terciaria.
- Creación de un área dotacional deportiva.
- Corredor verde ciclista.

Además, las medidas consideradas en el PEs del Área Funcional 10, cuya evaluación ambiental ha sido aprobada y actualmente se encuentra en fase de tramitación.

También se deberá cumplir con las “Directrices Definitivas de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio”, que recoge el “Estudio de Paisaje incluido en la Revisión Simplificada del PGOU de València del 2010” (no aprobado definitivamente) y que parten de la consideración de cinco objetivos fundamentales:

1º Acentuar la dimensión metropolitana del planeamiento municipal, al objeto de abordar una perspectiva territorial que permita ofrecer soluciones adecuadas en lo relativo a la implantación de grandes infraestructuras, definición de las principales redes de transporte y otras determinaciones urbanísticas cuya correcta solución sólo puede ofrecerse desde una perspectiva supramunicipal.

2º Definición de la red primaria de reservas de suelo dotacional público, que permita garantizar la adecuada calidad y funcionalidad en los principales espacios de uso colectivo y en particular:

- a) Redefinir y completar la estructura general del territorio.
- b) Incrementar la red primaria de Parque Públicos.

3º Delimitación de sectores definitivos de ámbitos mínimos de planeamiento parcial, garantizando el pleno respeto a aquellas zonas que presenten valores medioambientales dignos de especial protección, e imponiendo el porcentaje de reserva de edificabilidad residencial destinada a la promoción de viviendas de protección pública.

4º Reorientar la gestión de suelo urbano, mediante la aplicación de dos medidas fundamentales:

- a) Establecimiento de áreas de reparto pluriparcelarias en suelo urbano y determinación del correspondiente aprovechamiento tipo.
- b) Delimitación de las Unidades de Ejecución en suelo urbano que se estimen oportunas.

5º Desarrollo y ordenación de los espacios sujetos a especial protección, fomentando sus valores paisajísticos, ecológicos y culturales, favoreciendo un tránsito armónico de la Ciudad consolidada en su entorno rural.”

4.2. NORMAS DE APLICACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA VERDE MUNICIPAL

4.2.1. Infraestructura Verde

La infraestructura verde se desarrolla a escala nacional, regional (autonómica) y local.

Tal como se establece en la exposición de motivos de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje la IV se caracteriza por ser *“una red interconectada de los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural”* con la pretensión de *«armonizar los nuevos crecimientos en el territorio con sus objetivos de protección»*.

En este sentido el art. 4.1 de la LOTUP, describe la infraestructura verde como:

“el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores.”

Y añade en el apartado 2 que se extiende su alcance a:

“los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión”, ya que formarán parte de la planificación local de la infraestructura verde en los instrumentos de planeamiento.

De acuerdo con la LOTUP:

“La infraestructura verde no constituye en sí misma una zona de ordenación, sino que sus distintos elementos se zonifican y regulan de forma adecuada a sus características, a su legislación aplicable, a su función territorial y a la interconexión entre dichos elementos. No obstante, el plan general estructural podrá establecer determinaciones normativas, aplicables a todos los elementos que integran la infraestructura verde, con la finalidad de garantizar su carácter de espacio abierto.”

Por tanto, la Comunidad Valenciana en la actual Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje incluye una regulación de la Infraestructura Verde estableciendo la configuración de esta y considerando que *“la definición de la Infraestructura Verde debe ser previa a la planificación de las **nuevas** demandas de suelo y debe abarcar todas las escalas del territorio... (Exposición de motivos)”* e incluye un título sobre la Infraestructura Verde, el paisaje y la ocupación racional del territorio, define los componentes de la Infraestructura Verde y su consideración en las distintas políticas sectoriales de manera que:

“la identificación y caracterización de estos espacios integrantes de la Infraestructura Verde se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, y siendo la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su coherencia y funcionalidad y delimitarla en la cartografía temática del Instituto Cartográfico Valenciano”.

Por su parte, el Art.5 LOTUP establece los espacios que integran la Infraestructura Verde, y que son aquellos elementos que desempeñan una función ambiental y territorial, incluyendo espacios protegidos por una

regulación específica y otros que carecen de esa cualidad. En cualquier caso, los usos y aprovechamientos han de ser compatibles con el mantenimiento de la estructura y funcionalidad de la red.

Forman parte de la infraestructura verde de la Comunidad Valenciana:

- a) *Los espacios que integran la Red Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.*
- b) *Los espacios naturales protegidos, declarados como tales de acuerdo con la legislación sobre espacios naturales protegidos de la Comunitat Valenciana.*
- c) *Las áreas protegidas por instrumentos internacionales en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.*
- d) *Los ecosistemas húmedos y masas de aguas, continentales y superficiales, así como los espacios adyacentes a los mismos que contribuyan a formar paisajes de elevado valor que tengan al agua como su elemento articulador.*
- e) *Los espacios de la zona marina cuya delimitación, ordenación y gestión deba hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados, teniendo en cuenta lo dispuesto por la legislación y la planificación sectoriales, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y los instrumentos que la desarrollan.*
- f) *Los espacios costeros de interés ambiental y cultural que, no estando incluidos en los supuestos anteriores, se hayan recogido en el planeamiento urbanístico, en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o en los instrumentos que la desarrollan, o en los planes y proyectos promovidos por la administración sectorial con competencias en materia de costas.*
- g) *Los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, las áreas de suelo forestal de protección, según la normativa sectorial aplicable, y los terrenos necesarios o convenientes para mantener la funcionalidad de las zonas forestales protegidas.*
- h) *Las áreas agrícolas que, por su elevada capacidad agrológica, por su funcionalidad respecto de los riesgos del territorio, por conformar un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana o por ser ámbitos de productos agropecuarios de proximidad o excelencia que garanticen la seguridad alimentaria mediante el suministro de productos de alimentación, sean adecuadas para su incorporación a la infraestructura verde y así establezca la planificación territorial, urbanística o sectorial.*
- i) *Los espacios de interés paisajístico incluidos o declarados como tales en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en los instrumentos que la desarrollan, o los incorporados a la planificación a partir de los instrumentos propios de la ordenación y gestión paisajística que se definen en el artículo siguiente.*
- j) *Los espacios de elevado valor cultural que tengan esa consideración en aplicación de la normativa sectorial de protección del patrimonio cultural, artístico o histórico, incluyendo sus entornos de protección.*
- k) *Las zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales, directos e inducidos, de carácter significativo, que estén delimitados y caracterizados por la normativa de desarrollo de la presente ley, por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o por los instrumentos que la desarrollen.*
- l) *Las áreas que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la presente ley y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas, tanto*

por su valor actual como por su valor potencial, para su incorporación a la infraestructura verde, por ser necesarias para el mantenimiento de su estructura y funcionalidad.

m) Los ámbitos que garanticen la adecuada conectividad territorial entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a los cauces fluviales y sus riberas, las vías pecuarias y otras afecciones de dominio público que cumplan esta función, así como los corredores ecológicos y funcionales.

n) Los espacios ubicados en el suelo urbano y en el suelo urbanizable que la planificación municipal considere relevantes para formar parte de la infraestructura verde, por sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos de la infraestructura verde situados en el exterior de los tejidos urbanos. Se atenderá no solo a la identificación puntual de estos espacios sino también a sus posibilidades de interconexión ambiental y de recorridos.

Además, el art. 5.3 LOTUP ha previsto los mecanismos de incorporación a la Infraestructura Verde previamente delimitada. Así, los nuevos espacios que cuenten con una regulación ambiental, cultural o sectorial específica se añaden por el acto de declaración, catalogación o aprobación del instrumento que los regule. Los espacios restantes se incorporan por la aprobación del instrumento de planeamiento territorial o municipal, y su exclusión de este por revisión o modificación del planeamiento debe ser objeto de justificación detallada.

La planificación de la infraestructura verde se extenderá a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo los espacios libres y zonas verdes públicas relevantes junto con los itinerarios que permitan su conexión.

Es importante destacar que la infraestructura verde se delimitará a nivel municipal mediante los instrumentos urbanísticos municipales bajo la supervisión de la administración autonómica en relación con su coherencia y funcionalidad. La LOTUP prevé que Art 4.3 LOTUP:

«La identificación y caracterización de los espacios que componen la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, siendo la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su adecuada coherencia y funcionalidad».

4.2.1.a) INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN PREVISTOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

La **Estrategia Territorial Comunidad Valenciana**, que se aprobó en 2011 (DOGV 6441, 2011) y que incluye referencias a la Infraestructura Verde. A nivel autonómico, la Infraestructura Verde del territorio constituye el tercer eje de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

Seguidamente, se prevén los **Planes de Acción Territorial**, que son instrumentos de ordenación territorial que desarrollan, en ámbitos territoriales concretos o en ámbitos sectoriales específicos, los objetivos, principios y criterios de la Estrategia, y cuyo ámbito puede comprender, en todo o en parte, varios términos municipales. Entre sus funciones está la de definir la Infraestructura Verde en su ámbito de actuación y establecer fórmulas participativas de gestión de esta.

También encontramos **Actuaciones Territoriales Estratégicas**, que tienen por objeto la ordenación, gestión y desarrollo de intervenciones territoriales singulares de relevancia supramunicipal que deben ser compatibles con la Infraestructura Verde.

Finalmente, a escala municipal la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, atribuye la planificación y gestión a la administración autonómica y local de forma compartida. A escala local, **la infraestructura verde se convierte en una determinación de ordenación estructural y pormenorizada en el planeamiento municipal**, y en consecuencia se delimitarán los distintos elementos y se regularán de forma adecuada a sus características, a su funcionalidad y su conectividad. Pero, **además, en la ordenación pormenorizada o detallada, el municipio ha de detallar la subinfraestructura verde urbana, que incluirá los espacios no definidos como ordenación estructural y que será objeto de conexión con las zonas verdes, espacios libres e itinerarios peatonales.**

4.2.1.b) LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN EN EL TERRITORIO Y PAISAJE

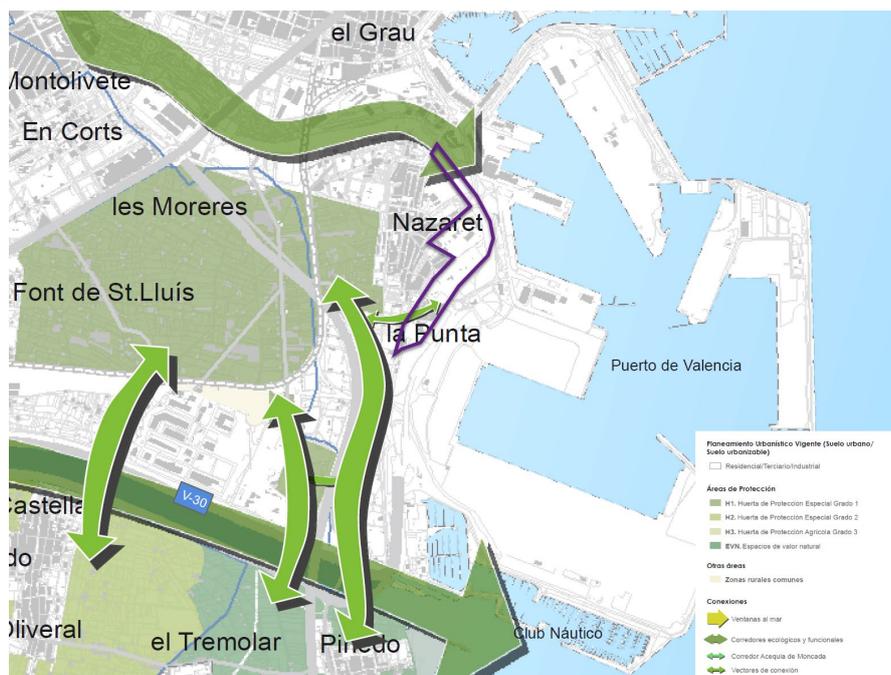
- Línea 1. Preservar la diversidad de los paisajes de la Comunitat Valenciana

En desarrollo de la ETCV, la infraestructura verde a escala autonómica se define en el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde y el Paisaje en la Comunidad Valenciana. Este instrumento permite caracterizar los espacios que forman la red y los paisajes más relevantes del territorio.

- *Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana. Infraestructura Verde del Área Metropolitana de Valencia: Corredor del Río Turia, Huerta, Albufera y Mar Mediterráneo, que supone un gran espacio verde entre ocho municipios que bordean el río, eje vertebrador del área metropolitana. No tiene afección en el sector objeto de estudio, pero sirve de conexión para llegar a la vía litoral (carril bici a la Albufera) que va perimetralmente a la ZAL.*
- *Atlas de los Paisajes de la Comunitat Valenciana. Paisajes más significativos. No se contempla en el ámbito del Sector objeto de estudio.*

La planificación urbanística municipal, en consecuencia, deberá respetar e incluir en la infraestructura verde local las áreas identificadas en el marco de una estrategia que enlaza, conecta e integra ambos niveles.

Se incluyen aquellos espacios verdes que conectan con la infraestructura verde definida a escala supramunicipal.



• Línea 2. Protección y Gestión de los paisajes culturales y agrícolas más significativos de la Comunitat Valenciana

Con carácter general, la infraestructura verde es un elemento propio de los planes de acción territorial considerados como instrumentos de ordenación por la LOTUP. Los planes de acción territorial tienen entre otras funciones la definición de la infraestructura verde en su ámbito de actuación y han de establecer fórmulas participativas de gestión. En particular, forma parte de su contenido tanto la información del análisis territorial de la infraestructura como las directrices, criterios y normas que regulen las decisiones públicas sobre la misma. De manera que el planificador territorial tiene la obligación legal de definir los espacios que integran la infraestructura verde en su sector de actuación y de precisar los criterios para su protección y gestión.

En esta línea es necesario analizar el *Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia*. Las determinaciones del Plan de acción territorial prevalecen frente a las determinaciones del planeamiento municipal.

El Sector de estudio no está incluido entre los paisajes culturales y agrícolas más significativos de la Comunidad Valenciana. No obstante, la infraestructura verde urbana definida por el plan se conecta a la infraestructura verde supramunicipal.

En el PAT se encuentran delimitados los elementos que integran la infraestructura verde en el ámbito estricto del plan identificando elementos de la IV estructural y se grafía en los planos de ordenación, a excepción de los Espacios Públicos Urbanos, que se definirán en el planeamiento municipal previo informe del órgano competente en materia de ordenación del territorio y paisaje.

No tiene afección en el sector objeto de estudio. El plano 4 de ordenación del PAT de la Huerta no incluye ningún elemento del Sector dentro de la IV. Solo aparecen como conectores el Jardín del Turia y la conexión con la vía Litoral, que se mantienen y se completan dándoles conexión a través del sector.

En el Estudio de Paisaje del PAT, en las medidas y acciones para el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística se define la IV en el PAT a través de sus documentos.

Analizado el mismo, el Sector no modifica corredores ni conexiones ecológicos y funcionales, ni vectores de conexión de la infraestructura verde del PAT de la Huerta. El Jardín del Turia se conecta a través del Parque de Desembocadura y del eje de contacto PES-Nazaret con la vía Litoral que discurre limítrofe a la ZAL y que llega a la Albufera.

Línea 3. Protección y ordenación de las vistas hacia el paisaje

El Sector de estudio no interfiere en vistas hacia hitos culturales y paisajísticos. El Jardín del Turia se integra en la ordenación y se culmina con el Parque de Desembocadura; el antiguo balneario de Benimar se mantiene en la ordenación y se protege arquitectónicamente su edificación, dentro de la parcela privada dotacional deportivo; por último, el parque sur del PES se conecta con la zona verde de la ZAL.

Línea 4. Protección del Litoral Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL)

No incluye ninguno de los suelos o espacios a proteger que incorpora el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL).

4.2.1.c) ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EN EL SECTOR

El presente PES **se considera integrado** en las previsiones de la **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV)** y **se considera en concordancia** con el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana (**PED**). No consta que afecte a las determinaciones de ningún otro instrumento de planificación territorial o sectorial.

El ámbito de estudio constituye **un área de suelo urbano** perteneciente al Dominio Público Portuario, que tras la ordenación de sus usos a través de la DEUP, califica estos terrenos como Interacción Puerto-Ciudad. En consecuencia, **no se ocupa nuevo suelo para desarrollos urbanísticos**.

El sector no está ubicado en el ámbito de áreas naturales protegidas, Espacios Naturales Protegidos o Red Natura 2000, LICs, ZEPAs, reserva de flora o fauna, zona de protección, plan de recuperación, hábitat dentro del proyecto LIFE.

No existe ningún Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) al igual que ningún Plan Rector de Uso y Gestión de los espacios protegidos (PRUG) que afecte al sector. No existe peligrosidad de inundación según el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación de la Comunidad Valenciana y es compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA, cuyos detalles se explican en la memoria informativa del PES. No se encuentra dentro de la delimitación del Terreno Forestal Estratégico según los criterios del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR) ni en suelo no forestal en los cuales se aplica la normativa forestal vigente a los efectos de incendios forestales y plagas. El sector no se encuentra afectado por el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL).

No se prevén efectos negativos sobre el medio ambiente ni sobre elementos estratégicos del territorio, ya que la propuesta supone una modificación de los usos pasando de industrial infraestructura portuaria a los permitidos en la DEUP, como dotacional deportivo, parque, zona terciaria, ...

El desarrollo del plan solo pretende **mejorar la situación existente**, siendo más respetuoso con el lugar y más consciente de la implantación de los usos en el sector, teniendo en cuenta el entorno y haciendo posible la utilización de un espacio hasta ahora solo portuario para la interacción puerto ciudad y **dotando al ámbito y a la ciudad de mayores y mejores espacios libres y equipamientos públicos**. Esta modificación no aumenta en ningún caso la densidad de población, la propuesta recogida tampoco supone un aumento de emisiones, empeoramiento de los niveles de contaminación, agravamiento de los posibles riesgos naturales o inducidos o mayor generación de residuos y se ha estimado suficiente los servicios existentes. Se han estudiado las posibles afecciones urbanas como contaminación acústica o densidad de tráfico a través de sendos estudios.

En términos generales **la calidad paisaje que comprende el ámbito de estudio, y su entorno más inmediato**, no va a verse afectado negativamente, sino al contrario se **mejorará enormemente la situación respecto** el escenario 0, que es **la situación actual**.

4.2.1.d) ECOLOGÍA URBANA EN EL SECTOR

El término **ecología urbana** se entiende como las interrelaciones entre los habitantes de una zona urbana y sus múltiples interacciones con el medio ambiente, analizando la ciudad como ecosistema, estudiando las relaciones con los modos de urbanización y su adaptación al entorno.

Desde este punto de vista, la propuesta de MPP aboga por una mejora en el planeamiento que en su materialización genere una urbanización de calidad y promueve el impulso y cumplimiento de los siguientes objetivos:

- **Asegurar la calidad del aire del medio urbano**, incluyendo mayores y mejores espacios verdes, que disminuyan la contaminación del aire y conserven la fauna autóctona.
- **Minimizar los impactos ambientales.**
 - o **Reducir el consumo de suelo y de recursos.**
 - o Fomentar el **reciclaje y la reutilización** de residuos.
 - o Promover la **movilidad sostenible**.
- Fomentar las **energías renovables** en la trama urbana.
- Garantizar la **calidad de vida** de sus usuarios.
- **Consumo responsable** de materiales.
- Incorporar la **perspectiva de género. Aportar criterios de inclusión social** en el diseño, planificación y gestión de la urbanización.

4.2.2. INFRAESTRUCTURA VERDE EN LA PROPUESTA

Si bien la Infraestructura Verde no ha sido delimitada para el conjunto del municipio, a través de un PGE, sí se ha identificado y aprobado en ámbitos puntuales objeto de instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo y en instrumentos de ordenación territorial, como el PAT de la Huerta o el PATIVEL, los cuales han sido analizados para el ámbito afectado.

La infraestructura verde anteriormente definida por otros instrumentos de paisaje identifica:

- **Jardín del Antiguo Cauce del Turia (como corredor de conexión)**
- **Corredor de conexión perimetral de la ZAL (VÍA LITORAL)**
- **Conexión del corredor verde perimetral de la ZAL con la Punta (c/Maria Moliner) hasta el límite sur del sector (VÍA LITORAL)**
- **H1. Huerta de Protección Especial Grado 1**, al oeste de Nazaret.

Esta Infraestructura Verde estructural de carácter supramunicipal se completa con la infraestructura verde urbana en la escala del ámbito, independientemente de su calificación urbanística, conectando los espacios de mayor interés ambiental, paisajístico y cultural.

PES define además como Infraestructura Verde estructural básica para el funcionamiento de la propuesta:

- El futuro **Parque de Desembocadura**, es un parque urbano esencial en su conexión con el Antiguo Jardín del Cauce del Turia por el norte para a través del eje de coexistencia con el barrio conectar con el corredor litoral hacia el sur.
- **El Parque Sur de Nazaret.**
- **Corredor funcional que conforma el eje de contacto** entre el ámbito del PES y Nazaret, entre el Parque de Desembocadura, Parque Sur y la Infraestructura Verde Urbana de la ZAL que conecta con la vía litoral.

La infraestructura verde definida por la propuesta formará parte de la ordenación estructural del Plan, con independencia de su calificación urbanística y del carácter de red primaria o secundaria de sus dotaciones y equipamiento incluidos, definiéndose a escala urbana.

De esta manera **se completa la infraestructura verde del territorio conectándola e integrándola** a través de las zonas verdes, espacios libres, itinerarios peatonales, zonas de juego, áreas deportivas equipadas al aire libre, zonas estanciales y de recreo, entre otros elementos de la propuesta.

El desarrollo urbanístico del PES es plenamente compatible con la determinación de infraestructura verde definida en los instrumentos de planeamiento territorial de rango superior al PG como la ETCV y el PAT de la Huerta. El desarrollo del sector completa la infraestructura verde en la escala del PES y sirve de conector de la entre los elementos de la infraestructura verde supramunicipal definida en el PATDOHV.

4.3. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LA ORDENACIÓN, EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN DEL ÁMBITO

El EIP del presente PES debe incluir una justificación de las medidas de integración paisajística que sean necesarias para evitar, reducir o corregir los impactos paisajísticos y visuales identificados, mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno, o compensar los posibles efectos negativos sobre el paisaje.

El PES es un plan urbanístico de regeneración y mejora urbana, donde a través de la DEUP se han delimitado los espacios del Dominio Público Portuario permitiendo a la delimitación de este PES la implantación de usos compatibles de interacción puerto-ciudad. La perspectiva de paisaje y de rehabilitación ha estado presente y se ha ido introduciendo tanto en el diseño de la ordenación como en la redacción de la documentación de carácter normativo.

4.3.1. Parque de Desembocadura ZV-P y Canal QI-C

El proyecto o los proyectos de urbanización del Parque de Desembocadura que incluyan el antiguo cauce del río Turia deberán tener en cuenta el tratamiento de las aguas superficiales y la mejora en su integración en el ámbito urbano y con el mar. El Parque se concibe como final del Jardín y como conector a la zona sur del ámbito y esta con la vía litoral definida en la infraestructura verde de la ZAL.

▪ Art. 3.6. Condiciones específicas

El PU que se desarrolle para dichos suelos garantizará las condiciones apropiadas para la plantación de especies vegetales, en al menos un 50% de su superficie.

Asimismo, al margen de las cuestiones sobre la capacidad de desagüe del tramo final soterrado del antiguo cauce del Turia (actualmente colector de aguas pluviales), se requiere que la ordenación de esta nueva dotación verde eleve la topografía de la parte situada al sur del trazado enterrado del colector, para redireccionar las aguas por posibles fallos no previstos en los estudios hidráulicos de esta infraestructura. De esta manera se garantiza que el flujo desbordado en caso de producirse se encaminaría hacia la zona comercial portuaria.

Podrán interpolarse usos e instalaciones deportivas y recreativas, hasta un 25% de la superficie del parque, con un aprovechamiento de 0,10 m²/m²s. Las construcciones cerradas no excederán de una planta.

▪ Art. 3.6. Condiciones de integración paisajística

El diseño se definirá en el pertinente PU a propuesta del Ayuntamiento y de acuerdo con las condiciones de uso y condiciones de ordenación que las presentes NNUU determinan para este ámbito. En él se incorporará la exigencia de prolongar el camino del Sech, con un ancho mínimo de 10 metros, urbanizado como recorrido

peatonal interno del parque con un trazado paralelo a la delimitación definida entre las áreas 1 y 3 propuestas.

El paisaje de esta zona verde y su vegetación quedará integrado con la vegetación de los viales colindantes y los que lo atraviesen, de manera que se genere un paisaje integrado.

- Art. 3.8. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado
 - a. Linde compartido con la parcela p3.1 Zona Verde-Deportivo (ZV-DP), donde se admite vallado separador entre parcelas coincidente con los lindes parcelarios, habiéndose de ser este concebido como cerramiento vegetal desde la parcela del nuevo parque, o desde ambas parcelas. Su altura máxima podrá alcanzar los 2,50 metros, no pudiendo sobrepasar el basamento del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante., de manera que el paisaje interior quede integrado con el entorno.
 - b. Linde con zona aduanera del Puerto, deberá concebirse como cerramiento vegetal desde los terrenos incluidos en el plan, aunque las determinaciones de vallado con todo linde a la zona aduanera del puerto quedarán determinadas por los requerimientos de la APV.

- Art. 3.35. Infraestructuras y Servicios Urbanos (canal). Condiciones generales

Las condiciones de edificabilidad de las Infraestructuras y Servicios Urbanos se adecuarán a sus usos y características singulares, así como a las características de su entorno, procurando su integración con el parque previsto en parcela p1.2, de manera que se posibilite el uso recreativo y de esparcimiento.

Igualmente, el Proyecto de urbanización preverá las actuaciones necesarias para el tratamiento del agua superficial del canal, de manera análoga a las realizadas y previstas “río” arriba, tanto en el Sector del Grao como en el de Moreras, con el fin de asegurar el aporte de agua necesaria para alcanzar la calidad requerida para su integración en el tramo final del Jardín del Turia, según lo dispuesto en el “Convenio de Colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”, aprobado en febrero de 2018.

4.3.2. Zona Terciaria-Dotacional múltiple TER-QM

Se ha estudiado conjuntamente la reorganización de los volúmenes de la zona terciaria, modificando la configuración volumétrica de sus edificaciones y la distribución del espacio público, reduciendo por un lado las alturas y configuración geométrica de las mismas, y por otro el impacto de las plazas de aparcamiento y viales en superficie de esa zona. Dicho aparcamiento queda resultado en el subsuelo de la zona terciaria generando mayor continuidad entre la trama urbana existente y el futuro Parque de Desembocadura, integrando el conjunto con el barrio y permitiendo la permeabilidad de este hacia la zona verde.

Los volúmenes de la zona terciaria siguen la geometría de la trama urbana existente en su contorno y los vestigios de la zona verde de la parcela. Las edificaciones se separan de las casas del barrio para no obstaculizar vistas, ni generar sombras sobre las edificaciones existentes. Además, la disposición de los volúmenes en la parcela continua la disposición de las calles generando solo una trama peatona que disfrutar.

Además, tanto los volúmenes en superficie y bajo rasante respetan el grupo de Ficus existentes al sur de la parcela y los integran en el conjunto.

Se ha reducido el impacto de las plazas de aparcamiento en superficie correspondientes al terciario en un 50% y, aunque se permiten plazas de aparcamiento sobre rasante (máximo 10% de la edificabilidad terciaria) estas deben quedar integradas en la urbanización utilizando materiales drenantes y que permitan tanto el tránsito de vehículos como el desarrollo de vegetación.

▪ Art. 3.32 Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

- Parcela mínima: 300 m²s
- Los planos de fachada en planta baja deberán ser coincidentes con la alineación exterior de parcela recayentes a zonas verdes y/o viario.
- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 100%
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcelas p2.2, p2.4: 5m²t/m²s
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcela p2.3: 3 m²t/m²s
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcela p2.5: 2 m²t/m²s
- Altura total máxima en parcelas p2.2, p2.4: 5 alturas
- Altura total máxima en parcela p2.3: 3 alturas
- Altura total máxima en parcela p2.3: 2 alturas
- Altura máxima de cornisa: $H_c = 6,50 + 5 \times (N_p - 1)$, se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 6.47.5 de las NNUU del PGOU de València.
- No se permiten cubiertas inclinadas por encima de la máxima altura de cornisa.
- Se permite la construcción de sótanos y semisótanos, se tomará como recomendación las determinaciones que se establecen en las Ordenanzas generales de las normas urbanísticas del PGOU de València.
- Se permite la construcción de sótanos y semisótanos en subsuelo del espacio público de la zona 2, siempre que estos estén vinculados a las edificaciones previstas por la Ordenación y para el cumplimiento de los estándares en ella exigidos.
- La cara inferior del forjado de techo de la planta baja no podrá situarse, en ningún caso, a menos de 4,00 metros sobre la cota de referencia. La planta baja tendrá una altura libre mínima de 3 metros, se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 5.42 apartado 5 de las Normas urbanísticas del PGOU de València.
- Se permite la construcción de entreplantas, se tomará como recomendación las determinaciones que se establecen en las Ordenanzas Generales de las Normas urbanísticas del PGOU de València.
- Se permiten los vuelos en todos los frentes y a lo largo de la totalidad de la longitud de cada una de las alineaciones de fachada, plantas salvo la planta baja, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad de bomberos en caso de incendios conforme a normativa aplicable.
- Se permite longitudes de vuelo máximo de 2 metros medidos de manera ortogonal a la alineación de parcela.

▪ Art. 3.33 Condiciones de urbanización y accesos

- Se permitirá la construcción de viales de servicio y acceso a las edificaciones siempre integrados en el conjunto del parque y no se permite el vallado de dichas zonas para una mejor integración del conjunto con el entorno.
- Igualmente se permite la creación de zonas puntuales de carga/descarga, así como estacionamiento en superficie siempre cumpliendo las medidas de integración paisajística descritas en las presentes NNUU.
- Se permite además la disposición de rampas de acceso al aparcamiento en subsuelo en cualquier punto del área 2 terciaria siempre que no suponga obstáculo alguno ni barrera para la integración en el entorno y continuidad del parque.
- Se reserva un área de afección por la existencia de Ficus, que se grafía en los planos, donde no se permite la construcción sobre rasante ni bajo rasante.

- La parcela rectangular donde se encuentra un eucalipto casi monumental debe quedar siempre libre de edificaciones sobre rasante.
- Art. 3.34. Dotación de aparcamiento:
 - En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.
 - En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.
 - Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de la misma, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.
 - Se requiere la dotación mínima de 1,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m²t edificable (mínimo 375 plazas) en subsuelo bajo las edificaciones y bajo el jardín, siempre vinculadas a estas. Del total de plazas previstas, al menos 125 deberán ser de uso público, con independencia de que su uso sea gratuito o no. Del resto de plazas, 104 se resuelven en los viales de la propuesta y las 21 plazas restantes pueden disponerse tanto en superficie como integradas con el resto en el subsuelo para satisfacer la dotación de 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m²t edificable (500 plazas).
 - Se permite la disposición de un número máximo de plazas de aparcamiento en superficie de hasta el 0,1% de la edificabilidad (máximo 25 plazas). Estas plazas de aparcamiento en superficie deberán quedar integradas en la urbanización de la zona verde y se potenciará la utilización de materiales que favorezcan el drenaje sostenible y la integración en el entorno.
 - Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.
- Art. 3.35. Estudios de Detalle
 - Se permite la realización de estudios de detalle para redefinir la volumetría de la zona terciaria tanto sobre como bajo rasante siempre en los términos que rigen las NNUU del PGOU de València.
 - En caso de modificación sustancial de la ordenación será necesario que el documento se acompañe de un estudio de integración urbana que evalúe sus efectos en el paisaje.

4.3.3. Zona Verde Deportiva ZV-DP

En la parcela privada del dotacional deportivo encontramos el antiguo balneario de Benimar. Este edificio no está catalogado ni como BIC ni como BRL, ni dentro del ámbito del PES se encuentra ningún bien catalogado como tal. No obstante, esta edificación tiene una protección arquitectónica y ambiental nivel 3, que se encuentra detallada en las ordenanzas particulares de su zona, teniendo en cuenta las obras permitidas en el complejo.

- Art. 3.15 Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación
 - Parcela mínima 15.000m²s
 - Índice de edificabilidad neta (IEN): 0,193 m²t / m²s
Las plantas diáfanos cubiertas, pero no cerradas, como cubiertas de gradas o similares, no computarán a los efectos del cálculo de la edificabilidad, debido a la peculiar configuración de las edificaciones deportivas.
En esta parcela, no computará la edificabilidad destinada a aparcamientos sobre rasante.

- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 15%
 - Ocupación máxima adicional de las construcciones auxiliares (graderíos, marquesinas, pérgolas): 5%
 - Superficie destinada a instalaciones deportivas al aire libre será de un mínimo del 60%, no ocupando más del 80% de la superficie total. Los espacios auxiliares, zonas de paso y protección se entenderán comprendidas dentro de la superficie de las instalaciones deportivas. La superficie no ocupada por instalaciones deportivas o construcciones se destinará a espacios de circulación interior, zonas ajardinadas o construcciones auxiliares.
 - Distancia mínima a lindes de la edificación sobre rasante: 3 m
(La distancia mínima de retiro a lindes no será de aplicación a las construcciones auxiliares)
 - Número máximo de plantas sobre rasante: 3
(Se admitirá, no obstante, 4 plantas hasta en un 10% del máximo permitido de la superficie construida sobre rasante)
 - Altura de cornisa máxima: $H_c = 6,50 + 5 \times (N_p - 1)$, se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 6.47.5 de las NNUU del PGOU de València.
 - Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, tanto bajo las edificaciones y construcciones auxiliares como bajo las instalaciones descubiertas de uso deportivo, permitiéndose ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.
 - La ocupación máxima y las distancias a lindes se establecen como medidas de integración paisajística. Debiendo tratarse los espacios libres con vegetación quedando integrada con la vegetación de los viales colindantes y los que lo atraviesen, de manera que se genere un paisaje integrado sin solución de continuidad.
 - Se intentará que la urbanización en torno al edificio de Benimar no obstaculice las vistas a este desde el espacio público y la materialización de la misma tenga en cuenta elementos de integración con el entorno y con la infraestructura verde.
- Art. 3.16 Dotación de aparcamiento
- En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.
 - En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.
 - Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.
 - La exigencia de plazas públicas y privadas será de 1 plaza/100 m², correspondiendo un total de 367 plazas. No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, se exigen un máximo de 382 plazas de acuerdo con las estimaciones por la atracción y afluencia estudiada en el Plan de Movilidad. De esas plazas serán exigibles en parcela privada un mínimo de 269, debiendo ser públicas al menos 78. Las 113 plazas públicas restantes se resuelven en los viales públicos del ámbito.
 - Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.
- Art. 3.17 Plan de movilidad
- De acuerdo con artículo 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, se ha tramitado con el presente PEs el correspondiente Plan de movilidad para todo el ámbito.
 - En el Plan de Movilidad se han tenido en cuenta las posibles actividades de la parcela destinada a uso de Zona Verde-Deportivo (p3.1), por ser susceptible de ser actuación singular capaz individualmente de atraer a una gran afluencia de público, y con el fin de evitar un impacto negativo en la movilidad en el entorno y garantizar

que dicha actuación cuente con los accesos y dotaciones viarias de conexión necesarias para su buen funcionamiento sin hipotecar la ordenación general del ámbito. No será necesaria la tramitación y aprobación del correspondiente Estudio de Movilidad individualizado para la parcela, siempre que el uso efectivo a implantar sea el previsto en este PEs.

▪ Art 3.18 Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

- Linde compartido con el espacio libre de parcela p1.2, desde el frente de parcela recayente al antiguo edificio “Benimar” hasta el límite de la valla portuaria: se admite vallado separador entre parcelas coincidente con los lindes parcelarios, debiendo ser configurado como cerramiento de reja o malla metálica sobre basamento, con tratamiento vegetal desde el interior de la parcela de uso deportivo. Su altura máxima podrá alcanzar los 2,50 metros, no pudiendo sobrepasar el basamento del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante.
- Linde con zona aduanera del Puerto, este también deberá concebirse como cerramiento vegetal desde los terrenos incluidos en el plan, aunque las determinaciones de vallado con todo linde a la zona aduanera del puerto quedarán determinadas por los requerimientos de la APV.
- Resto de linde de parcela: tendrá una concepción de cerramiento transparente permitiendo el paso del aire y vistas en un 50% de su longitud lineal total, admitiéndose un máximo de longitud lineal opaca continua de 10cm. Su altura total máxima será de 2,50 m, no pudiendo sobrepasar el basamento continuo del cerramiento 50 cm de altura desde la cota de rasante.

▪ Art 3.19 Condiciones de protección del patrimonio

- En la parcela de uso ZV-DP (p3.1) se ubica el inmueble protegido por el planeamiento general, edificio “Benimar”, construido en torno al año 1.950, con nivel de protección 3. Este bien se incluye en el Inventario de edificios conjuntos y elementos de interés arquitectónico del municipio de València. El equipamiento deportivo previsto que incluya esta área deberá ejecutar las obras de rehabilitación del edificio Benimar.
- Será requisito indispensable para la obtención de la correspondiente licencia urbanística, la licencia ambiental y la de funcionamiento, o trámite equivalente de habilitación del nuevo complejo deportivo en espacio libre, la justificación del cumplimiento de las determinaciones de las fichas del Catálogo relativas al bien protegido
- Como medida de integración paisajística del edificio, se tendrá que utilizar vegetación baja para que las vistas de este edificio desde el vial exterior no se oculten de manera que el entorno entre el edificio a rehabilitar colindante con el vial exterior se conciba como un paisaje que integre la imagen del edificio con el espacio público.
- Para el resto de las determinaciones se tomará como recomendación lo especificado en las NNUU del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

4.3.4. Dotacional Deportivo DP

▪ Art. 3.22 Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

- La parcela está limitada por viales y espacios libres de uso público y por la parcela p3.1 de uso ZV-DP.
- La parcela es única y se entiende su ámbito como parcela mínima, no pudiendo ser objeto de segregación ni división
- Los planos de fachada de la edificación coincidirán, en la parte recayente a viales públicos, con la totalidad de las alineaciones de parcela definidas con el presente plan, no siendo por tanto necesario vallado de parcela.
- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 100%

- Índice de Edificabilidad neta (IEN): 1,5 m²t / m²s
- Altura total máxima reguladora: 20 m
- Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, con posibilidad de ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.

- Art. 3.23 Dotaciones de aparcamiento
 - En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.
 - En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.
 - Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.
 - La exigencia de plazas públicas y privadas será de 1 plaza/100 m²t, correspondiendo un total de 118 plazas en parcela privada, de las cuales al menos 59 plazas deben ser públicas. No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, el futuro aforo determinará si la dotación es suficiente o debe actualizarse la exigencia. Para ello, previa obtención de la licencia de edificación de la parcela será necesaria la realización de un nuevo estudio de movilidad.
 - Es posible disponer las plazas de aparcamiento en un única parcela, pudiendo unirse en la parcela ZV-DP todas las exigibles.
 - Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.

- Art. 3.24 Plan de movilidad
 - De acuerdo con artículo 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, se ha tramitado con el presente PE el correspondiente Plan de movilidad para todo el ámbito.
 - En el Plan de Movilidad se han tenido en cuenta las posibles actividades de la parcela destinada a uso Deportivo (p3.2), por ser susceptible de ser actuación singular capaz individualmente de atraer a una gran afluencia de público, y con el fin de evitar un impacto negativo en la movilidad en el entorno y garantizar que dicha actuación cuente con los accesos y dotaciones viarias de conexión necesarias para su buen funcionamiento sin hipotecar la ordenación general del ámbito.
 - No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, el futuro aforo determinará si la dotación es suficiente o debe actualizarse la exigencia. Para ello, previa obtención de la licencia de edificación de la parcela será necesaria la realización de un nuevo estudio de movilidad.

- Art. 3.25 Condiciones del tratamiento del linde y el vallado
 - En el caso de que los planos de fachada de la edificación que se proyecte coincidan con las alineaciones de parcela definidas con el presente plan, recayentes a espacio público, no será necesario el vallado de parcela. En caso contrario, las condiciones del vallado serán similares a las reguladas para la zona verde-deportivo ZV-DP colindante, conformando un cierre unitario de características similares.

4.3.5. Equipamiento Multifuncional QM

- Art. 3.27. Condiciones generales



La ordenación del presente plan incorpora el equipamiento existente en el suelo delimitado según “Acuerdo entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València”, asignándole los parámetros urbanísticos de parcela y edificación conforme con la construcción, parcela y vallado actualmente materializado y el régimen de usos de acuerdo con su destino actual según convenio en vigor entre el Ayuntamiento y la Autoridad del Puerto de València.

▪ Art. 3.28. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

- La parcela es única y se entiende su ámbito como parcela mínima, no pudiendo ser objeto de segregación ni división.
- Edificabilidad máxima permitida: 1.345m²t.
- Ocupación máxima permitida: 35%.
- Índice de Edificabilidad neta (IEN): 0,6 m²t / m²s.
- Alturas máximas permitidas: Planta baja y dos alturas piso (3 plantas).
- Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, pudiéndose ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.
- Para el resto de las determinaciones se tomará como recomendación lo especificado en las normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

▪ Art. 3.29. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

- Linde coincidente con la alineación exterior recayente a uso viario o espacio libres de proximidad (p3.4) y el uso de Zona Verde-Deportivo, tendrá una concepción de cerramiento transparente permitiendo el paso del aire y vistas en un 50% de su longitud lineal total, admitiéndose un máximo de longitud lineal opaca continua de 10cm. Su altura total máxima será de 2 metros, no pudiendo sobrepasar el basamento continuo del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante.

4.3.6. Arbolado y zonas ajardinadas (Art. 2.4)

- 1) En la urbanización del espacio público se procurará la introducción de arbolado de alineación y zonas ajardinadas teniendo en cuenta la permeabilidad de las visuales.
- 2) Se tendrá en consideración la implantación y utilización de arbolado, y demás elementos vegetales, para minimizar el impacto acústico ambiental.
- 3) Las intervenciones de los espacios libres deberán recrear la jardinería típica de la zona, incluyendo trazado, especies y tipo de riego.
- 4) En el caso de nuevas plantaciones de arbolado y ajardinamiento se tendrá en cuenta, además de lo anterior:
 - a. Distancia adecuada del árbol a las edificaciones, considerando el porte o diámetro futuro, así como el desarrollo de raíces.
 - b. Disponibilidad de espacio suficiente alrededor del árbol sin pavimentar para desarrollo y mantenimiento.
 - c. Elegir sistema de riego adecuado y disponer las condiciones técnicas necesarias para evitar cualquier afeción al subsuelo.
 - d. Tener en cuenta la plantación de árboles de hoja caduca para la mejora de las condiciones de protección de soleamiento.
- 5) En el caso de existir arbolado y ajardinamiento existente:

- a. Cabe el mantenimiento de los ejemplares de Ficus, de formación natural, que se encuentran en la zona terciaria y donde la geometría de sus edificaciones se ha adaptado para el mantenimiento de las mismas. Queda reflejado en los planos de ordenación.
- b. No puede verse afectado el espacio donde se encuentra un Eucalipto casi-monumental, entre la zona del Parque de Desembocadura y la zona Terciaria, debiendo mantener libre la parcela rectangular donde se encuentra. Queda reflejado en los planos de ordenación.

4.3.7. Urbanización de los espacios públicos (Art. 2.3)

- 1) Los proyectos de urbanización que desarrollen obras en el ámbito del PES deberán considerar, si se desarrollan sobre un ámbito ya urbanizado previamente, la eliminación de los elementos que supongan un deterioro ambiental, visual o paisajístico en su ámbito de actuación o que no sean compatibles con la ordenación aprobada, sustituyéndolos por otros con una mejor integración en el entorno.
- 2) En la urbanización de plazas, ajardinamientos y viales de coexistencia, se potenciará el carácter unitario de estos elementos, primando la homogeneidad en cuanto a materiales de pavimentación, elementos vegetales, elementos de alumbrado, mobiliario urbano, etc.
- 3) La iluminación del espacio público responderá a un tratamiento unitario. Se procurará que los elementos de iluminación no afecten a las fachadas de las edificaciones. La iluminación de todos los espacios públicos (plazas, parques, viarios de todo tipo, tenderá siempre a asegurar la máxima visibilidad en todo momento evitando zonas de luminosidad reducida u oscuras.
- 4) En los proyectos de urbanización en el ámbito del PES y en especial en los viarios de coexistencia y resto de elementos integrantes de la Infraestructura Verde se deberá analizar la implantación de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDs), de manera que se minimicen las escorrentías superficiales. Se procurará el empleo de pavimentos drenantes y soluciones constructivas similares.
- 5) En la ordenación y distribución de los espacios públicos primará la circulación y estancia del peatón sobre la de los vehículos motorizados. Se procurará, como norma general, la minimización de los espacios destinados al aparcamiento en superficie; la superficie así obtenida se dedicará preferentemente a la implantación de ajardinamientos y mobiliario urbano que favorezcan la estancia y circulación del peatón y la interacción con la ciudad consolidada.
- 6) Los proyectos de urbanización deberán tener en cuenta lo indicado en el Plan de Movilidad que acompaña al PES así como a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia, en particular lo que se refiere a la implantación de itinerarios peatonales y de movilidad no motorizada.

4.3.8. Actuaciones urbanísticas derivadas del desarrollo del PES (Art. 1.14)

- 1) Las posibles actuaciones urbanísticas derivadas del desarrollo del PES que modifiquen sustancialmente la ordenación deberán incluir un estudio de integración paisajística particularizado en el que se analicen, con la nueva ordenación propuesta, los impactos visuales y paisajísticos de cada actuación, así como la necesidad de introducción de las correspondientes medidas de integración.
- 2) En los proyectos de urbanización se tendrán en cuenta las necesidades de suministro eléctrico, para realizar las posibles reservas de centro de transformación.

4.3.9. Uso viario. Condiciones particulares

▪ Art. 3.39. Condiciones generales

- Se distingue entre los ámbitos viarios internos de nueva creación y aquellos de borde y existentes en la actualidad, en los que se materializan los lindes de la actuación.
- Equilibrio entre los trazados viarios (perfiles longitudinales y transversales) y el relieve natural de los terrenos, de modo que las pendientes de los viales no resulten excesivas, pero tampoco se produzcan movimientos de tierra exagerados que den lugar a desmontes y terraplenes inadecuados por su impacto paisajístico. En ningún caso se superan pendientes del 12% para viales de tráfico, 5% en los recorridos peatonales, 10% para carriles bici.
- Todos los viales permiten el paso de los vehículos de emergencia, para lo cual disponen de una anchura mínima, libre de cualquier obstáculo, de 5 metros.
- Se implanta un recorrido de carril-bici que discurre, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecta con la red de carril-bici ya implantada en las áreas urbanizadas.
- En PU, las calles peatonales con acceso restringido para vehículos diferenciarán en su tratamiento de materiales la banda de posible circulación de vehículos, dejando, en todo caso, una franja de circulación exclusiva de peatones.
- Las áreas peatonales se separan del tránsito rodado y reúnen las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. En Proyecto de urbanización, se podrá a través de ellas dar acceso a aparcamientos de uso privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo.

La ordenación de los suelos incluidos en el ámbito destinados al uso pormenorizado de viario se ajusta a las siguientes condiciones dimensionales establecidas en el Anexo IV de la LOTUP, además de las que resultan exigibles por la normativa sectorial en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano. Se han tenido en cuenta todas aquellas cuestiones de perspectiva de género que la Generalitat recogió en el “Set para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano. Recopilación de Información en materia de Arquitectura y Urbanismo desde la perspectiva de género”, de marzo de 2017:

- Las aceras tienen una anchura mínima de 2 metros. Las aceras de más de 3 metros de anchura incorporan arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no es inferior a 2 metros, siendo este compatible con la red de servicios. Las de más de 4 metros de anchura disponen siempre de arbolado de alineación.
- Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos tienen una anchura mínima de 4,50 metros en los viales de un solo sentido de circulación y de 6 metros en los viales con doble sentido de circulación.
- Las bandas específicas de carril-bici tienen una anchura superior en todos los casos a la mínima de 2 metros.
- Las plazas de aparcamiento dispuestas en cordón tienen superiores en todos los casos a las unas dimensiones mínimas de 2,20 metros por 4,50 metros. Las plazas de aparcamiento dispuestas en batería cuentan con unas dimensiones en todos los casos superiores a las dimensiones mínimas de 2,40 metros por 4,50 metros. En los planos se delimitan gráficamente cada una de las plazas de aparcamiento. En las zonas específicas de aparcamiento, el cómputo de las plazas de estacionamiento resultantes se obtiene de la distribución concreta de plazas que se grafían en los planos.
- Se computan como aparcamientos las áreas públicas destinadas a tal fin y separadas de la red viaria que, por su forma y ubicación, solo admiten los movimientos del vehículo imprescindibles para estacionar.
- Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en cambios de nivel.
- Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.
- Pasos de peatones muy diferenciados.
- Diseño del carril bici de forma que ocupe parte de la calzada sin reducir el ancho de acera, ni disminuyendo el espacio para el peatón.

- Amplias aceras para el paso de coches de bebés, sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y carros de la compra.
- Fomentar el uso del transporte público, y movilidad sostenible.

*** Todas estas medidas de integración quedan reflejadas en la documentación con eficacia normativa del Plan Especial, en las NNUU particulares de cada una de las subzonas de ordenación.**

5. CONCLUSIÓN

El presente EIP se considera así completo y cerrado a falta habiendo incorporado las conclusiones derivadas de las alegaciones y observaciones recibidas en la fase de información y consultas públicas.

Estas conclusiones derivadas podrán cambiar las medidas siempre que sean para mayor protección del paisaje y por tanto disminución del impacto. **Estas medidas, bajo el amparo de la LOTUP, tienen la misma fuerza que la del instrumento de desarrollo de planeamiento al que acompañan (PEs) y por tanto serán de obligado cumplimiento.**

València, junio de 2020



EL EQUIPO REDACTOR

AIC EQUIP, S.L.

Arquitectos

Juan Añón Gómez

Gabriel Doménech Bardisa

Arquitecta colaboradora

Lucía Yubero Serrano

ANEXO I

RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

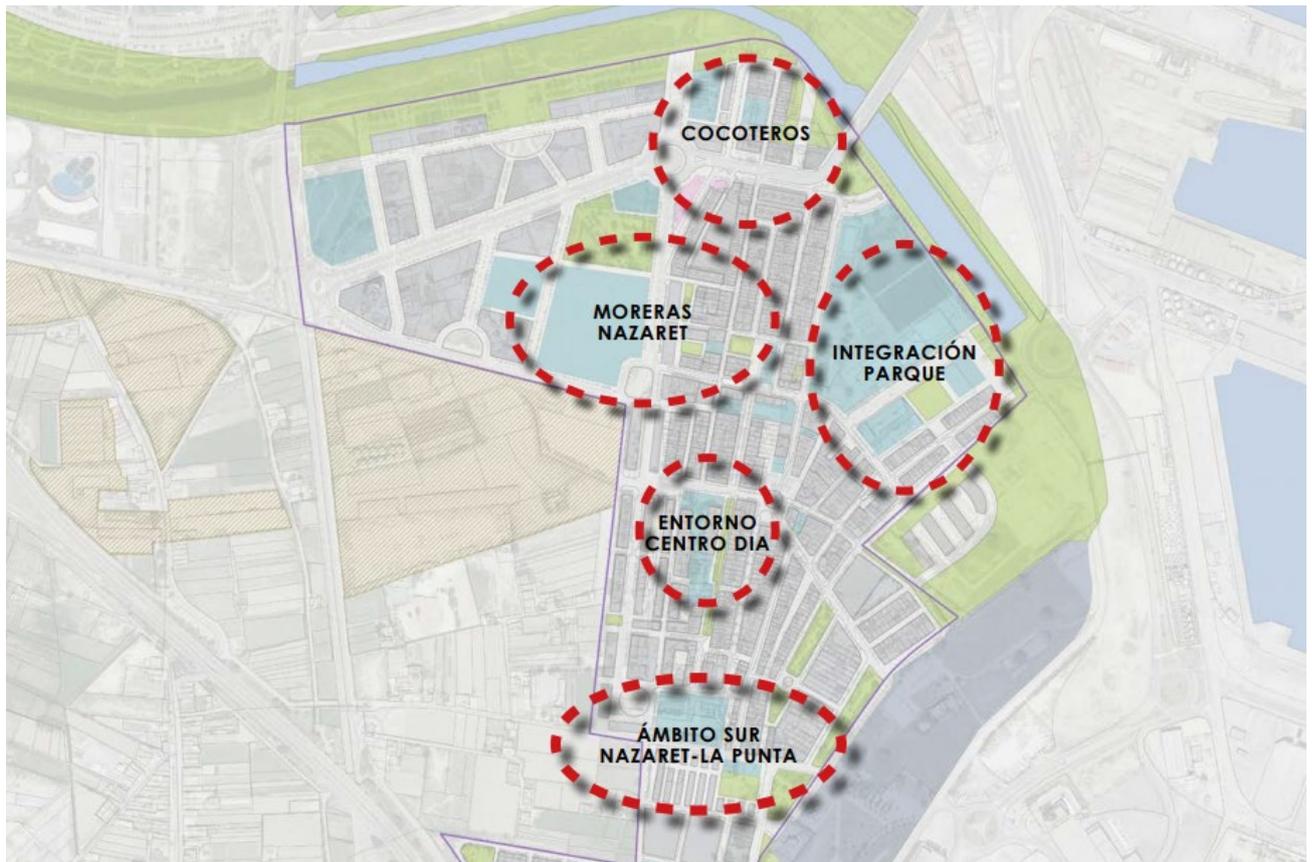
1. Antecedentes

Los resultados tenidos en cuenta para la valoración del paisaje son los obtenidos de los siguientes documentos:

- Estrategia Integral Participativa del Barrio de Nazaret, aprobada por Pleno Municipal en sesión ordinaria de 26 de abril de 2018.
- Proceso de información pública de la versión preliminar del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València que tuvo lugar del 22 de marzo de 2019 hasta el 29 de mayo de 2019 en la web del Ayuntamiento (www.valencia.es).
- Documento de Síntesis de la Participación Ciudadana del Plan Especial del Área Funcional 10 de València, cuyo proceso participativo tuvo lugar entre los días 4 de abril y 30 de septiembre de 2019.

2. Resultados obtenidos en materia de paisaje

- Conexiones. Minimizar el impacto que pueda producirse como consecuencia de las nuevas instalaciones deportivas previstas, así como de los usos terciarios del plan especial del puerto.
- Integración Parque. Mantenimiento de la ordenación resultante de la modificación puntual del PGOU-88 del año 2009 en la que se mantiene el uso residencial de las edificaciones frente al parque y se disponen los bloques residenciales del SP7 y el borde del parque.
- Cocoterros. Pacificación del tráfico del puente de astilleros para que formando parte de la infraestructura verde sea la conexión del frente marítimo.
- Cocoterros. Prolongación de la calle Mayor hasta el parque del río de forma que sea el cordón de conexión entre el núcleo histórico y el parque del río.
- Cocoterros. Mejora del paisaje urbano con la ubicación de edificaciones de nueva planta que cierren las edificaciones residenciales existentes.
- Cocoterros. Disposición de las nuevas tipologías edificatorias en paralelo a la calle Mayor de forma que no constituyan barrera visual hacia el parque y supongan una transición de escala entre la edificación de Moreras y el barrio de Nazaret.
- Cocoterros. Que el ámbito de Cocoterros actúe como bisagra entre los barrios de Moreras, Nazaret y Grao.
- Moreras-Nazaret. Pacificación del vial del Cami Canal entre el barrio de Nazaret y Moreras.
- Ámbito Sur: Nazaret-La Punta. Conexión del núcleo histórico tradicional de Nazaret con los residenciales de La Punta mediante la mejora de la calidad urbana del Cami La Punta y la disposición de espacios libres en el entorno del centro escolar y la apertura visual hacia la Iglesia de La Punta con la disposición de un espacio libre que integre como dotaciones las actuales edificaciones.
- Ámbito Sur: Nazaret-La Punta. Cierre de la trama peatonalizada del barrio de Nazaret mediante la disposición de un espacio libre en el encuentro de la Calle Francisco Falcons y Manuel Andrés con el centro escolar.



ENCUESTAS Y ESCRITOS REGISTRADOS DURANTE EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

24

RESUMEN DE LAS ENCUESTAS RECIBIDAS

Se presenta escrito con número de registro 00113 2019 012713 por la Plataforma Parque de Desembocadura en el que se acompañan 354 encuestas de vecinos en los que se opina lo siguiente:

Parque de desembocadura: Respetar lo aprobado en 2009 y que sea el parque el que se integre en el barrio y no al revés porque el barrio ya le ha dado suficiente al Puerto-Ciudad.

Cocoteros: Que se mantenga la tipología de la Calle Mayor

Moreras-Nazaret: No queremos la apertura peatonal desde la plaza a la zona escolar, ni que se quite el mercado.

Entorno del centro de día: Que los edificios protegidos sean destinados a una residencia de la 3ª edad y que el solar dotacional se adecue para el uso y disfrute de la residencia.

Entorno del C.P. J.M. Montoya: No se debe reducir la parcela escolar para crear una plaza porque hay espacio suficiente.

Integración en la huerta: En la zona Ignacio de Zuloaga con el Camino el Canal queda pendiente de un proyecto anterior una pastilla de edificios.

Residenciales La Punta: En esa zona falta la construcción de 43 viviendas unifamiliares de un proyecto anterior. Consideramos más adecuada la alternativa 1.

Asimismo, se manifiestan en el sentido de que se mantenga el itinerario de la E.M.T. porque da mayor servicio a los ciudadanos y que el tráfico rodado que genere la Ciudad Deportiva del Levante lo asuma por su recorrido natural son que esto repercute en el barrio, para lo cual entienden sería la solución más lógica la creación de una rotonda al principio de la Calle el Sech.

ESCRITO CON REGISTRO 00105 2019 003742:

Presentado por la Asociación de Vecinos Nazaret Unido

Zona colector (Estacioneta).

Favorables a la conexión del frente marítimo por el puente de Astilleros y la conexión viaria por el puente del Grao, así como la recuperación de la estacioneta como dotacional público.

Moreras-Nazaret (Mercado)

Muestran el acuerdo con las propuestas de hacer una reserva de suelo para un nuevo mercado y la conexión entre plazas propuesta.

Entorno centro de día.

Les parece buena la reserva de suelo para la creación de una residencia de mayores.

Entorno JM Montoya

Nos parece factible utilizar esos suelos para vivienda pública.

Residenciales Sur.

Hemos presentado que sea la Asociación de Vecinos de La Punta que de el visto bueno sobre la propuesta presentada en los talleres.

Integración

Estamos de acuerdo que el trayecto de autobuses del Levante UD a la Ciudad Deportiva, tanto de entrada como de salida, la parte indicada para esta, la entrada al camino de Las Moreras, Carretera del Riu/Camino de La Punta al Mar a Manuel Carboneras.

Con todo esto, evitamos vehículos circulen por el barrio y así sea un barrio más peatonal donde vecinos y comercios se beneficien.

ESCRITO CON REGISTRO 00134 2019 000589:

Presentado por la AAVV de La Punta

1. Nunca jamás; no los responsables de la A.P.V. ni los del propio municipio de València han sido capaces de conocer, reconocer y delimitar de una manera histórica, real, veraz y verdadera las delimitaciones, límites o lindes con consenso y participación del barrio y pedanías afectadas (Nazaret; La Punta y Pineda), con respecto al litoral marítimo; la Z.A.L. y la ampliación del Puerto.
2. La total disconformidad y oposición a que el acceso a la citada ciudad deportiva del Levante U.D. se efectúe y realice por el Camí de La Punta al Mar.
3. Que dicho acceso se ejecute y realice desde la rotonda existente a la entrada del Club Náutico y ... a la propia Z.A.L. hasta dicha ciudad deportiva; mediante la construcción de un vial adecuado y homologado para dar cabida y solución al posible tráfico de vehículos que pueda generar la construcción, acceso y uso de dicho complejo; pero siempre en y por terrenos del Dominio Público Terrestre o Zona de Servicio Terrestre del Puerto. JAMÁS por el Camí de La Punta a la Mar.



- Poner en valor la consulta popular usos solar ex cuartel guardia civil que impulsó nuestra AVV: Residencia mayores, retén policía local y Escoleta Infantil.
- Dejar mercado donde está y reservar suelo para una posible ubicación futura más cerca de Moreras.
- Si a la conexión peatonal Plaza Iglesia hacia Moreras, sin dividir el suelo educativo de Moreras, pero teniendo prevista la futura comunicación peatonal de Este a Oeste con posible espacio de confluencia en la parte central de las dependencias de los futuros servicios docentes.
- Enterrar las conducciones de alta tensión en la Punta y Moreras.
- En el suelo de uso educativo en Moreras la Conselleria tiene previsto construir un gran centro de Formación Profesional reivindicado por nuestra AVV desde el pasado siglo y tendrá el tranvía en la puerta. Pero no debería acoger la instalación de las cocheras provisionales del tranvía, porque retrasaría la construcción del equipamiento educativo. Y se corre el riesgo de que lo provisional se convierta en definitivo. Hemos presentado a la Conselleria otras alternativas o posibilidades en el Camino viejo de Natzaret, solar privado adyacente a calle Barraques del Figuro y camino paralelo a la subida del puente tranvía zona oeste de la Punta que comunica la calle Jesús Borrante y Borrás con la rotonda junto a las vías del tren. Esta alternativa debería contar con el consenso del vecindario de la Punta.
- Conectar los distintos tramos de la calle Estivella, y calle Francisco Falcóns hacia calle Bernabé García y Camino Canal, así como a la calle Manuel Andrés
- Pacificar el tráfico en el Camino de la Punta al mar junto al Colegio público Manuel Montoya y mejorar la relación de la Punta con Natzaret es contradictorio la propuesta de accesos a la ciudad deportiva del Levante por dicho camino. El puerto presentó con anterioridad un acceso ferroviario a sus instalaciones por dicho camino y alegamos en contra por las mismas razones y afortunadamente se recogió nuestra reivindicación. Presentamos otras alternativas en otro apartado de este documento.
- Mejorar los accesos al colegio Santa Magdalena Sofía.

Respecto de los equipamientos, hacen una relación de necesidades, al igual que sobre la vivienda, la necesidad de regularizar la situación jurídica de propiedad del suelo y la recuperación de la huerta.

ESCRITO CON REGISTRO 00118 2019 0043282

Presentado por l'Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret

Se expone una serie de reivindicaciones recogidas en alegaciones realizadas en anteriores procesos participativos en relación con:

- Paseo marítimo de Nazaret
- Acceso Norte al puerto
- Puente de Astilleros
- Circuito de Formula 1
- Edificabilidad del puerto
- Salida del río al mar
- Inundabilidad y cambio climático
- Relación de los planes con el entorno
- Integración del parque de desembocadura y la implantación de usos terciarios en su ámbito
- Acceso al Levante

En lo concerniente a cuestiones competenciales del Plan Especial del AF10:

- Eliminar bordillos en pasos de peatones y pintar los pasos de cebra que faltan. Aceras en calle Algemés. Plaza Cristo eliminar escalones y dotar de más vegetación.
- Movilidad peatonal prioritaria. Instalar más fuentes de agua potable en los espacios públicos. Pacificar el tráfico motorizado para limpiar el aire que respiramos y con el objetivo de Accidentes Cero. Completar la red de carriles bici. Tranvía a Natzaret y conectado con el marítimo. Mejora frecuencias EMT. No al tráfico oportunista de paso. Prioridad aparcamientos para residentes.
- Eliminar la rotonda del final de la calle Santa Pola.
- Rehabilitar la antigua estación del trenet de Natzaret de la C. Mayor y destinarla a equipamiento público. Poner en valor el entorno de la Estacioneta y renunciar a la torre de 11 alturas en la baja del puente de Astilleros.
- Dignificar entrada al barrio. Alinear esquina Camino Moreras con calle Mayor y bloques Stella Maris.
- Más rehabilitación que nueva construcción. Ayudas a la rehabilitación.
- La aparición de nuevas torres y nueva edificabilidad, además de afectar al paisaje urbano, solo hace que incrementar el déficit de equipamiento por vivienda, generando nuevas necesidades y restando posibilidades al barrio ya construido.

CONCLUSIONES

- SE PRODUCEN CONTRADICCIONES ENTRE LAS ENCUESTAS PRESENTADAS Y LAS CONCLUSIONES DE LAS MESAS DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS.
- POR OTRA PARTE LOS ESCRITOS PRESENTADOS (NO ENCUESTAS) SI QUE VAN EN LA LÍNEA DE LAS CONCLUSIONES DE LAS MESAS DE LOS TALLERES REALIZADOS.
- ES POR ELLO QUE SE ESTIMA NECESARIO LA REALIZACIÓN DE ALTERNATIVAS QUE RECOJAN TANTO LAS CONCLUSIONES DE LAS MESAS DE LOS TALLERES 1 Y 2 ASÍ COMO LAS DE LAS ENCUESTAS Y ESCRITOS PRESENTADOS.
- ESTAS PROPUESTAS DE ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN SE BASAN EN LAS PREFERENCIAS MOSTRADAS EN LOS TALLERES 1 Y 2 PERO RECOGIENDO LAS CONSIDERACIONES DE LAS ENCUESTAS Y LOS ESCRITOS PRESENTADOS AL MARGEN DE LOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN.

3. Observaciones, sugerencias o alegaciones recibidas en materia de paisaje

- Circulación y accesos
 - o Soterrar las vías del tren para unir los barrios de Nazaret, Grao, Moreras, La Punta y reunir la ciudad con el litoral.
 - o El enterramiento de los viales del puerto frente a Benimar.
 - o Resolución de los accesos al Parque de Desembocadura y al equipamiento deportivo por el interior de los terrenos portuarios, evitando el tráfico de paso por el interior del barrio de Nazaret.
 - o Recuperación de la relación entre el norte y el sur de la fachada marítima de la ciudad con un corredor verde por la ZAL de 500m mínimo como establece la legislación Valenciana.
 - o El acceso parcela de equipamiento deportivo no puede realizarse por el Camí de la Punta al Mar. Realizarlo desde la rotonda existente a la entrada del Club Náutico y a la propia ZAL hasta dicha parcela deportiva.
 - o Solicitan que el tráfico que genere el equipamiento deportivo sea asumido por la propia zona y no repercuta al barrio, así mismo dicho tráfico debería acceder desde la V-15 en dirección Nazaret por el siguiente recorrido: V15 -> C/Jose Luis Hidalgo -> C/Algemésí -> C/ El Sech -> Rotonda -> C/El Sech - -> C/Algemésí -> C/Jose Luis Hidalgo -> V15. Y en la zona terciaria, la entrada sería desde la V15 dirección Nazaret por el interior del Puerto y salida sería Puerto V15, de esta manera evitaría la entrada de tráfico al barrio.

- Parque de Desembocadura
 - o Solución hidráulica para el tramo final del cauce histórico del Turia.
 - o Construcción de un paseo ajardinado conectando por debajo del puente de Astilleros con Cocoterros y los jardines de Moreras
 - o Retirada de los lodos contaminados del final del cauce con recuperación de la desembocadura abierta del cauce al mar.
 - o Prever y valorar el impacto del previsible cambio climático como factor de modificación y aumento del riesgo de inundabilidad de la zona.
 - o Instalación de la verja histórica del puerto en sustitución del muro del Parque.
 - o Conexión de la ciudad central con el litoral a través del cauce histórico del Turia.
 - o Desmantelar los restos del circuito F1 y reponer tramo del puente de Astilleros que desapareció.
 - o Desplazar la rotonda portuaria sobre el final del río para ampliar el parque y dotarle de desembocadura abierta dignificando su encuentro con el mar.
 - o El corredor verde de 20m en el margen izquierdo del cauce entre el puente de Astilleros y el Parque de Desembocadura.

- Zona Terciaria
 - o Respetar la trama urbana existente en torno al Parque de Desembocadura y el área terciaria se adecue a la zona o desplazarlo a otras localizaciones en el ámbito y colindantes a la zona aduanera del puerto o dentro de la misma zona aduanera.
 - o No construir cuatro edificios de 5 y 7 alturas con aparcamientos en superficie, ocupando y disminuyendo lo destinado a zona verde y ubicados en pleno acceso del barrio al parque y solicitan que el Puerto renuncie a esa ubicación y la traslade al muelle de desvío del Turia o al Paseo de Caro junto al futuro terciario de Boluda, Ubicación más accesible para las oficinas de empresas vinculadas al puerto y para sus propios trabajadores.
 - o Las edificaciones del área terciaria proyectarán sombras, tendrán un efecto pantalla y aumentarán las temperaturas de la zona con el conocido como fenómenos "isla de calor".

- Zona Deportiva
 - o Condiciones del tratamiento de linde y de vallado para garantizar la privacidad de la actividad a desarrollar en la parcela.
 - o Modificación del trazado del carril bici.
 - o Alternativas a los aparcamientos públicos y privados presentando distintas propuestas.

4. Aplicación en el Plan Especial

Además de las alegaciones presentadas durante la fase de información pública, observaciones realizadas en las consultas a administraciones e interesados, se han mantenido múltiples reuniones tanto con los servicios técnicos municipales, como los distintos departamentos técnicos autonómicos, compañías suministradoras y asociaciones de vecinos, entre otras AVV Nazaret, AV Nazaret Unido, Plataforma Parque Desembocadura y Unió de la Punta. En todas estas reuniones se ha producido un intercambio de opiniones y de parecer respecto del Plan Especial y se ha intentado aunar los intereses particulares con los generales.

De todos estos datos obtenidos hemos podido observar que las mayores preocupaciones eran por un lado el posible tráfico generado por la atracción del equipamiento deportivo y las alteraciones en la movilidad que este pudiera producir, y por otro lado la disposición de las edificaciones de la zona terciaria dentro del parque y cerca de las viviendas.

Respecto a la movilidad en el ámbito se han estudiado múltiples soluciones, intentando mitigar el efecto del tráfico que el dotacional deportivo pudiese generar y derivando el mismo por el exterior del barrio. Finalmente, la solución provisional y transitoria, propuesta y estudiada, es la Alternativa 2 del Plan de Movilidad del presente PE cuyo acceso principal se realiza a través del Camino de la Punta al Mar hasta la calle Algemesí. Las soluciones de organización del tráfico y posible reurbanización viaria serán estudiadas por la administración competente. Como solución definitiva se estudiará la Alternativa 5 propuesta por el Plan de Movilidad donde deberá analizarse la viabilidad técnica, económica y de ejecución de la misma, una vez queden implantados en el sector todos los servicios de movilidad previstos como la llegada de la línea 10 de metro hasta el mercado de Nazaret y la conexión a través del carril bici de la ciudad con los pueblos del sur en el ámbito del PE. No obstante, la alternativa de movilidad siempre podrá ser una de las alternativas estudiadas en el Plan de Movilidad o cualquier otra alternativa que acuerden las administraciones previo análisis en el preceptivo Estudio de Movilidad. Resto de soluciones estudiadas en el Plan de Movilidad o propuestas en las alegaciones deben ser desestimadas por la improcedencia de las mismas o la no resolución de los problemas planteados.

Respecto a la disposición de los volúmenes edificables en la zona terciaria se han estudiado múltiples posibilidades, desde la inicial presentada que disponía 4 volúmenes de 5 y 7 alturas en sentido perpendicular al mar y que contaba con 3 viales internos de acceso a cada uno de los bloques, un vial perimetral y múltiples aparcamientos en superficie.

Se ha tenido especial consideración con el impacto de los viales y los aparcamientos en superficie que reducían la continuidad de la zona verde y cortaban la conexión peatonal y visual entre el jardín de la zona terciaria, el parque de desembocadura y las viviendas del barrio, por lo que se ha optado por reducir el mismo aumentando la reserva de aparcamiento en el subsuelo (hasta 1,5 plazas/100m² construidos). Se permite, no obstante, un número de plazas en superficie integradas con la urbanización hasta un máximo del 0,1% de la edificabilidad.

Además, se ha estudiado la disposición de la volumetría con una alternativa que acumulaba el techo en 3 bloques de menor altura también perpendiculares al mar. Esta alternativa se desestimó y se ha acordado una volumetría que se compone de dos bloques en L que continúan la trama urbana de Nazaret, así como sus alineaciones y donde el edificio perpendicular al mar tiene hasta 5 alturas y el bloque paralelo es de menor altura (máximo 2 plantas) y se retranquea de la línea de calle para permitir un colchón verde entre las viviendas existentes en el borde del barrio y la zona terciaria.

En esta nueva configuración también se ha tenido en cuenta por un lado la no afectación a la zona de los Ficus y a la parcela rectangular en la que se encuentra un Eucalipto casi monumental, respetando el trazado verde existente.

Otras cuestiones relevantes extraídas de la participación pública y que se aplican en el plan son el estudio de la solución hidráulica para el tramo final del antiguo cauce, así como la construcción de un paseo ajardinado que conecte por debajo del Puente de Astilleros las zonas de Cocoteros y Moreras con la ciudad al otro lado. Estas cuestiones se indicarán como preceptivas en los proyectos de urbanización que el Parque de Desembocadura y su entorno pudiesen contener.

Respecto a la valoración de los usos propuestos en la ordenación y que se han podido extrapolar a las unidades de paisaje y recursos paisajísticos, hemos obtenido:

- El **canal** que formará parte del **futuro parque de desembocadura** necesita de su tratamiento e integración para ponerlo en valor. La valoración del mismo es **media**.
- El **espacio vallado** que conforman **los almacenes en desuso** y que posteriormente será parte del **parque de desembocadura y la zona terciaria** no tiene conexión con la ciudad existente, e incluso existen vestigios de las edificaciones anteriores. La valoración de la misma es **muy baja**, por la no conexión además del estado de conservación de la misma.
- El **espacio vallado verde deportivo en desuso** contiene la edificación del antiguo balneario de Benimar además de pistas deportivas degradadas sin uso. La ordenación propuesta en esta zona coincide con el **dotacional deportivo** que pondrá en valor no solo la zona con una gran capacidad de atracción, sino que además rehabilitará la edificación de Benimar, según los criterios establecidos, y la pondrá en servicio. La valoración de la zona es **muy baja** por no tener conexión con la ciudad existente y por el estado de conservación de la misma.
- El actual **Parque de Nazaret** se encuentra bastante degradado y su situación, alejado del barrio, con un único frente accesible y encastrado entre el vallado portuario no le confiere mayor valor. Coincide con lo que la ordenación propuesta califica como **dotacional deportivo**. La valoración del mismo es **media-baja**.
- Parte de la **infraestructura portuaria** destinada a circulaciones o almacenaje, cambiará radicalmente su uso por la integración puerto-ciudad. De esta manera en la ordenación futura parte se convertirá en **parque de desembocadura, dotacional deportivo y parque sur**. La valoración de la misma es **muy baja**.
- El futuro **parque de desembocadura** se concibe de manera **muy positiva**, de manera que no solo se mejorará el ámbito en el que se desarrolla, sino que además mejorará la conexión del barrio con la ciudad y colmatará el final del antiguo cauce con un parque de calidad que conecte el territorio entre sí a través de la vía litoral.
- La futura **zona terciaria** es percibida **positivamente**, aunque su posición y la forma de la edificación ha generado controversia. Su valor en **medio**, puesto que se integra en la urbanización a través de una zona verde que conecta con el parque de desembocadura y que conecta los espacios con la ciudad existente.
- El futuro **dotacional deportivo** se percibe **muy positivamente** de manera que paisajísticamente mejorará la situación actual y dinamizará no solo su entorno inmediato si no el barrio, el distrito e incluso la ciudad.