



Id. document: Mh/g UrXi OqTu tBU8 3T+9 PNRd hoA=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
SERVICI DE PLANEJAMENT

**MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA**

REGULACIÓN DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE APARCAMIENTO

Abril de 2022

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
SERVICI DE PLANEJAMENT

ÍNDICE

A) MEMORIA INFORMATIVA

1. ANTECEDENTES
2. PLANEAMIENTO VIGENTE
3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE RELACIONADAS CON LA MODIFICACIÓN

B) MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. OBJETO Y ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
2. CARÁCTER DE LA MODIFICACIÓN
3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA
4. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
5. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA

C) MODIFICACIÓN NORMAS URBANÍSTICAS

D) INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768

**BORRADOR DE PLAN****A) MEMORIA INFORMATIVA****1. ANTECEDENTES**

En la actualidad, se hace cada vez más necesario desarrollar la planificación urbana con criterios de sostenibilidad.

En este sentido la cuestión de la movilidad y en concreto la utilización y ubicación de los vehículos privados en nuestras ciudades se hace más importante para conseguir mejorar la paulatina pacificación del tráfico y la utilización de la propia ciudad de manera más lógica por partes de los viandantes.

La posesión de automóviles y los índices de motorización han aumentado de forma importante en todo el mundo y con ellos el consumo de energías no renovables, la contaminación atmosférica, el ruido ambiental, la intrusión visual, los accidentes y la congestión circulatoria.

Convencidos de la necesidad de frenar este proceso, cada vez más los gobiernos, instituciones internacionales, expertos y administradores, aúnan esfuerzos para intervenir en estas cuestiones de movilidad desde la perspectiva de reducir el uso del automóvil privado en las ciudades y promover medios de transporte menos consumidores de suelo y de recursos: el transporte público (ferrocarril, metro, tranvías, autobús, etc) y los modos no motorizados (desplazamiento a pie, en bicicleta o con vehículos de movilidad personal).

Entre las administraciones con mayor repercusión y posibilidades de actuación en este campo, además de las específicas de transporte, destacan sin duda las urbanísticas, ya que, a través del planeamiento, se definen los modelos territoriales y urbanos, principales condicionantes de la movilidad, se localizan y diseñan los espacios por los que discurre la circulación, se proponen las infraestructuras de transporte colectivo, se establecen los estándares de aparcamiento, etc. En definitiva, se define la organización y uso del espacio, así como la localización y características de las infraestructuras de transporte.

El planeamiento urbanístico tiene, por tanto, una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma. De ahí que, sea cada día más urgente introducir en la práctica de la planificación la reflexión sobre las consecuencias que las decisiones urbanísticas tienen en el ámbito de la movilidad y, por tanto, en el uso del automóvil y sus impactos asociados.

Una de las distintas acciones aplicables en esta cuestión es la regulación del aparcamiento que puede como consecuencia directa desincentivar la utilización del vehículo privado. En efecto, cada nueva plaza de aparcamiento de larga duración que se genera en un centro

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



urbano o en un área congestionada, supone la posibilidad de que un automóvil más acceda al mismo todos los días.

La gestión del aparcamiento privado es considerada por numerosos expertos como el instrumento individualmente más eficaz para desincentivar el uso del vehículo privado y promover otros medios de transporte alternativos.

Es evidente que no hay viaje sin parada y que, en consecuencia, la eliminación de una plaza de aparcamiento en el centro de una gran ciudad supone casi automáticamente que un automóvil menos entre a dicho centro todos los días. Y la inversa es igualmente cierta, el aumento de plazas de estacionamiento de larga duración en áreas centrales implica, generalmente, un aumento en el número diario de automóviles que accederán a ella todos los días. De ahí que numerosas ciudades, americanas, europeas y asiáticas, hayan comenzado a utilizar la gestión de los estacionamientos como un instrumento de sus políticas de transporte y, en particular, como forma de control de los viajes en vehículo privado y de su articulación con el transporte público.

En las nuevas políticas para su regulación suelen distinguirse tres tipos básicos de aparcamiento:

- **Aparcamiento ligado al empleo:**
 - De larga duración y, en general diurno.
 - Acceso y salida asociados a las horas punta.
 - Polarizado en el centro urbano, áreas industriales y terciarias
 - Se realiza fundamentalmente, en la vía pública y en aparcamientos de empresa y muy minoritariamente en aparcamientos públicos de pago.

- **Aparcamiento residencial:**
 - De larga duración nocturna.
 - Menos polarizado, extendido por toda la ciudad y, en particular, en los suburbios.
 - Se realiza fundamentalmente, en garajes asociados a las viviendas, donde suele ser exigido por los compradores de ésta. También en aparcamientos para residentes en los centros y áreas urbanas densas. Por último en la vía pública y muy minoritariamente en aparcamientos públicos de pago.

- **Aparcamiento ligado a comercio, ocio y gestiones:**
 - En general de corta duración diurna o, en menor medida, nocturna. Rápida rotación de usuarios en las plazas.
 - Polarizado en el centro urbano y concentraciones de comercio y servicios, que reclaman su satisfacción para mantener la vitalidad económica
 - Acceso y salida, normalmente, fuera de las horas punta.
 - Se realiza muy mayoritariamente en la vía pública, aparcamientos de comercios y empresas de servicios. También en aparcamientos públicos de pago.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



En la medida en que las plazas de aparcamiento ligadas al empleo son las más asociadas a la congestión circulatoria de las horas y períodos punta, y las que ocupan espacios centrales durante más horas sin rotación, mientras las plazas ligadas a la residencia son, la mayoría de las veces, un requisito para la venta de viviendas y las ligadas al comercio y gestiones son, en gran medida, una necesidad funcional y una exigencia de la vitalidad económica de las ciudades, normalmente se considera a las primeras como objeto prioritario de regulación.

No obstante, debe subrayarse que, todas las plazas de aparcamiento constituyen una infraestructura que facilita el uso del automóvil privado para los desplazamientos urbanos y que, por tanto, es conveniente estudiar su regulación más si tenemos en cuenta que la actual regulación lleva mucho tiempo en vigor y por tanto no incorpora estos aspectos mencionados ni tampoco las legislaciones sectoriales que han podido ir surgiendo e incorporando criterios al respecto de las necesidades de aparcamientos en las edificaciones de los distintos usos utilizados en la ciudad.

En concreto en esta Modificación Puntual se pretende establecer los estándares de plazas de aparcamientos a cumplir por los distintos edificios ubicados en el suelo urbano de la ciudad, en función de su uso pormenorizado.

Además, respecto al suelo urbano no consolidado y urbanizable se incorpora lo indicado en la legislación urbanística autonómica (Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, en su Anexo IV, apartado III, puntos 4, 5 y 6), respecto de la posible flexibilización/minoración de este estándar en los planeamientos de desarrollo de ámbitos residenciales, terciarios e industriales.

Desde la Concejalía de Planificación y Gestión Urbana del Ayuntamiento de Valencia, se pretende mediante esta modificación normativa incidir en la actual política de la Corporación en materia de movilidad, dirigida a evitar la utilización indiscriminada de vehículos privados y dar preferencia al transporte público y otros tipos de transporte que entiende más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

Como consecuencia, el 29 de enero de 2020 la *Regidora Delegada de Planificació i Gestió Urbana* emitió una moción encargando al Servicio de Planeamiento que iniciara los trabajos de modificación del planeamiento con el fin de que, en aplicación de dichas políticas, se contemplara la posibilidad de minorar justificadamente los estándares de aparcamiento en todas las actuaciones de uso residencial, terciario e industrial.

A fin de desincentivar el uso del coche privado e incentivar la utilización de los modos de transporte alternativos, se plantea, con carácter general, el reducir en la medida de lo posible la obligación de reservar espacio público o privado destinado a aparcamiento para turismos; en concreto en edificios de usos residenciales, mantener la dotación obligatoria con el fin de eliminar, en lo posible, la necesidad particular de utilizar la vía pública como zona de aparcamiento; establecer reservas mínimas de aparcamiento para vehículos de movilidad personal (VMP); y, por último, garantizar una reserva mínima de aparcamiento accesible.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



2. MARCO NORMATIVO

El marco normativo considerado en la presente modificación es el siguiente:

- Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad valenciana (Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del *Consell*)
- Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana (Ley 6/2011 GV, de 1 de abril, de la *Generalitat*)
- Estrategia Territorial de la Comunidad valenciana (Decreto 1/2011 GV, de 13 de enero, del *Consell*)
- Ley 9/2018, de 21 de diciembre, de Garantía de los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Ley 1/1998 GV, de 5 de mayo, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
- Ley 9/2009 GV, de 20 de noviembre, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunidad valenciana.
- Decreto 65/2019, de 26 de abril, del *Consell*, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
- Decreto 151/2009, de 2 de octubre, del *Consell*, por el que se aprueban las exigencias básicas de diseño y calidad en edificios de vivienda y alojamiento.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- Orden de 7 de diciembre de 2009, de la *Conselleria* de Medioambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban las condiciones de diseño y calidad en desarrollo del Decreto 151/2009 de 2 de octubre, del *Consell*.
- Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunidad Valenciana (Decreto 215/2020, de 29 de diciembre, del *Consell*)
- Reglamento regulador del alojamiento turístico en la Comunidad Valenciana. (Decreto 10/2021, de 22 de enero, del *Consell*)
- Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (aprobado definitivamente por Resolución del *Conseller* de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la *Generalitat* valenciana de 28 de diciembre de 1988) y sus modificaciones.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible del ayuntamiento de Valencia (aprobado por el Pleno municipal en sesión de 27 de diciembre de 2013).
- Ordenanza de aparcamientos del ayuntamiento de Valencia (aprobada por acuerdo plenario de 28 de febrero de 2019)

3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE RELACIONADAS CON LA MODIFICACIÓN

La presente modificación afecta al Capítulo quinto del Título quinto de las Ordenanzas Generales de Edificación del Plan General de Valencia, y abarca la totalidad del articulado a que se refiere dicho Capítulo quinto, esto es, desde el artículo 5.127 hasta el artículo 5.143, ambos inclusive. El texto que se modifica, en su redacción vigente, es el siguiente:

"CAPITULO QUINTO: de los locales de aparcamientos de vehiculos.

Sección Primera. Condiciones básicas.

Artículo 5.127.- Dotación de aparcamiento.

1. Todos los edificios y locales en los que así lo tenga previsto estas Normas en razón de su uso y de su localización, dispondrán del espacio que en ellas se establece para el aparcamiento de los vehículos de sus usuarios. La dotación de plazas de aparcamiento se señala en los artículos 5.131 y siguientes.

2. La provisión de plazas de aparcamiento es independiente de la existencia de garajes privados comerciales y de estacionamientos públicos.

3. El Ayuntamiento admitirá una dotación de plazas de aparcamiento inferior hasta en un 50% a la mínima establecida por estas Normas en los siguientes casos:

a) En parcelas, que limitando en ambos lindes laterales con edificaciones que no se encuentren en fuera de ordenación sustantivo, tengan una forma tal que no admita la inscripción de un rectángulo de 12 x 20 metros.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



b) Cuando destinadas en su totalidad, salvo escaleras, ascensores e instalaciones indispensables, las plantas semisótano y primer sótano, o primero y segundo sótanos, a aparcamientos, la reserva así efectuada no pueda alcanzar la dotación mínima.

Artículo 5.128.- Plaza de aparcamiento.

(Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza especial de aparcamientos y en las normas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.)

Artículo 5.129.- Garajes y estacionamientos.

1. En función del régimen de explotación del que sean susceptibles los locales de aparcamiento se distinguen en garajes y estacionamientos.

(En estas definiciones, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza especial de aparcamiento.)

2. Podrán ubicarse unos y otros en:

- a) Plantas bajas o bajo rasante de los edificios.
- b) Edificaciones autorizadas bajo los espacios libres de las parcelas.
- c) Edificios exclusivos.
- d) Sótano, bajo vía pública o espacio libre de uso público previa concesión administrativa o mera autorización según se trate de Estacionamientos o de Garajes respectivamente, de acuerdo con lo que regulen las Ordenanzas Municipales.

A estos efectos no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5.45, apartado 1, en relación con la conceptualización de pieza habitable contenida en el 5.67 de las NN.UU. del Plan General respecto de aquellas instalaciones complementarias en las que se desarrollen actividades de lavado y engrase de vehículos.

Artículo 5.130.- Aparcamiento en los espacios libres.

1. No podrá utilizarse como aparcamiento al aire libre sobre el suelo de los espacios libres privados de parcela o patios de manzana, más superficie que la correspondiente al 40% de la porción de parcela destinada a aquellos.

2. En los espacios libres que se destinen a aparcamientos de superficie se procurará que este uso sea compatible con el arbolado, no autorizándose más obras o instalaciones que las de pavimentación y, en su caso, las expresamente previstas en el artículo 5.19.

Sección Segunda: Dotación mínima de aparcamientos.

Artículo 5.131.- Dotación de aparcamientos en uso residencial.

Se dispondrá, como mínimo, de una plaza de aparcamiento de automóvil por cada vivienda en las categorías Rpf y Run, y por cada 100 metros cuadrados útiles o fracción superior a 50 en la categoría Rcm.

Artículo 5.132.- Dotación de aparcamientos en uso industrial o de almacén.

1. Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento de automóvil por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie destinada a la actividad productiva o a almacén.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



2. Los talleres de reparación de automóviles dispondrán de una plaza de aparcamiento de automóvil por cada 30 metros cuadrados o fracción superior a 15 metros cuadrados de superficie útil de taller, con un mínimo absoluto de 3 plazas de aparcamiento.

Artículo 5.133.- Dotación de aparcamientos en usos comerciales.

1. Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento de automóvil por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie comercial en las categorías Tco.1b, Tco.1c, y Tco.2.

2. Para los comercios de la categoría Tco.3 se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento de automóvil por cada 50 metros cuadrados de superficie comercial no alimentaria y por cada 25 metros cuadrados de superficie comercial alimentaria.

3. En las categorías Tco.1b y Tco.1c, las anteriores reservas podrán ser cumplidas con plazas específicamente reservadas en estacionamientos de uso público que dispongan de, al menos, una entrada peatonal ubicada a menos de 100 m. de algún punto de la fachada del local.

Artículo 5.134.-Dotación de aparcamientos en usos hoteleros.

Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para automóvil por cada 100 metros cuadrados construidos de local o fracción superior a 50, o por cada 3 habitaciones si resultase número mayor. Se sujetarán en todo caso a la legislación específica en la materia.

Artículo 5.135.- Dotación de aparcamientos en oficinas.

Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para automóvil por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie construida de oficina.

Las anteriores reservas podrán ser cumplidas con plazas específicamente reservadas en estacionamientos de uso público que dispongan de, al menos, una entrada peatonal ubicada a menos de 100 m. de algún punto de la fachada del local.

Artículo 5.136.- Dotación de aparcamientos en usos recreativos.

1. Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para automóvil por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie útil.

2. En la categoría Tre.4 se dispondrá, como mínimo, de una plaza de aparcamiento para automóvil por cada 25 personas de aforo.

3. Las anteriores reservas podrán ser cumplidas con plazas específicamente reservadas en estacionamientos de uso público que dispongan de, al menos, una entrada peatonal ubicada a menos de 100 mts. de algún punto de la fachada del local.

Artículo 5.137.- Dotación de aparcamientos para minusválidos.

Se estará a lo dispuesto en las Normas para la Accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas o normativa vigente sustitutoria.

Artículo 5.138.-Dotación de aparcamientos en edificios protegidos.

En los edificios protegidos para los que se solicite licencia de intervención no será exigible la reserva de aparcamientos.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768

**Sección tercera: Condiciones funcionales de los locales de aparcamiento de vehículos.****Artículo 5.139.- Régimen transitorio.**

Las condiciones que se establecen en esta Sección serán de aplicación con carácter transitorio en tanto no se aprueben por el Ayuntamiento las Ordenanzas municipales específicas que expresamente las sustituyan.

Artículo 5.140.- Accesos y circulación interior de vehículos.

1. Los locales de aparcamiento y sus establecimientos anexos dispondrán en todos sus accesos al exterior de una meseta horizontal (o de pendiente máxima 2%) de 3 metros de anchura mínima si el acceso es unidireccional y la vía pública por la que se accede tiene un ancho superior a 12 metros, o de 4 metros si la vía tiene un ancho igual o inferior a 12 metros. Si es bidireccional la anchura mínima de la meseta será de 6 metros. La profundidad mínima de la meseta será de 5 metros cuando la vía pública de acceso tenga un ancho mayor de 12 metros, o de 4 metros en los demás casos, no obstante en parcelas de profundidad no superior a 12 metros la profundidad de la meseta podrá reducirse, en cualquier caso, a 4 metros. El pavimento de dicha meseta deberá ajustarse a la rasante de la acera, sin alterar el trazado de ésta.

2. Los accesos y calles de circulación interior contarán con un gálibo mínimo libre de 2,20 metros

3. Caso de que las puertas se sitúen en línea de fachada, en su apertura, no barrerán la vía pública.

4. Los accesos a los locales de aparcamientos podrán no autorizarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En lugares de escasa visibilidad.
- En lugares que incidan negativamente en la circulación de vehículos o peatones.
- En calles peatonales o lugares de concentración de peatones y especialmente en las paradas fijas de transporte público.

5. Los accesos se situarán, a ser posible, de tal forma que no se destruya el arbolado existente. En consecuencia, se procurará emplazar los vados preservando los alcorques correspondientes.

6. Los aparcamientos de superficie inferior a 2.000 metros cuadrados podrán disponer de un sólo acceso para vehículos. Si el acceso es unidireccional con uso alternativo de la rampa, la longitud en planta de la rampa o acceso no podrá superar los 25 metros.

7. Los aparcamientos entre 2.000 y 6.000 metros cuadrados contarán con entrada y salida independientes (dos rampas unidireccionales) o diferenciadas (en una misma rampa bidireccional), con un ancho mínimo para cada dirección de 3 metros.

8. Los aparcamientos de superficie superior a 6.000 metros cuadrados deberán contar con dos accesos bidireccionales a dos calles diferentes, cada una de ellas de ancho no inferior a 12 metros. Cada uno de dichos accesos bidireccionales podrá ser sustituido por dos accesos unidireccionales.

9. Las rampas rectas no sobrepasarán la pendiente del 16% y las rampas en curva, del 12%, medida por la línea media. No obstante en locales de aparcamientos de superficie no superior

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



a 600 metros cuadrados se admitirán pendientes hasta del 20% para rampas rectas y hasta del 15% para rampas en curva.

10. El ancho mínimo de las rampas en función de sus características será el siguiente:

- Rectilínea unidireccional 3,00 metros
- Rectilínea bidireccional 6,00 metros
- No rectilínea unidireccional 3,50 metros
- No rectilínea bidireccional 6,75 metros
(3,50 metros carril interior; 3,25 metros carril exterior)

11. En función de la superficie de local de aparcamiento a la que sirvan, se dispondrán, como mínimo las siguientes rampas:

- Superficie inferior a 2.000 metros cuadrados: una rampa unidireccional.
- Superficie entre 2.000 y 6.000 metros cuadrados: dos rampas unidireccionales o una bidireccional.
- Superficie superior a 6.000 metros cuadrados: dos rampas bidireccionales o cuatro unidireccionales.

12. El proyecto deberá recoger el trazado en alzado o sección de las rampas, reflejando los acuerdos verticales con las superficies horizontales de cada planta y con la vía pública.

13. El radio mínimo de giro de las rampas será de 6 metros.

14. El radio mínimo de giro en las calles de circulación interior será de 4,50 metros.

15. El radio de giro en los encuentros de rampas de comunicación entre plantas y calles de circulación será como mínimo de 4,50 metros.

16. Los anchos libres mínimos de las calles de circulación interior serán:

- a) En calles unidireccionales:
 - De 4,50 metros siempre que den acceso a plazas en batería (ángulo mayor de 45 grados en el sentido de la marcha).
 - De 4,50 metros en todas las calles por las que deban circular más de 100 vehículos.
 - De 3,00 metros en todos los demás casos.
- b) En calles bidireccionales:
 - De 6,00 metros en todas las calles por las que deban circular más de 100 vehículos.
 - De 4,50 metros en todos los demás casos.

17. Se permite el empleo de aparatos montacoches. Cuando el acceso sea exclusivamente por este sistema se instalará uno por cada veinte plazas o fracción superior a diez. El espacio de espera horizontal tendrá un fondo mínimo de 5 metros y su ancho no será inferior a 3 metros. La instalación de aparatos montacoches no exime de la exigencia de comunicación peatonal, mediante escaleras, entre todas las plantas.

Artículo 5.141.- Accesos peatonales a locales de aparcamiento.

1. Todos los locales de aparcamiento dispondrán de, al menos, una puerta de entrada y salida de peatones cuyo dispositivo de apertura no sea automático.

2. Todas las plantas destinadas a aparcamiento de vehículos estarán dotadas de escaleras que permitan el tránsito peatonal entre ellas.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



3. Los accesos peatonales cumplirán las condiciones siguientes:

a) Ningún punto del recinto de cada planta quedará situado a más de 50 metros de un acceso exclusivo de peatones.

b) En locales de aparcamiento de superficie inferior a 600 metros cuadrados la puerta de acceso peatonal podrá estar integrada en la puerta de acceso de vehículos. Asimismo, en estos locales, podrá utilizarse como acceso peatonal el zaguán del edificio.

c) Los locales de aparcamiento de superficie superior a 2.000 metros cuadrados dispondrán de un acceso peatonal independiente por cada 2.000 metros cuadrados de superficie de garaje o fracción superior a 1.000 metros cuadrados.

d) El ancho libre mínimo de escaleras y accesos peatonales será, en todo su recorrido:

- de 1 metro para locales de aparcamiento de superficie inferior a 2.000 metros cuadrados;
- de 1,10 metros para locales entre 2.000 y 6.000 metros cuadrados;
- y de 1,30 metros para los de más de 6.000 metros cuadrados.

Artículo 5.142.- Altura libre en locales de aparcamiento.

La altura libre en los garajes será, como mínimo de 2,20 metros medidos en cualquier punto de su superficie. De existir instalaciones colgadas que impliquen una altura libre menor de 2,20 metros, éstas sólo podrán situarse sobre las plazas en cuyo caso la altura libre podrá reducirse hasta el mínimo de 2 metros.

Artículo 5.143.- Ventilación en locales de aparcamiento.

1. Todos los locales de aparcamiento dispondrán de sistemas de evacuación de humos natural, independientemente del mecánico que se proyecte o instale, de forma que corresponda 1 metro cuadrado de superficie de hueco por cada 200 metros cuadrados de superficie de local de aparcamiento en planta, sin computar en esta medida la superficie correspondiente a accesos.

2. Los locales de aparcamiento situados en sótanos y/o semisótanos, dispondrán de ventilación forzada. Se entiende por ventilación forzada el conjunto de elementos que garanticen un barrido completo de los locales, con capacidad mínima de 5 renovaciones por hora y concebido de forma tal que impida la acumulación de vapores o gases nocivos.

3. Es obligatorio que se establezca un programa de funcionamiento de los equipos mecánicos de ventilación forzada, de forma que los niveles de inmisión de contaminantes se mantengan siempre en cualquier punto del garaje o estacionamiento dentro de los límites reglamentados. Siempre que sea obligatoria la instalación de ventilación forzada se efectuará la instalación de detección de CO con sistema de accionamiento automático de los ventiladores. Los detectores serán los establecidos por la Norma UNE correspondiente y se instalarán en los puntos más desfavorablemente ventilados y en la proporción de 1 por cada 600 metros cuadrados construidos o fracción. El mando de los extractores se situará en el exterior del recinto del aparcamiento o en una cabina resistente al fuego y de fácil acceso. "

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



B) MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. OBJETO Y ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

El objeto del presente documento es introducir en las normas urbanísticas del Plan General de Valencia las modificaciones necesarias para llevar a cabo las políticas municipales en materia de movilidad, reduciendo la dotación mínima exigida para los usos terciario, dotacional e industrial, flexibilizando la norma en el caso de usos residenciales, ante situaciones de imposibilidad o especialmente difíciles o gravosas para cumplir la reserva mínima establecida, y estableciendo una dotación mínima de aparcamiento para bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

El ámbito territorial de la presente modificación se extiende a todo el término municipal, salvando únicamente aquellas zonas que, en virtud de los planes de desarrollo vigentes, se rigen por normas propias.

2. CARÁCTER DE LA MODIFICACIÓN

Puesto que no se afecta a ninguna de las determinaciones que se recogen en los artículos 21 a 33 del Texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, aprobado por Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del *Consell*, se trata de una modificación de planeamiento de **carácter pormenorizado**.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente modificación tiene su razón de ser en las políticas municipales dictadas por la Delegación de Planificación y Gestión Urbana.

La teoría es que la existencia de amplias bolsas de suelo reservadas para el aparcamiento de turismos atraen y favorecen la movilidad privada a través de este medio de transporte, cuyo uso se pretende desincentivar en favor de medios de transporte ambientalmente más sostenibles.

Desde este punto de vista, la idea de promover el transporte sostenible se incardina plenamente con la visión, previsiones, directrices y objetivos de la **Estrategia Territorial de la Comunidad valenciana** (Decreto 1/2011 GV, de 13 de enero, del *Consell*), especialmente en el cumplimiento de su objetivo 19, que se refiere a la necesidad de satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

El **Texto Refundido de la ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad valenciana** es el texto normativo de mayor rango en materia de urbanismo y ordenación del territorio en el ámbito autonómico. Los estándares mínimos de calidad

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



urbana se recogen en el apartado III de su Anexo IV, aprobado por Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del *Consell*, según usos:

*Anexo IV: Estándares urbanísticos y normalización de determinaciones urbanísticas [...]
III. Estándares funcionales y de calidad de las dotaciones públicas[...]*

4. Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante residencial [...]

4.4 La reserva de plazas de aparcamiento diferenciará entre plazas de aparcamiento privadas, situadas en el interior de las parcelas privadas, y plazas de aparcamiento públicas, dispuestas en los viales públicos o en zonas específicas de aparcamiento público. Tanto las plazas de aparcamiento privadas como las públicas podrán estar situadas sobre o bajo rasante.

Con carácter general se reservará un mínimo de 0,5 plazas de aparcamiento privadas por habitante y 0,25 plazas de aparcamiento de uso público por habitante, pudiendo minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido.

En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público. [...]

5. Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante terciario [...]

5.3 La reserva mínima de plazas de aparcamiento público será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad terciaria. Se admite que estén en parcelas privadas siempre que las plazas de aparcamiento sean de uso público, entendiéndose por tales aquellas plazas situadas en aparcamientos accesibles para cualquier usuario, sin otro requisito que las limitaciones de gálibo, y durante, al menos, el horario de funcionamiento de la instalación terciaria a que da servicio, sea o no gratuito su uso.

5.4 Con carácter general la reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada estará en función del uso concreto al que, en desarrollo del plan, se destinen las parcelas, conforme a los siguientes estándares:

- a) Para usos comerciales o recreativos, una plaza por cada 25 metros cuadrados construidos.
- b) Para usos hosteleros y similares, una plaza por cada 50 metros cuadrados.
- c) Para otros usos terciarios distintos a los anteriormente regulados, una plaza por cada 100 metros cuadrados.
- d) En complejos terciarios que ocupen manzanas completas, en los que no sea posible determinar de modo exacto las diferentes proporciones de usos, por tratarse de locales polivalentes, la reserva exigible será de una plaza por cada 40 metros cuadrados construidos.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



Se podrá minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido.

En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

5.5 En los sectores de uso exclusivo terciario, no computará la edificabilidad destinada a aparcamientos sobre rasante. [...]

6. Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial [...]

6.2 Con carácter general la reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza para turismo por cada 200 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, y de una plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial.

Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada. **Se podrá minorar justificadamente dicha reserva** cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido.

En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

6.3 Los estándares exigidos en los dos apartados anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados.

Estos estándares, con las reducciones previstas en la propia norma, son de aplicación general en los sectores de planeamiento de desarrollo y áreas escasamente consolidadas. En las áreas urbanas residenciales sujetas a operaciones de renovación urbana, la ley establece en el subapartado 4.7 de su Anexo IV que:

4.7. Los estándares dotacionales definidos en los apartados anteriores serán de cumplimiento obligatorio en la redacción de planes parciales.

En los sectores de plan de reforma interior para operaciones de renovación urbana, en los que se dota de ordenación al sector, se podrán minorar estos estándares en proporción al

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



grado de consolidación por la edificación, aplicando un porcentaje de minoración de estándares igual al porcentaje de consolidación por la edificación en la ordenación propuesta.

Asimismo, en las áreas ya ordenadas y afectadas por modificaciones de planeamiento, las reservas dotacionales se regulan de la siguiente manera:

8. Modificaciones de planes

8.1 Las reglas de aplicación de los estándares urbanísticos exigidos a las modificaciones de planes serán las establecidas en el presente apartado 8.

8.2 Como regla general, la ordenación modificada tendrá un estándar dotacional global igual o superior al de la ordenación vigente, referidos al ámbito de la modificación. Cuando la modificación cambie el uso dominante del ámbito modificado, el estándar dotacional global de referencia será el del área urbana homogénea o ámbito de suelo urbano equivalente al sector en la que esté incluido el ámbito de la modificación.

8.3 Cualquier modificación puntual de plan de ámbito superior a una manzana completa y todo plan modificativo, que incrementen la capacidad poblacional respecto del planeamiento vigente, deberá suplementar la dotación de parque público de red primaria, siempre que el planeamiento vigente no tenga ningún exceso sobre la dotación mínima de parques de red primaria. Cuando el suplemento de parque público exigido no tenga unas dimensiones suficientes para cumplir las condiciones dimensionales exigidas en el apartado III.3.2 de este anexo, se procurará, en primer lugar, ampliar las dotaciones de parque público ya calificadas y, si esto no fuera posible, se admitirá que el suplemento de zona verde se consiga con jardines.

Este diferente tratamiento legal de las áreas consolidadas y las pendientes de desarrollo, esto es, sujetas a transformación urbanística, se recoge en la presente modificación cambiando la estructura completa del Capítulo quinto de las normas urbanísticas del Plan General, que quedará dividido en tres secciones:

- Sección Primera. Disposiciones generales
- Sección Segunda: Dotación mínima de plazas de aparcamiento en suelo urbano consolidado
- Sección tercera: Dotación mínima de plazas de aparcamiento en actuaciones de transformación urbanística

A las determinaciones de la legislación urbanística, deben sumarse las procedentes de otras normas y planes de carácter sectorial.

La **Ley 6/2011 GV, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana**, incide en esta idea. En el Capítulo II de su Título I, esta ley se refiere específicamente al fomento de los desplazamientos no motorizados, que desarrolla en los artículos 5 a 8bis, ambos inclusive, regulando los espacios destinados a desplazamientos a pie, en bicicleta y su fomento, estableciendo previsiones para actuaciones específicas en relación con el uso de la bicicletas y para la dotación de espacios para estacionamiento de

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



bicicletas, y regulando el transporte de bicicletas y de otros vehículos de movilidad personal (VMP) en el transporte público.

Específicamente, se establece lo siguiente:

Artículo 8. Estacionamiento de bicicletas.

1. Los edificios de tipología residencial de vivienda colectiva de nueva construcción, deberán prever emplazamientos específicos, seguros, protegidos y accesibles para el estacionamiento de bicicletas. Se dispondrá como mínimo una plaza de aparcamiento por vivienda en edificios en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley y dos plazas por vivienda cuando se trate de edificios en suelo no urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Podrán eximirse de la aplicación de las prescripciones de este artículo y de su desarrollo reglamentario los edificios de tipología residencial cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) se sitúen en municipios con población igual o inferior a 1.000 habitantes y no formen una conurbación con otros municipios cuya población total sea superior a 5.000 habitantes.
- b) dispongan de una sola vivienda por parcela.
- c) se ubiquen en parcelas que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
 - tener un frente de fachada inferior a 8 m,
 - no poder inscribirse una circunferencia de 8 m de diámetro,
 - tener una superficie menor que 200 m².

3. La ubicación de las plazas de aparcamiento para bicicletas en los edificios de tipología residencial de vivienda colectiva permitirá el acceso cómodo y fácil desde la red viaria. Para ello se situarán próximas a los principales accesos del inmueble, al nivel de la vía pública o planta baja del edificio, y comunicados con dichos accesos mediante itinerarios accesibles.

4. La superficie destinada al estacionamiento de bicicletas en edificios de tipología residencial no computará a efectos de edificabilidad. En este sentido, la administración competente para autorizar u otorgar la licencia de nueva construcción podrá aprobar, si lo estima pertinente, un estudio de detalle para hacer efectivas estas determinaciones en suelo urbanizado. El promotor del edificio en suelo urbanizado podrá elevar consulta a la administración competente para autorizar u otorgar licencia de nueva construcción sobre la necesidad de redactar un estudio de detalle para hacer efectivas las determinaciones de este artículo. En la solicitud se justificará la falta de espacio suficiente para ubicar una plaza de aparcamiento por vivienda a nivel de vía pública o planta baja del edificio. Dicha administración responderá a la consulta en un plazo de 20 días. En este caso, el sentido del silencio administrativo será negativo.

5. En el caso de edificios de tipología residencial de vivienda colectiva en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de esta ley, si no es posible la ubicación de las plazas de aparcamiento al nivel de la vía pública o planta baja y no se considera pertinente recurrir a estudio de detalle para hacerlo factible, dichas plazas se podrán situar en otras plantas a las que se pueda acceder mediante rampas peatonales accesibles o en último caso ascensor con cabina de dimensiones suficientes para bicicletas, como mínimo de 1,10 m de anchura por 1,40 m de profundidad. Se podrá admitir la ubicación de las plazas de aparcamiento en otra

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



parcela o edificio siempre que estén situadas a una distancia inferior a 50 m de la entrada del edificio y cumplan el resto de condiciones.

6. Las características de los espacios de circulación y de las plazas de aparcamiento serán las adecuadas para permitir el acceso de las personas transportando la bicicleta a pie y facilitar su aparcamiento y amarre efectivo, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique. En el diseño concreto de estos espacios, también se podrá tener en consideración su funcionamiento como lugares de estacionamiento de VMP (vehículos de movilidad personal, como patinetes y otros).

7. Los suelos para edificios industriales, terciarios y de equipamientos de nueva construcción que no estén urbanizados a la entrada en vigor de la presente Ley destinarán el 10 % de la superficie reservada de aparcamiento público y privado establecida en la ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje a estacionamiento seguro de bicicletas. Dichas plazas se situarán próximas a los principales accesos de los inmuebles, al nivel de la vía pública o planta baja de los edificios.

8. Los equipamientos existentes, como centros escolares y universitarios, centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

9. Los edificios existentes destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, salvo que resulte imposible dada la configuración o ubicación del edificio donde se sitúen, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales a falta de plan de movilidad o de previsión en el Planeamiento Urbanístico de Desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.

10. En los estacionamientos de vehículos a motor de nueva construcción en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley que no estén vinculados a edificios de tipología residencial de vivienda colectiva, se dispondrá de un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% de la superficie total de las plazas. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediatas posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.

11. Los ayuntamientos podrán establecer las medidas que correspondan de acuerdo con la normativa vigente para que la obligación señalada en el punto anterior se extienda a los estacionamientos ya existentes, y en todo caso con motivo de cambio o renovación de la titularidad concesional.

12. Las estaciones de trenes y autobuses existentes a la entrada en vigor de esta ley contemplarán emplazamientos seguros específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial en un plazo de 2 años.

Todos aspectos han sido tenidos en cuenta en la presente propuesta normativa, si bien únicamente se han recogido aquellos que afectan al campo específico que se trata de regular.

Por su parte, el **Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunidad Valenciana (PATSECOVA)** introduce a su vez, en los artículos 38, 39 y 40 de sus normas,

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



una serie de disposiciones relacionadas con las reservas dotacionales de aparcamiento cuando se trata de áreas comerciales:

Artículo 38. Estándares de aparcamiento

1. **Los proyectos o actuaciones** que contemplen la incorporación de usos o actividades comerciales deben incorporar dotaciones mínimas de aparcamientos para automóvil que resuelvan las demandas de sus personas usuarias y empleadas, conforme a los estándares indicados en los siguientes puntos de este artículo.

2. **En el desarrollo de actuaciones** de uso dominante terciario:

a) **Se debe reservar al menos una plaza de aparcamiento pública por cada 100 metros cuadrados de edificabilidad terciaria, o fracción.** Se admite que estén en parcelas privadas siempre que las plazas de aparcamiento sean de uso público, entendiéndose por tales aquellas plazas situadas en aparcamientos accesibles para cualquier persona usuaria, sin otro requisito que las limitaciones de gálibo, y durante, al menos, el horario de funcionamiento de la instalación terciaria a que da servicio sea o no gratuito su uso.

b) Si las plazas se localizan fuera de las parcelas privadas, éstas deben ubicarse lo más cercano posible al ámbito o equipamiento en el que se desarrolle la actividad comercial, si bien, en el cumplimiento de este requisito, puede ser considerada la disponibilidad de otros modos de transporte alternativos al vehículo privado.

c) En las parcelas privadas destinadas a **uso terciario comercial**, fruto de actuaciones urbanísticas, la dotación de aparcamiento debe ser de una plaza por cada 25 metros cuadrados construidos.

En complejos terciarios que ocupen manzanas completas, en los que no sea posible determinar de modo exacto las diferentes proporciones de usos, por tratarse de locales polivalentes, la reserva exigible debe ser de una plaza por cada 40 metros cuadrados construidos.

d) Los estándares dotacionales definidos en los apartados anteriores son de cumplimiento obligatorio en la redacción de planes parciales. **En los sectores de plan de reforma interior para operaciones de renovación urbana**, en los que se dota de ordenación al sector, **se pueden minorar** estos estándares en proporción al grado de consolidación por la edificación, aplicando un porcentaje de minoración de estándares igual al porcentaje de consolidación por la edificación en la ordenación propuesta.

3. En la implantación, ampliación o cambios de actividad de establecimientos comerciales en **edificios existentes** se establecen los siguientes estándares de dotación de aparcamiento de automóvil:

a) En los establecimientos con una superficie construida superior a 400 metros cuadrados, se debe disponer, como mínimo, de:

1º. Una plaza de aparcamiento por cada 100 metros de superficie construida o fracción en los establecimientos que vendan productos ocasionales.

2º. Una plaza de aparcamiento por cada 80 metros de superficie construida o fracción en los establecimientos que vendan productos de alimentación o mixtos.

b) Se puede exonerar del cumplimiento del estándar anterior a establecimientos que se localicen en tramas urbanas consolidadas, cuando:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



1º. Suponga la creación de seis o menos plazas y se pueda atender la demanda previsible mediante aparcamientos públicos o privados próximos, localizados a menos de diez minutos en desplazamiento peatonal.

2º. En establecimientos localizados en centros urbanos siempre que cuenten con hasta 800 metros cuadrados en caso de establecimientos de venta de productos de alimentación o 1.500 metros cuadrados de superficie construida en caso de establecimientos de venta de productos ocasionales cuando, en la proximidad del mismo, exista una red accesible de transporte público que cumpla con lo dispuesto en el artículo 36.3 o se pueda atender la demanda previsible mediante la dotación existente de aparcamientos públicos o privados situados a una distancia máxima de cinco minutos en desplazamiento peatonal.

- c) **Se puede eximir** de la obligación establecida en el apartado a), **reducirla o aceptar otras soluciones** en aquellos edificios en los que, a juicio de los servicios municipales competentes, concurren circunstancias que desaconsejen la aplicación de ese estándar de aparcamiento por razones derivadas de las características del edificio, las condiciones particulares del uso, la afición a elementos catalogados del inmueble, la dificultad de acceso de vehículos, las características del viario o de la parcela, la proximidad de puntos conflictivos desde el punto de vista de ordenación vial, la posibilidad de generar o favorecer fenómenos de congestión y otras similares.
- d) La exención total o parcial requiere informe municipal previo que justifique la admisibilidad del impacto generado por la inexistencia o disminución de la dotación de servicio de aparcamiento. Dicho informe se solicitará por la empresa promotora, que debe aportar un estudio de movilidad.

4. En las zonas de aparcamiento vinculadas a usos comerciales se deben cumplir las siguientes normas:

- a) Se deben construir en el mismo edificio o en terrenos edificables del mismo solar.
- b) La fracción de plazas de aparcamiento que superen los estándares mínimos establecidos en esta norma y, en cualquier caso, las 300 plazas de aparcamiento, deben construirse dentro de edificación o bajo rasante.
- c) Los proyectos comerciales que supongan más de 10.000 metros cuadrados de superficie construida, sin incluir aparcamientos, no pueden superar en más de un veinte por ciento la dotación mínima de plazas de aparcamiento exigidas.
- d) No se permite ningún uso posterior diferente al de aparcamiento que suponga una eliminación superior al cinco por ciento de las plazas preexistentes o una dotación inferior al mínimo exigido en esta norma.
- e) Cuando existan más de 100 plazas de estacionamiento, deben contar con sistemas de gestión automática que informen a las personas usuarias sobre la disponibilidad de plazas libres en tiempo real.
- f) Los aparcamientos con capacidad mayor a 200 vehículos o con superficie mayor a 5.000 m² deben contar con itinerarios peatonales de uso público que conecten las zonas de estacionamiento con los puntos de acceso al establecimiento. Dichos recorridos deben estar identificados mediante un pavimento diferenciado con pinturas o relieve, o bien dotando de un nivel más elevado. Su anchura no se considera como parte de la anchura del vial de vehículos. Para la protección de los recorridos peatonales y los sistemas de señalización se ha de respetar el Código Técnico de la Edificación.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- g) Deben disponer de un mínimo de una plaza por cada fracción de 40 plazas de estacionamiento destinadas a vehículos eléctricos con infraestructura de recarga rápida.
- h) Deben contar, al menos, con un espacio reservado para el estacionamiento de tres o más bicicletas por cada 80 metros cuadrados de techo o fracción. Estas plazas se deben ubicar lo más cerca posible a los puntos de control.
- i) Los aparcamientos construidos en superficies exteriores se deben construir con materiales permeables y adaptar los criterios de integración paisajística definidos en el Título VII.

5. A efectos del cómputo de la exigencia de dotación mínima de plazas de aparcamiento no computa la edificabilidad destinada a aparcamientos sobre rasante.

6. En cualquier supuesto, los estándares urbanísticos previstos en este artículo se deben adaptar a las previsiones que determina el anexo IV de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, por el que se aprueba la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

Artículo 39. Requisitos para la carga y descarga de mercancías

1. Las normas urbanísticas deben incorporar la obligación de crear un muelle para la carga y descarga en los nuevos locales comerciales, ampliaciones o cambios de actividad, cuya superficie construida, sin incluir zonas de aparcamiento, sea superior a 1.000 metros cuadrados.

Las dimensiones de dicha zona se deben justificar según el tipo de establecimiento y sector de actividad, así como las características de las operaciones previstas en cuanto a tipos de vehículos, frecuencia, volumen, duración y regularidad.

Quedan eximidas de este requisito las pequeñas ampliaciones de locales existentes, entendidas como tales aquellas en las que el muelle de carga represente más de la mitad de la superficie ampliada del local, así como las ampliaciones de establecimientos ubicados en locales existentes cuyas características arquitectónicas no permitan situar un muelle de carga. Igualmente, se podrá eximir a los establecimientos cuando las funciones de muelle de carga las asuma una micro plataforma logística de las previstas en el apartado 5 de este artículo. En estos casos, se han de justificar estas circunstancias mediante informe técnico del ayuntamiento correspondiente.

2. En el desarrollo de suelo con uso dominante terciario comercial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública, se han de destinar a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero (8x3 m) por cada 500 metros cuadrados de edificabilidad terciaria comercial.

3. En el desarrollo de suelo con uso dominante residencial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública, se deben destinar a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero (8x3 m) por cada 5.000 metros cuadrados de edificabilidad.

4. En áreas urbanas consolidadas debe existir como mínimo una reserva de carga y descarga para tres vehículos, cada 100 metros lineales de estacionamiento.

5. Los ayuntamientos deben promover la incorporación de micro plataformas logísticas para la distribución de mercancías, que puedan ser gestionadas por las asociaciones o entidades

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



gestoras de las zonas comerciales urbanas. Dichas plataformas deben estar integradas en aparcamientos públicos.

6. Los ayuntamientos de las ciudades consideraras como cabeceras y subcabeceras del Sistema Nodal de Referencia Comercial por el Plan de Acción Territorial, en los ámbitos urbanos en los que coincidan capacidades escasas de la red viaria con elevados niveles de distribución de mercancías, deben elaborar planes de logística urbana y ordenanzas para la regulación de la distribución urbana de mercancías, con la finalidad de incrementar su eficiencia, minorar sus costes energéticos y ambientales y racionalizar el uso del espacio urbano. Los planes citados se deben elaborar y tramitar de acuerdo con lo estipulado en relación con los planes de movilidad en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Artículo 40. Condiciones de accesibilidad universal a los establecimientos comerciales

1. Los establecimientos comerciales y los espacios urbanos de alta concentración comercial deben cumplir las normas y condiciones básicas que garanticen la accesibilidad y no discriminación, en el acceso y uso de los mismos, de las personas con cualquier tipo de diversidad funcional, de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en la materia, y, en particular, por la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, y disposiciones que la desarrollan.

2. Las adecuaciones efectivas en materia de accesibilidad de los locales comerciales ubicados en edificios existentes y, especialmente, en entornos históricos, edificios catalogados o de difícil adaptación, o en supuestos análogos, pueden adoptar soluciones alternativas a las propuestas con carácter general por el Código Técnico de la Edificación, con el fin de facilitar el acceso y la utilización no discriminatoria, independiente y segura a las personas con diversidad funcional.

3. Para ello, los ayuntamientos deben establecer criterios de flexibilidad, tolerancias admisibles y soluciones compartidas, cuando se intervenga en locales existentes y no sea posible alcanzar la plena adecuación, permitiendo que se puedan adoptar otras medidas que faciliten, en el mayor grado posible, el acceso y la utilización por la mayor diversidad posible de situaciones personales. El nivel máximo de exigencia debe ser, en cada caso, el establecido por el Código Técnico de la Edificación para los edificios existentes.

En todas estas cuestiones, la presente modificación se remite a la norma vigente, previendo que futuras modificaciones puedan provocar la obsolescencia del Plan.

En cuanto a las actividades hoteleras, en un ámbito económico tan importante para una ciudad turística, como es Valencia, es necesario tener en cuenta la normativa reguladora en esta materia, específicamente, el **Reglamento regulador del alojamiento turístico en la Comunidad Valenciana, aprobado por Decreto 10/2021, de 22 de enero, del Consell.**

La dotación mínima de aparcamiento se regula en los anexos del reglamento, para cada tipo de establecimiento turístico, de la siguiente manera:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768

ANEXO I
SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE HOTELES Y HOTELES-APARTAMENTO

I. Edificio/Áreas Comunes									
Área		Criterio	Puntos	*	**	***	****	*****	
Aparcamientos	19	Plazas de aparcamiento para mínimo del 10% de unidades de alojamiento*	A	8				OBLI	
		Plazas de aparcamiento para mínimo del 50 % de unidades de alojamiento*	B	16					OBL
	20	Plazas de aparcamiento a menos de 500 m del hotel*	A	5					
		Plazas de aparcamiento directamente en el hotel*	B	10					
	21	Posibilidad de aparcamiento para autobuses (no vados, ni zonas de carga y descarga)		10					

ANEXO II
REQUISITOS DE CLASIFICACIÓN EXIGIBLES A LOS BLOQUES Y CONJUNTOS DE APARTAMENTOS TURÍSTICOS

1. ACCESOS, COMUNICACIONES Y ESTACIONAMIENTO

	Superior	Primera	Estándar
• Parking para clientes, % en relación con el número total de unidades de alojamiento	50%	25%	-

(1) Se debe entender que el bajo+2, el bajo+3 o el bajo+4 están exentos de ascensor.

(2) Se podrá sustituir por plazas de parking cercanas o parking público cercano.

ANEXO III
REQUISITOS DE CLASIFICACIÓN EXIGIBLES A LAS VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO

1. ACCESOS, COMUNICACIONES Y ESTACIONAMIENTO

	Superior	Estándar
• Parking para clientes	SÍ	-

ANEXO IV
REQUISITOS DE CLASIFICACIÓN EXIGIBLES A LOS CAMPINGS

1. SERVICIOS GENERALES

		5*****	4****	3***	2**	1*
29	Aparcamiento para vehículos (1)	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	sí

(1) Uno por parcela, en ella o en recinto habilitado, salvo en «Camper Área».

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



REQUISITOS DE CLASIFICACIÓN EXIGIBLES A LAS UNIDADES DE ALOJAMIENTO TIPO CABAÑA, BUNGALOW O MOBIL-HOME EN CAMPINGS

1. INSTALACIONES Y SERVICIOS

		5*****	4****	3***	2**	1*
12	Aparcamiento para vehículos	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ

ANEXO V
REQUISITOS DE CLASIFICACIÓN EXIGIBLES A LAS CASAS RURALES

1. ENTORNO Y SITUACIÓN

	1*	2*	3*	4*	5*
• Acceso señalizado hasta el alojamiento	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
• Acceso en vehículo hasta el alojamiento	-	-	SÍ	SÍ	SÍ
• Ausencia de impactos negativos derivados de fábricas, vías férreas, explotaciones agropecuarias...	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
• Lugar de estacionamiento próximo al establecimiento	-	-	SÍ	SÍ	SÍ

5. EQUIPAMIENTO GENERAL DE SERVICIOS

	1*	2*	3*	4*	5*
• Cajas fuertes individuales	-	-	SÍ	SÍ	SÍ
• Plaza de aparcamiento	-	-	-	SÍ	SÍ

También son reservas de obligado cumplimiento a tener en cuenta las establecidas en la **normativa sectorial en materia de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la edificación.**

La normativa en esta materia es amplia y detallada, y su incorporación a la presente norma se realiza, generalmente, por remisión. No obstante, es usual que en dicha normativa la reserva de plazas accesibles para vehículos adaptados se determine en función de porcentaje respecto de las plazas no adaptadas. Esto significa que, al reducir las reservas establecidas para turismos, que es la política municipal que rige en la presente modificación, se están reduciendo también las reservas para vehículos adaptados.

La pretensión es que esto no ocurra y que las reservas de plazas accesibles sean adecuadas y suficientes para garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida. Ello ha supuesto innovar, desligando la reserva de plazas accesibles del número de plazas para

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



turismos no adaptados para ligarla al número de unidades de uso o a la ocupación, en todo caso, sin menoscabo de lo que disponga la ley.

Finalmente, otra cuestión que se ha cuidado especialmente en el presente texto normativo es la **compatibilidad de la norma propuesta con otras normas municipales** ya aprobadas, especialmente con las previsiones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (aprobado por el Pleno municipal en sesión de 27 de diciembre de 2013) y con la Ordenanza de aparcamientos del Ayuntamiento de Valencia (aprobada por acuerdo plenario de 28 de febrero de 2019).

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia** (PMUSV) incluye entre sus disposiciones una serie de líneas estratégicas de actuación, atendiendo a las diferentes formas de resolver la movilidad. Son:

A) *Estrategias para el peatón*

A.1.- *Potenciar los desplazamientos peatonales*

A.2.- *Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y las pequeñas centralidades de movilidad*

A.3.- *Asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura*

B) *Estrategias para la bicicleta*

B.1.- *Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red de vías para bicicletas de la ciudad*

B.2.- **Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los valencianos**

C) *Estrategias para potenciar el transporte público*

C.1.- *Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano de EMT-Valencia*

C.2.- *Adaptar la red de EMT a las nuevas necesidades y demandas de movilidad de los ciudadanos*

C.3.- *Potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano*

D) *Estrategias para el vehículo privado*

D.1.- *Jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de movilidad más sostenible*

D.2.- *Calmar el tráfico*

D.3.- **Reorganizar el espacio destinado al estacionamiento**

D.4.- **Mejorar la carga y descarga en la ciudad**

E) *Estrategias transversales de movilidad sostenible*

E.1.- *Profundizar los aspectos de la gestión de la movilidad con la ayuda de las nuevas tecnologías de la información*

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- E.2.- Integrar el diseño urbano con los criterios de movilidad sostenible
- E.3.- Comunicar y promover la movilidad sostenible
- E.4.- Descarbonizar el sistema de transportes
- E.5.- Entrelazar la planificación territorial y urbana con las infraestructuras de movilidad

En general, las actuaciones y objetivos que el PMUSV propone para cada una de estas estrategias se desarrollan en el sentido de desincentivar la utilización del vehículo privado, restando rapidez, comodidad y eficiencia a este modo de transporte en favor del transporte público y los modos personales de movilidad sostenible, principalmente, a pie o en bicicleta. En este sentido, la presente propuesta se incardina perfectamente en las previsiones y metas del PMUSV.

En cuanto a la **Ordenanza de aparcamientos del Ayuntamiento de Valencia**, en la presente modificación se ha evitado especialmente introducir disposiciones ya reguladas en la primera.

Desde el momento en que se iniciaron los trabajos que han culminado en la presente propuestas se entendió que las cuestiones de detalle, relacionadas con los requisitos dimensionales y funcionales de las plazas de aparcamiento y de los espacios y locales destinados a estacionamiento de vehículos, sean turismos, industriales, para transporte de viajeros o de movilidad personal, debían mantenerse en la ordenanza, y que sólo las cuestiones relacionadas con la reserva mínima de plazas de aparcamiento, entendida ésta como un estándar legal de carácter urbanístico, debían ser recogidas en las normas urbanísticas del Plan General.

4. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

La presente modificación no se encuentra incluida en los supuestos del artículo 22.5 de la Ley 7/2015, de Suelo y Rehabilitación Urbana, por lo que no procede elaborar un estudio de sostenibilidad económica.

5. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA

En esta Modificación Puntual no se proponen acciones de transformación del territorio que sean susceptibles de generar productos urbanísticos de mercado, por lo que no procede elaborar un estudio de viabilidad económica.

En todo caso, al reducirse la exigencia de reservas obligatorias de aparcamiento para vehículos en las promociones privadas y ampliar los casos de reducción o exención por causas que es previsible que impedirían, dificultarían o encarecieran ostensiblemente su construcción, se entiende que no debe afectar negativamente al equilibrio en las cuentas de cara a futuras inversiones.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



C) PARTE NORMATIVA

ARTICULO 1: MODIFICACION DE LAS NORMAS URBANISTICAS DEL PGOU.

La presente Modificación afecta al **Capítulo quinto** del **Título quinto** de las Normas Urbanísticas del Plan General, cuya nueva redacción se adjunta a continuación:

CAPITULO QUINTO: de los espacios destinados al aparcamiento de vehículos.

Sección Primera. Disposiciones generales

Artículo 5.127.- Plaza de aparcamiento

1. A los efectos de estas normas, se considera plaza de aparcamiento el espacio reservado y debidamente señalizado destinado a la estancia de vehículos.
2. Las plazas de aparcamiento cumplirán, como mínimo y en función del vehículo para el que se reservan, las dimensiones establecidas en la vigente Ordenanza de aparcamientos del ayuntamiento de Valencia.
3. El espacio reservado y debidamente señalizado para bicicletas se entenderá también habilitado para otros vehículos de movilidad personal (VMP), y responderá, a razón de 1/1, a las dimensiones y características establecidas para las mismas.

Artículo 5.128.- Localización de las plazas de aparcamiento.

Salvo que en la norma de zona se determine específicamente otra cosa, las plazas de aparcamiento podrán localizarse:

1. En espacios no edificados:
 - a) En los espacios libres de parcela, sea ésta de titularidad pública o privada, sobre o bajo rasante.
 - b) En la vía pública, sobre rasante, en áreas reservadas para ello, según las instrucciones dictadas al respecto por el Servicio municipal competente, y bajo rasante.
 - c) En la vía pública y espacios libres públicos, bajo rasante, en las condiciones establecidas en la disposición adicional primera de estas normas.
2. En espacios edificados:
 - a) En edificio de uso exclusivo para aparcamiento, sobre o bajo rasante.
 - b) En edificios de uso residencial o mixto, en planta baja o inferiores a la baja.
 - c) En edificios y construcciones destinados a usos no residenciales, en cualquier planta sobre o bajo rasante, siempre que se respete la compatibilidad de usos establecida en las ordenanzas particulares de zona o subzona.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- d) En el caso manzanas cerradas de uso dominante residencial, siempre que las plazas de aparcamiento no se localicen sobre la cubierta de los edificios o de cualquier otro tipo de construcciones que se eleven por encima de la rasante.
- 3. La localización de los aparcamientos para bicicletas permitirá el acceso cómodo y fácil desde la red viaria. Para ello, en general, se situarán próximas a los principales accesos del inmueble, al nivel de la vía pública o planta baja del edificio y comunicados con dichos accesos mediante itinerarios accesibles. Se podrá admitir la ubicación de las plazas de aparcamiento en otra parcela o edificio siempre que estén situadas a una distancia inferior a 50 m del acceso al mismo y se cumplan el resto de condiciones. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en la materia.

Artículo 5.129.- Dotación de plazas de aparcamiento.

- 1. En general, todos los edificios y locales de nueva construcción, así como las actividades de nueva implantación que se indican en estas normas, dispondrán de plazas de aparcamiento de vehículos conforme a la reserva establecida en la sección segunda del presente Capítulo.
- 2. Los planes de desarrollo en suelo urbanizable y en suelo urbano sujeto a operaciones de reforma interior deberán garantizar, además, las reservas de aparcamiento público establecidas en la sección tercera del presente Capítulo.
- 3. El Ayuntamiento podrá admitir una reducción en la dotación establecida de plazas de aparcamiento para turismos cuando el interesado expresamente lo solicite y acredite documentalmente la concurrencia de las circunstancias siguientes:
 - a) Podrá aplicarse una reducción en la reserva mínima obligatoria cuando alguna de las siguientes circunstancias, u otras análogas, impida cumplir dicha obligación:
 - Debido a las condiciones de accesibilidad, determinadas por las características físicas de la red viaria (dimensiones de aceras, carácter peatonal, anchura de viales...)
 - Cuando factores externos tales como: la localización de la parcela en una zona inundable, la existencia bajo rasante de túneles, cámaras subterráneas o instalaciones de interés público en uso, la existencia de servidumbres o afecciones legales, la existencia de restos arqueológicos u otros condicionantes físicos debidamente justificados, impidan la excavación de uno o de los dos sótanos.
 - Cuando, destinadas a aparcamiento la totalidad de las plantas de semisótano y primer sótano o, en caso de no disponerse semisótano, en las plantas de primer y segundo sótano, al descontar el espacio destinado a escaleras, ascensores, y cuartos de instalaciones y locales exigibles por la normativa técnica, la reserva así efectuada no alcance la dotación mínima.
 - Cuando, debido a las características del local y con la mejor distribución posible, la superficie efectiva que pueda ser destinada a plazas de aparcamiento no alcance el 40% de la superficie útil total del garaje.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



En estos casos, la reserva de aparcamiento se limitará al número de plazas que quepan de forma efectiva en las plantas de semisótano y primer sótano o bien, en caso de no disponerse semisótano, en las plantas de primer y segundo sótano.

- De forma excepcional, en casos de especial dificultad técnica podrá minorarse la dotación a la capacidad de un solo nivel.

En este caso, ese único nivel, ocupará la totalidad de la parcela, o el máximo permitido por el planeamiento o que se pueda utilizar en base a las circunstancias propias de la parcela.

Si la especial dificultad técnica tiene su razón en la escasa profundidad del nivel freático, para admitir esta reducción se debe acreditar, mediante un ensayo geotécnico realizado en el interior de la parcela, que el nivel freático, medido desde la cota de referencia de la acera, se sitúa a una profundidad máxima de -4'00 metros, admitiéndose en algún punto, una variación sobre dicha cota de hasta un metro por debajo de ella, debido a la oscilación normal del nivel freático, que se puede producir sobre el terreno.

b) Podrá eximirse completamente de la reserva:

- Cuando la parcela tenga una forma tal que no admita la inscripción de un rectángulo de 12 x 20 metros.
- Salvo en el caso de viviendas unifamiliares, cuando la reserva obligatoria para los usos pretendidos, incluso tras la reducción que proceda aplicar, resulte en una dotación mínima de 4 plazas o inferior.
- Cuando sea imposible resolver el acceso al local mediante rampa.
- Cuando se trate de inmuebles protegidos o de edificios existentes en ámbitos protegidos que no van a ser objeto de derribo.
- Cuando las normas particulares de la zona así lo establezcan.
- Cuando se trate de reformar o habilitar viviendas, aumentar su número o implantar nuevas actividades en edificios existentes que no dispongan de reserva de plazas de aparcamiento para las viviendas o locales de que se trate.

4. El Ayuntamiento podrá admitir una reducción en la dotación establecida de plazas de aparcamiento para bicicletas y VMP cuando el interesado expresamente lo solicite y acredite documentalmente la concurrencia de las circunstancias siguientes:

a) El ayuntamiento podrá admitir la ubicación de la reserva en plantas distintas de la baja:

- Si se justifica la falta del espacio necesario para ubicar la reserva en el nivel de la vía pública o en la planta baja del edificio, una vez atendidos los usos e instalaciones que la normativa técnica, el planeamiento urbanístico u otras circunstancias de orden legal obliguen a disponer en planta baja.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



b) Podrá eximirse completamente de la reserva:

- Si en la parcela se dispone una única vivienda
- Si la parcela tiene un frente de fachada inferior a 8 metros
- Si en la parcela no es posible inscribir un círculo de 8 metros de diámetro
- Si la parcela dispone de una superficie inferior a 200 m²

En todo caso, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en la materia.

5. Todas las plazas de aparcamiento que se habiliten en el ámbito de la parcela, se localicen en el interior del edificio o en espacio libre de la misma, serán computables a efectos del cumplimiento de la dotación obligatoria siempre que se ajusten a lo establecido en estas normas y al resto de normativa de aplicación, salvo las plazas para bicicletas o VMP que se dispongan en el interior de recintos cerrados y compartimentados para uso de un solo propietario o vehículo, que no computarán a efectos de dotación mínima obligatoria.
6. A los efectos de lo establecido en la legislación vigente en materia de movilidad, no se considera justificación suficiente para la redacción de un Estudio de Detalle que su única finalidad sea amparar la insuficiencia de espacio en planta baja para albergar plazas de aparcamiento para bicicletas.

Artículo 5.130.- Cómputo de la dotación de plazas de aparcamiento

1. En general, el cumplimiento de la dotación mínima obligatoria de plazas de aparcamiento será independiente de la existente en garajes privados comerciales y estacionamientos públicos.
2. Asimismo, las plazas de aparcamiento para bicicletas localizadas en plantas de piso o sótano no computarán a efectos del estándar mínimo exigido, salvo que justifique la falta de espacio necesaria para ubicar la reserva en el nivel de la vía pública o en la planta baja del edificio.
3. Cuando la reserva mínima de plazas de aparcamiento para bicicletas se calcule sobre la reserva mínima teórica de plazas para turismo, no se descontarán las reducciones aplicables a éstas, si fuere el caso, aplicándose, si procediera, la reducción propia establecida para la reserva de plazas para bicicletas o VMP en el artículo correspondiente de estas normas.

Artículo 5.131.- Condiciones funcionales de los aparcamientos

1. Las condiciones funcionales y dimensionales de los aparcamientos se sujetarán a lo establecido en la ordenanza de aparcamientos del ayuntamiento de Valencia, atendiendo al uso dominante del edificio.
2. Las características y condiciones funcionales y dimensionales de los aparcamientos y de las zonas de aparcamiento en vía pública en los que existan plazas reservadas para vehículos adaptados o que sirvan a personas con movilidad reducida, serán las establecidas al efecto en las disposiciones vigentes en materia de accesibilidad y

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, el código Técnico de la Edificación y cualquier otra norma de obligado cumplimiento que establezca regulaciones en esta materia.

3. Las características de los espacios de circulación y de las plazas de aparcamiento para bicicletas serán las establecidas en el artículo 8 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la *Comunitat* Valenciana o norma que la sustituya.

Artículo 5.132.- Condiciones funcionales de las plazas reservadas para carga y descarga

1. Son plazas para carga y descarga las reservadas, sea de forma temporal o permanente, al estacionamiento de vehículos durante el tiempo estrictamente necesario para la realización de labores de trasiego de personas, de enseres o de cualquier género de productos.
2. Las áreas reservadas para carga y descarga reunirán las siguientes condiciones:
 - a) Contemplarán la superficie de estacionamiento propiamente dicha y las bandas libres de maniobra que constituyen la unidad operativa de carga y descarga.
 - b) La dimensión de las plazas de carga y descarga respetará los mínimos establecidos en la Ordenanza de aparcamiento del ayuntamiento de Valencia.
 - c) Las dimensiones de las bandas libres de maniobra responderán al tipo de vehículo al que se destine la plaza.
2. Son muelles de carga y descarga los equipamientos industriales diseñados específicamente para facilitar el trasiego de materiales entre los espacios o construcciones de almacenamiento y los vehículos de transporte de mercancías.
3. Los muelles de carga y descarga reunirán las siguientes condiciones:
 - a) Su disposición contemplará la superficie de estacionamiento propiamente dicha y las zonas de aproximación y maniobra que constituyen la unidad operativa de carga y descarga.
 - b) La dimensión de las plazas de estacionamiento vinculadas a muelles de carga y descarga respetará los mínimos establecidos en la Ordenanza de aparcamiento del ayuntamiento de Valencia.
 - c) Las dimensiones de las zonas de aproximación y maniobra serán las establecidas en la normativa técnica de prevención correspondiente, en función del tipo de vehículo para el que se diseñe el muelle. En todo caso, la distancia entre muelles consecutivos no será inferior a 3'70 metros, medidos entre los ejes de las plazas. Asimismo, se respetará una distancia mínima de 2'40 metros entre el eje de la plaza de estacionamiento y cualquier obstáculo fijo lateral a la misma y se mantendrá libre un espacio de maniobra delante del muelle que, como mínimo, dispondrá de 30 metros de longitud y mantendrá la anchura del área de maniobra exigida a la plaza de estacionamiento localizada frente al muelle de carga.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



4. En cuanto a la dotación mínima de plazas reservadas para carga y descarga y de muelles de carga, se estará a lo dispuesto en los artículos 5.133 y siguientes del presente Capítulo, en razón del uso pretendido y de su localización.

Sección Segunda: Dotación mínima de plazas de aparcamiento en suelo urbano consolidado

Artículo 5.133.- Dotación de aparcamientos en parcelas y edificios de uso residencial.

En función de su categoría, la reserva mínima de aparcamiento en edificios de uso residencial se establece en:

1. En la categoría Residencial Plurifamiliar (Rpf) se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para turismos y otra para bicicletas por cada unidad de vivienda.
2. En la categoría Residencial Unifamiliar (Run) se exigirá, al menos, una plaza de aparcamiento para turismo, pudiendo eximirse de la reserva de aparcamiento para bicicletas.
3. En la categoría de Residencial comunitario (Rcm) se dispondrá de una plaza de aparcamiento para bicicletas por cada cinco unidades de habitación.
4. Para el caso de locales sin uso en edificios residenciales, se aplicará a éstos, por analogía, el estándar establecido para locales de usos productivos -1 plaza de turismo/ 100 m2 de superficie útil o fracción superior a 50 m2 de superficie útil. E igual número de plazas para bicicletas o VMP-.

A estos efectos, podrá considerarse como superficie útil de local el 85% de su superficie construida.

Artículo 5.134.- Dotación de aparcamientos en parcelas, edificios y locales de uso industrial o almacén.

1. En general se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para turismos por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie útil destinada a actividad productiva, y de una plaza para turismos por cada 200 metros cuadrados de superficie útil destinada a almacenamiento. La dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas o VMP será la misma que la destinada a turismos.
2. Los talleres de reparación de automóviles dispondrán de una plaza de aparcamiento para turismos por cada 30 metros cuadrados o fracción de superficie útil de taller, con un mínimo absoluto de 3 plazas de aparcamiento.

Artículo 5.135.- Dotación de aparcamientos en parcelas, edificios y locales de uso comercial.

1. En general, se estará a lo dispuesto en los artículos 38 y 39 del Decreto 215/2020, de 29 de diciembre, del *Consell*, de aprobación del Plan de acción territorial sectorial del comercio de la *Comunitat Valenciana*, o norma que lo sustituya.
2. Serán de aplicación las exenciones y reducciones establecidas para las áreas comercialmente saturadas, así como las contempladas en el artículo 5.129 de estas normas. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768

**Artículo 5.136.- Dotación de aparcamientos en parcelas, edificios y establecimientos de uso hotelero.**

1. En general, se estará a lo dispuesto en el Decreto 10/2021, de 22 de enero, del *Consell*, de aprobación del Reglamento regulador del alojamiento turístico en la *Comunitat Valenciana*, o norma que lo sustituya.
2. Se dispondrá de una plaza de aparcamiento para bicicletas o VMP por cada cinco unidades de uso o alojamiento.

Artículo 5.137.- Dotación de aparcamientos en parcelas, edificios y locales de oficinas.

Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para bicicletas o VMP por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie útil de local de oficina.

Artículo 5.138.- Dotación de aparcamientos en parcelas, edificios y locales destinados a usos recreativos.

1. Se dispondrá, como mínimo, una plaza de aparcamiento para bicicletas o VMP por cada 100 metros cuadrados o fracción superior a 50 metros cuadrados de superficie útil de uso recreativo.
2. En la categoría Tre.4 se estará a lo que resulte del estudio de movilidad que deberá redactarse en todo caso.

Artículo 5.139.- Dotación de aparcamientos en parcelas y edificios destinados a usos dotacionales

1. La reserva mínima de plazas de aparcamiento para usos dotacionales será la siguiente:
 - a) Deportivo: 1 plaza para bicicletas o VMP por cada 50 m² construidos.
 - b) Socio-cultural: 1 plaza para bicicletas o VMP por cada 100 m² construidos.
 - c) Educativo:
 - En enseñanza primaria o secundaria: 1 plaza para bicicletas por cada 50 m² útiles de superficie destinada a aulas y 1 plaza de aparcamiento para autobús por cada 250 plazas escolares o fracción superior a 125.
 - En enseñanza superior o universitaria: 1 plaza para bicicletas por cada 50 m² útiles de superficie destinada a aulas.
 - d) Sanitario-asistencial: 1 plaza para turismos por cada 100 m² construidos, más 1 plaza para turismos por cada 5 camas hospitalarias, 1 más por cada 2 salas de consulta y el mismo número de plazas, en total, para bicicletas.
 - e) Administrativo-institucional: 1 plaza para bicicletas por cada 100 m² construidos.
 - f) Mercado: se aplicarán los estándares establecidos en el artículo 5.135 para usos comerciales.
 - g) Viviendas asistenciales: se aplicarán los estándares establecidos en el artículo 5.133 para usos residenciales

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



h) Centros de transporte: Las estaciones de trenes y de autobuses y los intercambiadores dispondrán de emplazamientos seguros específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial, calculada para un plazo de 2 años, sin menoscabo de lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

2. En todo caso, la implantación usos dotacionales, públicos o privados, sea de nueva planta o mediante cambios de uso, requerirá la elaboración de un estudio específico de demanda de plazas de aparcamiento para los diferentes tipos de vehículo y medios de transporte del que podrá resultar una reserva superior.

Artículo 5.140.- Dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas en garajes y estacionamientos públicos.

1. En los estacionamientos de vehículos a motor de nueva construcción que no estén vinculados a edificios de viviendas, el espacio destinado a plazas de aparcamiento para bicicletas será, como mínimo, equivalente al 10% de la superficie total de las plazas destinadas a turismos.
2. Si se tratara de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas de aparcamiento para bicicletas se ubicarán lo más inmediatas posible a los puntos de control y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos en función de la superficie ocupada.
3. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

Artículo 5.141.- Dotación de plazas de aparcamiento en edificios protegidos

No se exigirá reserva de aparcamiento en las actuaciones sobre edificios protegidos para los que se solicite licencia de intervención.

Artículos 5.142.- Dotación de aparcamiento en vía pública

1. En vía pública, se estará a las instrucciones que dicte al respecto el Servicio municipal competente en materia de movilidad.
2. En áreas urbanas consolidadas debe reservarse, como mínimo, un área de carga y descarga con capacidad para tres vehículos industriales ligeros por cada 100 metros lineales de estacionamiento.
3. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

Artículo 5.143.- Dotación de plazas de aparcamiento accesibles

1. En general, la dotación mínima y características de las plazas de aparcamiento accesibles será la establecida al efecto en las disposiciones vigentes sobre la materia.
2. En todo caso, se establece la siguiente reserva mínima:
 - a) Usos residenciales: 1 plaza por cada vivienda accesible o unidad de alojamiento accesible.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- b) Otros usos: 1 plaza por cada 100 personas de aforo o fracción, calculando la ocupación según se establece en el Documento Básico de Seguridad ante Incendios del Código Técnico de la Edificación, o norma que la sustituya.
3. Salvo que la reserva establecida para turismos fuera inferior a la establecida para el aparcamiento accesible, se entenderá que la dotación mínima de plazas de aparcamiento accesibles forma parte de la dotación general establecida para vehículos tipo turismo. No obstante, si procediera aplicar la reducción en la reserva obligatoria establecida en el artículo 5.129.a) de estas normas, ésta no se aplicará sobre el número mínimo destinado a plazas accesibles.

Sección tercera: Dotación mínima de plazas de aparcamiento en actuaciones de transformación urbanística

Artículo 5.144.- Disposiciones generales aplicables al planeamiento de desarrollo en nuevas actuaciones de transformación urbanística

1. La reserva mínima de plazas de aparcamiento que deberán cumplir las distintas actuaciones urbanísticas diferenciará entre plazas de aparcamiento privadas, situadas en el interior de las parcelas privadas, y plazas de aparcamiento públicas, dispuestas en viario público o en zonas específicas de aparcamiento público, y estará sujeta a los estándares mínimos establecidos en la legislación urbanística, en las disposiciones vigentes de carácter sectorial y en las presentes normas.
2. En el desarrollo de suelo con uso dominante residencial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública se destinará a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero por cada 5.000 metros cuadrados de edificabilidad.
3. En el desarrollo de suelo con uso dominante terciario comercial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública se destinará a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero por cada 500 metros cuadrados de edificabilidad terciaria comercial.
4. En el desarrollo de suelo con uso dominante dotacional o industrial, se estará al resultado del estudio de movilidad que deberá redactarse al efecto.
5. La dotación mínima de plazas de aparcamiento para vehículos adaptados o que sirvan a personas con movilidad reducida será la establecida al efecto en las disposiciones vigentes sobre la materia.

Artículo 5.145.- Reservas de aparcamiento aplicables al planeamiento de desarrollo en suelo urbanizable

1. En suelo urbanizable, las nuevas actuaciones urbanísticas respetarán, como mínimo, las reservas dotacionales obligatorias establecidas en la legislación urbanística y sectorial vigente.
2. Podrá minorarse este estándar, justificadamente, cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, proporcione mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



favorezca un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes planificados con criterios de perspectiva de género. En cualquier caso, las necesidades de desplazamiento de la población afectada deberán quedar satisfechas con otras alternativas de aparcamiento, para medios de transporte no motorizados, o con transporte público.

3. En todo caso:
 - a) En las actuaciones urbanísticas de uso dominante residencial, la reserva mínima de aparcamiento para bicicletas en parcela privada será, como mínimo, de dos plazas por vivienda.
 - b) En las actuaciones urbanísticas de uso dominante terciario, industrial o dotacional, se destinará a estacionamiento seguro de bicicletas al menos el 10 % de la superficie reservada a aparcamiento público y privado en cumplimiento de la legislación urbanística.

Artículo 5.146.- Reservas de aparcamiento aplicable al planeamiento urbanístico en actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano.

1. En general, en los ámbitos ordenados mediante planes de reforma interior, en las unidades de ejecución en suelo urbano, en las actuaciones de dotación y en las actuaciones urbanísticas de renovación o regeneración urbana que afecten a suelo urbano y se encuentren pendientes de desarrollo, se aplicarán los estándares establecidos en el artículo 5.145 para el suelo urbanizable en función del uso dominante, siempre que el ámbito de la actuación y el grado de consolidación lo hagan posible.
2. Se entenderá por grado de consolidación la relación entre la superficie de las parcelas edificadas respecto de la superficie total de parcelas edificables en un ámbito determinado, incluyendo en el cálculo las destinadas a equipamientos públicos o a suelo dotacional privado.
3. Estos estándares podrán minorarse, justificadamente, en los siguientes casos:
 - a) Cuando el grado de consolidación existente impida cumplir los estándares, aplicando un porcentaje de minoración igual al porcentaje de consolidación por la edificación en el ámbito de ordenación propuesto.
 - b) Cuando la superficie correspondiente a dicha disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, proporcione mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o favorezca un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes planificados con criterios de perspectiva de género. En cualquier caso, las necesidades de desplazamiento de la población afectada deberán quedar satisfechas con otras alternativas de aparcamiento, para medios de transporte no motorizados, o con transporte público.
4. Asimismo podrá reducirse dicha reserva, e incluso eximir de ella, en los siguientes casos:

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768



- a) En parcela privada, cuando se dé alguna de las circunstancias recogidas en el artículo 5.129 de las presentes normas.
 - b) En suelo público:
 - Cuando los indicadores del área funcional en que se localice la actuación muestren la necesidad de incrementar la superficie de los espacios públicos de relación o estancia.
 - Cuando por motivos de regeneración paisajística, de ampliación o mejora de las zonas verdes o espacios libres públicos, o de adaptación de la zona a sistemas de movilidad sostenible, se pretenda la peatonalización del área.
 - Cuando se trate de edificios o entornos sujetos a protección cultural, ambiental o paisajística, y lo requiera la preservación de los valores que se pretende conservar.
4. En todo caso:
- a) En las actuaciones urbanísticas de uso dominante residencial, la reserva mínima de aparcamiento para bicicletas en parcela privada será, como mínimo, de dos plazas por vivienda.
 - b) En las actuaciones urbanísticas de uso dominante terciario, industrial o dotacional, se destinará a estacionamiento seguro de bicicletas al menos el 10 % de la superficie reservada a aparcamiento público y privado en cumplimiento de la legislación urbanística.

ARTICULO 2: DISPOSICION TRANSITORIA.

Con carácter general, los expedientes de licencias u otros títulos habilitantes a los que resulte de aplicación esta Modificación de las Normas Urbanísticas del PGOU "Regulación de la dotación mínima de aparcamiento", iniciados con anterioridad a su entrada en vigor, se registrarán por la normativa anterior. No obstante, el solicitante de la licencia o quien haya presentado el título habilitante podrá optar voluntariamente bien por reiniciar su tramitación con adaptación a lo dispuesto en esta Modificación, o bien por proseguir la tramitación del expediente iniciado con anterioridad a su entrada en vigor, acogándose a lo dispuesto en esta Modificación, en cuyo caso deberá solicitarlo así, de forma expresa y, si resultara necesario, presentar de nuevo la documentación técnica adaptada al cumplimiento de la misma.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE PLANEJAMENT	FERNANDO BELENGUER MULA	13/05/2022	ACCVCA-120	10862971480891112943 2894793634776176768