

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN A.4/1 PARQUE CENTRAL DE VALENCIA

ANEJO 2: CONDICIONES GEOGRÁFICAS E INSTITUCIONALES DE LOS TERRENOS AFECTADOS

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....2

2.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.....2

3.- CONDICIONES GEOGRÁFICAS.....2

 3.1.- Características naturales del territorio.....2

 3.2.- Red de comunicaciones2

 3.3.- Usos presentes en el suelo, edificaciones e infraestructuras existentes.....2

 3.4.- Aprovechamientos potenciales del territorio.3

 3.5.- Riesgos potenciales del territorio.3

 3.6.- Estructura de la propiedad del suelo.....3

 3.7.- Condiciones de partida previstas para la redacción del presente proyecto.....3

4.- CONDICIONES INSTITUCIONALES.....3

 4.1.- Determinaciones urbanísticas del planeamiento vigente.....3

 4.2.- Análisis de las afecciones impuestas por la legislación sectorial y por las Obras programadas5

1.- INTRODUCCIÓN.

El presente Anexo acompaña al Proyecto de Urbanización (en adelante, PU) del Parque Central de Valencia.

El PU se redacta con el propósito de desarrollar urbanísticamente la Unidad de Ejecución A.4-1 Parque Central, situada en el término municipal de Valencia y delimitada en el Plano Correspondiente.

2.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.

Las determinaciones urbanísticas propias de la ordenación pormenorizada en este ámbito se establecen en el Plan De Reforma Interior Ámbito A. 4-1 "Actuación Urbanística Parque Central" (en adelante, PRI) que desarrolla lo establecido en la Homologación Sectorial Modificativa del Plan General de Valencia, aprobada en 2007. Las determinaciones urbanísticas propias de la ordenación pormenorizada se establecen en el PRI redactado por el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia y aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Territori y Habitatge, de 6 de marzo de 2007.

El territorio objeto de proyecto se sitúa en el centro - sur de la ciudad de Valencia, y tal como se aprecia en la documentación gráfica adjunta, su desarrollo está subordinado a grandes infraestructuras existentes, como son el soterramiento de las vías y la ampliación de la estación para el AVE.

El territorio afectado es concretamente el delimitado, por el norte, por el paso subterráneo de la Gran Vía Germanías. Por el este, por las calle Gibraltar, Filipinas, plaza Manuel Sanchis Guarner, Avenida Peris y Valero, calles Pianista Amparo Iturbi, Lancry, Caballé, Doctor Carlos, Derechos Humanos, por la Avenida Poeta Federico Garcia Lorca, Camino Almenar, calle de la Isla Formentera, y por el trazado actual de la línea FF.CC Albacete-Madrid. Por el sur el límite es el lado sur del Bulevar Sur, a la altura de la Avenida del Pianista Martínez Carrasco. Por el oeste los límites son las calles San Vicente Mártir, Almudaina, la Avenida Poeta Federico Garcia Lorca, Avenida de César Giorgeta, el límite noroeste de la playa de vías, y la calle Bailén.

Como antecedentes relacionados con el desarrollo urbano del sector A.4-1 Parque Central, podemos citar la ordenación pormenorizada definida en el PGOU de Valencia para una parte del ámbito, lo que ha propiciado el desarrollo de las edificaciones existentes. Estas edificaciones quedan integradas en la ordenación colmatando las manzanas cuya configuración se pierde debido al derribo de las edificaciones más degradadas en el ámbito, quedando a la vista las medianeras de los edificios existentes de nueva planta.

El sector A.4-1 Parque Central, se determina con Usos Dominantes el Residencial, Zona de Calificación Urbanística de Edificación Abierta (EDA) y Ensanche (ENS). La superficie del sector, de acuerdo con lo referido en el PRI aprobado, es de 677.877 m².

3.- CONDICIONES GEOGRÁFICAS.

3.1.- CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO.

El municipio donde se localiza la actuación es la ciudad de Valencia que ha sido tradicionalmente el gran núcleo urbano de una comarca natural denominada l'Horta o huerta de Valencia; sin embargo, según la división comarcal autonómica de 1987 el municipio forma una comarca por sí sola, llamada Ciudad de Valencia. La comarca coincide con el término municipal de la ciudad, que engloba a la ciudad y a sus pedanías, extendiéndose por el sur hasta el Parque Natural de la Albufera.

La ciudad de Valencia limita con las comarcas de l'Horta Nord, l'Horta Oest, l'Horta Sud, la Ribera Baixa, y al este con el Mar Mediterráneo.

El núcleo urbano de la población se encuentra en una zona eminentemente llana, situado a una altitud cercana a los 10 metros sobre el nivel del mar. La unidad de ejecución la cual se desarrolla se enclava en una zona rodeada de áreas residenciales, por lo que las características naturales del territorio son las propias de un paisaje totalmente transformado y urbanizado.

3.2.- RED DE COMUNICACIONES

La unidad de ejecución forma parte de la actuación urbanística "Parque Central", que como se indica en el documento de Homologación sectorial modificativa del plan general de València, que en materia de red viaria, se pretende, entre otros objetivos, corregir los desequilibrios que produce la actual estructura radioconcéntrica de la ciudad y, aspirando a una estructura mallada, resolver la conexión de las avenidas que confluyen en el área mediante la sustitución del túnel de las Grandes Vías (recuperando el paseo central que originariamente tuvieron) y del paso elevado de la ronda de Tránsitos, por sendos elementos viarios en superficie. Asimismo, la ejecución de un nuevo bulevar -la futura Avenida de Federico García Lorca- como eje articulador de los distritos de Quatre Carreres y Jesús, que asegure tal permeabilidad transversal.

De este modo la unidad de ejecución a desarrollar se configura como parte de una actuación estructural que permite la consecución de todos estos objetivos.

La unidad de ejecución contará con una red viaria adecuada a sus necesidades y garantizará la correcta conexión de las instalaciones con las infraestructuras viarias existentes en la zona, asimismo, el nuevo desarrollo potenciará la movilidad sostenible dentro del municipio mediante la creación unos itinerarios peatonales y ciclistas que conecte el núcleo urbano con el ámbito de actuación tal y como se establece en el Estudio de movilidad.

3.3.- USOS PRESENTES EN EL SUELO, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

En el ámbito del sector hay una gran superficie de suelo con uso Dotacional Público con la gran superficie de las playas de vías y los espacios anexos, junto a los cuales figura bastante suelo de uso industrial con naves asociadas a trabajos ferroviarios, consolidado en la parte norte, y en la parte suroeste. Actualmente se ha levantado en la zona oeste la nueva terminal provisional del AVE. También encontramos en el ámbito algunos

edificios residenciales entre las naves y alguna alquería y suelo destinado a huerta, ya sea con plantación de temporada o frutales. En la zona este, recayente a la plaza Manuel Sanchis Guarner, se aprecia un edificio residencial de trece plantas y cierta cantidad de bajos comerciales en funcionamiento con grandes campos de vehículos en superficie.

Las edificaciones industriales preexistentes son en su mayoría naves industriales diáfanas, de varios tamaños. Buena parte de ellas se encuentran desocupadas en la actualidad. De los edificios residenciales y alquerías se ha detectado que aproximadamente la mitad están en uso y la otra mitad están abandonados.

El resto de los terrenos situados hasta la línea férrea, mantienen sus características originales, contribuyendo a degradar el paisaje urbano ya de por sí falto de orden y calidad. Además, las carencias de urbanización y dotaciones públicas son evidentes.

La descripción del estado actual viene grafiada en el plano, *estado actual, Usos y edificaciones existentes* del PRI.

Además, se presenta un Inventario de construcciones, plantaciones e instalaciones cuya demolición, destrucción o erradicación exija la urbanización (Anejos 7 y 8 del PU).

3.4.- APROVECHAMIENTOS POTENCIALES DEL TERRITORIO.

El suelo que incluye este proyecto de urbanización se va a destinar en gran medida a zonas verdes: el gran Parque Central, junto con todos los jardines, paseos y plazas que alberga al ámbito del bulevar Federico García Lorca y los espacios peatonales ajardinados existentes entre los nuevos edificios residenciales ubicados a ambos lados del bulevar.

También habrá una importante mejora de las comunicaciones existentes debido al soterramiento de las vías, la ejecución del Bulevar Federico García Lorca, y a la conexión en superficie de los barrios que históricamente han quedado separados por las vías del tren.

Hay que resaltar que el nuevo tejido residencial se sitúa donde existían naves de uso industrial, junto con actuaciones puntuales que aparecen completando algunas manzanas inacabadas.

3.5.- RIESGOS POTENCIALES DEL TERRITORIO.

Riesgos de Inundación

La unidad de ejecución a desarrollar se sitúa en suelo urbano, no existiendo riesgo de inundabilidad según se establece en las conclusiones y recomendaciones del "Plan de Acción Territorial Contra el Riesgo de Inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA)".

3.6.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.

Por lo que se refiere a la estructura de la propiedad del suelo, basándose en los datos catastrales, hay una importante bolsa de suelo (320.264m² en todo el PRI) en propiedad de ADIF. El resto de terrenos son de titularidad privada que, salvo algunas excepciones en la zona de naves industriales, no superan la media hectárea de superficie. Se trata de comunidades de vecinos de las fincas ya construidas que se mantienen integrándolas en la ordenación, ya que solo una se encuentra en el supuesto de fuera de ordenación sustantiva.

También se incluyen en el ámbito terrenos propiedad del Ayuntamiento de Valencia destinados a viales o que comprenden el ámbito de vial de servicio de las edificaciones existentes, cedidos y urbanizados – consecuentemente ya afectos a su destino público- que se incluyen en la unidad de ejecución con el fin de garantizar la adecuada conexión e integración de las nuevas obras de urbanización con las existentes.

3.7.- CONDICIONES DE PARTIDA PREVISTAS PARA LA REDACCIÓN DEL PRESENTE PROYECTO.

Se ha considerado que cada zona viene afectada por el alcance de las obras de Adif. Así en la Zona 1, se considera que no hay actuación de Adif, y el proyecto contempla el desbroce y los movimientos de tierra correspondientes para la ejecución del parque, según las cotas actuales del levantamiento topográfico. Para la Zona 2, se considera que Adif tendrá el túnel ejecutado y el canal relleno de tierras hasta el fondo de nuestra caja de vial (lo que exigirá cierta coordinación por parte de la dirección de obra del parque y Adif). En la Zona 3 se considera que Adif habrá desmantelado todas las infraestructuras existentes en la playa de vías (vías, tendidos eléctricos, conducciones subterráneas...), rellenando de tierras las zonas donde se retiren pavimentos o elementos análogos, con objeto de dejarnos una cota igual al estado actual. Con estas premisas se ha calculado el volumen de tierras a mover, de cara a la ejecución del parque.

El desmantelamiento del paso superior de la Av. Giorgeta se ha incluido en el Proyecto de Urbanización, en el capítulo de Demoliciones y Actuaciones Previas.

4.- CONDICIONES INSTITUCIONALES.

4.1.- DETERMINACIONES URBANÍSTICAS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.

El documento de Homologación Sectorial en el Sector Centro y Sur de la ciudad determina los objetivos y magnitudes principales del ámbito de planeamiento de desarrollo A.4-1 Parque Central.

Parámetros que vienen recogidos en la siguiente Ficha de Características: Consecuentemente, y tal como se explica en la memoria del PRI, en términos de una gestión eficaz que no implique alteración de los elementos urbanos ya consolidados por otras actuaciones administrativas que se han producido desde su aprobación, se diferencian los terrenos que quedan sujetos al régimen de Actuaciones Aisladas, de aquellos otros en los que resulta conveniente que su desarrollo y ejecución se lleve a cabo sujetos al régimen de Actuaciones Integradas.

HOMOLOGACIÓN SECTORIAL MODIFICATIVA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA			
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELO URBANO			CODIGO: A.4-1
FICHA DE CARACTERÍSTICAS			
IDENTIFICACIÓN	1.-NOMBRE DEL ÁREA: ACTUACIÓN URBANÍSTICA "PARQUE CENTRAL":		
	2.-JUNTA MUNICIPAL: ABASTOS	3.-DISTritos: EXTRAMURS-JESÚS	
	4.-TIPO: PLAN DE REFORMA INTERIOR	5.-INICIATIVA: PUBLICA	
RÉGIMEN URBANÍSTICO	6.-SUPERFICIE: 800.000 m2s	7.-EDIFICABILIDAD	Área total: ----- Área vacante: ver texto
	8.-USO DOMINANTE: RESIDENCIAL	9.-.ZONA DE ORDENACIÓN:: EDA Y ENS	
	10.-USOS PROHIBIDOS: SALVO MENCIÓN EXPRESA, LOS DE LA ZONA DOMINANTE		
GESTIÓN	11.-TIPO DE GESTIÓN: INDISTINTA	12.-CONVENIO URBANÍSTICO	
	13.-ACTUACIONES AISLADAS Y ACTUACIONES INTEGRADAS		
	14.-DELIMITACIÓN UNIDADES DE EJECUCIÓN	15.-CESIONES RED PRIMARIA INTERNA	PARQUES RED VIARIA
	OBJETIVOS DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
De acuerdo con el Convenio suscrito, se prevé como mínimo una edificabilidad de 627.417 m2t con destino a edificios de nueva planta, garantizando que entre un setenta y un ochenta por ciento de la misma se destine al uso residencial y el resto al uso exclusivo terciario. Consiguientemente se parte del criterio excluyente de no contabilizar la correspondiente a las edificaciones residenciales actualmente existentes que no se encuentren en fuera de ordenación sustantivo. Asimismo, se establece un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible, de 82.666 m2t a desarrollar en el conjunto formado por la Estación actual y su ampliación. La ordenación pormenorizada deberá establecer sus determinaciones acordes con las características técnicas y funcionales de las nuevas instalaciones ferroviarias adecuando su diseño tanto a las soluciones constructivas de la estación soterrada, como las que pudieran plantearse por exigencia del tráfico rodado de la ciudad dada la ubicación de la nueva Estación y las características de su entorno. El reparto de la edificabilidad total asignada atenderá, en primer lugar, a la construcción renuevas edificaciones ocultando las medianeras y traseras vistas que, completando la trama urbana inacabada de los Ensanches, respondan a la tipología de manzana cerrada (como es el caso de la zona de las calles Doctor Gil y Morte y Gibraltar, y las situadas entre la calle San Vicente y la Avenida de Giorgeta), y destinando el resto a edificaciones en parcela aislada –bloque exento-propio de la tipología de edificación abierta. Este planteamiento respecto de la utilización de la tipología de edificación abierta supone aprovechar aquellos emplazamientos concretos para edificios de mucha mayor altura que los de su entorno que, a modo de piezas singulares de cuidado diseño, servirían como hitos urbanos de referencia. Se establece una reserva de un 25% de la edificación bruta residencial asignada a la zona de "Federico García Lorca" con destino a la construcción de viviendas de protección pública (VPP).			

A tal efecto:

1.- Quedan sujetas al régimen de Actuaciones Aisladas las parcelas ya edificadas o, en su caso, todavía susceptibles de ser edificadas, identificadas en el plano de información I03. Ordenación urbanística sobre cartografía municipal, recayentes a las calles San Vicente, Bulevar Poeta Federico García Lorca, Avenida César Giorgeta, Plaza Manuel Sanchis Guarner, calle Doctor Gil y Morte, calle Bailén, Gran Vía germanías, Gran Vía

Ramón y Cajal, y el entorno de la estación del Norte, integradas en la ordenación pero no incluidas expresamente en el área de reparto establecida.

2.- Quedan sujetos al régimen de Actuaciones Integradas los terrenos susceptibles de soportar edificación de nueva planta, incluidos en la UE única, que expresamente se grafía, coincidente su límite con el AR establecida en el documento de Homologación sectorial modificativa del Plan General, excepto en su linde norte la zona prevista para la ampliación de la estación constituyendo la Estación Central y las Grandes Vías Ramón y Cajal y Germanías, y cuyo desarrollo y ejecución se efectuará mediante la formulación del correspondiente Programa de Actuación Integrada (PAI), de acuerdo con la legislación urbanística de la Comunidad Valenciana.

Las magnitudes principales de la UE una vez realizados los ajustes expuestos en el Anejo 2: ORDENACIÓN QUE SE DESARROLLA son las siguientes:

Actuación Integrada/Unidad de Ejecución A.4/1 "Parque Central"	TOTAL
Superficie Área de reparto (AR)*	681.036 m2s
Superficie suelos dotacionales ya adscritos a su destino (SD/RV)	77.107 m2s
Superficie computable (SAR-SD)	603.929 m2s
Superficie zona ampliación Estación (P/ID-F) y Plaza articulación viaria	47.624 m2s
Superficie Unidad de Ejecución	633.412 m2s
Superficie parcelas edificables privadamente	73.456 m2s
Edificabilidad total	630.676 m2t
-Residencial renta libre	436.802 m2t
-Residencial VPP/ER Subzona B3	66.874 m2t (25% s/ER)
-Terciario exclusivo	127.000 m2t (20,14% s/ET)
Aprovechamiento tipo/medio**	1,0443 m2t/m2s
Cesiones dotacionales Red Primaria	
-Parques (P/QL+JL)	257.330 m2s
-Red viaria (P/RV)	88.052 m2s
Suman dotaciones públicas red primaria	345.382 m2s
Cesiones dotacionales Red secundaria	
-Jardines e itinerarios peatonales (S/JL+IP)	72.510 m2s
-Equipamiento Educativo-cultural (S/EQ-ED)	33.419 m2s
-Equipamiento Deportivo-recreativo (S/EQ-RD)	7.319 m2s
-Equipamiento Administrativo-institucional (S/EQ-AD)	3.159 m2s
-Otros Equipamientos sin determinar (S(EQ))	10.450 m2s
-Red viaria y aparcamientos (S/RV+AV)	43.107 m2s
Suman dotaciones públicas red secundaria	169.964 m2s
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	515.346 m2s

(* Nota: En el cálculo del Área de reparto se incluyen los terrenos propiedad del Ministerio de Fomento/ADIF, correspondientes a la zona de ampliación de la Estación actual.

(**) Nota: El Proyecto de reparcelación calculará y aplicará justificadamente coeficientes correctores de valor que ponderen y relacionen los diferentes usos y tipologías.

4.2.- ANÁLISIS DE LAS AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL Y POR LAS OBRAS PROGRAMADAS

En el ámbito de la urbanización encontramos una serie de limitaciones físicas y normativas, debidas a la preexistencia de elementos como la subestación eléctrica de Iberdrola o a las obras ferroviarias previstas en el solar. Estas restricciones son básicas para entender algunas decisiones descritas posteriormente en la solución propuesta para la urbanización. Se describen a continuación.

Obras ferroviarias

La unidad de ejecución está afectada por una serie de actuaciones ferroviarias, las relativas a la Nueva Estación Central y Canal de Acceso. Como consecuencia de estas actuaciones no se podrá disponer físicamente de la totalidad del suelo hasta que no concluya la desafectación del suelo ferroviario destinado por el planeamiento a usos diferentes como el lucrativo o los destinados a dotaciones públicas.

ADIF ha proporcionado información sobre todas las afecciones existentes sobre el suelo de la Unidad de Ejecución, que son: ocupaciones por acceso a obra, ocupación del canal de acceso, ocupación por desvíos provisionales, ocupación de la estación provisional, ocupación de expropiaciones, ocupación por instalaciones auxiliares, ocupación por reposiciones de caminos, ocupación de servidumbres, ocupaciones temporales, y ocupación por la Estación Central (Ver plano ANE02_01). Todo ello se ha tenido en cuenta en la redacción del proyecto de urbanización.

Para permitir la posibilidad de efectuar la reparcelación y urbanización del suelo por fases según se vayan ejecutando las diferentes obras ferroviarias y por tanto se pueda disponer físicamente del mismo, el proyecto se ha planteado desde su génesis sobre esta base. Así, cada una de las instalaciones e infraestructuras de la urbanización se ha diseñado para poder dar servicio a cada fase resultante de la desafectación de suelo ferroviario, sin que estas obras deban concluir para poder iniciarse parte de los trabajos de urbanización. La delimitación de estas fases en detalle y la decisión final de su desarrollo dependerá no sólo de factores directamente relacionados con estas obras ferroviarias, sino que también deberán valorarse otros condicionantes legales, urbanísticos y de mercado.

Las grandes **zonas de actuación** resultantes de la secuencia de las obras ferroviarias son:

ZONA 1. Se trata de la fase actual en la que el límite físico está marcado por las obras del canal de acceso con sus servidumbres y la existencia en paralelo de la playa de vías de cercanías actualmente operativa. Además en la zona Oeste tenemos el canal de acceso y la Estación provisional del AVE. Esta fase dejaría disponible para su ejecución una bolsa de suelo situada al Este del Parque Central (zona de Ruzafa/Malilla). Algunas bolsas de suelo en el exterior del perímetro del Parque Central a sus lados Este y Oeste también podrían quedar disponibles.

Además y aunque se deberían analizar pormenorizadamente las afecciones debidas a las actuales playas de vías (limitaciones acústicas) y el cumplimiento de la condición de urbanización, se podría iniciar la urbanización parcial de tres bolsas de suelo, dos al Este del bulevar Federico García Lorca y una mayor al Oeste, entre la calle san Vicente y el mencionado bulevar. No se podría actuar en el futuro bulevar, debido a la ejecución del Canal de acceso y la vía provisional del AVE.

ZONA 2. Una vez ejecutado el canal de acceso y desmontadas las actuales vías de cercanías, se liberaría físicamente una franja de suelo en el eje Norte –Sur de la actuación en la zona del Parque Central, que básicamente se correspondería con la actual playa de vías en superficie. El límite Oeste de esta fase estaría marcado por la Estación Provisional del AVE, su canal provisional de acceso y las vías provisionales de ancho ibérico que se proyectan paralelas al canal de acceso del AVE. El bulevar Federico García Lorca sigue estando ocupado en toda su longitud, lo que impide los trabajos de ejecución de su urbanización.

ZONA 3. Con la puesta en marcha de la Estación definitiva del AVE se podrá dismantelar tanto la Estación Provisional como el viaducto de Giorgeta y el edificio de Correos. También quedará definitivamente liberado el suelo en todo el bulevar Federico García Lorca. Por tanto esta Fase 3 será la que complete el diseño del proyecto global de urbanización, así como del Parque Central.

Estas zonas se han diferenciado en el diseño de cada una de las actuaciones proyectadas, de forma que su ejecución podrá ser simultánea o sucesiva.

A efectos de reparcelación se consideran las zonas 2 y 3 como una única fase urbanística ya que la aportación en términos de solares de la zona 2 es prácticamente nula.

Condicionantes resultantes en fase de explotación. Una vez se finalicen las obras ferroviarias antes expuestas, la urbanización deberá convivir con la existencia en su subsuelo del canal de acceso y los andenes de la nueva estación. Estas infraestructuras determinan una serie de condicionantes que también se han tenido en cuenta, como las necesarias salidas de emergencia, las salidas de ventilación del túnel y andenes o la existencia de una losa superior con unas cotas y resistencia a la compresión determinadas. También se ha tenido en cuenta y se detallan en diferentes documentos del proyecto las soluciones constructivas para los elementos del Parque con presencia de agua (laminas en agua natural y fuentes en plazas norte y Sur y Bulevar). Estas soluciones deberán garantizar su impermeabilización, de forma que no interfieran con el correcto funcionamiento ferroviario de canal y andenes.

Condicionantes resultantes de la legislación. Para el momento en que haya finalizado el soterramiento de vías del trazado ferroviario, en materia de afecciones sectoriales hay que hacer referencia al Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, en el que en el Punto Tres de la Disposición Final Primera se modifica el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2384/2004, de 30 de diciembre, estableciendo que, en los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

Subestación eléctrica de Iberdrola

En el interior del Parque Central, en el lateral más cercano a la calle San Vicente, se encuentra ya construida aunque no en servicio actualmente la futura subestación transformadora Parque Central. Esta infraestructura genera una serie de condicionantes que se han tratado de resolver en el proyecto de urbanización (Ver plano ANE02_02). Para minimizar el impacto de las servidumbres de la propia subestación, que debería disponer de una superficie accesible en su losa superior, en la que además aparecerían determinadas ventilaciones y accesos para mantenimiento difícilmente compatibles con este o con cualquier otro parque, se ha propuesto elevar una planta más sobre la cota actual, de forma que este volumen quede integrado en el montículo que generará la parte más alta del anfiteatro. De esta forma las ventilaciones y accesos se trasladan a una posición vertical hacia la calle San Vicente, a espaldas tanto del anfiteatro como del resto del Parque, permitiendo que el funcionamiento del mismo se vea mínimamente afectado por esta infraestructura.

Además de la propia subestación se ha previsto una importante red de canalizaciones de media y alta tensión, con los cableados de entrada y salida de la subestación. Estos elementos crean franjas de afección, precisan accesos, y hay que prever para ellos servidumbres de paso, resultando imposible diseñar un parque urbano con estas limitaciones en superficie (ver plano ANE02_02). Para resolver esta necesaria aunque complicada convivencia se ha propuesto a Iberdrola la ejecución de galerías de instalaciones desde la calle San Vicente a la subestación, tanto para las redes de media como de alta tensión, de forma que se pueda diseñar de forma prácticamente independiente el Parque con su topografía y soluciones de superficie.

Suelos contaminados

En el ámbito de la actuación existen diferentes zonas con la posibilidad potencial de presentar contaminación debido a las actividades previas allí realizadas. Esto puede ocurrir en los suelos de las fábricas allí ubicadas (MACOSA, Cervezas Turia, Harinas Belenguer), y especialmente en los suelos actualmente ocupados por la playa de vías y las naves dentro del ámbito ferroviario, de almacenaje o taller.

La contaminación de suelos desde un punto de vista medioambiental, es la alteración de las características físicas, químicas o biológicas de los factores medioambientales del suelo en grado tal que supongan un riesgo inaceptable para la salud humana o los ecosistemas. En las zonas de actividad ferroviaria se han caracterizado habitualmente contaminaciones del suelo debidas a:

- Disolventes
- Hidrocarburos Totales
- Hidrocarburos Aromáticos Monocíclicos (Ej. tolueno, xileno, White Spirit)
- Fenol
- Clorofluorocarbonos

- Metales (Ej. cobre, cromo, plomo, cinc)
- Álcalis
- Ácidos (Ej. sulfúrico, fosfórico)

Según la Ley 10/1998, de 21 de abril de residuos, se define como SUELO CONTAMINADO todo aquel cuyas características físicas, químicas o biológicas han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes de carácter peligroso de origen humano, en concentración tal que comporte un riesgo para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los estándares que se determinen por el Gobierno.

También según la misma Ley, la declaración de un suelo como contaminado obligará a realizar las actuaciones necesarias para proceder a su limpieza y recuperación, en la forma y plazos en que determinen las respectivas Comunidades Autónomas.

Estarán obligados a realizar las operaciones de limpieza y recuperación reguladas en el párrafo anterior, previo requerimiento de las Comunidades Autónomas, los causantes de la contaminación, que cuando sean varios responderán de estas obligaciones de forma solidaria y subsidiariamente, por este orden, los poseedores de los suelos contaminados y los propietarios no poseedores, todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 36.3.

En todo caso, si las operaciones de limpieza y recuperación de suelos contaminados fueran a realizarse con financiación pública, sólo se podrán recibir ayudas previo compromiso de que las posibles plusvalías que adquieran los suelos revertirán en la cuantía subvencionada en favor de la Administración Pública que haya financiado las citadas ayudas. Art. 27.2 LEY 10/1998, DE 21 DE ABRIL, DE RESIDUOS.

Por todo lo anteriormente expuesto se considera que los trabajos de urbanización se desarrollarán sobre suelo previamente descontaminado, por lo que estos trabajos no son objeto del presente proyecto ni se incluyen en el presupuesto.

Construcciones y plantaciones existentes.

En el ANEJO 7: INVENTARIO PRELIMINAR DE CONSTRUCCIONES EXISTENTES se detallan pormenorizadamente todas las edificaciones que se encuentran en el ámbito del proyecto de urbanización. Las naves, muelles y edificaciones existentes en la actual zona de la playa de vías y que se encuentran catalogadas tienen un desarrollo específico más adelante y son objeto de la separata específica de EDIFICACIONES.

En cuanto a las plantaciones, se detallan en el ANEJO 8: INVENTARIO PRELIMINAR DE PLANTACIONES EXISTENTES.

LEYENDA AFECCIONES

- - - ÁMBITO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN
- - - LÍMITE FASES
- CANAL DE ACCESO
- OCUPACIÓN ACCESO OBRA
- OCUPACIÓN CANAL ACCESO
- OCUPACIÓN CTT CTRA. MALILLA
- █ OCUPACIÓN DESVÍOS PROVISIONALES
- █ OCUPACIÓN ESTACIÓN
- █ OCUPACIÓN EXPROPIACIÓN
- █ OCUPACIÓN INST. AUX.
- █ OCUPACIÓN REPOSICIONES CAMINOS
- █ OCUPACIÓN SERVIDUMBRES
- █ OCUPACIONES TEMPORALES
- █ OCUPACIÓN ESTACIÓN CENTRAL
- █ LÍNEA 1 METRO
- █ POZO MONTAJE LÍNEA 1 METRO
- █ ZONA DE ACOPIO INSTALACIONES AUXILIARES LÍNEA 1 METRO

