Firmado por: MANUEL LATORRE HERNANDEZ - DNI 24341131R
Motivo: Sometimiento de nuevo a información pública de la presente Revisión Simplificada del PGOU
Localización: SECRETARIO DEL ÁREA DE URBANISMO, CALIDAD URBANA Y VIVIENDA DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
Fecha y hora: 09.01.2015 10:01:03

REVISION SIMPLIFICADA
PLAN GENERAL DE VALENCIA

DICIEMBRE 2014

LIBRO I

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA
II. ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

AJUNTAMENT DE VALENCIA

AREA DE URBANISMO, VIVIENDA Y CALIDAD URBANA
DIRECCION GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA

EQUIPO REDACTOR

Florentina Pedrero Gil
Arquitecto
Directora General de Ordenación Urbanística

Fernando Belenguer Mula
Arquitecto
Jefe del Servicio de Planeamiento

Cristina Tomás Mallén
Arquitecto
Jefa de la Oficina Técnica de Ordenación Urbanística

Raul Martínez Pérez
Arquitecto

Maria Luisa Sierra Hernández
Arquitecto

Marta García Pastor
Dra. Licenciada en Derecho
Jefa de la Sección Administrativa de Planeamiento e Información

Carmen Jiménez Arias
Licenciada en Derecho

Ricardo Martínez Alzamora
Arquitecto Técnico
Jefe de la Oficina Técnica de Información Urbanística

Mónica Banacloy Andani
Economista

Francisco Pomares Sempere
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Jefe de Sección de Obras de Urbanización

Samuel Sáez Castan
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Jefe de la Oficina Técnica de Infraestructuras y Datos Básicos

María José Gasull Martínez
Arquitecto Técnico

Manuel Campos Varela
Arquitecto Técnico

David Doñate Díaz
Arquitecto

Cartografía

Ernesto Faubel Cubells
Ingeniero en Informática
Jefe de Sección de Cartografía Informatizada

Jesús de la Calle Sanz
Ingeniero en Cartografía y Geodesia

Francisco Javier López Mondéjar
Ingeniero Técnico Topógrafo

Lucía Grau Mestre
Arquitecto Técnico

Andrés Hamerlinck Grau
Ingeniero en Informática

José Hoyos Valero
Delineante

Eduardo Estellés Ibáñez
Delineante

Maquetación

María Teresa Gil García
Diplomada en Gestión y Administración Pública

Amparo Fornés Máñez
Auxiliar Administrativa

Eva Ramón Pérez
Diplomada en Graduado Social

ASISTENCIAS TÉCNICAS

EVREN, S.A. Evaluación de Recursos Naturales
AT Medioambiental y Paisajística

Inés Esteve Sebastiá, arquitecto
José Ignacio Casar Pinazo, arquitecto
AT Catálogo Estructural Suelo Urbano

Luis Alonso de Armiño, arquitecto
Luis Perdigón Fernández, arquitecto
Grupo de Análisis Urbano de la UPV
AT Catálogo Estructural Suelo Urbano

Miguel del Rey Aynat, arquitecto
AT Catálogo Estructural Suelo Rural, UPV

ESTUDIOS E INFORMES COMPLEMENTARIOS

GFK Emer AD Hoc Research
Estudio de necesidades de vivienda

Servicio de Circulación y Transportes y sus Infraestructuras
Estudio de tráfico y transporte

Audiotec
Estudio acústico

Juan B. Marco Segure, Dr. Ing. de Caminos
Estudio de delimitación del riesgo de inundación, UPV.

Servicio del Ciclo Integral del Agua
Informe de necesidades hídricas

Mur&Clusa Associats, S.L.
Informe de sostenibilidad económica.

COLABORACIONES

Servicio de Planeamiento

Servicio Asesoramiento Urbanístico y Programación

Servicio de Circulación y Transportes y sus Infraestructuras

Servicio del Ciclo Integral del Agua

Servicio de Patrimonio Histórico y Cultual

Servicio de Gestión Urbanística

Servicio de Licencias urbanísticas. Obras de Urbanización

Servicio de Actividades

APOYO JURÍDICO

Manuel Latorre Hernández, Lcdo. Derecho
Secretario del Área de Urbanismo

Begoña Pla Tormo, Lcda. Derecho
Jefe del Servicio de Asesoramiento Urbanístico y Programación

MIEMBROS DEL EQUIPO REDACTOR DE ETAPAS ANTERIORES

Juan Antonio Altés Martí, arquitecto
Director General de Planeamiento
(hasta octubre de 2012)

Emilio Ordeig Fos y Equipo, arquitecto
Asistencia Técnica externa
(hasta julio de 2012)

LIBRO I

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

II. ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

ÍNDICE GENERAL

LIBRO I

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA
II. ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

LIBRO II

I. DIRECTRICES DEFINITORIAS DE LA ESTRATÉGIA DE LA EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO
II. NORMAS URBANÍSTICAS
III. FICHAS DE PLANEAMIENTO DIFERIDO EN SUELO URBANO
IV. FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN DE LOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE

LIBRO III

I. ORDENACIÓN DE LOS TERRENOS EN LA FRONTERA CON BURJASOT
II. MODIFICACIONES DE ORDENACIÓN DERIVADAS DE CONVENIOS URBANÍSTICOS
III. MODIFICACIÓNES DE ORDENACIÓN DERIVADAS DEL CATÁLOGO
IV. OTRAS MODIFICACIONES DE ORDENACIÓN

LIBRO IV

I. PLANOS DE ORDENACIÓN

LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA
ÍNDICE LIBRO I

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. INTRODUCCION

2. LA REVISION SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE 1988 ANTECEDENTES, CRITERIOS Y OBJETIVOS

2.1. La herencia del planeamiento del siglo XX
2.2. Los primeros pasos. La fase de concierto
2.3. La adecuación del proyecto a un nuevo marco legal
2.4. La evaluación ambiental estratégica. La consulta pública
2.5. La primera exposición pública
2.6. La segunda exposición pública del Catálogo Estructural

3. INFORMACION PÚBLICA Y PARTICIPACION CIUDADANA

3.1. Consultas previas con administraciones y otras entidades
3.2. Periodo de participación pública del año 2008. Aspectos más significativos
3.3. Periodo de participación pública del año 2010. Aspectos más significativos

4. EL PLANEAMIENTO VIGENTE

4.1. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988. Propuestas y ejecución
4.1.1. Clasificación del suelo
4.1.2. Modificaciones más significativas
4.1.3. La ordenación actual
4.1.4. Desarrollo y ejecución

4.2. Planeamiento de carácter supramunicipal
4.2.1. La estrategia territorial de la Comunidad Valenciana
4.2.2. Plan de acción territorial del litoral de la Comunidad Valenciana
4.2.3. Plan de acción territorial de prevención del riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana
4.2.4. Plan de acción territorial de protección de la huerta de Valencia
4.2.5. Plan de acción territorial de infraestructura verde y paisaje de la Comunidad Valenciana
4.2.6. Plan de ordenación de los recursos naturales de la Albufera
4.2.7. Plan de ordenación de los recursos naturales del Parque Natural del Turia

5. NUEVOS ESCENARIOS A CONSIDERAR EN LA REVISION DEL PLAN

5.1. La estrategia territorial de la Comunidad Valenciana.
5.2. Nuevo marco económico y demográfico. Obsolescencia del horizonte temporal del proyecto.
5.3. Crecimiento y ciudad consolidada
5.4. El plan de movilidad urbana sostenible de Valencia
5.5. Mayor definición de la infraestructura verde en las diferentes escalas de la ordenación.
5.6. Nuevos acontecimientos que inciden en la fachada marítima de la ciudad

6. EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN

6.1. La consideración del marco metropolitano
6.1.1. Consideraciones previas
6.1.2. La realidad metropolitana de Valencia
6.1.3. Estructuras metropolitanas
6.1.3.1. La infraestructura verde del territorio
6.1.3.2. Infraestructuras de transporte y comunicación
6.1.3.3. Redes de servicio
6.1.4. El paisaje
6.1.5. Los municipios colindantes

6.2. La ciudad y su frente marítimo
6.2.1. Breve introducción histórica
6.2.2. La Valencia marítima en el Plan General de 1988
6.2.3. Nuevos acontecimientos de los últimos años
6.2.4. La ordenación de la franja litoral. El tratamiento de la fachada marítima de Valencia
6.2.4.1. La zona litoral central
6.2.4.1.1. La Marina Real como nuevo espacio de centralidad urbana
6.2.4.1.2. Propuestas para la integración urbana
6.2.4.1.3. La ordenación en el frente portuario
6.2.4.1.4. Los poblados marítimos
6.2.4.2. La zona litoral sur. El Parque Natural de la Albufera

6.3. La infraestructura verde en la escala municipal. Una exigencia y una oportunidad
6.3.1. El medio natural
6.3.2. El medio rural. La huerta de Valencia
6.3.3. El medio periurbano: Los parques públicos de transición
6.3.4. El medio urbano
6.3.5. Los corredores de conexión

6.4. La clasificación del suelo
6.4.1. El suelo urbano
6.4.2. El suelo urbanizable
6.4.2.1. El suelo urbanizable de uso residencial
6.4.2.2. El suelo urbanizable para usos económicos
6.4.2.3. El suelo urbanizable para usos universitarios
6.4.3. El suelo no urbanizable
6.4.4. Cuadro comparativo de la clasificación de suelo

6.5. La ciudad consolidada
6.5.1. Áreas de oportunidad y zonas de nueva centralidad urbana
6.5.2. Áreas de regeneración urbana
6.5.3. Las zonas semiconsolidadas y la gestión del suelo urbano
6.5.4. La transformación del polígono de Vara de Quart
6.5.5. La reordenación de los enclaves industriales y de los enclaves polivalentes
6.5.6. La consideración de las parcelas escolares existentes

6.6. La protección del patrimonio cultural
6.6.1. Bienes de interés cultural de ámbito territorial
6.6.2. Bienes de interés cultural inmuebles
6.6.3. La Revisión del Catálogo del PG88. Catálogo estructural y catálogo pormenorizado

6.7. La vivienda de protección pública

6.8. Las Zonas de ordenación urbanística
6.8.1. Estrategia para la división en zonas de ordenación urbanística
6.8.2. La calificación del suelo y las ordenanzas de edificación
6.8.3. Régimen de usos y tipologías dominantes
6.8.4. Estructura de zonas de ordenación urbanística del plan

6.9. La red primaria de reservas de suelo dotacional público
6.9.1. Red Primaria viaria
6.9.2. Red Primaria de infraestructuras de transporte
6.9.3. Red Primaria de parques y jardines
6.9.4. Red Primaria de equipamientos de suelo dotacional de uso educativo
6.9.5. Red Primaria de servicios públicos
6.9.6. Red Primaria de servicios urbanos
6.9.7. Red Primaria de Infraestructuras básicas y de servicios

6.10. El trasporte y la movilidad sostenible
6.10.1. El Plan de movilidad urbana sostenible. Diagnóstico de movilidad y síntesis de sus propuestas
6.10.2. Propuestas del plan en relación con la mejora de la sostenibilidad de la movilidad urbana

6.11. Previsiones para la gestión. Las áreas de reparto y los aprovechamientos tipo
6.11.1. Áreas de reparto y aprovechamiento tipo en suelo urbanizable
6.11.2. Áreas de reparto y aprovechamiento tipo en suelo urbano

ACRÓNIMOS

BIBLIOGRAFÍA

II. ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

ANEXO I. LAS DIMENSIONES DEL PLAN

1. Dimensiones según clasificación del suelo y zonas de ordenación urbanística
2. Elementos que integran la red primaria o estructural de dotaciones
   2.1. Zonas verdes
   2.2. Educativo universitario
   2.3. Servicios públicos
   2.4. Servicios urbanos
   2.5. Infraestructuras de transporte
3. Red primaria infraestructuras básicas y servicios

ANEXO II. DESARROLLO Y EJECUCION DEL PLAN GENERAL DE 1988

1. Planeamiento de desarrollo PG88. Unidades de actuación. Sistemas generales y programas de actuación integrada.
2. Gestión red primaria zonas verdes públicas planeamiento vigente
3. Gestión sistemas generales públicos planeamiento vigente
4. Gestión sistemas locales públicos planeamiento vigente.

ANEXO III. LA DETERMINACION DEL APROVECHAMIENTO TIPO EN LAS AREAS DE REPARTO

ANEXO IV. ELEMENTOS QUE COMPONEN LA INFRAESTRUCTURA VERDE DE VALENCIA

1. Clasificación según su función
   1.1. Espacios de elevado interés ambiental, cultural y visual
   1.2. Red de corredores de conexión

ANEXO V. IDENTIFICACION DE LAS ZONAS TERCIARIAS DE CONCENTRACION COMERCIAL

1. Subzona ter2-1 Arena
2. Subzona ter2-2 Aqua
3. Subzona ter2-3 Avenida de Francia
4. Subzona ter2-4 Monteolivete
5. Subzona ter2-5 Nuevo Centro
6. Subzona ter2-6 Fuente de San Luis
7. Subzona ter2-7 Campanar

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA
MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. INTRODUCCION

La génesis de esta Revisión Simplificada del Plan General de Valencia hay que buscarla en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 23 de abril de 2004, por el que se inició la elaboración de la Homologación Global modificativa del planeamiento de la ciudad.

Aunque esta Homologación se inició en un contexto de expansión económica y desarrollo urbanístico que ponía en cuestión la suficiencia del Plan General de Ordenación Urbana de 1988 para satisfacer las demandas que se estaban produciendo, la necesidad de su revisión resultaba incuestionable. A pesar de haber dirigido el desarrollo de la ciudad a lo largo de más dos décadas y de que sus efectos en la configuración de la ciudad que hoy conocemos hayan sido determinantes, la realidad metropolitana, la problemática asociada a su longevidad, la obsolescencia de algunas de sus propuestas, las importantes transformaciones operadas en la ciudad, que han situado a Valencia en el mundo, y la nueva conciencia medioambiental y paisajística, que ha operado cambios sustanciales en las aspiraciones y exigencias de los ciudadanos, aconsejaban la revisión de sus determinaciones y su adaptación al nuevo marco legislativo.

Sin embargo, la tramitación de la Revisión del planeamiento de la ciudad se ha alargado en el tiempo más de lo que hubiera sido deseable, básicamente por la aparición de diversas modificaciones legislativas que, primero, bajo el paraguas de la Ley 16/2005 de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana, convirtieron el Proyecto de Homologación Global del Plan en una Revisión Simplificada de carácter estructural, y que, posteriormente, llevaron al Plan a someterse a diversos trámites administrativos, derivados de la novedosa legislación surgida a partir del año 2006 en relación con la evaluación de los efectos del planeamiento en el medio ambiente y, en el año 2007, en relación con la consideración del paisaje.

Junto a la modificación del marco legislativo, tanto estatal como autonómico, el Plan se ha tramitado en un periodo de profundos cambios demográficos y económicos. Frente al escenario de expansión económica en el que se inició, la crisis económica ha provocado un cambio tendencial en el desarrollo demográfico, en el consumo y en la demanda de vivienda, circunstancias que junto al desfase temporal de sus previsiones, han recomendado ampliar su horizonte temporal, más allá del escenario de recesión actual. Por encima de todo, la Revisión del Plan General de Valencia debe proyectarse a largo plazo, con vocación de permanencia, y contemplar escenarios de paralización de la actividad urbanística *sine díe*, aunque resulte imaginable en la situación económica actual, se encuentra fuera de toda lógica territorial.

El cambio del escenario económico y demográfico ha obligado a reflexionar sobre algunas de las propuestas del Plan expuesto al público en el año 2010 y a revisar algunas de sus determinaciones, sin que ello suponga la renuncia sustancial al modelo territorial prefigurado en el Proyecto iniciado por la Corporación en el año 2004, el cual, con independencia de los ciclos económicos que puedan producirse en las próximas décadas, representa para la ciudad un proyecto político de primer orden que necesariamente debe tener vocación de futuro.

El presente Documento es, por tanto, el resultado de introducir determinados ajustes en el Proyecto de 2010, atendiendo a la crisis del sector, a un nuevo escenario temporal y demográfico, al cambio de rumbo de las políticas estatales en materia de suelo, que dirigen sus esfuerzos hacia la ciudad consolidada, y a la consideración de muchas de las propuestas contenidas en las alegaciones presentadas en el trámite de información pública celebrado ese año. El resultado es un Plan estructural que define el modelo de evolución urbana y la ordenación urbanística estructural del municipio en el horizonte temporal del año 2030, y que mantiene sustancialmente la ordenación pormenorizada prevista en el planeamiento vigente, hasta tanto se proceda a la revisión de aquellos aspectos de la misma que resulten necesarios. Para ello:

- Establece unas Directrices Definitorias de la Estrategia de la Evolución Urbana y Ocupación del Territorio, que constituyen la hoja de ruta a seguir para garantizar la sostenibilidad del desarrollo urbano y la mejora de la calidad de vida en la ciudad.

- Reconoce y acentúa la realidad metropolitana de Valencia y establece propuestas que, desde el ámbito municipal, pretenden contribuir a la mejora de la ordenación en esa escala del territorio, aunque deba reconocer la necesidad de arbitrar nuevas fórmulas para la gobernaza de esta realidad urbana que posibiliten conseguir su ordenación y gestión integrada.

- Pretende poner en valor todos aquellos aspectos que hacen de Valencia una ciudad diferente y única, en particular, los excepcionales y singulares activos ambientales con los que cuenta, como la Huerta, la Albufera, sus playas, y el patrimonio cultural que constituye una de sus principales señas de identidad.

- Instrumenta, a través de su propuesta de Infraestructura Verde de la ciudad, una nueva forma de estructurar el territorio municipal mediante la configuración de un sistema de espacios abiertos que integra espacios naturales y agrícolas, parques urbanos y periurbanos y otros espacios de interés, interconectados por un sistema de corredores funcionales adecuados para la movilidad no motorizada, que supone una nueva opción para el disfrute por los ciudadanos, para el fomento de la movilidad sostenible y para la puesta en valor de los elementos que integra, sin renunciar a su contribución al desarrollo turístico de la ciudad.

  La Infraestructura Verde que el Plan delimita, junto a la adopción de directrices y criterios para mejorar la movilidad sostenible en el ámbito urbano, parte de las líneas de actuación que se derivan del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia, aprobado por el Ayuntamiento, e incidirá en la sostenibilidad del desarrollo urbano y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

- Junto a la opción por un crecimiento urbanístico sostenible que satisfaga las necesidades de la ciudad en el nuevo marco temporal del Plan, centra su atención en la conservación y renovación de la ciudad existente.

- Avanza en la conexión de la ciudad con su frente marítimo y establece criterios para la ordenación de todo el frente litoral municipal.

- Identifica y ordena las nuevas áreas de centralidad, las áreas que necesitan someterse a procesos de regeneración urbana y aprovecha aquellas áreas de oportunidad que la ciudad pueda presentar, reciclándolas para otros usos ciudadanos.

- Dado que no puede olvidar su escala estructural, establece también criterios para la revisión de la ordenación pormenorizada de algunas zonas de la ciudad.

Especial mención merece la exigencia de destinar, en los nuevos desarrollos residenciales, una reserva mínima del 50% de la edificabilidad para la promoción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, al objeto de garantizar el derecho constitucional de acceso a una vivienda digna. Esta exigencia equilibrará adecuadamente su distribución en el territorio, lo que contribuirá a la mejora de la cohesión social y evitará la creación de barrios marginales que propician la segregación social. Se pretende así contribuir a lo que debe ser la principal seña de identidad de la ciudad, la diversidad, la mezcla de usos, actividades y tipologías, que evite la aparición de ambientes demasiado homogéneos o empobrecedores y que favorezca la coexistencia cultural y social.

La Revisión Simplificada del Plan General de Valencia se constituye así en un documento estratégico que establece los criterios que deben guiar la transformación de la ciudad y definir la estructura de la Valencia del siglo XXI.

Por último, procede mencionar que en la fase final de redacción de este Documento, se ha producido la entrado en vigor de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, en la que se apuesta por el Plan General estructural como instrumento idóneo para ordenar el territorio municipal, independizando aquellas determinaciones de carácter estructural que fijan la política territorial del municipio, de las determinaciones de carácter pormenorizado susceptibles de cambiar en el tiempo, con lo que el presente Plan Estructural adquiere así, renovada actualidad.

2. LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1988 ANTECEDENTES, CRITERIOS Y OBJETIVOS

2.1. La herencia del planeamiento del siglo XX

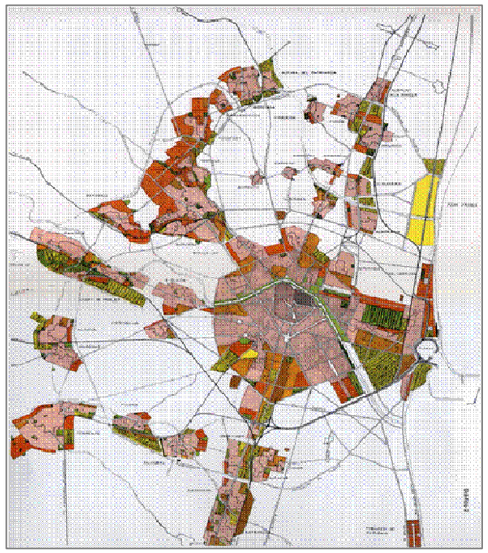
Aunque la expansión de la ciudad se inició en 1865, con el derribo de la muralla medieval y los Planes de Ensanche de 1887 y 1907, que prefiguraron su conexión con los poblados marítimos y ampararon su anexión como nuevos barrios, el hito fundamental que define lo que hoy es Valencia y su modelo territorial hay que buscarlo en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura de 1946 (PG46). Este Plan de carácter metropolitano, que integraba 28 municipios, diseñó una ciudad de 6.000 has de superficie, para una población de1.000.000 habitantes en el horizonte de 1990, cuando por aquel entonces, Valencia apenas contaba con 450.000 habitantes.

El PG46 implantó un modelo claramente radiocéntrico y consolidó tres ejes viarios industriales: el textil y químico de la carretera de Sagunto, el cerámico a lo largo de la N-III y el de la madera y el mueble en el Camino Real de Madrid; además de las dos zonas industriales de la Zona Franca y del tramo final del cauce viejo, que ya han desaparecido. También dibujó la Avenida de Aragón sobre la estación del mismo nombre y la ciudad jardín en el Paseo al Mar, Malvarrosa y Monteolivete. Curiosamente, proyectos contemplados en el mismo y no materializados, como el retranqueo hacia el sur de la Estación del Norte para unir las Grandes Vías, cobran nueva actualidad 60 años después, aunque será con el Plan de 1966, cuando se vislumbren los terrenos en lo que se ejecutará el Parque Central.

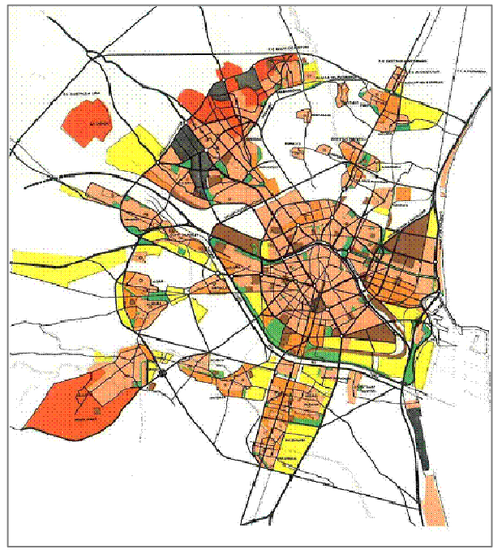
El Plan General de Valencia y su Comarca de 1966 (PG66), que fundamentaba la revisión del anterior en la incorporación del Plan Sur tras la riada de 1957, supuso la consolidación del modelo metropolitano actual y la consagración de la planificación al tráfico rodado, en un marco fuertemente desarrollista fruto de la época.

El PG66 preveía más de 12.000 ha de suelo para urbanizar y la existencia en el año 2006, de 1.000.000 de habitantes en Valencia y de 900.000 habitantes en el Área Metropolitana. Además, incorporaba soluciones viarias de fuerte impacto territorial, como la autovía central por el cauce del río y la autovía litoral por los poblados marítimos. El resultado de este modelo fue el incremento sustancial de la población, que llegó a multiplicar por 2,5 la población de 1966.

Aunque el Plan del 1966 no llegó a consolidarse más que parcialmente, no cabe duda que la ciudad muestra el reflejo de sus previsiones y de las del Plan que le precedió, y ello, a pesar de que el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988 (PG88), redactado tras la llegada de la democracia y la derogación de la entidad "Gran Valencia", corrigió aquel sesgo hiperdesarrollista e intentó paliar el modelo radiocéntrico diseñado en el PG46.



Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y Cintura (1946)



Plan General de Valencia y su Comarca (1966)

El PG88 fue redactado y tramitado al amparo del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976 y aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1988. Se trataba de un planeamiento de ámbito municipal, y que por tanto, no afectaba al entorno metropolitano, que revisó las determinaciones del PG66 que afectaban al Término de Valencia, en el marco de las Normas de Coordinación Metropolitana del año 88.

A nivel territorial son destacables tres de sus objetivos:

- Conectar la ciudad central con el frente litoral, a través de operaciones estratégicas de carácter integrador para convertirla en una ciudad marítima.

- Diseño completo del sistema general de comunicaciones e infraestructuras, planificando soluciones en la escala metropolitana, para dar respuesta a problemas que generaba la

propia ciudad, origen y centro del área metropolitana, pero que no podía resolver dentro de los límites de su término municipal.

- Convertir a Valencia en la capital de la Comunidad Valenciana, que supuso acentuar su papel de centro de servicios comarcales trasladando su ámbito de influencia más allá de los límites tradicionales del área metropolitana.

La influencia del PG88 en la configuración actual de la ciudad ha sido determinante. Algunos de los efectos más destacables son la creación de una nueva estructura viaria jerarquizada, con un sistema de rondas urbanas que han paliado el modelo radiocéntrico anterior y que han mejorado considerablemente la circulación viaria, el cierre de la ciudad a través de nuevos desarrollos urbanísticos y la configuración de un borde nítido en contacto con la Huerta, la transformación para usos urbanos de las áreas industriales obsoletas de los Espacios del Este, en el marco de una estrategia global de abrir la ciudad al mar, la incorporación a la ciudad de grandes parques y equipamientos públicos o el reequipamiento de de los barrios mejorando su calidad urbana..

Cinco años después de su entrada en vigor, se promulgó la primera legislación de corte autonómico en materia de urbanismo: La Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU), que supuso un cambio trascendental en el urbanismo de la Comunidad Valenciana. De hecho, la ejecución del PG88 se ha realizado mayoritariamente al amparo de esta legislación, con el efecto inmediato en la eliminación del Plan de Etapas del Plan y el desarrollo de los diferentes suelos urbanizables de la mano de la iniciativa privada.

Sin perjuicio de ello, la expansión urbanística de la ciudad se ha contenido mayoritariamente en el marco del suelo urbanizable establecido por el PG88, aunque algunos sectores han sufrido cambios sustanciales en los usos inicialmente previstos. Del mismo modo, ha sido objeto de diversas modificaciones que han ido instrumentando, a lo largo de su periodo de vigencia, su adaptación a las nuevas circunstancias sociales, económicas y urbanísticas que se han ido produciendo.

En lo que se refiere al Sistema General de Equipamientos de la ciudad, muchos constituyen propuestas asumidas o previstas por el PG88, como la Universidad Politécnica y la Universidad Literaria, el Palacio de la Música, el IVAM. Sin embargo, existe una serie de equipamientos estructurales que se han incorporado a la ciudad mediante modificaciones del Plan. Tal es el caso del Nuevo Hospital La Fe, la Ciudad de la Justicia, el MUVIM, el Palacio de Congresos, el Velódromo Luis Puig o la Ciudad de las Artes y las Ciencias y el Oceanográfico o el futuro Estadio del Mestalla.

En cuanto a Infraestructuras y Servicios relevantes, cabe citar la ejecución del Paseo Marítimo; la construcción de nuevos puentes; la puesta en marcha de un sistema de transporte colectivo de gran capacidad (la red de metro y tranvía); la construcción de las Cocheras de la EMT, de la Central de Policía local, del Parque de Bomberos, así como la ejecución de depuradoras, colectores o subestaciones eléctricas.

La ejecución de la ordenación del PG88, y en particular, la construcción en la ciudad de equipamientos, cuyo alcance supera el ámbito metropolitano, han contribuido de manera determinante, a afianzar la dimensión de Valencia como "cap y casal" de la Comunidad Valenciana.

Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988

2.2. Los Primeros Pasos. La Fase de Concierto

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 23 de abril de 2004, se inició la elaboración de la Homologación Global Modificativa del PG88 en el marco de la LRAU. Se trataba del Documento que debía adaptar las determinaciones del Plan a la nueva ley urbanística y que además, debía ser el soporte para introducir determinadas modificaciones en el planeamiento vigente.

La LRAU posibilitaba la elaboración de homologaciones de alcance global del planeamiento general, que frente a las de carácter declarativo, podían introducir modificaciones, siempre que no supusieran un cambio en el "modelo territorial" del Plan, lo que hubiera llevado inexorablemente a su revisión. Esta homologación global podía alcanzar únicamente a las determinaciones de carácter estructural del planeamiento, y una vez definidas éstas, la ordenación de carácter pormenorizado podía definirse en un momento posterior, en expediente administrativo separado, lo que redundaba en mayor eficacia y agilidad procedimental, al evitar la excesiva complejidad de un documento único que podía alargar excesivamente el proceso administrativo.

Los objetivos y directrices principales que debían orientar esta Homologación del Plan, se establecieron en el mencionado Acuerdo de 23 de abril de 2004, en los siguientes términos:

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

2. *Definición de la red primaria de reservas de suelo dotacional público, a los efectos de la plena aplicación de los criterios previstos en la legislación urbanística sobre distribución de competencias en materia de planeamiento entre la Administración Autonómica y la Municipal; todo ello desde una perspectiva global o de conjunto que permita garantizar la adecuada calidad y funcionalidad en los principales espacios de uso colectivo y en particular:*

   a) *Redefinir y completar la estructura general del territorio, especialmente en lo que afecta al sistema de comunicaciones, persiguiendo como objetivo fundamental mejorar la integración y articulación de la Ciudad con su frente marítimo.*
   b) *Incrementar la red primaria de Parque Públicos, al objeto de mejorar el estándar de metros cuadrados de zona verde pública por habitante previsto en el vigente PGOU.*

3. *Delimitación de sectores definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento parcial, garantizando el pleno respeto a aquellas zonas que presenten valores medioambientales dignos de especial protección, e imponiendo el porcentaje de reserva de edificabilidad residencial destinada a la promoción de viviendas de protección pública que se estime suficiente y adecuado para garantizar el efectivo ejercicio del derecho constitucional de acceso a una vivienda digna y adecuada.*

4. *Reorientar la gestión de suelo urbano, al objeto de acomodarla a las previsiones de la vigente legislación urbanística y a los pronunciamientos judiciales producidos en los últimos años, garantizando simultáneamente la plena aplicación del principio de justa distribución de beneficios y cargas, mediante la aplicación de dos medidas fundamentales:*

   a) *Establecimiento de áreas de reparto pluriparcelarias en suelo urbano y determinación del correspondiente aprovechamiento tipo.*

   b) *Delimitación de las Unidades de Ejecución en suelo urbano que se estimen oportunas, para su desarrollo con sometimiento al régimen de las actuaciones integradas, definiendo a tal efecto el orden básico de prioridades para su ejecución y regulando las condiciones que han de satisfacer para que sea posible su programación.*

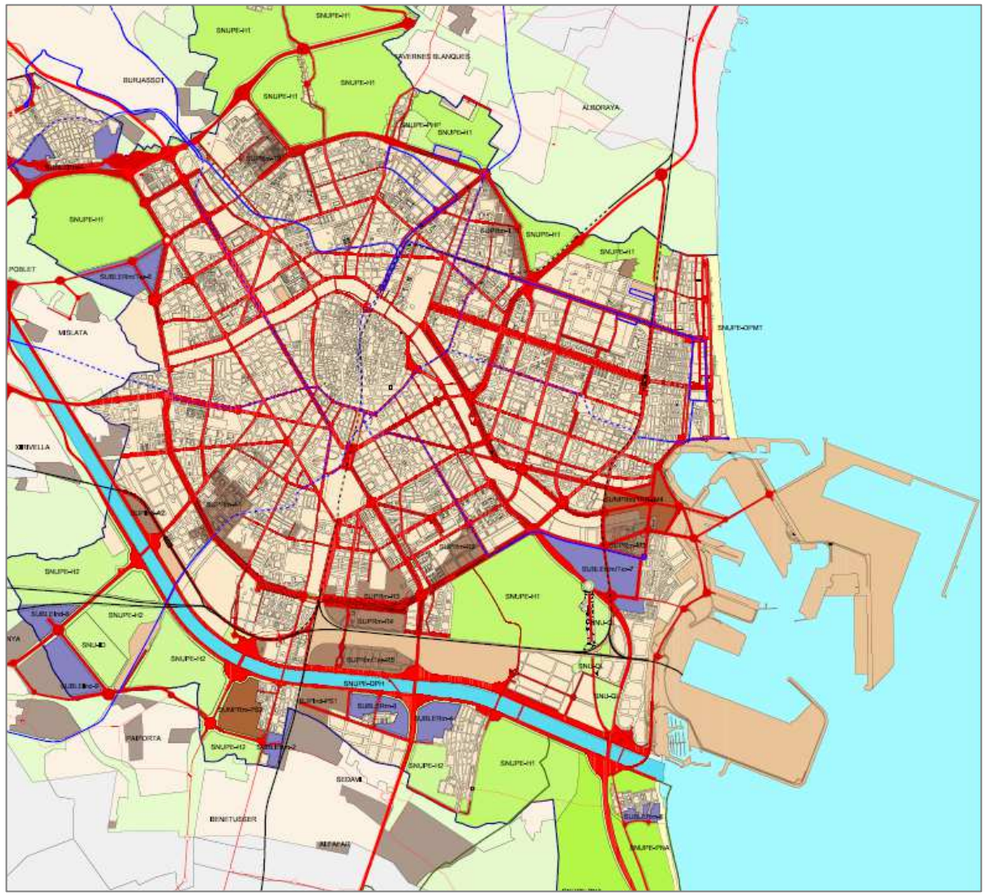
5. *Desarrollo y ordenación de los espacios sujetos a especial protección, fomentando sus valores paisajísticos, ecológicos y culturales, y favoreciendo un tránsito armónico de la Ciudad consolidada con su entorno rural.*

El artículo 38 LRAU establecía con carácter previo a la exposición pública del Plan y en especial, la exigencia de efectuar una fase de concierto con la Generalitat Valenciana para definir un modelo territorial municipal acorde con su contexto supramunicipal y con los planes de acción territorial que resultaran aplicables.

Para la redacción del Documento de Concierto Previo se realizaron consultas a las Delegaciones municipales, a las Administraciones públicas cuyas competencias incidían en la ordenación y a aquellas empresas que prestaban servicios de carácter estructural. Asimismo, con el fin de garantizar la coherencia de la ordenación en la franja fronteriza de los municipios que limitan con el término municipal de Valencia, se efectuaron las oportunas consultas con los municipios colindantes.

El Documento de Concierto justificaba que la homologación del PG88, con su alcance y contenido, no pretendía revisar su modelo territorial, sino actualizarlo y adaptarlo a la nueva realidad económica, social y legal imperante en la ciudad en los inicios del siglo XXI, superados sus más de dieciséis años de vigencia y agotadas sus posibilidades de desarrollo. El Proyecto se complementaba con un Estudio de Viabilidad Ambiental, que identificaba los riesgos territoriales y medioambientales existentes, informaba de los criterios de intervención con la consideración de la variable ambiental y garantizaba la minimización del impacto ambiental y la introducción de criterios de sostenibilidad, en la toma de decisiones con trascendencia territorial.

Por acuerdo de la Junta de la Gobierno Local, de 17 de junio de 2005, se dio conformidad al Documento elaborado por el Servicio de Planeamiento municipal para dar cumplimiento al trámite de Concierto Previo y con fecha 29 de septiembre de ese mismo año, el Director General de Planificación y Ordenación Territorial declaró superada la fase de Concierto Previo de la Homologación Global Modificativa del Plan General de Valencia.



Documento de Concierto de la Homologación Global Modificativa del PG88

2.3. La adecuación del proyecto a un nuevo marco legal

Superada el Concierto Previo con la Generalitat Valenciana, la entrada en vigor de Ley 16/2005 de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana (LUV) y del Decreto 67/2006, de 12 de mayo, por el que se aprobaba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTU), supusieron una inflexión en la tramitación del Documento de Homologación Global del PG88, que tuvo que adaptarse a los instrumentos de ordenación contemplados en el nuevo marco autonómico.

El documento inicialmente concebido como una Homologación, se adaptó para convertirse en una Revisión Simplificada del Plan General (RPGV), atendiendo al contenido de los artículos 93 LUV y 222 ROGTU, que posibilitaban la revisión del Plan General por fases desagregadas. El fundamento legal de esta decisión se encontraba en la Disposición Transitoria Tercera de la LUV, que imponía a los municipios la obligación de adaptar a la misma su planeamiento, mediante la incoación del correspondiente expediente de revisión, aunque fuera a través de la "versión simplificada" a la que se refería el artículo 62.1 LUV, o lo que es lo mismo, a través de una revisión del Plan limitada a las determinaciones de carácter estructural.

Esta fue la opción asumida por el Ayuntamiento de Valencia, realizar una revisión del PG88 por fases desagregadas, incorporando las determinaciones correspondientes a la ordenación estructural en una primera fase, con asunción de la ordenación pormenorizada del suelo urbano consolidado y del urbanizable en fase de ejecución, y dejando para un momento posterior, las determinaciones propias de la ordenación pormenorizada.

Junto al nuevo marco autonómico, surgieron una serie de novedades legislativas que establecieron nuevas exigencias procedimentales y reglamentarias, sobre todo en la vertiente medioambiental y paisajística, que pasan a adquirir nuevo protagonismo, al condicionar la expansión de la ciudad a la salvaguarda de los recursos naturales y a la acreditación de su sostenibilidad ambiental:

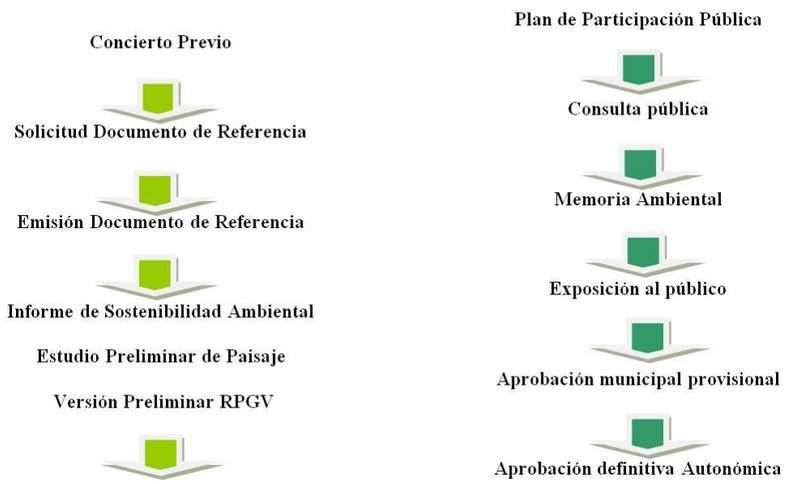
A nivel Estatal

- *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente.*
- *Ley 27/2006 de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.*
- *Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo.*

A nivel Autonómico

- *Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana.*
- *Decreto 75/2007, de 18 de mayo, del Consell por el que se aprueba el Reglamento de Protección Pública a la Vivienda.*

Como consecuencia de ello, los trabajos relativos a la revisión del Plan General, tuvieron que ser adaptados a las nuevas exigencias legales en contenido y documentación, y además su tramitación administrativa tuvo que adaptarse a los siguientes hitos:



2.4. La evaluación ambiental estratégica. La consulta pública

De conformidad con lo establecido en la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente, en julio de 2007 el Ayuntamiento solicitó a la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, que emitiera el Documento de Referencia que debía definir el contenido, métodos y criterios de evaluación, para iniciar el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica del Plan. El Documento fue emitido el 8 de enero de 2008 y a partir de él, se elaboró el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La Junta de Gobierno Local, en sesión de 14 de marzo de 2008, acordó iniciar los procesos de Consultas y Participación Pública previstos en la mencionada Ley y en el Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana (RPCV) y convocar simultáneamente, el trámite de audiencia adicional regulado en el artículo 564 ROGTU, sometiendo a consulta y participación los siguientes documentos:

- Estudio Preliminar de Paisaje
- Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)
- Plan de Participación pública
- Versión Preliminar de la RPGV
- Documento de Síntesis

El Documento de Síntesis, redactado a lo largo del año 2007, justificaba la necesidad de la revisión del PG88 en los siguientes términos:

(…) La situación actual de la ciudad, tras casi veinte años de vigencia del PGOU de 1988, obsoleto en las actuales circunstancias aunque haya cumplido su función hasta la fecha, se nos muestra con una actividad urbanística en pleno desarrollo y expansión a partir de un planeamiento que, conservando su modelo territorial, no fue adaptado ni homologado a las determinaciones establecidas por la LRAU, que fue precisamente la que ha propiciado tal actividad, ni consiguientemente al RPCV, ni tampoco, obviamente, a las nuevas leyes y disposiciones que, sucesivamente, han ido conformando el actual marco legislativo vigente en estos momentos, que, por sí solo, ya justifica la necesidad de revisar el Plan General de Valencia.

Sus previsiones estratégicas, en su posterior desarrollo favorecido por el repunte de la actividad urbanística a través de los nuevos PAI, tras la entrada en vigor de la LRAU, han llevado a la Valencia actual de 800.000 habitantes en un espacio urbano de algo más de 6.100 ha., con un ámbito metropolitano de influencia que aglutina otras 700.000 almas.

En resumen, puede afirmarse que las estrategias básicas contenidas en el planeamiento vigente se encuentran superadas y las nuevas necesidades planteadas tales como, la adaptación de sus determinaciones al marco legislativo vigente hoy en día; la ampliación del suelo urbanizable dando además satisfacción a la demanda de viviendas de protección pública (VPP) y el establecimiento de mecanismos para la gestión del suelo urbano, justifican la Revisión del Plan General ya iniciada tras superar la fase de Concierto previo.

Revisión que, además, permitirá desde la Administración municipal establecer definitivamente los criterios que orienten, consolidando la dinámica que ya hoy está plenamente implantada, la actividad urbanística de los próximos años, y consiguiendo que cada nueva actuación, pública o privada, haga de Valencia no solo una ciudad más habitable dentro de ese ámbito sostenible de convivencia y desarrollo urbanístico, sino también más atractiva, capaz de canalizar las espléndidas posibilidades que su momento económico depara y que deben ser aprovechadas en beneficio de todos los ciudadanos. (…)

La Versión Preliminar de la RPGV se elaboró a partir de la ordenación del Documento de Concierto Previo, actualizada fundamentalmente como consecuencia de los acuerdos alcanzados con otras administraciones y de estudios técnicos más específicos, que se tradujeron en la incorporación de nuevas propuestas, de las que procede destacar las siguientes:

- Previsión de la ronda urbana Tavernes-Alboraya, junto con nuevos suelos urbanizables que sirvieran de cierre de las tramas urbanas de estos municipios, atendiendo a los acuerdos alcanzados con Tavernes Blanques y en coherencia con el planeamiento de Alboraya.

- Trazado de nueva ronda para descongestionar la Avda. de los Naranjos y previsión de suelo dotacional para la ampliación de la UPV, cumplimentando las demandas de la Universidad.

- Reconfiguración del Sector Benimamet, en virtud del Convenio suscrito el 5 de octubre de 2007, entre el Ayuntamiento y el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat para el Soterramiento de la Línea 1 de Metro Valencia.

- Incorporación del sector Mahuella atendiendo a la petición efectuada Albalat dels Sorells.

- Exigencia de destinar el 50% de la edificabilidad residencial de cada sector urbanizables y de las nuevas unidades de ejecución propuestas, a viviendas sometidas a protección pública, alcanzando el 100% en el caso de los sectores Mahuella, Alboraya y Tavernes.

- Nueva propuesta de Redes Primarias de Zonas Verdes con carácter de corredores verdes, entre los que destacaban los siguientes:

  - Corredor verde para conectar el Parque Natural del Turia y su zona de influencia de la huerta de Campanar y las zonas de huerta protegida de Poble Nou.
  - Parque lineal periurbano al norte de la Ronda norte, para resolver la transición de la ciudad consolidada con los terrenos de huerta protegida y evitar conurbación con Tavernes y Alboraya.
  - Pasillo verde entre el asentamiento de Jesús Morante Borrás, la autovía del Saler y la ZAL, para conectar el Jardín del Turia y el Parque Natural de La Albufera.

Una vez superado el trámite de participación y consulta pública, debía elaborarse una Memoria Ambiental, en la que se debía valorar como integrar los aspectos ambientales en la propuesta de Plan, analizar el proceso de evaluación ambiental, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, evaluar el resultado de las consultas realizadas y concretar cómo se iban a tomar en consideración y analizar los posibles impactos que se iban a producir como consecuencia de la ejecución del Plan. La Dirección General de Gestión del Medio Natural prestó conformidad a la propuesta de Memoria Ambiental elaborada por el Ayuntamiento, mediante Resolución de fecha 6 de noviembre de 2009, aunque estableciendo una serie de condicionantes se incorporaron al documento urbanístico, en su versión definitiva.

2.5. La primera exposición pública

Como resultado del trámite de consulta y participación pública celebrado en el año 2008, la JGL en sesión de 24 de julio de 2009 acordó incorporar al documento urbanístico una serie de modificaciones, de las que las más destacables, son las que se relacionan a continuación:

- Relativas a las ocupaciones de suelo

  - *Ajustar las determinaciones urbanísticas de los Sectores Tavernes y Alboraya a los acuerdos alcanzados con ambos municipios.*

  - *Otorgar un uso mixto residencial-terciario al Sector Mahuella.*

  - *Posibilitar en el Sector Horno de Alcedo el incremento de edificabilidad terciaria, reduciendo proporcionalmente, la edificabilidad para viviendas de renta libre.*

  - *Delimitar en el Sector Castellar Oeste una franja de afección visual respecto de la V-31 y V-30, manteniendo en ella la estructura de huerta existente y limitando las alturas de la edificación en el nuevo borde urbano con la huerta, de manera que, además, se mantenga el carácter de núcleo histórico de Castellar.*

  - *Prefigurar la ubicación de las zonas verdes del Sector Faitanar de forma que actúe de "barrera verde de protección" respecto de Paiporta.*

  - *Calificar los terrenos de las antiguas instalaciones de leche "El Prado", en coherencia con los aprovechamientos derivados de la licencia concedida, excluyéndolos, junto al cementerio de Benimaclet, del Sector Vera I.*

  - *Establecer las oportunas determinaciones urbanísticas en el borde urbano junto al de Burjassot, en coherencia con las establecidas en dicho municipio.*

- Relativas a las redes primarias de dotaciones públicas

  - *Suprimir los parques periurbanos previstos en "Tres Camins" y "El Perú", así como al este de la calle Jesús Morante Borrás.*

  - *Suprimir la reserva de terrenos con destino al cierre de la V-30 Norte Tavernes y Ciudad Fallera por su afección a la huerta, adoptando una nueva solución.*

  - *Modificar las previsiones de trazado y las conexiones de la nueva ronda de borde urbano "Tavernes-Alboraya, en función de la solución adoptada para el cierre de la V-30, anteriormente descrita.*

- *Suprimir, o modificar en su caso, las determinaciones relativas a la Ronda Sur de poblados, así como el nudo de enlace con la V-30 y la Avenida de Tres Forques, que afectan al vecino término municipal de Xirivella.*

- *Suprimir la nueva infraestructura de transporte por vía reservada (TVR) que afecta al área de huerta protegida incluida en el PORN del Turia.*

- *Excluir del Sistema General portuario (P/ID-3 Área Portuaria), los terrenos que estando desafectados del uso portuario son objeto de cesión gratuita al Ayuntamiento. Delimitar un ámbito de planeamiento diferido en los terrenos portuarios sitos en la zona de "Moyresa" y las antiguas instalaciones de "Benimar," sujetas sus determinaciones a la previa formalización de un Convenio específico.*

.

- *Reflejar la Red primaria de Infraestructuras de abastecimiento de energía eléctrica (P/ID), de conformidad con el acuerdo del Ayuntamiento de 31 de mayo de 2008.*

- *Adscribir a las áreas de reparto en suelo urbanizable, los terrenos calificados con destino a nuevo Cementerio General, para garantizar su obtención.*

• Relativas a propuestas de ampliación de suelo

- *Ampliar el núcleo urbano de Poble Nou al Este incluyendo la reserva para el trazado de una variante de la CV-315, delimitando una unidad de ejecución.*

- *Establecer la calificación como "Área de reserva con destino a usos dotacionales privados o públicos" para las bolsas de suelo sitas entre la Autovía de Torrent, la V-30, "La Torre" y los términos municipales de Alfafar y Paiporta, así como la situada en la partida de "Castellar", entre el núcleo urbano consolidado, la V-31 y la variante de circunvalación Sur de El Oliveral, dentro de la clasificación como suelo no urbanizable de protección especial de la huerta grado 2.*

• En relación con el tratamiento del suelo urbano consolidado

- *Establecer la normativa oportuna que permita de forma progresiva la recalificación urbanística con destino a usos terciarios del actual polígono industrial de "Vara de Quart".*

- *Redelimitar las unidades de ejecución previstas Carpesa y Borbotó, así como delimitar una nueva, en el acceso sur entre las calles Ferrer y Bigne, Cura Aguilar y la variante de la VP-6023 en la pedanía de Benifaraig.*

- *Redelimitar la unidad de ejecución prevista por el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de San Miguel de los Reyes modificando las determinaciones urbanísticas que procedan como consecuencia del análisis técnico y del Estudio de viabilidad económica encargado al efecto, con la finalidad de hacer viables los objetivos establecidos en el citado planeamiento.*

- *Delimitación de UEs en diversos enclaves de la ciudad.*

La consideración por la JGL de las sugerencias relacionadas y de los aspectos derivados de Resolución de la Directora General de Gestión del Medio Natural de fecha 6 de noviembre de 2009, no introdujeron alteraciones sustanciales en el documento, por lo que se procedió a su redacción definitiva para su sometimiento a exposición pública.

El Ayuntamiento Pleno en sesión de 24 de septiembre de 2010, adoptó el Acuerdo de someter al trámite de información pública el proyecto de Revisión del Plan General de Valencia junto con la Memoria Ambiental, el Estudio del Paisaje, el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios protegidos documentación complementaria.

La consideración por la Corporación de las alegaciones presentadas en este último trámite y de los informes sectoriales emitidos , la aparición de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) y sobre todo, el cambio de ciclo económico y demográfico, han supuesto factores determinantes para la configuración definitiva de la Revisión del Plan General de Valencia.

Proyecto de Revisión del Plan General de Valencia sometido a exposición pública en 2010

2.6. La segunda exposición pública del Catálogo Estructural

Durante el período de exposición pública del Plan, con fecha 4 de octubre de 2010 se remitió a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consellería de Cultura el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios protegidos.

El artículo 47 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valenciano, establece la obligación de que la Consellería competente en materia de Cultura, emita informe sobre el documento patrimonial que sea susceptible de aprobación provisional, con carácter previo a que esta se produzca. Por este motivo, en julio de 2011 la Corporación tomó la decisión de avanzar en la tramitación del Catálogo Estructural, de contenido claramente diferenciable del resto de la Revisión Simplificada del Plan General.

Tras la valoración del resultado de la exposición pública del Catálogo, la Comisión de Urbanismo, Vivienda y Calidad Urbana en sesión de 25 de julio de 2011, ordenó incorporar al Catálogo una serie de ajustes y modificaciones, derivadas de la consideración de las alegaciones presentadas y remitirlo a la Dirección General de Patrimonio Cultural a los efectos de que se emitiese informe sobre la documentación que ya era susceptible de someterse a la aprobación provisional municipal. Esa administración emitió informe de carácter favorable respecto del Catálogo estructural del Plan, con fecha 21 de diciembre de 2012.

El artículo 83 de la LUV establece que una vez analizadas las alegaciones presentadas, y ajustada la documentación al resultado de la información pública, no será preceptivo reiterar este trámite en un mismo procedimiento, aunque se introduzcan modificaciones en el proyecto, bastando que el órgano que otorgue la aprobación provisional la notifique a los afectados. Sin embargo, dado que las modificaciones introducidas habían afectado a las normas de protección y al número y contenido de algunas de sus fichas y, considerando que la protección patrimonial de un inmueble no solo puede afectar a su propietario, sino a otros ciudadanos, a colectivos cívicos y otras administraciones y la tendencia jurisprudencial producida en los últimos años en lo relativo a la tramitación del planeamiento, la Corporación consideró oportuno abrir una nueva fase de información pública, mediante acuerdo de Pleno de 22 de febrero de 2013.

Trascurrido este segundo período de información pública, el Ayuntamiento Pleno aprobó provisionalmente el Catálogo Estructural del Plan, en sesión del 31 de mayo de 2013, estando en estas fechas, pendiente de su aprobación definitiva por la Consellería de de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

3. INFORMACION PÚBLICA Y PARTICIPACION CIUDADANA

3.1. Consultas previas con administraciones públicas y otras entidades

Con carácter previo a la elaboración del Documento de Concierto de la Homologación Global del PG88, con fecha 25 de mayo de 2004, se inició un proceso de consultas con las administraciones cuyas competencias inciden en urbanismo, con las empresas titulares de la prestación de servicios básicos a la ciudad y con las distintas delegaciones municipales, formulándose consulta a las entidades que se relacionan a continuación:

- Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras en la Comunidad Valenciana
- Ministerio de Hacienda. Delegación de Economía y Hacienda
- Delegación de Gobierno en la Comunidad Valenciana
- Delegación del Ministerio de Defensa
- Consellería de Territorio y Vivienda
  - Dirección General de Planificación y Ordenación territorial
  - Dirección General de Gestión del medio natural
  - Dirección General de Vivienda y Proyectos urbanos
- Consellería de Infraestructuras y Transporte
  - Dirección General de Puertos y Costas
  - Dirección General de Arquitectura
  - Dirección General de Obras Públicas
  - Dirección General de Transportes
- Consellería de Cultura, Educación y Deportes
- Consellería de Economía, Hacienda y Empleo
- Consellería de Justicia y Administraciones públicas
- Consellería de Agricultura
- Consellería de Industria
- Autoridad portuaria
- RENFE
- AENA
- Metro Valencia
- Red Eléctrica Española
- Aguas de Valencia
- IBERDROLA
- CEGAS

Asimismo, con el fin de garantizar la coherencia de la ordenación con la prevista en los municipios colindantes, se efectuaron consultas con los municipios de Alboraya, Tavernes Blanques Almàssera, Bonrepós i Mirambell, Vinalesa, Foios, Burjassot, Godella, Rocafort, Bétera, Moncada, Alfara del Patriarca, Meliana, Massalfassar, Massamagrell, Albalat dels Sorells, Albuixech, Museros, Paterna, Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Picanya, Paiporta, Sedaví, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Silla, Sollana y Sueca.

Las sugerencias recibidas a lo largo de esta fase de consulta previa fueron objeto de análisis y consideración en el documento de Concierto Previo del Plan.

En sede autonómica, se realizó un nuevo trámite de consulta con las administraciones relacionadas, cuyo resultado se concretó en el Informe del Director General de Planificación y Ordenación de la Consellería de Territorio y Vivienda de 29 de septiembre de 2005, por el que se declaró superada esta fase de Concierto.

Además, durante la elaboración de la versión Preliminar del Plan, se intensificaron las reuniones con las administraciones y entidades relacionadas, al objeto de consensuar la solución de problemas comunes y su incorporación al Plan General de Valencia. Durante este periodo se adoptaron entre otros, los siguientes acuerdos que incidieron en las determinaciones del que fue objeto de exposición pública:

- Acuerdo de la JGL de 12 de mayo de 2006, en relación con la propuesta formulada por el Ayuntamiento de Tavernes Blanques de 11 de abril de 2006, que demandaba la ordenación de su frente urbano mediante el diseño de una ronda urbana y la reclasificación de los terrenos intersticiales como suelo urbanizable con destino a la construcción de viviendas de promoción pública (VPP).

- Acuerdo de JGL adoptado en relación con la solicitud de la Universidad Politécnica de Valencia de 24 de febrero de 2006, sobre la previsión de una nueva ronda viaria al norte del Campus de Vera, para la descongestión de la Avenida de los Naranjos y la inclusión de suelo dotacional al Sur de esa nueva ronda, parar resolver la necesaria ampliación del campus universitario.

- Suscripción del "Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat para el Soterramiento de la Línea 1 de Metro Valencia a su paso por Benimamet", el 5 de octubre de 2007, en virtud del cual el Ayuntamiento asume el compromiso de acometer la realización de los procesos de planeamiento y gestión urbanística y generar los recursos económicos a los que se refiere la cláusula SEXTA del Convenio, debiendo adaptar al mismo las determinaciones del nuevo Sector "Benimamet".

3.2. Período de participación pública del año 2008
Aspectos más significativos.

Como se ha indicado, la JGL en marzo de 2008 acordó iniciar el proceso de consulta y participación pública exigido en la Ley 9/2006 sobre la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en el RPCV, así como el trámite de audiencia adicional a que se refiere el artículo 564 ROGTU. De este modo, se arbitraba un procedimiento para recabar la opinión

de los ciudadanos sobre los aspectos medioambientales y paisajísticos de la ciudad, y encauzar su participación en la toma de decisiones, antes del inicio de la tramitación urbanística de la RPGV.

Para ello, se elaboró un Plan de Participación Pública que identificó los colectivos y entidades que pudieran estar interesados en el procedimiento y que determinó las actuaciones a realizar para divulgar el contenido y los objetivos del Plan. El comienzo de este período se notificó individualmente a los colectivos y entidades que se relacionan a continuación:

MINISTERIO MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE FOMENTO
MINISTERIO DE CULTURA
MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA
CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL JUCAR.
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

CONSELLERIA MEDIO AMBIENTE AGUA Y URBANISMO
Direcciones Generales de Planificación y Ordenación del Territorio, Paisaje, vivienda, Agua y Cambio Climático.
CONSELLERIA INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
CONSELLERIA DE CULTURA Y DEPORTES
CONSELLERIA AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
CONSELLERIA DE SANIDAD
PARQUE NATURAL ALBUFERA
ADIF
EPSAR
UNIVERSIDAD POLITECNICA DE VALENCIA

MANCOMUNITAT L'HORTA SUD
MANCOMUNITAT L'HORTA NORD
MANCOMUNITAT CARRAIXET
MANCOMUNITAT BARRIO CRISTO
MANCOMUNITAT ALBALAT-POLIN

AYUNTAMIENTOS
XIRIVELLA, VINALESA, TAVERNES BLANQUES, SUECA, SOLLANA, SILLA, SEDAVI, ROCAFORT, QUART DE POBLET, PICANYA, PATERNA, MUSEROS, PAIPORTA, MONCADA, MISLATA, MELIANA, MASSANASSA, MASSAMAGRELL, MASSALFASSAR, GODELLA, FOIOS, CATARROJA, BURJASSOT, BONREPOS Y MIRANBELL, BETERA, ALMASSERA, ALFARA DEL PATRIARCA, ALBUIXECH, ALBORAYA, ALBALAT L SORELLS, ALBAL

AA. AMIGOS DE LA HUERTA
AA.AMIGOS PROTECTORES ANIMALES Y MEDIO AMBIENTE.
AA.DEFENSA DE LAS VIAS PERCUARIAS
AA. ECOLOGISTA-AGRO/LA CASA VERDE
AA. ESPAÑOLA ARBORICULTURA
AA. AMARLACO
AA. PROTECCION Y ESTUDIOS NATURALEZA
AA. VALENCIANA DE AGRICULTORES
AA. VOLUNTARIOS MEDIOAMBIENTALES
AA.VV VEINS BARRIO DE SAN VICEMTE
AA.VV AMIGOS DEL CARMEN
AA.VV ANTONIO RUEDA
AA.VV ARNICHES
AA.VV AV. LA PLATA-GENERAL URRUTIA.
AA.VV BARRI DEL MERCAT
AA.VV BARRIO DE LA AGUJA
AA.VV BARRIO DE MOTEOLIVETE
AA.VV BARRIO DE SAN JOSE
AA.VV BARRIO DEL PILAR
AA.VV BENIFERRI
AA.VV BENIMACLET
AA.VV BENIMAMET
AA.VV BOATELLA
AA.VV CABANYAL-CANYAMELAR
AA.VV CAMPANAR
AA.VV CARPESA
AA.VV CASTELLAR DISTRITO 26
AA.VV CENTRE HISTORIC CIUTAT VALENCIA
AA.VV CENTRE HISTORICOS DE ESPAÑA
AA.VV CIUDAD FALLERA
AA.VV CREU COBERTA
AA.VV DE ABASTOS FINCA ROJA
AA.VV DEVESA FONT SANT LUIS
AA.VV EL PALLETER
AA.VV EL PALMAR
AA.VV EL PERELLONET GAVIOTA POBLADOS DEL SUD
AA.VV EL SALER
AA.VV ESPERANZA DESAMPARADOS
AA.VV FONT D'EN CORT
AA.VV FORN D'ALCED
AA.VV GRAU PORT
AA.VV HERMANOS MARISTAS Y ADYACENTES
AA.VV JESUS GASPAR AGUILAR
AA.VV LA ISLA
AA.VV LA MARJAL DE BORBOTO
AA.VV LA PARRETA
AA.VV LA TORRE
AA.VV LA UNION DE LA PUNTA
AA.VV L' AMISTAT
AA.VV L' HORTA DE BENIMACLET
AA.VV LLAMOSI REMONTA
AA.VV MALILLA
AA.VV MALVARROSA
AA.VV MARTIN AIORA
AA.VV MARXALENES
AA.VV MASSARROJOS
AA.VV MORVERDE
AA.VV NAZARET UNIDO
AA.VV NOU MOLESNIDO
AA.VV OLIVERAL
AA.VV ORRIOLS RASCANYA
AA.VV PARQUE CENTRAL ITURBI
AA.VV PATRAIX
AA.VV PAVIMAR
AA.VV PINEDO
AA.VV POBLE NOU
AA.VV POLO Y PEYROLON
AA.VV PONT DE FUSTA
AA.VV ROVELLA FUENTE SAN LUIS
AA.VV SAN ISIDRO
AA.VV TENDETES
AA.VV TORREFIEL
AA.VV VEINS BALEARES GRAO
AA.VV VEINS BANICALAP ENTRE CAMINOS
AA.VV VIRGEN DEL CARMEN BETERO
AA.VV VIVIENDAS AUTORIDAD PORTUARIA
AA.VV VIVIENDAS DE NAZARET
AA.VV ZAFRANAR
AA.VV ZAIDIA
AA.VV ZAPADORES
AA.VV RUSSAFA GRAN VIA
AA.VV SAN VICENTE FERRER
AA.VV SANT MARCEL.LI
AA.VV SENABRE
AA.VV TRES FORQUES
AA.VV VILLANOVA DEL GRAO
AA.VV Y AMIC DE LA MALVA
AA.VV Y CULTURAL CERCLE OBERT DE BENICALAP
AA.VV Y CULTURAL BARRIO FUENDANTA
AA.VV ARNICHES

ACCIO ECOLOGISTA AGRO
ACEMA CIENTIFICOS ESTUDIO MEDIO AMBIENTE
AEPASBA
AMIGOS CENTRO HISTORICO VALENCIA
ASCALON
ASOC PROMOCION VOLUNTARIADO MEDIO AMBIENTE
ASOCIACION CAIXA ALTERNATIVA
ASOCIACION ESPAÑOLA DE PAISAJISTICA
AVANT VALENCIANS
AAGRICOLAS Y PERITOS AGRICOLAS
CENTRO ACUICULTURA EXPERIMENTAL
CENTRO ESTUDIOS ACTIV. NATURALEZA C.V.
CENTRO EXCURSIONISTA DE VALENCIA
CLUB MUNTANYISME MARITIM
CLUB DEPORTIVOS SOCIOCULTURAL ONCE
COLG. OFICIAL DE BIOLOGOS C.V.
COLG. APAREJADORES Y ARQUITECTOS C.V.
COLG. INGENIEROS AGRONOMOS DE LEVANTE
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINO
COLEGIO TERRITORIAL ARQUITECTOS VALENCIA
COLLA ECOLOGISTA MASSARROJOS
ACEQUIA REAL DEL TURIA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA MESTALLA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA MONCADA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA MISLATA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA QUART
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA RASCAYA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA ROBELLA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA TORMO
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA XIRIVELLA
COMUNIDAD DE REGANTES ACEQUIA FAVARA

DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE
ECOLOGIA URBANISTICA DE OESTE VALENCIA
ECOLOGISTA DE CAMP DE MORVERDE
ECOLOGISTA EN ACCION
EXCURSIONISTA DEL CAMP DE MORVERDE
EXCURSIONISTA ALPES
FEDERACION A.V. DE VALENCIA
FEDERACION A.VECINOS Y CIUDADANOS
FUNDACION ENRIQUE MONTOLIU C.V.
FUNDACION PROMOCION INGENIERIA AGRONOMICA
GREENPEACE
GRUPO DE EDUCACION AMBIENTAL GEA
INSTITUD MEDITERRANI SOSTENIBLE IMEDES
INSTITUD DEFENSA ECOLOGICA ACCION IDEA
INSTITUTO I. MEDIO AMBIENTE IPMA
JOVENES AGRICULTORURES
JOVES PER L'ECOLOGIA
LA CASA VERDA
LES MARAVELLES
PAISAJISMO Y JARDINERIA
DEFENSA PLAYAS LITORAL NORTE VALENCIA
PEÑA EXCURSIONISTAS CULTURAL RUZAFA
PROP. EMPRESARIOS PARQUE NATURAL ALBUFERA
RONCADELL GRUPO E. Y DEFENSA DEL ENTORNO
SERVICIOS INTEGRALES MEDIO SIMA
SOC. ORNITOLOGIA SILVESTRIA PAÑA GAFARRON
SOCIEDAD CANINA DE VALENCIA
SOCIEDAD ESPAÑOLA ORNITOLO
SOCIEDAD MICOLOGICA VALENCIA
SOCIEDAD VALENCIANA DE ORNITOLOGIA
SOCIEDAD VALENCIANA PROTECTORA DE ANIMALES
TRIBUNAL DE LAS AGUAS
UNION LLAURADORS I RAMADER
VALENCINA DE AGRICULTURA BIOLOGICA AVAB
VALENCINA DEL MEDIO AMBIENTE
WWF ADENA

El Plan de Participación Pública consistió básicamente en la puesta a disposición del público interesado de la Versión Preliminar del Plan, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, el Plan de Participación Pública, el Estudio Preliminar de Paisaje y el Documento de Síntesis, a través de las dependencias y de la página Web del Ayuntamiento, así como en su exposición en las dependencias municipales de la C/ Arzobispo Mayoral y la habilitación de un buzón para la recogida de sugerencias.

Además, se organizaron tres sesiones o mesas informativas, con presencia de expertos en el Salón de Conferencias del Centro Deportivo Cultural "Petxina", siendo su contenido y ponentes los siguientes:

Primera Mesa: Revisión Simplificada del Plan General
Fecha: lunes, 14 de abril de 2008
Presentación de la jornada y moderador:
Jorge Bellver Casaña, Tte. Alcalde Delegado del Área de Urbanismo, Vivienda y Calidad Urbana del Ajuntament de Valencia
Ponentes:
Juan Antonio Altés Martí, Arquitecto Director General de Planeamiento del Ajuntament de Valencia; Emilio Ordeig Fos, Arquitecto-Urbanista; Marcelino Conesa Lucerga, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; Javier Obartí Segrera, Director Técnico de EVREN S.A.

Segunda Mesa: Territorio y Medio ambiente
Fecha: miércoles, 30 de abril de 2008
Presentación de la jornada:
Juan Antonio Altés, Arquitecto Director General de Planeamiento del Ajuntament de Valencia;
Ponentes:
Alejandro Escribano Beltrán, Arquitecto-Urbanista; Juan M. Gisbert Blanquer, Catedrático de Edafología del Departamento de Producción Vegetal de la UPV; Miguel del Rey Ainat, Catedrático de Proyectos Arquitectónicos de la UPV; Javier Obartí Segrera, Director Técnico de EVREN S.A.

Tercera mesa: Modelo territorial y urbano
Fecha: martes, 13 de mayo de 2008
Ponentes:
José Miguel Iribas, Sociólogo. Director-Gerente de "estiu" :estudios sociológicos, turísticos y urbanísticos; Vicente Colomer Ferrandis, Catedrático de la UPV, Director del Instituto del Transporte; Juan B. Marco Segura, Catedrático de Ingeniería Hidráulica de la UPV; José Mª Lozano, Catedrático de Proyectos Arquitectónicos de la UPV; Enrique J. Giménez Baldrés, Profesor titular de la UPV, Director de la Unidad Docente e Investigadora: "Observatorio de Urbanismo"; Emilio Ordeig Fos, Arquitecto-Urbanista.

Los aspectos más relevantes debatidos en estas mesas se relacionan en el Anexo del Estudio de Paisaje relativo a la participación Pública.

Durante este periodo de consulta y participación pública se recibieron un total de 2.415 escritos y correos electrónicos, que atendiendo al proponente y al sistema de remisión efectuado, se clasifican en la tabla que se inserta a continuación.

	SISTEMA DE REMISIÓN		TOTAL
	RGE	e-mail	
Administraciones	2	-	2
Organismos	10	-	10
Ayuntamientos	17	-	17
Asociaciones de Vecinos	40	8	48
Grupos Políticos	6	-	6
Asociaciones y Organizaciones	30	-	30
SUMAN	**105**	**8**	**113**
Particulares/Empresas y/o Entidades	2231	71	2302
TOTAL escritos efectivos analizados	**2336**	**79**	**2415**

Las sugerencias presentadas se referían, fundamentalmente, a los siguientes aspectos:

A) Oportunidad y enfoque del documento

- Aspectos relativos a la falta de visión metropolitana e insuficiente consideración de los factores que desde el ámbito metropolitano deben condicionar la ordenación en el ámbito municipal, solicitando la suspensión de las actuaciones hasta que se redactara y aprobara una previa, o simultanea, ordenación territorial del área metropolitana, en referencia específica al PATHV.

B) Aspectos relacionados con el medioambiente y/o el paisaje

- En cuanto los efectos del cambio climático, la contaminación, el ruido, el medio ambiente y la sostenibilidad, manifestando preocupación ante la situación de la huerta, el litoral y las consecuencias para la salud de las personas.
- Sobre el ISA, el Estudio de Paisaje y el Plan de Participación pública, proponiendo su retirada, reelaboración y sometimiento a un nuevo periodo de participación pública.
- Aspectos relacionados con el PN de L´Albufera y el tratamiento de las pedanías incluidas en su ámbito.
- Aspectos relacionados con la Huerta norte y las pedanías incluidas.

C) Modelo de ciudad y nuevas ocupaciones de suelo

- Crítica y oposición general respecto del modelo de ciudad y crecimiento urbano propuesto argumentando, entre otros extremos, la falta de rigor del Estudio de Demanda de Viviendas como justificación de las necesidades de nuevas ocupaciones.
- Escritos en referencia a los nuevos sectores de suelo urbanizable "Campanar" , "Vera II" , "Vera I", "Tavernes", "Alboraya", "Faitanar","Horno de Alcedo", "Mahuella" y "Benimamet"

D) Redes primarias de dotaciones públicas

- En relación a los PQLs en la zona "Tres Camins y "El Perú", entre la depuradora, la ZAL y Mercavalencia.
- En relación con la red viaria prevista al norte de la ciudad en el entorno de las pedanías de Poble Nou, Carpesa y Borbotó, y con la Ronda Sur de poblados y otros extremos.
- En relación con la Red Primaria de Transporte de Metrovalencia.
- Tratamiento del Puerto de Valencia, en relación con las propuestas derivadas en el Concurso de ideas de la "Marina Juan Carlos I", el acceso norte al puerto, la zona de contacto con

Nazaret y otros extremos.
- En relación con la RP eléctrica, ubicación y problemática de las Subestaciones Eléctricas en general y, en particular, la ubicada en Patraix y la prevista en la rotonda de Aqua.

E) Bienes y Espacios protegidos

- Relativas a la catalogación de algunos inmuebles.

F) Propuestas de nuevas reclasificaciones de suelo

- Reclasificación de suelo como urbanizable de uso residencial de baja densidad, de terrenos sitos entre Massarotjos y Rocafort (Camí de la Cosa),
- Reclasificación de terrenos como suelo urbanizable para usos residenciales y terciarios en el ámbito de influencia de San Miguel de los Reyes.
- Reclasificación como suelo urbanizable para usos residenciales de baja densidad en la zona de Influencia del P.N. del Turia en Campanar.
- Reclasificación como suelo urbanizable industrial o, suelo urbanizable no protegido con tolerancia industrial en la zona de Fuente de San Luis-Carrera de En Corts.
- Ampliación del suelo urbanizable previsto en el entorno de Castellar-El Oliveral
- Ampliación del sector "La Torre" incluyendo terrenos colindantes por el sur con Alfafar.
- Ampliación del suelo urbanizable industrial del sector "Faitanar" o clasificación con destino a usos dotacionales.
- Clasificación como urbanos de terrenos no urbanizables, junto a la acequia de Vera y la línea férrea Valencia-Tarragona
- Clasificación como urbano y urbanizable de terrenos no urbanizables del término de Valencia, al norte de la Ronda Norte junto al límite con Burjassot.
- Consideración de los terrenos de Rafalell y Vistabella a efectos de la cesión complementaria a cargo de los sectores de nueva clasificación como suelos urbanizables

G) Suelo urbanizable pendiente de desarrollo.

- En relación con la situación del ámbito "Grao-Cocoteros" y del sector de suelo urbanizable "Grao" previsto por el Plan General vigente.

H) Tratamiento de la ciudad consolidada

- Relativos al actual polígono industrial "Vara de Quart"
- Propuestas concretas referidas a la delimitación de unidades de ejecución
- Propuestas relativas a aspectos propios de la ordenación pormenorizada, así como relativos a la gestión de la ciudad en referencia a la ejecución de obras de urbanización, peatonalizaciones, diseño de las calles, carril bici … et

El grado de aceptación de las sugerencias presentadas se concreta en el cuadro siguiente:

ASPECTO AL QUE SE REFIERE LA SUGERENCIA	RECIBIDOS	ADHERIDOS	PROPUESTA	TOTAL
Ámbito "Grao-Cocoteros"	593	-	YA CONSIDERADOS	593
SUMAN	**593**	**-**		**593**
Tratamiento de las Pedanías del Norte	15	-		
Enclave suelo urbano en el sector "Vera I"	1	-	CONSIDERADOS TOTALMENTE	-
Sector "Faitanar"	1	-		-
Sector "Horno de Alcedo"	5	-		-
Zona "Tres Camins" y "El Perú"	258	-		-
Afección huerta trazado Corredor Comarcal Norte	155	-		
Afecciones Ronda Sur de poblados y enlaces	1	-		
Red de MetroValencia	26	-		-
BICs y BRLs	39	-		-
Usos dotacionales privados (asistencial, educativo o deportivo)	15			
Polígono industrial "Vara de Quart"	4	-		-
SUMAN	**520**	**-**		**520**
Sector "Vera II" Ampliación Universidad Politécnica	20	-	CONSIDERADOS PARCIALMENTE	-
Sectores "Tavernes" y "Alboraya"	47	-		-
Reserva nuevo Cementerio en Faitanar	27			
Sector "Mahuella"	2	-		-
Puerto Autónomo de Valencia	7	-		-
Ubicación y características Subestaciones Eléctricas	31	2.689		2720
Ámbito de influencia de "San Miguel de los Reyes"	38	-		-
Terrenos al norte de la ronda junto límite con Burjasot	1	-		-
Propuestas de delimitación de unidades de ejecución en suelo urbano consolidado	10	-		-
SUMAN	**183**	**2.689**		**2.872**
Genéricas en cuanto al modelo de ciudad y crecimiento urbano	619	-	NO CONSIDERADOS	619
SUMAN	**619**	**-**		**619**
Particulares relativos al suelo urbano consolidado y/o aspectos propios de la ordenación pormenorizada	500	-	NO CONSIDERADOS EN ESTA FASE	500
SUMAN	**500**	**-**		**500**
TOTAL	**2.415**	**2.689**		**5.104**

3.3. Periodo de exposición pública del año 2010
Aspectos más significativos

El Ayuntamiento Pleno en sesión de 24 de septiembre de 2010, adoptó el Acuerdo de someter al trámite de información pública el proyecto de Revisión del Plan General junto con la Memoria Ambiental, el Estudio del Paisaje, el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios protegidos y documentación complementaria. Simultáneamente se solicitó informe de las siguientes administraciones o entidades:

- Consellería de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda
  - D.G. de Territorio y Paisaje
  - D.G. de Gestión Medio Natural
  - D.G. de Cambio Climático
- Consellería de Infraestructura y Transportes
- Consellería de Cultura y Deporte
- Consellería de Sanidad
- Consellería de Economía Hacienda y Empleo.
- Diputación de Valencia.
- Ministerio de Fomento
  - D.G. de Carreteras
  - D.G. de Aviación Civil
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino
- Ministerio de Hacienda.
- Ministerio de Defensa
- Ministerio de Cultura
- Gerencia Regional del Catastro
- Delegación de Gobierno de la Comunidad Valenciana
- Confederación Hidrográfica del Júcar
- Autoridad Portuaria
- Ayuntamiento de Sedavi.
- Ayuntamiento de Sollana.
- Ayuntamiento de Sueca.
- Ayuntamiento de Silla.
- Ayuntamiento de Albal.
- Ayuntamiento de Catarroja.
- Ayuntamiento de Massanassa.
- Ayuntamiento de Lugar Nuevo de la Corona.
- Ayuntamiento de Alfafar.
- Ayuntamiento de Xirivella.
- Ayuntamiento de Rocafort.
- Ayuntamiento de Quart de Poblet.
- Ayuntamiento de Picanya.
- Ayuntamiento de Mislata.
- Ayuntamiento de Burjassot.
- Ayuntamiento de Paterna.
- Ayuntamiento de Paiporta.
- Ayuntamiento de Godella.
- Ayuntamiento de Albalat del Sorells.
- Ayuntamiento de Albuixech.
- Ayuntamiento de Meliana.
- Ayuntamiento de Museros.
- Ayuntamiento de Alfara del Patriarca.
- Ayuntamiento de Almassera.
- Ayuntamiento de Bonrepos y Mirambell.
- Ayuntamiento de Vinalesa.
- Ayuntamiento de Alboraya.
- Ayuntamiento de Tavernes Blanques.
- Ayuntamiento de Moncada.
- Ayuntamiento de Betera.
- Ayuntamiento de Massalfasar.
- Ayuntamiento de Massamagrell
- AENA
- EPSAR
- EMSHI
- AUMSA
- ENAGAS
- REE
- Aigües de L'Horta.
- RENFE
- AVEN
- SEPIVA
- IVVSA.
- GIRSA
- Gas Natural Fenosa.
- EMTRE
- ADIF
- IMPIVA
- VAERSA
- FGV
- G.T.P.
- Telefónica de España, SAU
- Iberdrola Distribución eléctrica, SAU.

Además se notificó individualmente este trámite a las siguientes entidades:

- Colegio Oficial de Arquitectos
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puerto
- Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales
- Colla Ecologista Massarrojos
- Comisión Falla San Miguel-Plaza Vicente Iborra
- Compañía de María-Marianistas
- Ecologistes en accio de Valencia
- Esquerra Ecologista del Pais Valencia
- Escuelas Ave María de Peñarrocha
- Feria Valencia
- Eifor
- Fundem
- Mancomunitat Intermunicipal L'Horta Sur.
- Per L'Horta
- Presidente del Tribunal de las Aguas de la Vega de Valencia
- TCV Stevedoring Company, SA.
- Universidad Politécnica de Valencia.
- Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia.
- APEPNA (Asociación de propietarios y empresarios del Parque Natural de la Albufera).
- AA. Centre de Recursos Just Ramirez.
- Acciona infraestructuras, S.A.
- Acequia Rascaya.
- Amigas y Amigos Jardines Valencianos
- AA.VV. Beniferri
- AA. Civica Recuperem la Model.
- AA. Per L'Horta.
- AA.VV. Benimaclet.
- AA.VV. Campanar
- AA.VV. Cultural del Barrio Mont Olivet.
- AA.VV.Distrito 26 Castellar-Oliveral.
- AA.VV. Favara.
- AA.VV. Font d'En Corts.
- AA.VV. L'Unio de la Punta.
- AA.VV. Nazaret.
- AA.VV. Parque y Jardín Plaza José María Orense y colindantes.
- AA.VV. Parque Central-Iturbi.
- AA.VV. Pau Alameda Av. Francia.
- AA.VV. Pinedo.
- AA.VV. Raco de Santo Llorenç.
- AA.VV. San Isidro.
- AA.VV. Tres Camins.
- AA.VV. Barri Santo Marcel.li.
- AA.VV. de San Isidro.
- AA.VV. Poble Nou.
- AA.VV. Tres Camins.
- AA.VV. Acción Ecologista-Agro.

A lo largo de este trámite de exposición pública se presentaron un total de 733 escritos, que atendiendo a su naturaleza y a su fecha de presentación, se clasifican en la tabla siguiente:

	EN PLAZO (1-10-10 a 1-12-10)	FUERA DE PLAZO
Particulares	516	94
AAVV	27	6
Grupos Políticos	1	5
Ayuntamientos	1	12
Otras Administraciones y Organismos	9	34
Servicios Municipales	17	11
totales	**571**	**162**
TOTAL	**733**	

Las alegaciones más significativas se refieren fundamentalmente, a los siguientes aspectos:

1.- Aspectos de carácter general.
- Falta de visión metropolitana. Necesidad de planeamiento metropolitano de carácter integrado.
- Proceso de participación pública deficitaria
- Revisión de los datos del Estudio de demanda de viviendas. Falta de justificación de la necesidad de suelo urbanizable. Ordenación de la ciudad consolidada frente al crecimiento sobre huerta.
- Valoraciones medioambientales y paisajísticas. Protección de la huerta. Incorporación de planteamientos que incidan en la sostenibilidad.
- Rechazo a las soluciones viarias de alcance metropolitano que afectan a la huerta
- Adaptación a la ETCV
- Integración de lo urbano y los espacios rurales y naturales a través de entramado de itinerarios peatonales y ciclistas.
- Incorporación al Plan de propuestas en relación con la movilidad sostenible.
- Ausencia de balance del PG88
- Tratamiento de la fachada marítima y conexión con la ciudad. Rechazo al mantenimiento de la prolongación de Blasco Ibáñez. Integración de Nazaret.
- Reutilización de los terrenos de la ZAL para otros usos

2.- Nuevos sectores de suelo urbanizable
- Adscripción de los PQLs a los sectores. Conveniencia de la previsión de PQLs en zonas de huerta y ajuste a los estándares exigidos legalmente.
- Cumplimiento del principio de equidistribución
- Exceso de cargas y elevada adscripción de RP a los sectores urbanizables de los sectores
- Revisión del cálculo del Aprovechamiento tipo

3.- Redes primarias de viarios públicos
- Revisión de las soluciones viarias correspondientes a las soluciones viarias del Corredor comarcal V-30 Norte, Ronda de Tabernes-Alboraya, Nuevo trazado de la Ronda Norte en el entorno de la UPV, Ronda Este y Ronda de Poblados en Castellar-Oliveral, Variante Camino de Moncada-Poble Nou, Nuevo acceso sur a Valencia en entorno Faitanar y Acceso Norte al Puerto.

4.- Redes primarias de dotaciones públicas
- Reserva para ampliación del cementerio
- Ubicación de PQLs en huerta
- Suelos dotacionales no obtenidos
- Régimen de usos en el puerto
- Ubicaciones de la RP de infraestructuras eléctricas.

5.- Suelo no urbanizable
- Ampliar la posibilidades de uso en los suelos de huerta
- Ampliación de las zonas de SNUPE-H2
- Clasificación como suelo urbano o urbanizable de algunos enclaves
- Ordenación del suelo al norte de la Ronda Norte en coherencia con la ordenación de Burjassot

6.- Unidades de ejecución en suelo urbano
- Falta de viabilidad económica de alguna de ellas.
- Incrementos de aprovechamiento y reducción de dotaciones.
- Diferencias de aprovechamientos entre unidades.
- Estudio de nuevos enclaves degradados.

7.- Aspectos relativos al suelo urbano
- Corrección de errores existentes en suelo urbano
- Consideración urbanística de los colegios de titularidad privada y de los templos parroquiales
- Aspectos relativos a la ordenación pormenorizada del PG88
- Reordenación del polígono Vara de Quart y de los enclaves TER-5.

8.- Informes de servicios municipales

Se trata de aspectos que es necesario considerar en el Plan relativos a materias de su competencia.

9.- Municipios colindantes
- Destino para uso TER del Sector Mahuella, eliminación del sector Faitanar, eliminación de la "Ronda Sur de Poblados" y del nudo de enlace V-30 con Avda. Tres Forques, afecciones de la red viaria metropolitana.

10.- Informes emitidos por Administraciones supramunicipales, Organismos públicos y Empresas públicas

Se trata de informes emitidos por Administraciones, Organismos y Empresas Concesionarias de Servicios público, en relación con materias de su competencia. De los aspectos recogidos en ellos, procede destacar la necesidad de que el Plan se adapte al PRUG de La Albufera, la adaptación de la ordenación del Puerto a la legislación portuaria, el mantenimiento de la ordenación de la ZAL y la incorporación de las infraestructuras eléctricas.

4. EL PLANEAMIENTO VIGENTE

4.1. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988 Propuestas, Modificaciones y Grado de Ejecución

Valencia cuenta en la actualidad con Plan General de Ordenación Urbana (PG88), aprobado definitivamente mediante Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, de fecha 28 de diciembre de 1988. Redactado y aprobado al amparo del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del suelo y Ordenación urbana de 1976, revisó las determinaciones del PG66 en el término municipal y se adaptó, en su última fase.

4.1.1. Clasificación del Suelo

El PG88 corrigió el sesgo hiperdesarrollista del PG66, acotando la clasificación del suelo urbano y estableciendo unos suelos urbanizables cuya necesidad justificó básicamente, en criterios de orden territorial y funcional.

El suelo Urbano

El Plan se manifestó abiertamente restrictivo en la clasificación del suelo urbano, aplicando de manera exhaustiva los criterios para clasificar este tipo de suelo que se derivaban de la legislación estatal, lo que supuso una reducción significativa del suelo urbano respecto al recogido en el Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano de 1983. Ordenó pormenorizadamente la mayor parte de este suelo, aunque difirió a planeamiento de desarrollo la ordenación de Ciutat Vella, el Cabañal-Canyamelar, las Pedanías, el Perellonet, y el Parque Central, alguno de los cuales todavía no cuenta con planeamiento pormenorizado.

El suelo urbanizable residencial

La elaboración y tramitación del PG88 se realizó también en un marco de recesión económica que alcanzó el año 1986. Su Memoria Justificativa constata la pérdida de población de la ciudad a partir de 1981, motivada fundamentalmente por el retorno de los inmigrantes a su lugar de origen por efecto de la crisis económica, por el desplazamiento de la población hacia otros municipios del entorno y por la caída acumulada de la natalidad, que se había iniciado en la década anterior.

A pesar de este escenario demográfico, el PG88 determinó la necesidad de 32.000 nuevas viviendas para sus 8 primeros años de vigencia, resultado de estimar una media de construcción de 4.000 nuevas viviendas al año, a partir del análisis del ritmo de la construcción de los 5 años anteriores (periodo 85-87). El Plan justificó que la relación entre la edificabilidad potencial del suelo urbano y la edificabilidad necesaria para satisfacer la demanda de viviendas en esos 8 años era de 1,5/1, por lo que no era previsible que se produjeran tensiones excesivas del mercado de suelo.

A la vista de los datos demográficos y la relación entre la oferta de suelo residencial del suelo urbano y la demanda prevista, el PG88 justificó su propuesta de suelo urbanizable en criterios de orden territorial y funcional.

El suelo urbanizable para actividades económicas

El Plan partió de la dificultad de concretar la demanda de suelo industrial, tanto por las características de la inversión industrial, como por el momento económico en el que se encontró. Justificó que la industria que previsiblemente podía implantarse en la ciudad, no era la industria tradicional de manufacturas, ni las grandes industrias básicas, sino las vinculadas a las nuevas tecnologías, con alto valor añadido y una ocupación de suelo media-alta. Justificó que el potencial crecimiento de estas actividades era muy alto, por lo que apreciaba necesario reservar suelo para las mismas. Respectó a la ubicación del suelo industrial, apreció una tendencia en la localización de estos junto a la V-30, en terrenos con buenas condiciones de acceso para el transporte de mercancías, próximos a la estación de mercancías de Renfe y al Puerto.

En relación al suelo terciario, detectó la existencia en la ciudad de demanda de suelo para usos de ocio extensivos y para áreas comerciales. La estrategia del Plan sobre el terciario tiene básicamente, un sentido redistribuidor de la localización, controlando la implantación de estos usos en los distritos centrales y fomentando su implantación en áreas periféricas. Abogó por nuevos enclaves terciarios apoyados en la estrategia de descentralización, en áreas de suelo urbanizable de uso exclusivo o mixto, con buena accesibilidad desde la red de transporte público.

El suelo no urbanizable

El PG 88 reconoció los valores ambientales con los que contaba el municipio y estableció las categorías oportunas en el suelo no urbanizable para garantizar su protección y preservación:

- Zona de Asentamientos Rurales
- Zona de Protección Agrícola
    - Protección Agrícola especial Huerta
    - Protección Agrícola normal Secano
- Zona de Protección Ecológica y Medioambiental
- Zona de Protección Histórico-Artística, Arqueológica y Paisajística
- Zona de Protección Infraestructuras

La clasificación de suelo del PG88 en cifras, se concreta en la tabla que se inserta a continuación, extraída de su Memoria Justificativa.

CUADRO RESUMEN USOS DEL SUELO DEL TERMINO MUNICIPAL

		Ha.	%
SUELO URBANO (S.U.)		3.632	26'5
Residencial y terciario	2.421		
Industrial	187		
S.G. equipamientos e infraestructuras	1.024		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (S.U.P.)		335	2'1
Residencial (P.R.R.)	268		
Terciario (P.R.T.)	12		
Industrial (P.R.I.)	55		
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO (S.U.N.P.)		205	2'4
Residencial (N.P.R.)	163		
Industrial (N.P.I.)	42		
SISTEMAS GENERALES DE SUELO URBANIZABLE (EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS)		275	2'2
Internos a Sectores de S.U.P.	72		
Externos a Sectores de S.U.P.	82		
Internos a áreas de S.U.N.P.	116		
Externos a áreas de S.U.N.P.	5		
SUELO NO URBANIZABLE		9.018	66'8
Dehesa de El Saler	713		
Albufera y Marjales	2.843		
Arrozal	1.400		
Area Litoral	71		
Cauces Públicos	226		
Huerta	3.382		
Secano	114		
Equipamientos públicos e infraestructuras	269		
TOTAL SUPERFICIE TERMINO MUNICIPAL		13.465 Ha.	100'0

4.1.2. Modificaciones más significativas

A lo largo de sus años de vigencia, el PG88 ha sufrido múltiples modificaciones que han afectado mayoritariamente a su ordenación pormenorizada. Sin embargo, también se han aprobado otras, que han incidido en su modelo territorial de manera significativa, tanto relativas a sus Sistemas Generales, como en relación a la clasificación y calificación. A continuación de realiza una síntesis de las mar relevantes, desde el punto de vista de su incidencia territorial.

Sociópolis

La modificación más importante operada en el PG88 en relación al suelo de uso residencial se instrumentó a través del *Plan Especial del Sector La Torre* aprobado en el año 1995. Se trataba de una reclasificación de suelo promovida por la Generalitat Valenciana, que incorporó un nuevo sector de 348.643 m2 de superficie al sur del Nuevo Cauce, junto a la pedanía del mismo nombre. La actuación preveía la construcción de un total de 2.614 viviendas, de las que 2.153 debían estar sometidas a algún régimen de protección pública. Mientras en estas fechas las obras de urbanización prácticamente han concluido, solo se han edificado algunas de las parcelas previstas en la ordenación.

Zona de Actividades Logísticas

En octubre de 1997 se suscribe Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria para la modernización de las infraestructuras del Puerto. Sus objetivos eran promover la mejora de la integración urbana del Puerto, con el proyecto del Balcón al Mar, cuyo ámbito se cedería al Ayuntamiento y comprometer a todas las administraciones firmantes, en el aumento de la competitividad del Puerto, en base a la solución coordinada de los accesos terrestre, ferroviario y de carretera y la creación de una Zona de Actividades Logísticas.

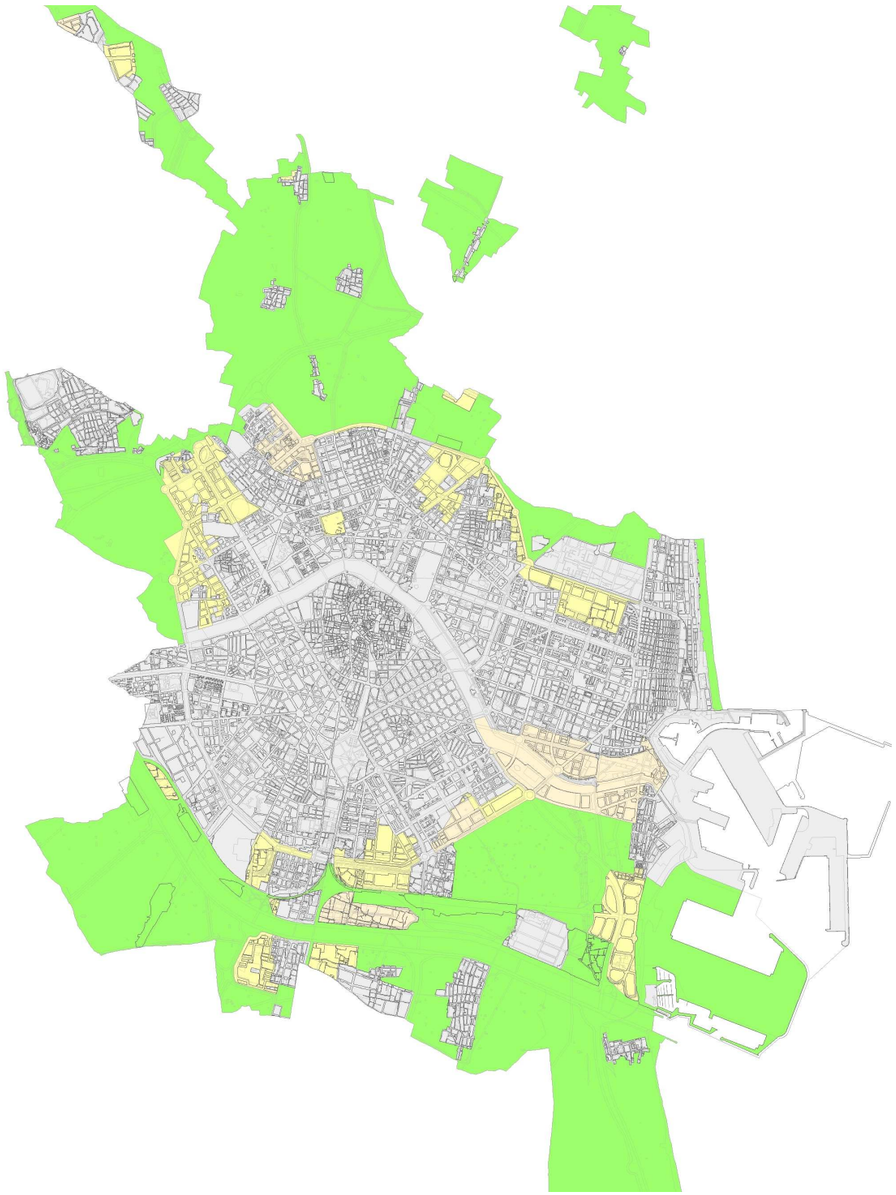
En ejecución de este Convenio, con fecha 23 de julio de 1998, el Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, aprobó el Plan Especial para la ampliación de patrimonio público de suelo para el desarrollo de la ZAL, y posteriormente en el año 2000, el Plan Especial modificativo con expediente de homologación para su ordenación y desarrollo.

La actuación abarcaba una superficie de 71,6 has, de las que 68,3 has pertenecían a la ZAL y el resto, al futuro acceso ferroviario al Puerto, y preveía una edificabilidad de 404.056 m2t para usos industriales y de almacenaje. Aunque la actuación ha completado su gestión y las obras de urbanización se han concluido, hasta la fecha, no se ha edificado ninguna de las parcelas previstas.

Modificaciones relativas a suelo industrial

Muchas de las modificaciones operadas en el PG88 han afectado al suelo de uso industrial y han instrumentado la erradicación de los enclaves industriales previstos en la ciudad central. En julio del año 2000, el Ayuntamiento aprobó una serie de criterios que debían orientar las recalificación de estos enclaves para uso residencial. Estos criterios han orientado los cambios de uso producidos en los ámbitos correspondientes al PRI del Camino de Moncada, al PRI de las calles Pedro Cabanes, Zamora y Domingo Gómez, a la manzana de Tabacalera, al PRI de las calles Río Escalona, Baleares y Tomás de Montañana, al PRI del Camino Hondo del Grao o al ámbito de la Modificación de las calles Plátanos y Poeta Serrano Clavero. Del mismo modo, el PRI de la actuación Parque Central, también recalificó más de 130.000 m2 de superficie de uso industrial correspondiente a las antiguas instalaciones de Macosa.

Este proceso de reconversión, también ha afectado al Polígono de Vara de Quart, que ha iniciado su transformación para uso terciario, con la recalificación de los enclaves correspondientes a las antiguas instalaciones de *Ros Casares* y de *Hierros Turia* y cuyos propietarios han demandado en diversas ocasiones, la recalificación de esta gran bolsa de suelo industrial para usos de carácter terciario.



Suelos Urbanizables previstos en el PG88 y modificaciones posteriores

Pero la sustitución del uso industrial por otros, también ha afectado a algunos de los sectores urbanizables del PG88:

- Sector Malilla Sur: Mediante Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 25 de noviembre de 2002, se aprobó la recalificación de este suelo industrial, con el fin de instalar la nueva Ciudad Sanitaria La Fe en un área de unos 200.000 m2 de superficie, en cumplimiento del acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento y la Consellería de Sanidad.

- Sector de Fuente de San Luis: Mediante Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de 7 de septiembre de 2007, se aprobó la Homologación y PP del sector NPI-8 Fuente de San Luis, que también sustituía el uso industrial por el uso terciario y residencial.

- Sector Horno Alcedo: El PAI para el desarrollo de este suelo industrial fue aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento el 24 de noviembre de 2006 y remitido a la Comisión Territorial para su aprobación definitiva. En el año 2009 el adjudicatario del PAI desistió del mismo, invocando su inviabilidad económica. Por otra parte, en el período de exposición pública del Plan de 2010, el promotor del PAI solicitó la sustitución del uso industrial por el uso terciario, justificando su mayor compatibilidad con los usos existentes en el entorno.

Todos estos procesos traducen la obsolescencia de las áreas industriales previstas por el PG88 en la ciudad central y obligan a la revisión de sus planteamientos.

Modificaciones relativas a suelos de uso terciario

La modificación más importante relativa a la creación de suelo de uso terciario fue la Modificación "Centro Comercial Levante Unión Deportiva", aprobada en noviembre de 2007, por la que se recalificó una parte de la parcela deportiva del Levante U.D, para posibilitar una gran superficie comercial.

4.1.3 La ordenación actual

La ordenación vigente en estas fechas en el municipio, en materia de clasificación de suelo y de distribución de usos globales, es la que concreta el siguiente cuadro, que resume las principales características del PG88, actualizada y refundida a 2014, conforme a las modificaciones aprobadas con posterioridad a su entrada en vigor

CLASIFICACIÓN DEL SUELO PG88-REFUNDIDO 2014	
SUELO URBANO	3.574,08
SUELO URBANIZABLE	893,08
SUELO NO URBANIZABLE	8.833,90
PUERTO	556,70
TOTAL TÉRMINO	13.857,76
*Superficie en hectáreas	
Los datos incluidos mantienen la clasificación del suelo del PG88	

SUELO SEGÚN ZONAS DE ORDENACIÓN PG88-REFUNDIDO 2014*				
USO GLOBAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL
Residencial	2.394,24	432,20	17,54	**2.843,98**
Terciario	106,08	26,46		**132,54**
Industrial	141,09	97,78		**238,87**
Dotacional *(1)	932,67	336,64	1.396,73	**2.666,04**
DPH-DPM*(2)			2.878,85	**2.878,85**
Protección Medioambiental			1.913,67	**1.913,67**
Prot.Agr. (PA-1)			2.242,25	**2.242,25**
Prot.Agr. (PA-2)			91,43	**91,43**
Otras categorías en SNU			293,43	**293,43**
Puerto	292,23		264,47	**556,70**
TOTAL	**3.866,31**	**893,08**	**9.098,37**	**13.857,76**

*Superficie en hectáreas
*(1) Incluye GRV y excluye Puerto.*Excluye lago y golas (DHP) y litoral (DPM)
*(2) Dominio público marítimo-terrestre e hidráulico.

4.1.4. Desarrollo y Ejecución

A pesar de las modificaciones operadas a lo largo de su vigencia, el grado de desarrollo y ejecución del Plan General puede considerarse aceptable por lo que se refiere al suelo urbano y casi completo por lo que hace referencia al suelo urbanizable.

En el caso del suelo urbano, se ha elaborado prácticamente todo el planeamiento de desarrollo previsto por el Plan, y lo que falta por ordenar, como el caso de algunos ámbitos del Perellonet, obligan a reconsiderar las propuestas del planeamiento vigente en esas zonas. Otra cuestión diferente es el grado de ejecución de estos planeamientos, ya que algunos incluían unidades de ejecución que no han llegado a iniciar su programación y en otros, no se ha resuelto la obtención de los suelos dotacionales que preveían. En el caso del suelo urbanizable, prácticamente todos los sectores previstos en el PG88 cuentan con planeamiento aprobado, aunque su grado de ejecución es diferente, ya que algunos se encuentran consolidados por la edificación, como es el caso de Orriols, la Avenida de Francia o Ademuz, y sin embargo otros, como el Grao o Fuente de San Luis, no han iniciado las obras de urbanización.

Para la ejecución de sus determinaciones, se han aprobado múltiples Programas de Actuación Integrada y Programas de Actuación Aislada que están permitiendo completar su ejecución y adaptar la ordenación a las nuevas circunstancias sociales y económicas que a lo largo de su vigencia han ido apareciendo. En efecto, la actividad urbanística en estos veinticinco años de vigencia viene marcada por un antes y un después de la entrada en vigor de la LRAU aunque su incidencia respecto de las determinaciones y estrategias territoriales para el suelo urbanizable, no se apreciaron hasta bien entrado el año 1996. La nueva figura de los PAIs, junto a la aparición de la figura del agente urbanizador, ha dinamizado la ejecución y desarrollo del Plan de la mano de la iniciativa privada.

Por otra parte, por lo que se refiere a los Sistemas Generales diseñados por el Plan su grado de ejecución puede calificarse como bueno, habiéndose ejecutado la mayor parte de los elementos y equipamientos que integran este Sistema. Otra cuestión son los sistemas locales previstos en el suelo urbano, cuyo grado de ejecución es inferior al de los sistemas generales, básicamente por la falta de previsión de fórmulas para garantizar su obtención.

Aunque en el Anexo II de esta Memoria Justificativa se concreta de manera pormenorizada el planeamiento de desarrollo elaborado y los ámbitos que aún carecen de él, así como el grado de ejecución del suelo dotacional previsto en el PG88, a continuación se relacionan los aspectos más relevantes en lo concerniente al desarrollo y ejecución de este planeamiento.

Planeamiento de desarrollo en suelo urbano

El PG88 difiere la ordenación pormenorizada de 44 ámbitos, que se corresponden con zonas que gozaban de protección patrimonial, las pedanías, el Paseo Marítimo, la actuación Parque Central y los desarrollos urbanos del Perellonet. Únicamente faltan por elaborar los planeamientos correspondientes al ámbito T-8 Palacio Real-Viveros, al sector B del ámbito M-6 de Nazaret, el PEPRI de Casas de Bárcena, tras la anulación por Sentencia de 9 Septiembre de 2.003, del PRI tramitado en el año 1999 y los planeamientos de 6 zonas del Perellonet.

Planeamiento de desarrollo en suelo urbanizable

Todo el suelo urbanizable cuenta con planeamiento parcial aprobado y con diferente grado de ejecución, aunque como se ha indicado los promotores del PAI del sector Horno Alcedo, han renunciado a la adjudicación y solicitado la sustitución del uso industrial por el uso terciario.

Planeamiento de desarrollo en suelo no urbanizable

El Plan establece la necesidad de elaborar un Plan Especial de Mejora del Medio Rural para los núcleos rurales existentes a lo largo de las calles Jesús Morante Borrás y el Camino En Corts, con el objeto de compatibilizar las necesidades de la población residente con el respeto a la actividad agrícola. Únicamente se ha elaborado el primero de ellos, que fue aprobado en septiembre de 2002.

Planeamiento de desarrollo de Sistemas Generales

Se corresponden con el suelo previsto para la ampliación de la UPV y para el nuevo Campus de la Universidad de Valencia, hoy Universidad Literaria, que ya están ejecutados.

Unidades de Actuación delimitadas en el Anexo IV del PG88

De las 18 unidades de actuación delimitadas directamente por el Plan, únicamente falta ejecutar las identificadas como 36/3 Avda. Blasco Ibáñez, UA X del PERI 12 y la 36/4 C/ Alcalde Cano Coloma.

PAIs aprobados en desarrollo o modificación del Plan y grado de ejecución

PAIs en Suelo Urbano

De los PAIs presentados en Suelo Urbano, se han aprobado definitivamente 65, de los cuales 19 están ejecutados.

PAIs en Suelo Urbanizable

De los Sectores del Plan General del 88, de Suelo Urbanizable Programado y Suelo Urbanizable no Programado, que se han desarrollado mediante PAIs, se han aprobado 16 programas de Actuación Integrada (PAI), de los cuales 8 están ejecutados.

Sistema General de Zonas verdes

El planeamiento vigente califica una superficie total de casi 3,5 millones de m2 de zonas verdes del Sistema General, de las que en estas fechas, está pendiente de obtener por el Ayuntamiento un porcentaje inferior al 3% del total.

Sistema General de Equipamientos

El planeamiento vigente califica una superficie total próxima a los 4 millones de m2 de Equipamientos del Sistema General, de las que en estas fechas está pendiente de obtener por el Ayuntamiento un porcentaje ligeramente superior al 3% del total. Como se aprecia en las tablas incluidas en el Anexo II, muchos de los equipamientos que siguen siendo de titularidad privada, se corresponden con parcelas de servicios urbanos como telefonía o energía eléctrica o con equipamientos que ya eran de titularidad privada en las fechas en las que se elaboró el PG88.

Sistema local de Zonas Verdes

El planeamiento califica como Zonas verdes de la red secundaria un total de 3.095.532,04 m2 de superficie, de los que están pendientes de obtención un porcentaje superior al 11%.

Sistema local de Equipamientos

El planeamiento vigente califica como suelo dotacional de la red secundaria una superficie próxima a los 3 millones de m2, de los que más del 26% aún no se ha obtenido por el Ayuntamiento. Del suelo dotacional pendiente de obtención, un porcentaje superior al 67% se corresponde con la superficie de parcelas ocupadas en el año 1988 por colegios privados, iglesias u otros equipamientos religiosos y otros equipamientos de titularidad privada.

4.2. Planeamiento de Carácter Supramuncipal

4.2.1. La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) es el instrumento que recoge la política territorial del Gobierno valenciano definiendo el modelo territorial de futuro para toda la Comunidad. Esto la convierte en el documento territorial y urbanístico de mayor trascendencia y rango en el ámbito autonómico.
Constituida en el marco de referencia que debe guiar la toma de decisiones que afecten al suelo, al agua o al clima, sus propuestas han de ser analizadas y tenidas en cuenta en todos los niveles del planeamiento municipal. Dada la incidencia de sus determinaciones en el contenido del Plan, sus exigencias y la forma de cumplimentarlas, se analizan en los siguientes capítulos de esta Memoria.

4.2.2 Plan de Acción territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana

El Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana (PATLICOVA) nace como exigencia de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), que establece la necesidad de ordenar la franja litoral por sus especiales valores ambientales y económicos. Sometido a información pública por Resolución de 17 de febrero de 2006, del Conseller de Territorio y Vivienda, con la finalidad de fijar las directrices que debían seguirse en los procesos de ocupación, uso y protección de la franja costera, sus objetivos más relevantes son:

a) Asegurar la utilización racional del litoral armonizando su conservación con los restantes usos, especialmente con los destinados al ocio, la residencia, el turismo y los equipamientos. También debe reservar suelo para atender las demandas de los usos marítimos, especialmente de aquellos que sean más relevantes para la economía valenciana.
b) La gestión racional de los recursos como el agua, el suelo, las playas, el paisaje, los espacios naturales de interés, el patrimonio cultural, las infraestructuras y de los equipamientos. Gestión racional que puede llegar a ser un factor limitante para los futuros desarrollos urbanísticos.
c) Definir los riesgos de erosión y de inundación costera y las medidas correctoras precisas para minimizar los impactos potenciales que producen.
d) Ordenar las tipologías de las edificaciones admisibles de acuerdo con las características y usos predominantes en cada tramo del litoral.
e) Mejorar el frente marítimo de los núcleos costeros y preservar el paisaje que le otorga singularidad.

El Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana no ha sido todavía objeto de aprobación definitiva. No obstante, las diversas situaciones que se dan en la franja costera del término municipal de Valencia y su relevancia en el ámbito metropolitano aconsejan abordar los problemas de la costa desde una perspectiva territorial. Esto ha llevado a incorporar al Plan los objetivos y criterios de ordenación territorial del PAT relativos a la aplicación al litoral de un modelo sostenible de crecimiento basado en su protección, en la naturalización de las playas y en el confinamiento a los suelos ya desarrollados de un aprovechamiento urbanístico fundamentalmente dirigido a operaciones de rehabilitación y recualificación de espacios públicos.

4.2.3. Plan de Acción Territorial de Prevención de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana

El Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana vigente (PATRICOVA) fue aprobado por acuerdo del Consell de la Generalitat de 28 de enero de 2003, con la finalidad de diagnosticar la situación de riesgo de inundación del territorio de la Comunidad valenciana y, habida cuenta del impacto producido por los episodios de inundación que de forma recurrente se registran, proponer medidas de actuación para su reducción.

Para ello, el PAT define una serie de zonas de inundación que recogen los ámbitos territoriales susceptibles de ser inundados y que califica en seis niveles de riesgo, según la probabilidad de que se vean afectadas por futuros episodios de inundación (frecuencia) y el mayor o menor impacto o magnitud de los mismos (peligrosidad), donde el 1 corresponde al riesgo mayor y el 6 al menor.

En Valencia, el PATRICOVA delimita siete zonas de inundación, que afectan a los nuevos sectores de suelo urbanizable previstos en el Plan, de la manera que se concreta en la tabla que se inserta a continuación.

VC12 – Cuenca del marjal de Rafalell, con nivel de riesgo 3
VC13 – En el entorno de la acequia de Vera, en la zona de influencia del barranco del Carraixet, con niveles de riesgo 2, 4 y 6
VC15 – Zona de influencia de los barrancos de Massarrojos y Palmaret alto, con niveles de riesgo 1, 3 y 6
VC18 – Al oeste del barrio de Campanar, en la zona de influencia del río Turia y baranco de Aldonza, con nivel de riesgo 5
VC19 – Al noroeste del sector de Faitanar, en la zona de influencia del barranco de Chirivella, con nivel de riesgo 3
VC20 – En la zona de influencia del barranco del Poyo, con riesgo 1 y 3
VC21 – En la zona de influencia del lago de la Albufera, con riesgo 3

SECTOR	NIVEL DE RIESGO	ZONA INUNDABLE
Campanar Oeste	Nivel 5	VC-18
Faitanar	Nivel 3	VC-19
Vera 1	Nivel 6	VC-13
Vera 2	Nivel 2,4 y 6	VC-13
Alboraia	Nivel 2	VC-13
Tavernes	Nivel 2 y 4	VC-13

No obstante, de conformidad con lo establecido en las Normas del PATRICOVA, la RPGV incorpora como documentación complementaria un estudio de inundabilidad para la concreción del riesgo de inundación en el municipio, que actualiza el mapa de riesgo considerando las actuaciones estructurales ya realizadas o previstas por las Administraciones supramunicipales y justifica la viabilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos.

4.2.4. Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia

El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (PATPHV) fue sometido a información pública por Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de 11 de mayo de 2010, sin que en estas fechas cuente con aprobación definitiva.

Sin perjuicio de ello, el Plan se ha ajustado a los criterios y determinaciones de este planeamiento territorial desde el inicio de su tramitación urbanística y a las exigencias derivadas de los emitidos por la Dirección General de Territorio y Paisaje a lo largo de la tramitación administrativa del Plan.

En su momento, adaptó su zonificación en suelo no urbanizable a la categorización de la Huerta recogida en el PAT y eliminó aquellos elementos viarios que resutaban incompatibles con éste, como la solución prevista inicialmente para el corredor comarcal norte, la nueva carretera de Carpesa, el nuevo acceso Norte a Valencia al oeste de Tavernes Blanques o la infraestructura de transporte por vía reservada (TVR) que afectaba al área de huerta protegida entre Benimámet y Campanar, incluida en la zona de influencia del PORN del Parque Natural del Turia.

Además, el Plan ha incorporado como criterios de ordenación para los sectores que se encuentran en contacto con el suelo protegido los criterios paisajísticos relacionados con la integración con la Huerta, la preservación de elementos patrimoniales o la integración de las infraestructuras y de los bordes urbanos. El tratamiento de detalle de estos aspectos se realizará previa redacción de los instrumentos de paisaje que deberán analizar la incidencia visual de cada actuación y recoger las medidas de integración a aplicar en cada caso.
Finalmente, el Plan ha ajustado las normas urbanísticas relativas a este suelo protegido a las normas del PATPHV, en particular en lo referente al régimen de los usos admisibles y a las posibilidades de edificación.

4.2.5. Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana

El Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde y del Paisaje de la Comunidad Valenciana (PATIVPCV) fue sometido a información pública mediante Resolución de 9 de marzo de 2011, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, estando pendiente de aprobación.
El PATIVPCV pretende desarrollar la política territorial de la Generalitat en materia de paisaje, identificando y protegiendo los paisajes de relevancia local y delimitando la Infraestructura Verde regional en el ámbito de la Comunidad Valenciana. Concibe el paisaje como un factor determinante en la competitividad económica del territorio, y para su protección y aprovechamiento fija una serie de determinaciones, a escala regional, y establece pautas para la redacción de los instrumentos de paisaje a escala local.

En coherencia con el PAT, el presente Plan ha revisado sus determinaciones urbanísticas y ha adaptado algunas de las propuestas del Estudio de Paisaje a sus exigencias, fijando las determinaciones en materia de paisaje a escala urbana y configurando una Infraestructura Verde local de proyección metropolitana, que pretende convertirse en elemento aglutinador de los paisajes

y recursos fundamentales para la preservación de los procesos naturales básicos y de los elementos culturales, recreativos y visuales identitarios de la ciudad.

4.2.6 Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Albufera

La Albufera fue declarada Parque Natural en julio de 1986 y en la actualidad se considera una de las zonas húmedas más relevantes de Europa por sus valores naturalísticos –en particular la avifauna– y como ejemplo notable de coexistencia histórica entre un entorno natural y la presencia humana, caracterizada por un uso de los recursos naturales minuciosamente regulado desde hace siglos.

Esta situación ha configurado un medio ambiente singular, ilustración práctica de los criterios sobre uso sostenible de la zonas húmedas que defiende a escala mundial el Convenio sobre Humedales (Ramsar, 1971), en cuya lista fue inscrito como Zona Húmeda de Importancia Internacional en diciembre de 1989. Forma parte, así mismo, de la Red Natura 2000 como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la cuenca hidrográfica de la Albufera (PORN Albufera) fue aprobado por Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno valenciano. Su objeto es regenerar y conservar el sistema hidrológico del lago ordenando los usos y actuaciones posibles en un ámbito que comprende tanto la cuenca hidrológica de la Albufera, como las zonas regadas o afectadas por las escorrentías de la Acequia Real del Júcar, lo que abarca, en superficie, la mayor parte del acuífero de la Plan de Valencia, cuyos surtidores y drenajes afloran en la periferia del lago.
El PORN fue aprobado con prevalencia absoluta sobre cualquier otro instrumento de ordenación territorial o física. Es decir, sus determinaciones son directamente aplicables desde el momento de su entrada en vigor y todos los planes están obligados a adaptarse. Asimismo, las disposiciones y determinaciones del PORN son vinculantes para cualquier instrumento de planificación o proyecto que se redacte en su desarrollo, lo que incluye, específicamente, al Plan rector de uso y gestión del Parque.
El presente Plan establece las determinaciones necesarias para garantizar la protección de este suelo de acuerdo con los objetivos establecidos en el Decreto de declaración del parque Natural y el documento que lo ordena.

El Plan rector de uso y gestión del Parque natural de la Albufera (PRUG Albufera) fue aprobado por Decreto 259/2004, de 19 de noviembre, del Gobierno valenciano. Concebido como norma reguladora de las actividades posibles en el espacio protegido y, en particular, de las relativas a la investigación, el uso sostenible y la conservación de los valores ambientales del Parque, el PRUG constituye el marco dentro del que deben desarrollarse todas las actividades relacionadas con su uso y gestión, en particular las dedicadas a la protección, conservación, mejora, estudio, enseñanza, disfrute ordenado y uso sostenible de sus valores ambientales y culturales.

Las determinaciones del PRUG tienen carácter vinculante tanto para las Administraciones como para los particulares, prevalecen sobre el planeamiento urbanístico y obligan a la revisión de oficio de los planes territoriales o sectoriales incompatibles con las mismas.

La superficie del Parque Natural de la Albufera en el término municipal de Valencia alcanza, aproximadamente, las 5.710 Ha. En este ámbito, el Plan se remite a lo dispuesto en la planificación ambiental y territorial vigente.

4.2.7 Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Parque Natural del Turia

El Parque Natural del Turia constituye uno de los últimos pulmones forestales del ámbito metropolitano y muestra de los paisajes naturalizados más representativos de la provincia: el río y sus riberas, de gran interés ecológico y paisajístico, los bosques mediterráneos de pinar y matorral, y la huerta tradicional. Fue declarado mediante Decreto 43/2007, de 13 de abril, del Gobierno valenciano, de acuerdo con lo dispuesto en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia (PORN Turia), y en el marco de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana.

Aprobado mediante Decreto 42/2007, de 13 de abril, del Gobierno valenciano, el PORN del Turia fue redactado con el objeto de ordenar la actividad humana y el patrimonio natural en su ámbito, como partes integrantes de los procesos ecológicos que, de manera natural o influida por los procesos artificiales, se dan en su ámbito. Para ello, el PORN define el régimen qplicable a los espacios a proteger, fija el marco para la ordenación integral de los espacios naturales protegidos incluidos en su ámbito, promueve la aplicación de medidas de conservación, restauración y mejora de los recursos naturales, establece el régimen de usos y actividades admisibles, determinando los límites para su desarrollo y ejercicio, y formula los criterios orientadores de las políticas sectoriales y ordenadoras de las actividades económicas y sociales, sean públicas y privadas, para que se desarrollen de forma compatible con los objetivos del Plan.
Estrictamente hablando, el Parque Natural del Turia se sitúa fuera de los límites del término municipal. Únicamente los terrenos colindantes con el cauce del Turia y situados al norte del Parque de Cabecera, en el Distrito de Campanar, se ven afectados por las disposiciones del PORN, formando parte del área de influencia del Parque natural, en sus dos categorías. En el área de Influencia 2, en el que el PORN remite a las determinaciones del planeamiento municipal, el Plan ha propuesto un sector de nuevo desarrollo. En el Área de Influencia 1, el Plan asumirá las normas del PORN y propondrá su clasificación como Suelo No Urbanizable de Protección Especial.

5. NUEVOS ESCENARIOS A CONSIDERAR EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA

5.1. La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

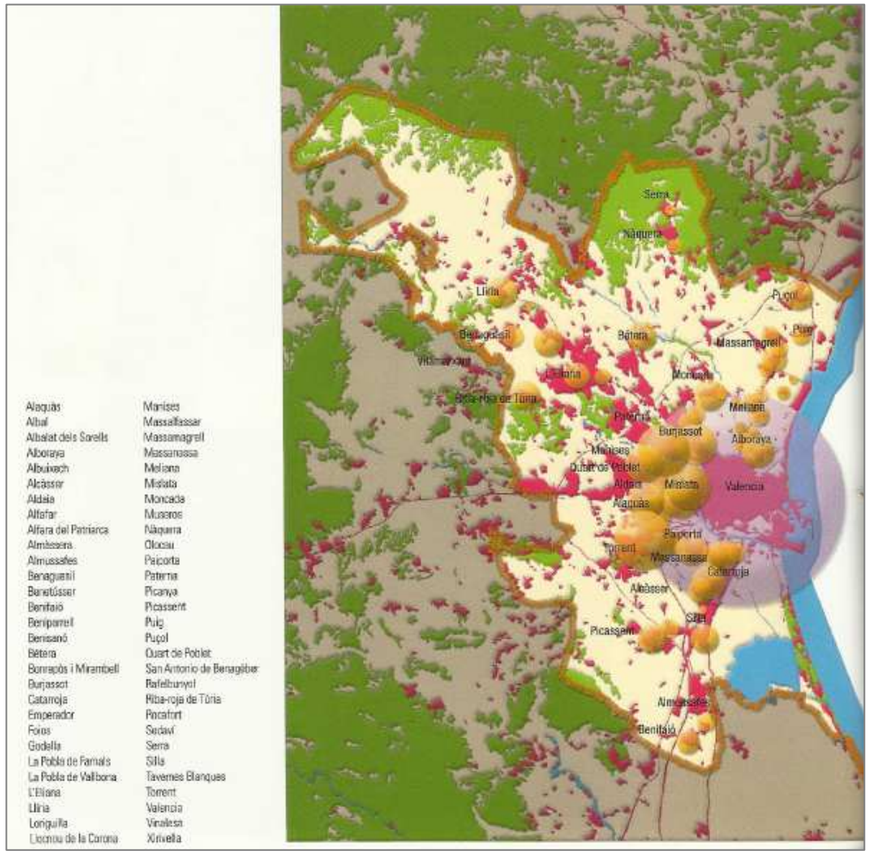
La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) es el instrumento previsto en la LOTPP para concretar el modelo territorial de futuro de la Comunidad para los próximos 20 años y constituir el marco de referencia de totas las acciones que tengan incidencia en el territorio.

Aprobada por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, su visión estratégica es convertir a la Comunidad en el territorio con mayor calidad de vida del arco mediterráneo, para lo que propone 25 objetivos relacionados con la mejora del territorio en lo económico, social, ambiental o paisajístico, con la ocupación de suelo y con el desarrollo de nuevas formas de gobernanza. Además, pone en valor el territorio como activo de competitividad económica y aboga por el diálogo entre esta competitividad y la protección de los recursos.

Aunque la mayor parte de sus propuestas se dirigen a unos ámbitos de planificación intermedia entre el municipio y la Comunidad, algunas de ellas inciden directamente en el planeamiento municipal. La Estrategia constituye el primer instrumento de ordenación aprobado definitivamente que establece ámbitos mínimos de planificación territorial, al definir el Área Urbana Integrada (AUI) y el Área Funcional (AF), como ámbitos mínimos de servicio y relaciones funcionales.

Según este instrumento de ordenación territorial, el AUI es una célula urbana de funcionamiento conjunto, con independencia de límites administrativos, que se delimita atendiendo a criterios morfológicos, de movilidad, de actividad económica o de mercado de trabajo, y considera que es el ámbito adecuado para la ordenación del transporte público, la infraestructura verde, los bulevares metropolitanos, los procesos de conurbación, los equipamientos supramunicipales, la vivienda protegida y las fórmulas y gobierno intermunicipal. En el caso del AUI de Valencia, la ETCV integra 58 municipios con una población de 1.701.761 habitantes, superando ampliamente el ámbito del Área Metropolitana de Valencia (AMV) que se está utilizado administrativamente con carácter general, e indica que éste debe constituir el ámbito mínimo de cualquier PAT que ordene el área metropolitana de la ciudad.

Sin embargo, define el AF como un ámbito de influencia de mayor extensión, ligado a las relaciones funcionales de la ciudad o entorno metropolitano, con un territorio más amplio, sobre el que ejerce una influencia significativa en lo relativo a flujos de trabajo, ocio, compras o prestación de servicios, y que en el caso de Valencia, estaría integrada por 90 municipios que alcanzarían casi 3 millones de habitantes.



Delimitación del AUIV . Fuente: ETCV

Los principios directores de la ETCV se han instrumentado a través de una serie de directrices. En la Directriz 5 indica que la Administración Local debe considerarlas en los instrumentos de planeamiento que la desarrollen y en todas las fases de la planificación, integrando su consideración en los procesos de evaluación ambiental estratégica.

La Revisión del Plan General fue sometida al proceso de evaluación ambiental estratégica a lo largo de 2008 y 2009. La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consellería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda prestó su conformidad a la Memoria Ambiental por resolución de 6 de noviembre de 2009, por lo que el proceso al que se refiere esa Directriz, ya se ha producido.

Aunque la Estrategia no establece como afecta a los instrumentos que se encuentren en tramitación y la irretroactividad de las disposiciones de carácter general constituye un principio general del derecho, la planificación futura de la ciudad no puede obviar sus directrices y debe ajustar a ellas las determinaciones que resulten incompatibles, aunque, dado que la tramitación del Plan se ha realizado casi de forma simultánea, muchas de ellas ya se hayan considerado.

Los aspectos más relevantes que inciden directamente en el planeamiento municipal y cuya justificación pormenorizada se realiza a lo largo de esta Memoria Justificativa, se refieren en esencia, a las siguientes determinaciones:

- Contenido estratégico del Plan

  Recomienda un modelo de plan general que combine una visión estratégica a largo plazo de las directrices estructurales, con otra a corto plazo, más coyuntural, susceptible de ser modificada por procedimientos más ágiles. Del mismo modo, recomienda que el horizonte de la planificación estratégica sea a 20 años, fijándose para este periodo los objetivos de sostenibilidad territorial.

- La Infraestructura verde del territorio

  Otorga a la Infraestructura verde un papel determinante en la ordenación del territorio y establece la obligación de definirla como paso previo a cualquier desarrollo urbanístico que se planifique, así como criterios para su ordenación y gestión.

- Criterios limitativos para nuevas ocupaciones de suelo

  La primera limitación que impone a cualquier propuesta de crecimiento es su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio. La segunda deriva de la exigencia de que el Plan determine índices máximos de ocupación de suelo, tanto para uso residencial como para los de usos económicos, que limitan la ocupación de nuevos suelos para usos urbanísticos.

- Tratamiento de la franja litoral

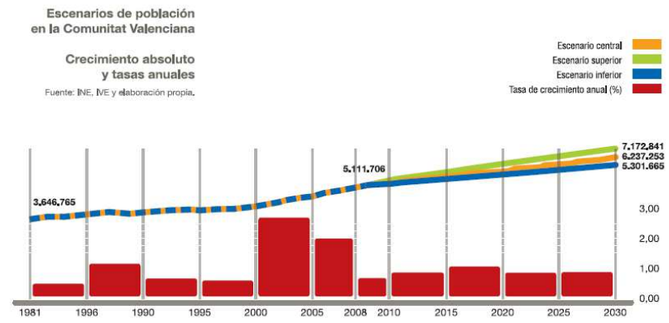
  Establece toda una serie de criterios para la planificación de la franja litoral, la protección de las playas y los espacios húmedos, las infraestructuras y la movilidad sostenible en el litoral y el control de las actividades en esta franja.

La Estrategia prefigura unos escenarios para encauzar las actuaciones que garantizan sus objetivos y que sirven para orientar la planificación municipal. Adopta como referenciales un escenario demográfico, otro económico con tres umbrales y cuatro escenarios territoriales.

Escenario demográfico

Considera que la población de la Comunidad ha crecido por encima de la media nacional en el período 2000-2008, básicamente por la inmigración, y que, a pesar de la desaceleración de 2009 y 2010, sigue siendo puntera en este crecimiento, por lo que demandará nuevos recursos económicos para atender a la nueva población. Augura que este crecimiento, aunque menor, continuará en el futuro según las previsiones de los organismos competentes.

Partiendo de los más de 5 millones de habitantes de 2008, propone un escenario para 2030 de más de 6 millones en un escenario central, y superior a 7 millones en el superior, basados en un crecimiento más uniforme en el tiempo, propio de una economía más compleja, equilibrada y menos sometida a los vaivenes de los ciclos de la construcción.

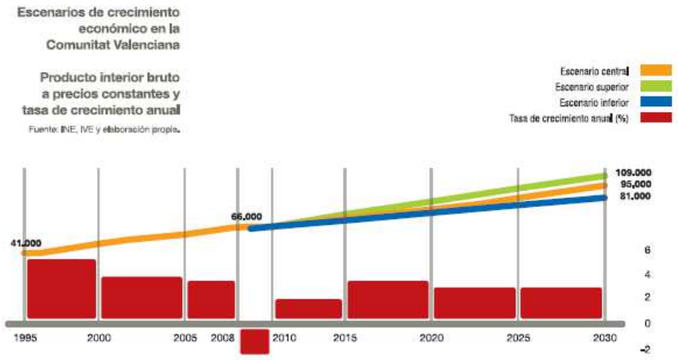


Fuente: ETCV. Libro Calidad de vida. Visión + Contexto

Respecto a la distribución territorial indica que las tasas de crecimiento por comarcas no experimentarán grandes variaciones respecto al comportamiento actual, aunque destaca una gran moderación de crecimiento en la comarca de L´Horta. En la ciudad de Valencia, estima una tasa de crecimiento poblacional en el período 2010-2030, del 0,60% anual acumulativo.

Escenario económico

Considera que a pesar de la crisis, la Comunidad ha sido una de las zonas del país con mayor crecimiento económico y de generación de empleo en 2000-2008 y que a pesar de los datos desfavorables de 2009 y 2010, las perspectivas para la Comunidad están entre las más favorables del país. En este contexto, plantea un escenario de superación de la crisis, orientando su modelo productivo hacia pautas de crecimiento más equilibradas y sostenibles, con incrementos del PIB de 2% de crecimiento medio anual. Con este patrón de crecimiento, más propio de economías maduras y complejas, considera que el empleo crecerá a un ritmo más moderado pero más constante, siendo la tasa estimada del 1,25% anual.



Fuente: ETCV. Libro Calidad de vida. Visión + Contexto

Respecto a la distribución del crecimiento de empleo por las comarcas, indica que se producirá un paralelismo con el crecimiento demográfico estimado, por lo que considera un crecimiento más moderado en L´Horta y en Valencia, una tasa de crecimiento de empleo para 2010-2030 del 0,60% anual acumulativo.

Escenarios territoriales

Considera cuatro escenarios territoriales que fueron analizados en su Evaluación Ambiental Estratégica: el estratégico, el tendencial, el ambientalista y el escenario igualitario.

Opta por un escenario estratégico basado en un consumo moderado de suelo, agua y energía, al considerar que es el que garantiza un mejor cumplimiento de sus objetivos, y rechaza el escenario tendencial de los últimos años, al que considera insostenible. También rechaza el escenario igualitario, que sería aquel en el que todo el territorio tuviera el mismo crecimiento, por considerarlo contrario al principio de equidad territorial.

Tampoco considera acertado considerar un escenario ambientalista, basado en el *crecimiento cero* o con un crecimiento de la ocupación del territorio muy restringido, ya que a pesar los efectos positivos que pudiera tener, supondría una clara limitación al desarrollo sostenible de la Comunidad Valenciana. En relación a esta cuestión, incide en que este tipo de escenarios limitaría las expectativas del territorio, frenaría una parte importante de la actividad económica y no resolvería la necesaria flexibilidad del mercado de suelo.

5.2. Nuevo marco económico y demográfico
Obsolescencia del horizonte temporal del proyecto

La tramitación administrativa de esta Revisión Estructural del Plan General se inició en el año 2004 con la formalización de la fase de Concierto Previo prevista en la LRAU y una buena parte de su tramitación se realizó dentro un ciclo de boom inmobiliario que comenzó alrededor del año 1996 y que tocó su fin a finales del año 2007. A partir de este año, comenzó una de las crisis económicas más importantes de las últimas décadas cuyo fin es aún difícil de prever. Aunque en el año 2007 se produjo el llamado "estallido de la burbuja inmobiliaria", el cambio en el sector ya había mostrado anteriormente síntomas de clara ralentización, arrojando un exceso de oferta frente a la demanda, circunstancias que se vieron agravadas con la precariedad de empleo y la dificultad en la obtención de financiación adecuada.

En las fechas en la que se redactan estas líneas, el Observatorio de Vivienda y Suelo del Ministerio de Fomento, en el Boletín correspondiente al tercer trimestre de 2013, constata que la actividad de la construcción de viviendas continua la tónica de los últimos trimestres, con 2.793 viviendas libres construidas en septiembre (la mitad de las finalizadas en septiembre de 2012), descenso del precio medio de la vivienda libre, con caídas del 30% desde el inicio de la crisis (en Valencia cifra el precio medio de la vivienda en 1089,8 €/m2) y reducción del préstamo hipotecario para la adquisición de viviendas que alcanza, en tasa interanual, un descenso de casi el 31% respecto al año anterior.

Este nuevo escenario económico ha derivado en un cambio de rumbo en las políticas estatales relacionadas con el sector inmobiliario y de la construcción, que pretenden reorientar el sector hacia los tejidos urbanos existentes. Este cambio de rumbo se ha instrumentado, entre otras cosas, a través de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, que pretende reactivar el sector desde la estimulación de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, partiendo del convencimiento de que a corto y medio plazo, será muy difícil que estos sectores puedan contribuir al crecimiento de la economía española y a la generación de empleo, si continúan basándose en la transformación urbanística de suelos vírgenes y en la construcción de vivienda nueva.

En el mismo sentido, se han modificado las políticas de ayuda a la vivienda a través del Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016, en el que se renuncia al fomento de la producción de nuevas viviendas y a la propiedad, como forma esencial de acceso a la vivienda, en beneficio del alquiler y de la rehabilitación en todas sus vertientes, abandonando la apuesta por la financiación de la nueva construcción de viviendas y la ayuda a su adquisición, que ha presidido tradicionalmente los planes de vivienda estatales.

La mencionada Ley 8/2013, ha introducido también modificaciones en relación con la reserva de vivienda de protección pública que se exigía en las actuaciones de transformación urbanística. En su Disposición final duodécima establece que esta reserva será como mínimo de un 30% de la edificabilidad residencial en los nuevos sectores urbanizables y del 10% para el caso de actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

Además, en su Disposición Transitoria Segunda establece un plazo de 4 años desde su aprobación, en el que las Comunidades Autónomas podrán dejar en suspenso la aplicación del porcentaje exigido

para la promoción de este tipo de viviendas, siempre que el planeamiento no haya sido aprobado definitivamente y se justifique la existencia en el municipio de más de un 15% de las viviendas protegidas construidas y sin vender.

La Generalitat Valenciana ha asumido esta posibilidad de suspender la exigencia de vivienda protegida en aquellos planes parciales y planes de reforma interior que cumplan los requisitos establecidos en la norma estatal, y durante todo el plazo de vigencia de la misma y de sus eventuales prórrogas a través de la LEY 5/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat.

Este cambio del escenario económico obliga a reflexionar sobre algunas de las propuestas del Plan y a realizar los ajustes que resulten procedentes, sin que ello suponga la renuncia sustancial del modelo territorial prefigurado en el Proyecto iniciado por la Corporación en el año 2004, que representa un proyecto político para la ciudad de primer orden y que necesariamente debe tener vocación de futuro, con independencia de los ciclos económicos que puedan producirse en las próximas décadas.

De manera simultánea a la modificación del contexto económico, se ha producido un cambio sustancial del escenario demográfico en el que se concibió el Plan y la obsolescencia de su horizonte temporal.

A este respecto, el Proyecto que se expuso al público en 2010 estableció unas previsiones demográficas en base a datos estadísticos de evolución de la población disponibles en las fechas en las que se elaboró. Su Estudio de demanda de vivienda cuantificaba la demanda previsible en el periodo 2007-2015, partiendo de las estimaciones de población realizadas por el INE en ese intervalo temporal, y determinaba que en el año 2015, inicio de tercer cuatrienio de vigencia del Plan, se producirían incrementos de población del orden del 5,2%, que iban a responder básicamente al fenómeno migratorio. De acuerdo a sus previsiones demográficas, el Proyecto de Revisión estimó en su horizonte temporal un crecimiento poblacional que podía oscilar entre 50.000 y 60.000 nuevos habitantes y que en cualquier caso, estaría por debajo del umbral de los 900.000 habitantes. Sin embargo, a partir del año 2009 empezó a reducirse sensiblemente la población en la ciudad y las previsiones demográficas de esas mismas bases oficiales a corto plazo, cambiaron de rumbo.

Desgraciadamente, la aprobación de esta Revisión se ha alargado en el tiempo más de lo deseable, básicamente por la aparición a lo largo de su tramitación de varias legislaciones que han generado nuevos trámites administrativos, lo que ha derivado en que el marco temporal de sus previsiones haya quedado desfasado. La crisis económica ha provocado un cambio tendencial en el desarrollo demográfico, el consumo y la demanda de vivienda, circunstancias que junto al desfase temporal de sus previsiones, recomiendan ampliar el horizonte temporal del Plan, considerando un intervalo en el tiempo lo suficientemente amplio, que posibilite superar el escenario de recesión actual.

Por encima de todo, la Revisión del Plan General de Valencia debe tener vocación de permanencia a largo plazo, por lo que contemplar escenarios de paralización de la actividad urbanística, aunque resulte imaginable en la situación económica actual, está fuera de toda lógica territorial. A este respecto y como se ha indicado, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana recomienda que el horizonte de la planificación estratégica sea de 20 años, fijándose para este periodo los objetivos de sostenibilidad territorial del plan general.

Considerando estas recomendaciones y que su horizonte temporal alcanza el año 2030, resulta oportuno la revisión de las previsiones temporales del planeamiento estructural de la ciudad, ampliando su horizonte temporal hasta hacerlo coincidir con ese año, con la revisión de las propuestas o determinaciones que resulten necesarios. Tal como contempla ese planeamiento comunitario, la necesaria visión hacia el 2030, hace esperar que la crisis se haya superado, aunque sea posible prever nuevas situaciones críticas, dentro de la normalidad cíclica del sector.

5.3. Crecimiento y ciudad consolidada

Uno de los objetivos del Plan desde el inicio de su tramitación en el año 2004, ha sido satisfacer la demanda de viviendas constatada a través del mencionado Estudio de demanda y especialmente, ampliar la oferta de vivienda de protección pública, en un escenario socioeconómico muy diferente al actual.

En aquellos años, el mercado de la vivienda había evolucionado hacia una situación de incremento de precios del suelo que imposibilitaba la promoción de viviendas protegidas, dado que su legislación específica únicamente admitía valores de repercusión del suelo que se encontraban muy por debajo de los precios de mercado. Además, la reserva exigida en los sectores de suelo urbanizable del PG88 que ya se encontraban mayoritariamente programados y en ejecución, resultaba insuficiente para satisfacer la demanda de ese tipo de vivienda existente en la ciudad. Consecuentemente, el nuevo planeamiento centró su interés en la ocupación de suelo a tal fin, estableciendo la exigencia de destinar el 35 % de la edificabilidad total de uso residencial en todos los sectores de nueva creación, para la construcción de este tipo de viviendas.

Como se ha indicado, el Estudio de demanda partió de datos estadísticos de evolución de la población y su caracterización de la demanda se basó en datos demoscópicos extraídos de una encuesta realizada a más de 4.000 personas, aunque su escenario demográfico y temporal han quedado obsoletos.

Dado que el Plan debe establecer las determinaciones necesarias para garantizar el desarrollo sostenible de la ciudad, tanto para usos residenciales como para usos económicos y la previsión de aquellos suelos dotacionales de la red primaria que resulten necesarios, la ampliación de su horizonte temporal a 2030, posibilita considerar superada la etapa de recesión económica y prefigurar un marco económico y demográfico equilibrado y sostenible.

Ante el desfase de los estudios demográficos que acompañaron al Plan en fases anteriores y la dificultad de realizar una proyección poblacional en el horizonte temporal del año 2030, será necesario barajar diversos escenarios de futuro para la determinación de su techo poblacional, dado la importancia que tiene este factor en sus determinaciones estructurales.

A partir del nuevo escenario poblacional, el Plan considera la caracterización de la demanda del Estudio de vivienda, y extrapola sus conclusiones para prefigurar el escenario de demanda que se podría producir a lo largo de los próximos 18 años de vigencia del Plan.

Además, reconoce la existencia de una demanda en la ciudad que surge al margen del crecimiento poblacional, aunque resulte de difícil cuantificación, así como la existencia de un ritmo de producción de nuevas viviendas que puede constatarse en las últimas décadas.

Todos estos aspectos, junto a la necesidad de ampliar el horizonte temporal del Plan, hacen que resulte necesario revisar sus determinaciones, ponderando la necesidad de la ocupación de nuevos suelos, así como las intensidades edificatorias previstas. Ahora bien, no se trata de renunciar al crecimiento de la ciudad, ya que el Plan debe establecer previsiones a largo plazo en coherencia con la ETCV, sino de ponderar su necesidad atendiendo fundamentalmente a los siguientes aspectos:

- Facilitar el acceso a la vivienda desde la ampliación de la oferta de la vivienda protegida en la ciudad, satisfaciendo con ello la demanda existente.

- Evolución demográfica previsible en un escenario temporal que alcance el año 2030, proyectando la realidad demográfica de la ciudad en las últimas décadas.

- Consideración de la demanda de nueva vivienda que surge de una sociedad evolucionada.

- Previsión de las nuevas reservas de suelo dotacional público que deben resolver las necesidades estructurales de la ciudad en el nuevo horizonte temporal del Plan, garantizando su obtención con cargo a los nuevos suelos urbanizables.

Otro de los objetivos del Plan desde sus inicios ha sido la mejora del entorno urbano, fundamentalmente, a través de la revisión de la ordenación de ciertas áreas degradadas que no se han desarrollado en el marco del PG88, el tratamiento de los bordes urbanos para la mejora de su integración paisajística en el entorno natural y rural de la ciudad, el incremento de la oferta de vivienda pública, y la puesta en valor del patrimonio cultural, mediante la elaboración del Catálogo Estructural de elementos y bienes inmuebles.

Sin perjuicio de ello, la situación del sector y las nuevas políticas estatales en materia y suelo a las que nos hemos referido anteriormente, así como la ampliación del horizonte temporal de la planificación obligan a profundizar sobre el tratamiento de la ciudad consolidada. Para ello, en primer lugar se ha incorporado al Proyecto la evaluación del grado de desarrollo y ejecución de la ordenación establecida en el suelo urbano por el PG88, que permitiera valorar la vigencia de sus planteamientos.

A continuación, el Plan ha centrado sus esfuerzos en el desarrollo de los siguientes aspectos:

- Identificación de nuevas áreas de oportunidad para la ciudad, sobre aquellos ámbitos cuyos usos han quedado obsoletos, adoptando criterios para su reciclaje para otros usos ciudadanos. En particular, establece los criterios que deben conducir la transformación del polígono industrial de Vara de Quart en un Parque Empresarial, así como los objetivos para la ordenación de la zona de Interacción puerto-ciudad que establece el DEUP al este de Nazaret.
- Acentuar el carácter de centralidad urbana de la Marina Real Juan Carlos I y de su función de rótula entre los espacios litorales y el Jardín del Turia.
- Evaluación del resultado de la ejecución de las previsiones del planeamiento anterior en la regeneración de determinados barrios de la ciudad, y en su caso, definición de los criterios de actuación futura.

- Determinación de fórmulas para la ejecución de la parte del sistema local de equipamientos y zonas verdes previsto en el planeamiento vigente que todavía es de titularidad privada.

- Reordenación de los enclaves industriales que aún persisten dentro de la trama residencial para otros usos económicos más compatible con su entorno urbano.

- Revisión del tratamiento urbanístico de las parcelas escolares existentes en la ciudad consolidada de acuerdo con su realidad jurídica y funcional.

- Profundización en los criterios para la revisión del planeamiento de carácter patrimonial y del Catálogo de protección del PG88

- Establecimiento de nuevas propuestas para la mejora del entorno urbano que fomenten la movilidad no motorizada y la mejora del paisaje urbano.

Proyecto del Parque Central de K. Gustafson
Fuente: www.valenciaparquecentral.es

5.4. El Plan de movilidad urbana sostenible de Valencia

La mejora de la movilidad sostenible en la ciudad y su entorno metropolitano, frente a la utilización del vehículo privado, ha constituido en las últimas décadas un objetivo estratégico para todas las Administraciones que ostentan competencias específicas en esta materia, desde el convencimiento de que mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

En la escala metropolitana, se ha producido en los últimos años, un incremento significativo de la utilización de las redes de transporte público, motivado básicamente por las ampliaciones realizadas de la red de metro y por la aparición de tarifas que han mejorado su intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

En el ámbito municipal, desde la creación de la Empresa Municipal de Transporte, el Ayuntamiento ha ido mejorando paulatinamente el sistema de autobús urbano, ampliando la red y mejorando su sostenibilidad ambiental. Además, ha apostado por el fomento de otros modos de transporte más sostenibles, ampliando la red de carriles bici e implantando el servicio de bicicleta pública *Valenbisi*, que han convertido a la bicicleta en un elemento de nuestro paisaje urbano.

En coherencia con esta política municipal, el Plan expuesto al público en 2010 establecía la mejora del transporte público en la ciudad como una de las Directrices de ordenación necesarias para la mejora de la calidad de vida en la ciudad, y su Memoria Ambiental, incorporaba toda una serie de recomendaciones para favorecer la sostenibilidad, que en materia de movilidad, se referían a la recuperación para el peatón del espacio público, a la disminución del uso del vehículo y al fomento de modos de transporte más limpio.

La entrada en vigor de la Ley 6/2011 de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad en la Comunitat Valenciana, estableció la exigencia en los municipios de población superior a 20.000 habitantes, de elaborar un Plan municipal de movilidad, con los objetivos de facilitar la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida; mejorar la salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, y disminuir los consumos energéticos, potenciando la utilización de los modos de transporte más eficientes y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables. La aprobación del PMUS de Valencia a finales del año 2013, ha supuesto un paso adelante en la planificación de la movilidad en la ciudad, que pasa a disponer de esta forma de un documento estratégico que establece las líneas de actuación para conseguir una movilidad más sostenible, y que debe servir para orientar las políticas públicas que se pongan en marcha en esta dirección.

Dado que la planificación de la movilidad debe abordarse en todas la escalas de la ordenación y de manera integrada con ella, la existencia de un documento estratégico de estas características, permite que el Plan como documento planificador, proponga actuaciones que ayuden a mejorar la movilidad en la ciudad, a partir del exhaustivo diagnóstico que el PMUS realiza y de sus propuestas para la mejora de la movilidad sostenible en la ciudad.

5.5. Mayor definición de la Infraestructura Verde en las diferentes escalas de la ordenación

El Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana aprobado en el año 2006 introdujo en el marco normativo de la Comunidad, la exigencia de delimitar en los planes un Sistema de Espacios Abiertos, que constituye el embrión de lo que hoy es la Infraestructura Verde del territorio.

Como consecuencia, el Estudio Preliminar de Paisaje que acompañó a la Versión Preliminar del Plan General delimitó a escala 1/20.000 y en el ámbito de una cuenca visual definida con criterios paisajísticos, un Sistema de espacios abiertos que afectaba a terrenos localizados tanto en el término municipal, como en su área metropolitana y que incluía los paisajes de mayor calidad, la red primaria o estructural de espacios libres urbanos y las conexiones ecológicas y funcionales que permitían dotar al sistema de la necesaria continuidad.

Ante el reto de conformar un sistema realmente funcional, el concepto del Sistema de espacios abiertos va a evolucionar atendiendo además a la sostenibilidad del conjunto y a su acercamiento a una sociedad que deberá percibir y apreciar su utilidad y valor. Con este objetivo, la LOTPP se modificó en 2009 para incluir en el sistema aquellos espacios que permitían capitalizar los recursos del territorio y su disfrute por parte de la población. Con estos nuevos criterios, el Estudio de Paisaje que acompañó al Plan en el año 2010, desarrolló la Infraestructura verde de Valencia a escala 1/50.000, incluyendo los espacios de valor ambiental, cultural y visual comprendidos en la cuenca visual de la ciudad y los corredores que proporcionaban continuidad al sistema.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana otorgó a la Infraestructura verde un papel determinante en la ordenación del territorio, al establecer la exigencia de definir la Infraestructura verde, como paso previo a cualquier desarrollo urbanístico que se planifique. Define esta Infraestructura como un sistema territorial de espacios abiertos con valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales y las conexiones necesarias para mantener los procesos ecológicos básicos del territorio. Aunque parece retomar con esta definición, el concepto europeo de Infraestructura destinada principalmente al mantenimiento de los procesos biológicos del territorio, no renuncia al componente de sostenibilidad económica y social que pretende su rentabilidad y disfrute por el ciudadano, propia de la legislación valenciana y que parece tener mucho que ver con sus posibilidades turísticas.

En desarrollo de la ETCV, el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana, sometido a información pública en marzo de 2011, asume este componente de sostenibilidad económica y social definiéndola como "una red integrada y continua de espacios que, por su interés medioambiental, cultural, visual o recreativo, deben ser preservados y mantenidos libres de edificación". Este PAT establece los criterios para su definición en el ámbito local y a escala mínima 1/10.000, para su incorporación al planeamiento urbanístico municipal.

Infraestructura Verde del Territorio propuesta en el Estudio de Paisaje de 2010

La evolución experimentada en el concepto de Infraestructura verde que se deriva de estos planeamientos territoriales, requiere profundizar en la delimitación propuesta por el Estudio de Paisaje que fue sometido a exposición pública en 2010.

Más allá de un cambio de escala, la ETCV establece una serie de criterios en relación con el tratamiento del patrimonio natural, con su compatibilidad con la actividad agrícola y ganadera, con los usos admisibles en los conectores biológicos y territoriales o con el tratamiento del patrimonio cultural, que deben incorporarse al Plan. Del mismo modo, establece que la ordenación urbanística debe garantizar su carácter de espacio abierto y el desempeño de su función, por lo que sus condiciones de uso deben regularse en las normas urbanísticas del planeamiento.

Junto a este nuevo marco territorial, se han producido en los últimos años otras circunstancias que también aconsejan profundizar en la Infraestructura verde definida en el año 2010:

- La nueva realidad demanial de la Marina Real Juan Carlos I y la aprobación del Plan Especial que ordena este ámbito, que posibilita la integración efectiva de este nuevo espacio en la Infraestructura verde de la ciudad, que jugará un papel fundamental en la conexión entre algunos de los elementos que la integran.

- La identificación de la zona de Interacción puerto-ciudad en el frente de Nazaret, que posibilitará la previsión de nuevos espacios abiertos y corredores funcionales, que completarán la Infraestructura verde en el frente marítimo de la ciudad.

- La aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que realiza un diagnóstico detallado de los recorridos óptimos para facilitar la movilidad sostenible a escala metropolitana y propone una serie de recorridos peatonales para conectar distintos espacios de la ciudad.

- La exigencia del PAT del Paisaje de definir esta Infraestructura a escala mínima 1/10.000, lo que permitirá mayor grado de precisión en su definición y diseño.

- La toma en consideración de su potencial recreativo para la población y de su aprovechamiento turístico, lo que amplía las posibilidades para su utilización, como recuperar recorridos históricos, trazar una conexión funcional que permita circunvalar la ciudad aprovechando la red de parques periurbanos o resolver la continuidad del frente marítimo, abriendo una vía litoral que conecte, de norte a sur, toda la costa de Valencia.

5.6. Nuevos acontecimientos que inciden en la fachada marítima de la ciudad

El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de abril de 2004 estableció como uno de los objetivos prioritarios de la ordenación urbanística de Valencia, la adecuada integración y articulación de la ciudad con su frente marítimo. Como solución a la falta de integración entre las dos partes de la ciudad, el proyecto de 2010 planteaba una serie de propuestas, que en esencia se referían a los siguientes aspectos:

- Incorporar la ordenación del sector Grao de acuerdo con el Concurso Internacional de Ideas.

- Mejorar las comunicaciones transversales y paralelas a la costa, reduciendo el acceso de camiones al puerto en superficie mediante la previsión del acceso norte soterrado.

- Mantener la prolongación prevista de la Avenida Blasco Ibáñez y crear una nueva conexión de la Ronda Norte con la Avenida Serrería, mediante la prolongación de la misma desde Benimaclet y su penetración en el tejido urbano de la Malvarrosa hasta alcanzar la playa.

- Integrar de una forma definitiva el barrio de Nazaret en la ciudad, mediante la creación de un sector de suelo urbanizable de uso residencial que debía actuar como sutura entre el antiguo poblado marítimo y la ciudad.

- Incrementar la superficie del ámbito de actuación de la Marina Juan Carlos I, más allá de la dársena interior del puerto, incorporando los terrenos inmediatos de los muelles de Poniente y de Levante y la nueva dársena exterior, al objeto de conformar un ámbito integrado en el continuo urbano de la ciudad en donde pudieran coexistir usos dotacionales, terciarios, recreativos y de ocio y residenciales, con el fin de generar un espacio urbano capaz de resolver el frente litoral de la ciudad y convertirse en una nueva área de centralidad urbana.

En los últimos años se han producido una serie de acontecimientos que incidirán de manera significativa en la configuración de la Valencia marítima del siglo XXI.

Por una parte, en el marco de la política de interacción puerto-ciudad que han llevado a cabo en las últimas décadas el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, en abril de 2013, se dio un paso más, al suscribirse un nuevo convenio en el que, además de instrumentarse la obtención por la ciudad de los terrenos de la dársena histórica, ambas administraciones apostaron por el desarrollo de una gran marina deportiva de primer orden, en respuesta a la envergadura de las transformaciones que se habían operado en ella con motivo de la celebración de la Copa América y además, reconocieron la necesidad de asegurar una ordenación global del ámbito y colaborar para asegurar su ordenación conjunta.

Además, con este convenio ambas administraciones llegaron a un acuerdo respecto de la delimitación de la Marina Real Juan Carlos I y las actuaciones de coordinación que deberían llevarse a cabo, modificando con ello, las previsiones establecidas en el Plan expuesto al público en 2010 y promovieron el Plan Especial que debía ordenar el ámbito de manera global, con independencia del régimen demanial de los terrenos.

Por otra parte, la APV resolvió iniciar la tramitación del Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) de conformidad con lo establecido en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con objeto de delimitar el dominio público portuario y concretar los usos en cada una de las zonas funcionales que delimita en el recinto.

Este Documento ha posibilitado, a través de la zonificación que realiza en la Zona de Servicio del Puerto, establecer en algunos espacios portuarios que se encuentran integrados o colindantes con las tramas urbanas, una cierta discriminación en los usos que minimizará las afecciones al entorno de ciudad y permitirá mayor control sobre los impactos paisajísticos que puedan producirse.

Todas estas circunstancias junto con la nueva propuesta de Infraestructura Verde que propone el Plan y otras propuestas del PMUS, posibilitan avanzar en la ordenación de la zona litoral de la ciudad, definiendo los espacios que la configurarán y las relaciones que deben producirse entre ellos.

6. EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN

6. 1 La consideración del marco metropolitano

6.1.1. Consideraciones Previas

La Ley 8/2010, de 23 de junio, de Régimen Local de la Comunitat Valenciana define las áreas metropolitanas como entidades locales integradas por los municipios de grandes aglomeraciones urbanas, entre cuyos núcleos de población existan vínculos urbanísticos, económicos y sociales, que hagan necesaria la planificación conjunta y la gestión coordinada de determinadas obras y servicios. En las áreas metropolitanas por tanto, la realidad económica y social se extiende más allá del límite municipal y configura una realidad urbana y funcional independiente de las delimitaciones administrativas de los municipios.

La ordenación del fenómeno metropolitano se ha resuelto, en la escala de lo jurídico y lo administrativo, de manera diversa en el territorio nacional. Partiendo de la necesidad de que la planificación metropolitana deba contar, en cualquier caso, con fórmulas de gobierno metropolitano, éstas han oscilado entre rígidas instituciones de gobierno y otras fórmulas más flexibles, surgidas a partir del reconocimiento del carácter policéntrico de esta realidad.

La Corporación Administrativa Gran Valencia constituye un ejemplo de rígida institución de gobierno metropolitano, cuyo ámbito de actuación se extendía sobre la ciudad central y 29 poblaciones de su entorno. Fue configurada para la gestión del PGOU de Valencia y su cintura de 1946 y posteriormente, gestionó el PGOU 66, ambos diseñados por la administración central desde las necesidades de Valencia, dejando en un segundo plano las necesidades del entorno. Sería la atribución constitucional de competencias urbanísticas a los Ayuntamientos lo que determinaría su desaparición.

La creación del Consell Metropolitá de l'Horta en 1986, constituyó un segundo ensayo de la coordinación en el entorno metropolitano de Valencia. Integrando la representación de 45 municipios, aprobó las Normas de Coordinación Metropolitanas que sirvieron de base para canalizar una cierta coordinación territorial en su ámbito. Probablemente el tratarse de una fórmula de gobierno impuesta por la Administración Autonómica, junto con el rechazo por los municipios de la invasión de sus competencias urbanísticas, fueron las circunstancias que motivaron su desaparición.

Posteriormente, la Ley 2/2001, de 11 de mayo, de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana, introdujo la figura de las entidades metropolitanas para la prestación de determinados servicio públicos y mejora de su gestión, propiciando la creación de dos entidades que operan en el AMV, como son la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos y la Entidad Metropolitana para el Tratamiento de Residuos. Mas tarde, la Ley 8/2010 ha fomentado las figuras asociativas municipales, al considerar que las mismas contribuyen de forma efectiva a la mejora en la prestación de los servicios públicos, así como las mancomunidades de municipios para el desarrollo de determinadas zonas.

En lo relativo al planeamiento territorial, la legislación sobre ordenación del territorio de la Comunidad ha ofrecido tradicionalmente la figura del PAT para la ordenación metropolitana. Sin embargo los tres PATs de carácter integrado que afectan a entornos metropolitanos, que han sido promovidos en la última década por la Generalitat Valenciana, hasta la fecha, no han alcanzado su aprobación definitiva: el PAT del entorno de Castellón, el PAT del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche y el PAT de la Vega Baja.

Parece obvio que la dificultad del planeamiento de escala metropolitana, una vez reconocida una realidad que no se refleja adecuadamente en las estructuras administrativas y políticas actuales, radica en la inexistencia de fórmulas adecuadas de gobierno metropolitano que adopten las decisiones de ordenación –buscando el consenso con los ayuntamientos afectados y con los agentes sociales o económicos que operan en el territorio- y que garanticen la viabilidad de la ejecución de la ordenación metropolitana, a través de las dotaciones presupuestarias necesarias.

6.1.2. La realidad metropolitana de Valencia

En el caso de Valencia, antes de abordar cualquier análisis en la escala metropolitana, es necesario determinar qué se entiende por área metropolitana de Valencia (AMV). Hasta la aprobación de la ETCV en 2011, y en ausencia de marco legislativo que identificara la tercera aglomeración urbana del país, las delimitaciones de esta realidad han respondido a criterios de carácter administrativo o de prestación de determinados servicios.

Este es el caso del AMV, integrada por 45 municipios y una población que supera 1,5 millones de habitantes, que constituyó el ámbito de las Normas de Coordinación Metropolitana del 88, o el AMV que identifica la Agencia Valenciana de Movilidad, que responde a la de prestación del servicio de transporte público metropolitano, que integra 59 municipios y 1,8 millones de habitantes.

La Estrategia ha definido un modelo orientado a la obtención de un territorio competitivo en lo económico y respetuoso en lo ambiental y para lograr sus fines, como no podía ser de otra manera, ha necesitado definir los ámbitos adecuados para la planificación subregional. Como se ha indicado, ha identificado el AUIV con la realidad urbana de Valencia, incluyendo 58 municipios y un total de1.701.761 habitantes, que debe ser el ámbito mínimo de cualquier PAT que afecte al área metropolitana.

Además, ha prefigurado otra delimitación de AUIV atendiendo a criterios de flujos territoriales de naturaleza laboral, con 75 municipios y 1.807.399 habitantes, aunque aboga por su reducción, al

considerar que genera desplazamientos excesivamente largos y para ello, fomenta la implantación de suelos industriales y terciarios en el interior y crecimientos urbanos próximos, con el fin de acercar la población a la actividad económica, buscando así un patrón más polinuclear. Concluye que una síntesis de estos ámbitos, que coinciden en esencia con la primera y segunda corona metropolitana, es el idóneo para planificar el transporte público a través de líneas de metro, cercanías ferroviarias y plataformas reservadas de transporte.

Definida la realidad urbana de Valencia, reconoce que las nuevas realidades espaciales exigen formas de gestión del territorio que no están bien reflejadas en las estructuras administrativas actuales y que exigen fórmulas de gobierno más flexible, de menor contenido político-representativo y de mayor consenso entre los diferentes agentes que operan en el territorio.

En cualquier caso, la realidad metropolitana de Valencia es incuestionable y su consideración en el Plan ha constituido un de los objetivos de primer orden que se establecieron en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 23 de abril de 2004:

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

Pero esta realidad metropolitana, necesita alternativas para su ordenación y gobernanza, basadas en la corresponsabilidad entre administraciones, el consenso entre los agentes que operan en el territorio y la participación ciudadana. En relación a esta cuestión, se ha demandado de la RPGV desde el inicio de su tramitación, la asunción de esa labor integradora o su suspensión hasta la elaboración del planeamiento territorial necesario. Pero lo cierto es que de los 58 municipios que integran el AUIV, en los 10 últimos años, más del 60% han iniciado e incluso aprobado la revisión de su planeamiento general, lo que sin duda, dificulta la elaboración de planeamiento metropolitano.

En el caso de Valencia, la coordinación metropolitana reviste una especial importancia al tratarse del núcleo que origina este fenómeno.

Es un hecho constatado que una buena parte de los problemas urbanísticos de la ciudad requieren un enfoque metropolitano, la red primaria viaria, el transporte público, las grandes infraestructuras, las áreas industriales o terciarias, tienen inevitablemente una dimensión metropolitana. Del mismo modo, la ordenación del paisaje, la tutela de la huerta o de los parques naturales no entiende de límites administrativos.

Pero esta coordinación tiene un alcance superior a la continuidad de las infraestructuras o la coordinación del planeamiento en la frontera entre términos. Esta coordinación tiene que partir de la definición del papel de cada municipio en el área y de resolver su articulación metropolitana y esta probablemente sea la mayor dificultad, ya que esta concreción municipio a municipio, debe ser compatible con la autonomía municipal otorgada constitucionalmente.

En ausencia de presupuestos previos y de planeamiento metropolitano, resulta difícil defender desde la esfera municipal propuestas con incidencia en este territorio. A este respecto, hay que indicar que en alguna de las propuestas, el Plan se ha debatido entre la voluntad firme de consenso con los municipios de su entorno y la asunción de soluciones metropolitanas requeridas por administraciones con competencias sectoriales, que han provocado en algunos casos, el fuerte rechazo de alguno de estos municipios.

Por el contrario en otras propuestas, la existencia de planeamiento sectorial u otros instrumentos de ordenación no estrictamente urbanísticos, que en ausencia de planeamiento integrado, establecen directrices para la ordenación del entorno metropolitano, ha posibilitado ofrecer soluciones desde una perspectiva metropolitana.

En cualquier caso, el Plan ha adoptado la delimitación del Area Urbana Integrada de Valencia definida en la ETCV, identificándola con la ciudad real, a los efectos de valorar su dimensión metropolitana y justificar sus propuestas en esta escala del territorio.

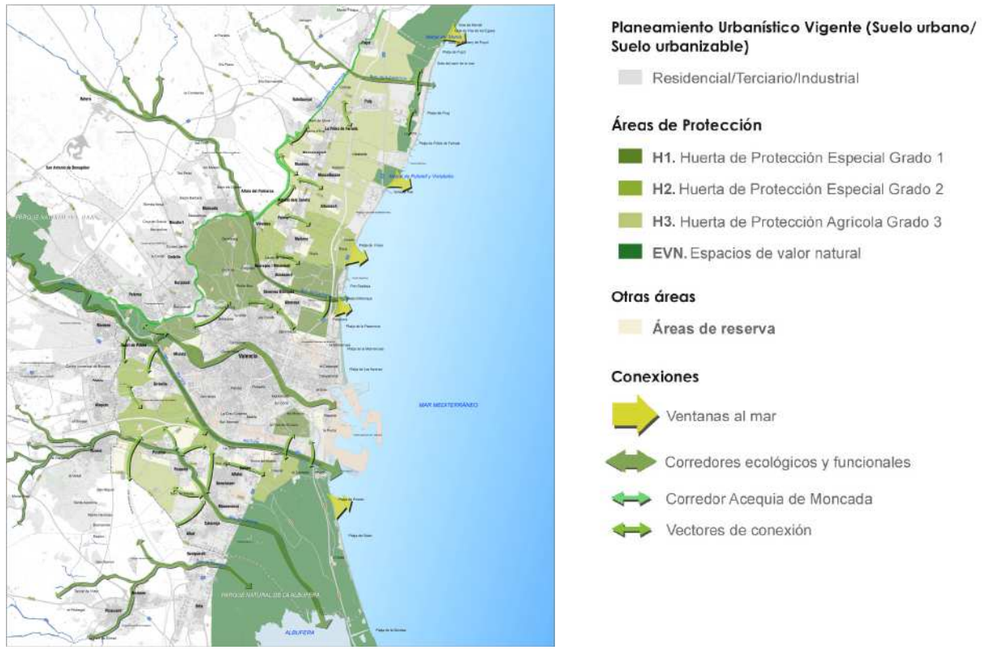
6.1.3. Estructuras metropolitanas

6.1.3.1. La Infraestructura Verde del Territorio

La LOTPP establece que la función principal de la Infraestructura Verde es garantizar la calidad de vida de los ciudadanos, la preservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los procesos ecológicos básicos. Pero su finalidad última, más allá de los efectos protectores o sociales que constituyen sus fines inmediatos, es cambiar la forma de actuar sobre el territorio, al preservar de la ocupación y edificación los espacios libres que sirven para estructurarlo y que garantizan su dinámica, sea esta natural o artificial, y por tanto, orientar los futuros desarrollos urbanísticos, lo que la convierte en un factor estratégico en la planificación territorial y urbanística.

La ETCV indica que debe incluir los espacios con valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales que resulten necesarios para mantener los procesos ecológicos básicos y las conexiones territoriales que garanticen su continuidad. Además, establece la obligación de que se defina en las diferentes escalas de la ordenación, por lo que la optimización de su funcionamiento requiere que los trabajos que se desarrollen a diferentes niveles estén coordinados.

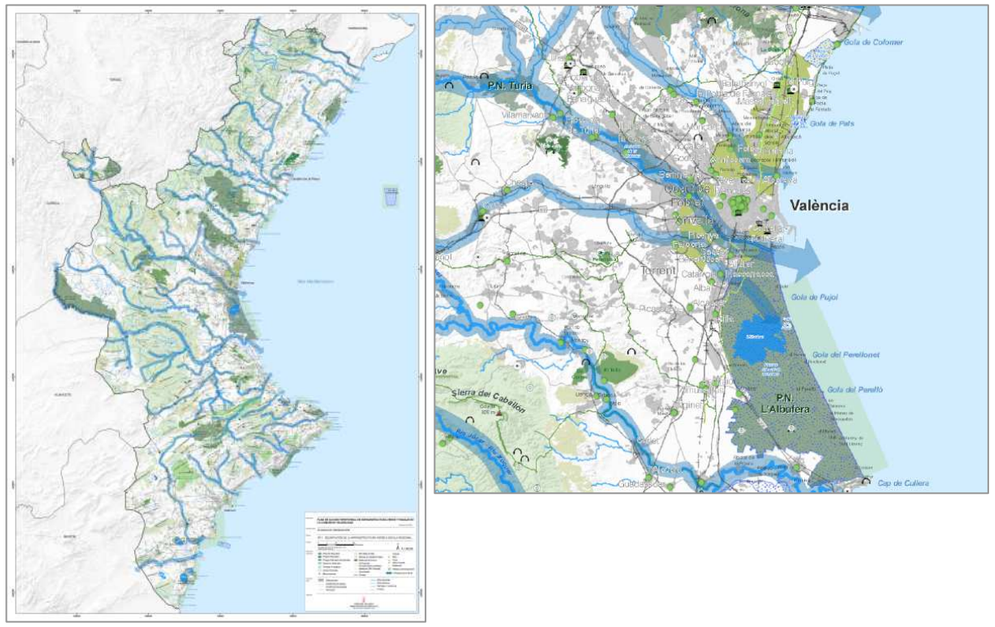
El primer plan territorial que ha identificado la Infraestructura Verde en el área metropolitana de Valencia es el PAT de la Huerta, cuyo ámbito incluye 45 municipios de las comarcas de l'Horta, así como determinados espacios territoriales que sirven para conectar la huerta con los espacios naturales de mayor importancia del entorno metropolitano. Su delimitación de Infraestructura verde incluye fundamentalmente, la huerta de protección especial y la huerta de protección agrícola, los espacios de valor natural y los corredores funcionales y ecológicos que relacionan estos espacios y aseguran la continuidad territorial del sistema.



Infraestructura verde metropolitana. Detalle.
Fuente: PAT de la huerta de Valencia (2010)

El PAT de la Infraestructura Verde y Paisaje reconoce también esta realidad metropolitana de Valencia y la necesidad de delimitar la Infraestructura Verde en esta escala del territorio, con la finalidad de incorporar el paisaje en los procesos de planificación y garantizar la sostenibilidad de su desarrollo. Por ello, propone entre sus programas de actuación la redacción de un "Proyecto de delimitación de la Infraestructura verde del área metropolitana de Valencia", con el objetivo de garantizar la protección del paisaje, la puesta en valor de los recursos paisajísticos y el impulso a la competitividad económica del área metropolitana.

Lógicamente, la Revisión del Plan General de Valencia ha profundizado en el desarrollo de la Infraestructura Verde municipal a partir de la definida por estos instrumentos de ordenación territorial, incorporando aquellos elementos identificados tanto en la escala regional como en la metropolitana, que afectan a su término municipal. A tales efectos, los principales elementos que recoge con dimensión metropolitana son el Parque Natural de la Albufera, el Parque fluvial del Turia, el anillo agrícola que conforma la huerta protegida, el Jardín del Turia, la franja litoral y los corredores ecológicos constituidos por el Nuevo Cauce del Turia y los barrancos del Carraixet y del Poyo.



1. Delimitación de la Infraestructura verde regional.
2. Detalle en el entorno metropolitano de Valencia.
Fuente: PAT de la Infraestructura verde y el paisaje (2011)

A partir de estos espacios, el Plan define la Infraestructura Verde de ámbito local que ostenta un significado estructural y en la segunda fase del Plan, cuando se aborde la revisión de la ordenación pormenorizada, será cuando corresponda su definición en esta escala del territorio.

6.1.3.2. Infraestructuras de transporte y comunicación

El AUIV constituye una célula de funcionamiento urbano conjunto y el transporte y la movilidad prefiguran sus pautas de funcionamiento, a partir de la distribución de los usos en el territorio y de sus condiciones de accesibilidad y están estrechamente ligados a su desarrollo económico, social y cultural. Ambos aspectos deben resolverse en la escala de lo metropolitano y por ello, la mejora de la movilidad metropolitana se ha convertido en uno de los principales objetivos de las distintas administraciones públicas con competencias en la materia.

En las últimas décadas, la sociedad se ha ido concienciando de la necesidad de avanzar en la mejora de movilidad sostenible, frente al uso intensivo del vehículo privado, como un aspecto imprescindible para conseguir ciudades más habitables. Avanzar en movilidad sostenible, supone optar por modos de transporte no motorizado, por transporte público y por aquellos otros sistemas de menor consumo energético y mayor eficiencia medioambiental.

En el AUIV se ha producido, en los últimos años, un incremento significativo en la utilización del transporte público. La razón de este incremento hay que buscarla, fundamentalmente, en la ampliación de la red de metro y en la incorporación de tarifas que facilitan el intercambio entre éste y el transporte de carretera. Aunque la colaboración del Ayuntamiento de Valencia haya podido ser importante, con la apuesta por un transporte público urbano eficiente, la mejora del transporte público en el entorno metropolitano, sólo es posible con la colaboración interadministrativa y la coordinación de los planes de la Generalidad Valenciana y del Ministerio de Fomento.
A este respecto, aunque las Normas de Coordinación Metropolitana del año 88 generaron en su momento, un cierto marco para esta coordinación, hasta épocas recientes, la planificación del transporte y la movilidad en el ámbito metropolitano, se ha realizado de manera desagregada por las diferentes administraciones implicadas. Será a partir de la aprobación de la "Ley 1/1991 de Ordenación del Transporte Metropolitano", así como de la aprobación en 1996 de la "Estrategia para el Transporte Metropolitano del Área de Valencia" y el "Avance del Plan de Transportes", cuando se empiece a realizar una auténtica planificación del transporte en esta escala del territorio.

Hoy, la Ley 6/2011 de 1 de abril, de Movilidad en la Comunidad Valenciana dispone que las competencias autonómicas en materia de servicios de transporte público de viajeros se desarrollen a través de la Agencia Valenciana de Movilidad, organismo que ejerce de autoridad única de transporte en todos los ámbitos metropolitanos de la Comunidad. Por defecto, las competencias municipales en materia de movilidad están centradas en la provisión de servicios de transporte público dentro de la ciudad, en la promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en los desplazamientos a pie y otros modos no motorizados y en la planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras necesarias para resolver esta movilidad.
Las infraestructuras que dan soporte a los diferentes modos de transporte en el AUIV son fundamentalmente la red viaria, la red de ferrocarril, el puerto y el aeropuerto y la distribución de competencias entre las diferentes administraciones públicas responde al siguiente esquema:

- Administración del Estado: Planificación de la red general de carreteras, del ferrocarril de mercancías y largo recorrido y de los puertos y aeropuertos de interés general.
- Generalitat Valenciana: Planificación del ferrocarril de cercanías, de la red autonómica de transporte público por carretera y de la red básica de carreteras regionales.
- Diputación de Valencia: Planificación de la red local de carreteras intermunicipales.
- Ayuntamiento: Planificación de la red viaria y red de transporte público municipales.

Las propuestas que contempla el Plan en relación a las diferentes infraestructuras de transporte de proyección metropolitana, asumen básicamente las previsiones de la planificación estatal y autonómica, complementándolas con algunas soluciones cuya idoneidad se justifica en el Estudio de tráfico y transportes elaborado en 2010 por el Servicio municipal de Circulación y Transportes y con otras propuestas que se derivan del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia.

La Red Viaria

La red viaria constituye una infraestructura básica de transporte que determina la estructura del territorio, soporta gran parte del transporte público y hace posible el desplazamiento mediante medios de transporte privados.

Aunque la mejora del transporte público metropolitano y la reducción coyuntural que se ha producido en el uso del automóvil ha aliviado bastante los problemas de tráfico, éstos persisten en los accesos a la ciudad. Ha de tenerse en cuenta que en la movilidad interurbana influyen de manera determinante la extensión de los desarrollos urbanos próximos a la capital y la dificultad de casar oferta y demanda con un transporte diferente al automóvil.

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO		RED DE CARRETERAS AUTONÓMICAS	
A-3	Autovía del Este (autovía de Madrid)	CV-30	Ronda norte de Valencia
A-7	Autovía del Mediterráneo	CV-31	Distribuidor norte
AP-7	Autopista del Mediterráneo	CV-32	Eje de Gombalda (ronda de Museros)
A-38	Autovía de Sollana a Sueca	CV-33	Distribuidor sur (ronda Torrente-Albal)
V-11	Acceso al aeropuerto (N-220)	CV-35	Autovía de Ademuz
V-15	Acceso sureste (pista del Saler)	CV-36	Autovía de Torrente
V-21	Acceso norte (salida de Barcelona)	CV-42	Ronda Alcira–Almusafes
V-23	Acceso a Puzol desde la V-21	CV-50	Ronda Tabernes de Valldigna-Liria
V-30	Circunvalación sur de Valencia (N-335)	CV-300	Carretera El Puig-Meliana
V-31	Acceso sur a Valencia (pista de Silla)	CV-306	Carretera Rafelbuñol-Puzol
N-III	Carretera de Madrid	CV-333	Carretera Bétera-Olocau
N-332	Carretera a Alicante por la costa	CV-365	Acceso noroeste a Paterna
N-340	Carretera a Alicante por el interior	CV-366	Acceso este a Torrente
		CV-400	Ccarretera Benetúser-Albal
		CV-403	Carretera de Torrente por Alacuás
		CV-407	Carretera Picaña-Sedaví
		CV-410	Ronda Alacuás-Aldaya
		CV-500	Carretera de El Saler

RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL		RED MUNICIPAL DE CARÁCTER METROPOLITANO	
CV-304	Carretera Moncada-Meliana	CV-404	Carretera de La Torre
CV-310	Carretera Godella-Torres Torres	CV-406	Carretera Picaña-Torrente
CV-311	Carretera Alboraya-Playa	CV-308	Ctra. Godella-Rocafort-Moncada
CV-315	Carretera Valencia-Náquera	CV-318	Ctra. Pobla de Farnals-El Puig
CV-316	Acceso a Albuixech	CV-320	Carretera Puzol-Puerto de Sagunto
CV-319	Acceso al Puig desde La Cartuja	CV-367	Tramo urbano de la Ctra. de Paterna
CV-331	Acceso a Portaceli	CV-373	Carretera Benisanó-Villamarchante
CV-336	Carretera Ribarroja-Bétera	CV-413	Ctra. de Alacuás al Polígono industrial
CV-368	Carretera Paterna-Pla del pou		Antigua carretera de Valencia a Silla
CV-370	Carretera Villamarchante-Pedralba		Vía urbana de Chirivella a Godelleta
CV-371	Carretera Manises-Paterna		Vía urbana de Chirivella a Alacuás
CV-372	Ctra La Pobla de Vallbona-Ribarroja		Vía urbana de Mislata a Manises
CV-374	Carretera Venta del Poyo-Ribarroja		Vía de Burjasot a San Antonio de Benagéber
CV-375	Carretera La Eliana-Benaguacil		Vía de Valencia a Puzol (antigua carretera)
CV-383	Carretera Cheste-Loriguilla		Antigua carretera de El Saler
CV-401	Carretera Alfafar-El Saler		
CV-405	Carretera Torrente-Montroy		
CV-408	Acceso norte a Aldaya		
CV-409	Carretera Chirivella-Aldaya		
CV-415	Carretera Picasent-Alborache		
CV-417	Enlace A-3 (Universidad laboral)		
CV-424	Carretera Venta del Poyo-Buñol		

Inventario de las infraestructuras viarias del AUIV
Fuente: Elaboración propia

La Revisión del Plan General contempla esta falta de capacidad de los accesos a la ciudad e incluye entre sus propuestas modificaciones y ampliaciones en la red viaria existente, tanto en el término municipal como en su entorno, adoptando soluciones que han sido concertados con las administraciones con competencia en esta materia. Del mismo modo ha pretendido resolver la accesibilidad a los grandes polos de atracción metropolitana que se encuentran en la ciudad central, y que estas soluciones no afecten a la movilidad interna de sus residentes.

El Plan por tanto, recoge las propuestas contenidas en la planificación viaria de carácter supramunicipal, aunque incorpora una serie de soluciones o propuestas específicas que han sido concertadas con estas administraciones:

- *A-7 Circunvalación de Valencia (By Pass)*

  En marzo de 2014 el Ministerio de Fomento inició la información pública del proyecto de mejora funcional y seguridad vial de la A-7 entre los enlaces de la CV-32 y la A-3. En el estudio informativo previo sobre la circunvalación de Valencia se contemplaba dar continuidad a la actual AP-7 desde Faura, en el norte, hasta Algemesí, en el sur. De este modo, se resolvería la conexión de la actual A-7 con los itinerarios del interior, es decir, con la CV-10 (interior de Castellón), con la N-340 Norte y Sur (a Játiva, Alcoy y Alicante por el interior), la A-35 (hacia Albacete) y nacional N-344 (hacia Murcia), así como la conexión con todas las vías transversales del área metropolitana.

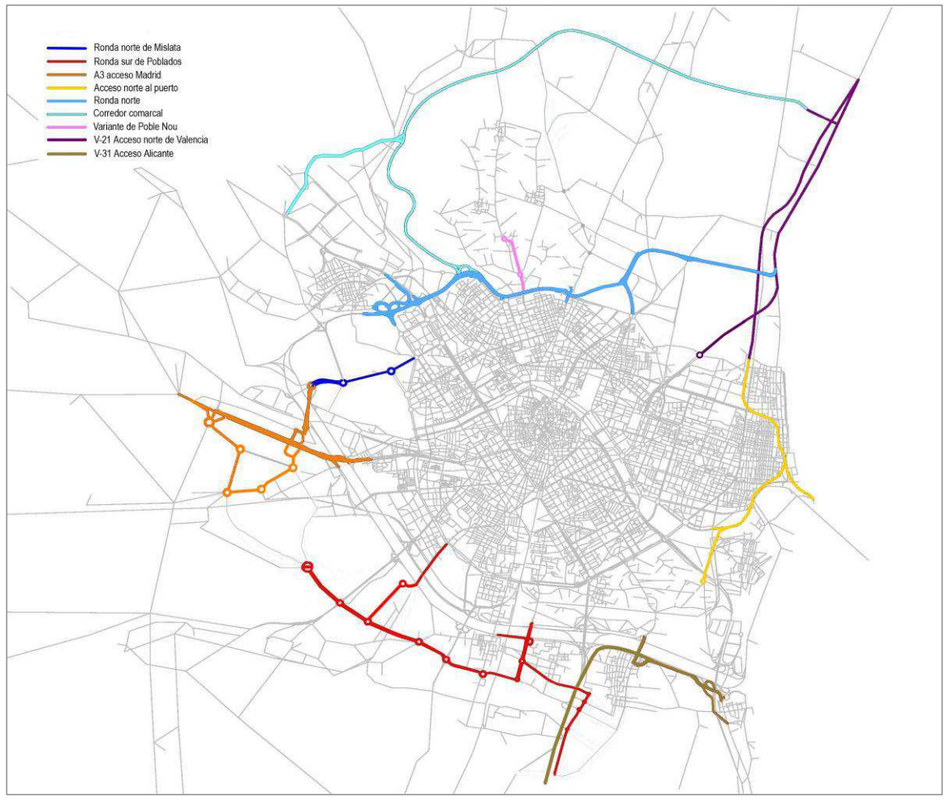
  No obstante, en la actualidad en la A-7 se solapan las funciones de vía de circunvalación y vía colectora-distribuidora del tráfico metropolitano y convendría independizarlas de alguna manera. Para ello, habría que ampliar la entrada a Valencia duplicando la actual N-335 (acceso Oeste), de forma que la sección de la V-30, con vías centrales y laterales colectoras, se prolongue hasta la A-7. Actualmente, al reducirse su sección disminuye, en consecuencia, su capacidad. El Plan prevé también la mejora de la conexión con la V-21 en Puzol y con la A-38 en Benifayó.

  El aumento de capacidad y la separación del tráfico de circunvalación del de distribución metropolitana que conllevarán las obras previstas para duplicación del By Pass, convierten en redundante la antigua propuesta autonómica de ejecutar una biela de conexión desde la CV-35, atravesando el paraje de Ermita Nova, hasta la CV-310, de Godella a Torres Torres, por lo que en la RPGV no se contempla.

- *A-3 Acceso de Madrid*

  Se trata de un acceso congestionado en horas punta y de gran importancia para la ciudad, ya que conecta con la V-30, el aeropuerto, el puerto y la ronda urbana. Aún considerando su ampliación a tres carriles entre el aeropuerto y el nuevo cauce, esta solución se considera insuficiente, por lo que a pesar de exceder del alcance de este Plan, se propone una posible mejora para el futuro.

  A este respecto, se considera que la actual vía de servicio de la A-3 (Avda. Real Monasterio de Santa María de Poblet) debiera funcionar bien como calle o como vía de servicio, y eliminar su función múltiple de vía colectora, vía de servicio y carretera de acceso al aeropuerto, que la hace sumamente conflictiva. De este modo, la calzada principal de salida de la A-3 desde Valencia pasaría a tener función exclusiva de vía colectora distribuidora hasta el aeropuerto. Asimismo, en el espacio ocupado por la mediana de la A-3 y la actual calzada de entrada a la ciudad podría generarse una vía rápida desde el aeropuerto a Valencia sin conexiones intermedias con las vías colectoras, enlazando con la avenida del Cid, que deberá necesariamente ser remodelada. Con la ejecución de la Ronda Norte de Mislata, que más adelante se describirá, se considera innecesaria la solución propuesta en el proyecto de RPGV sometido a información pública en 2010, de construir un nuevo puente sobre el viejo cauce de salida directa desde la marginal izquierda al paso inferior de la Av. del Cid. No obstante, sería necesario construir una nueva vía colectora-distribuidora en la margen derecha de la A-3 y, si se desarrollan las actuaciones urbanas previstas en Quart en esa margen, debería generarse el suelo necesario para ensanchar o construir una vía de servicio independiente de acceso a las propiedades colindantes que evite mezclar el tráfico local con los intercambios precisos de la vía colectora-distribuidora de Xirivella y la Ronda Norte de Mislata.



Propuestas de mejora en la red viaria metropolitana de Valencia.
Fuente: Elaboración propia

Los estudios de tráfico realizados en las primeras fases del Plan contemplaban en algunos escenarios la unión de Xirivella con Valencia por la Av. Tres Forques, justificando la mejora que supondría una nueva entrada a Valencia que descargaría de tráfico la A-3 y la Av. del Cid. No obstante, este Ayuntamiento ha manifestado su disconformidad con esta propuesta, por lo que se ha retirado del proyecto. Sin perjuicio de ello, esta conexión debería replantearse como un acceso puramente urbano, destinado únicamente a canalizar el tráfico local entre los dos municipios sin absorber el procedente de la A-3.

Análoga función, pero hacia la zona norte, cumpliría la unión de la A-3 con la Ronda Norte de Mislata prevista por la Generalidad. Dada su importancia, se ha previsto además la mejora que representaría enlazar la A-3 con la Ronda de Mislata y con la Ronda Norte de Valencia mejorando la conectividad con la Feria y Paterna.

El no desmantelamiento del actual puente sobre la A-3 de Xirivella a Mislata, dada su importancia, obligaría a ésta a pasar por debajo del tablero del tramo central del puente con una vía rápida que se propone entre el aeropuerto y el Nuevo Cauce, quedando en superficie las dos calzadas actuales. Haría falta un nuevo tablero sobre el nuevo cauce, en la A-3, para la nueva calzada de entrada, quedando el actual tablero de entrada para la vía rápida.

- *V-31 Acceso de Alicante.*

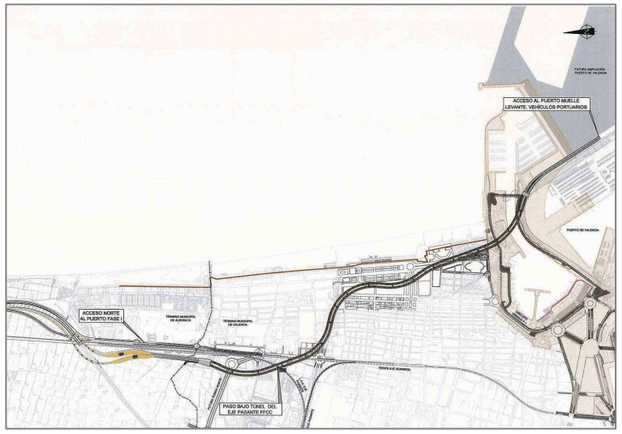
En este acceso se propone una actuación similar a la de la A-3, en el tramo existente entre Silla y Valencia, con la diferencia de que la actual calzada de salida constituiría la vía colectora de salida, la actual calzada derecha de entrada sería la vía rápida Silla-Valencia y habría que construir por el Este una vía colectora-distribuidora para independizar las vías de acceso a la ciudad, de los caminos de acceso a las propiedades colindantes. En todo caso, se trataría de soluciones que debiera acometer el Ministerio de Fomento.

De forma complementaria, para descongestionar el enlace sobre el Nuevo Cauce, debería cerrarse la Ronda Sur de Poblados, de uso muy local, cruzando sobre la V-31 y sin conectar con ella. En la presente RPGV se ha reservado el espacio preciso para ello, ampliando además la reserva prevista paralela a la V-30 por si fuese necesario independizar los movimientos locales a Pinedo.

- *Acceso Norte al Puerto*

Actualmente, el único acceso al Puerto para el tráfico de mercancías es el acceso sur desde la V-30, lo que supone que el tráfico pesado que accede desde el norte (del orden de un tercio del total de camiones que acceden al puerto) deba incorporarse al By Pass y acceder por el sur. El aumento de tráfico que supondrá la entrada en servicio de las futuras terminales de contenedores previstas en el DEUP, agudizará la necesidad de disponer de un acceso norte que equilibre la accesibilidad al recinto portuario.

El Plan incorpora el trazado previsto en el proyecto básico elaborado por la Consellería de Infraestructuras y Transportes, que incluye la ejecución de un túnel bajo el canal construido con motivo de la Copa del América, pero además, con el objeto de optimizar las posibilidades que ofrece esta nueva infraestructura para canalizar el tráfico de paso de la ciudad, se prevé que también pueda prolongarse en subterráneo, bajo las avenidas previstas en el Sector del Grao, con salidas a la avenida de Francia, al camino de las Moreras y a la Autovía del Saler, para poder conectar a su vez con la V- 30 Sur.



Trazado del futuro acceso norte al puerto de Valencia.
Fuente: Proyecto básico elaborado por la. Generalitat valenciana.

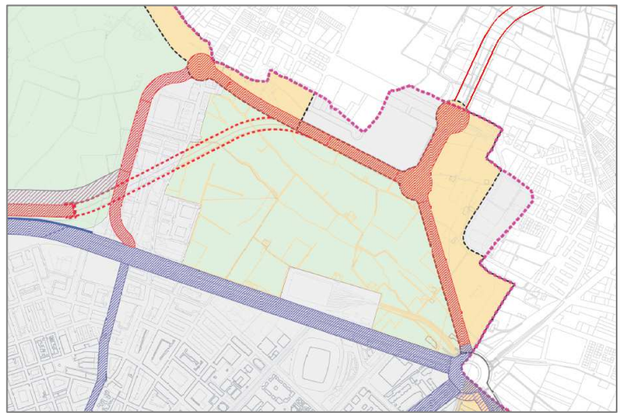
- *V-21 Acceso Norte de Valencia*

La obra ejecutada respecto de la primera fase del Acceso Norte al Puerto contempla únicamente el tráfico de salida. Su terminación permitirá duplicar las prestaciones de dicho acceso y conectar directamente con el Bulevar de Serrería, diversificando las entradas y bastando, a corto plazo, con ampliar el actual acceso una vez rebasado el ferrocarril previsto. Cerrar la Ronda Norte de Valencia por la Avda. de los Naranjos dificultaría los accesos a la Universidad Politécnica. Asimismo, la ejecución del túnel del AVE y, sobre todo, la construcción de una estación subterránea intermodal en Naranjos complicaría su diseño y funcionalidad. Admitiendo las necesidades de ampliación de la Universidad Politécnica, resulta aconsejable cerrar esta ronda al norte de su futura ampliación hasta su conexión con la calle Ingeniero *Fausto Elio* y la V-21, mediante una nueva rotonda.

- *V-30 Norte*

La propuesta de cierre de la V-30 que se incorporó en la VP2008, se modificó en el Proyecto expuesto al público en 2010 para adaptarla al Plan de Acción Territorial de la Huerta. Este Proyecto incorporó el trazado propuesto por la Consellería de Infraestructuras, que consistía en la ejecución de una vía paralela y contigua a la actual Ronda Norte, desde el enlace sureste de Burjasot a la CV-30, hasta el borde oeste del Monasterio de San Miguel de los Reyes, contorneando la nueva unidad de ejecución que se delimitaba y continuando en su trazado, por la futura ronda urbana de Tavernes y Alboraya, hasta alcanzar el Barranco del Carraixet, por un lado, y la V-21 por el otro. La contribución de este cierre a la mejora de la movilidad en

el área metropolitana quedaba acreditada en el Estudio de Tráfico del Plan, y su trazado había sido consensuado con la Consellería competente en la materia.



Propuesta de la V-30 Norte en el entorno de San Miguel de los Reyes
Fuente: Elaboración propia

No obstante, fruto de la estimación de las alegaciones presentadas en el entorno del *Racó de l'Anell,* se ha procedido a estudiar otras alternativas que presentan menor afección al caserío existente y a las edificaciones de la Avenida de la Constitución y que, en cualquier caso, disminuirán tanto la afección al entorno protegido de San Miguel de los Reyes, como la afección a la Huerta de esta parte de la ciudad.

La nueva propuesta de V-30 Norte incorpora un trazado en subterráneo desde la rotonda prevista en término de Valencia, en el cruce con la CV-311 (carretera de Tavernes a Alboraya), cruzando por debajo del entorno protegido BIC y del colector metropolitano recién ejecutado, hasta enlazar con la Ronda Norte en el acceso sureste de Burjasot. En cualquier caso, este corredor debe funcionar de forma independiente respecto de la futura ronda urbana de Tavernes y Alboraya, aunque deban disponerse de algunas conexiones entre ambos.

Asimismo, la posible circunvalación sur de Alboraya podría conectar con la Ronda Norte de Valencia en la rotonda del Camino de Farinós, facilitando, de esta manera, el acceso a la Universidad Politécnica desde los nuevos desarrollos previstos en ese Plan, y liberaría a las avenidas de Serrería y Alfahuir de los movimientos que generará la nueva zona terciaria prevista en el Plan General de Alboraya.

- *Distribuidor Comarcal Nort – Vía Parque Norte*

Planteado por la Generalitat desde el PIECV 2004-2010, se trata de un eje viario de gran capacidad que circundaría el área metropolitana por el norte, bordeando el Arco de Moncada y que, atravesando los municipios de Rocafort, Valencia, Moncada, Alfara del Patriarca, Foyos y Albalat dels Sorells, conectaría la autovía de Ademuz (CV-35) y el distribuidor Comarcal (CV-31) con la autovía V-21. En principio, se planifica como un gran corredor multimodal de transporte, dotado de alumbrado público y arbolado, a la manera de un gran bulevar, que se pretende compatible y permeable al tránsito peatonal y cuya sección contaría con amplitud suficiente para albergar, de forma segura y separada, los modos de transporte peatonal y ciclista, una calzada de alta capacidad destinada al transporte privado y una plataforma reservada para el transporte público. El Plan se limita a recoger el trazado previsto por la Administración autonómica.

- *Ronda Sur de poblados*

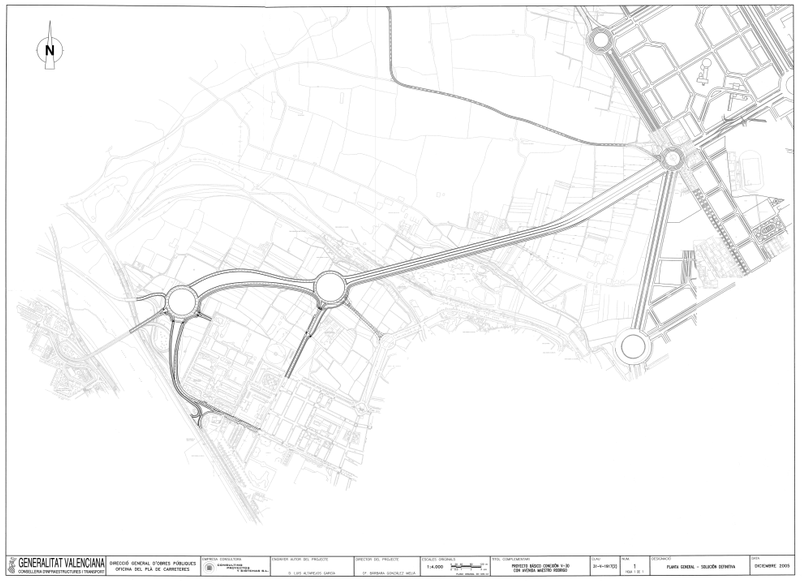
Propuesta para descongestionar la V-30, discurre fundamentalmente desde la A-3 hasta enlazar con la carrera de Malilla. Su trazado y las soluciones de acceso a la ciudad, han sufrido diversas modificaciones respecto a las alternativas de versiones anteriores del Plan, motivadas fundamentalmente por la toma en consideración de distintas alegaciones.

En particular, la prolongación de esta Ronda, inicialmente prevista hasta la vía de borde de Castellar-Oliveral, se ha eliminado por el fuerte rechazo de muchos vecinos de la pedanía y se ha revisado la solución de conexión con la V-31. Del mismo modo, se ha modificado la solución de acceso a la ciudad por la Av. Campos Crespo y en la nueva propuesta, con la finalidad de minimizar la afección a la huerta, el acceso a Valencia se resuelve a través del nuevo sector de Faitanar, cruzando el Nuevo Cauce mediante un nuevo puente que, en sustitución del existente, deberá contemplar las infraestructuras de red viaria y ferrocarril de forma conjunta.

Por el contrario, el Plan mantiene el acceso previsto por la Carrera de Malilla y el Bulevar Sur a través del sector de Fuente de San Luis, ampliando el nuevo puente previsto para el tranvía orbital de Sedaví, al objeto de posibilitar el paso de vehículos privados, bicicletas y viandantes, lo que permitiría el acceso al sector sin congestionar la V-31, la glorieta de los anzuelos y la V-30, aunque desde la margen derecha de esta última pueda conectarse con dicho acceso.

- *Ronda Norte de Mislata*

El Plan incorpora la solución de Ronda Norte de Mislata prevista por la Generalidad Valenciana, mediante una nueva conexión a la V-30 desde la Avenida Maestro Rodrigo, con un trazado que seguiría el límite norte del nuevo sector de Campanar y terminaría en un nuevo puente que cruzaría el cauce del Turia a la altura del Hospital militar. Esta solución facilita una salida hacia Madrid desde la zona norte de la ciudad sin necesidad de cruzar el cauce viejo del río y haría innecesario el nuevo puente previsto en el 2010, en prolongación de las calles Hernández Lázaro y Rincón de Ademuz y liberaría de este tráfico de paso a Mislata y Quart.



Trazado de la futura ronda norte de Mislata.
Fuente: Proyecto básico elaborado por la Generalitat valenciana

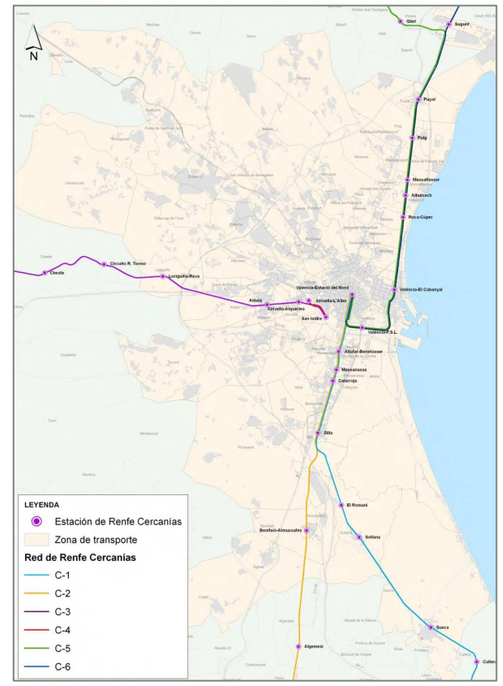
- *Variante de Poble Nou*

Se propone una variante de la carretera CV-315, que atraviesa actualmente Poble Nou y que genera muchas afecciones al tránsito de viandantes y ciclistas por su trazado sinuoso y escasa sección. Se adopta un trazado por el este de la pedanía, para afectar en lo mínimo a la Huerta del Arco de Moncada, con la sección estrictamente necesaria para absorber el tráfico peatonal, ciclista y de vehículos motorizados.

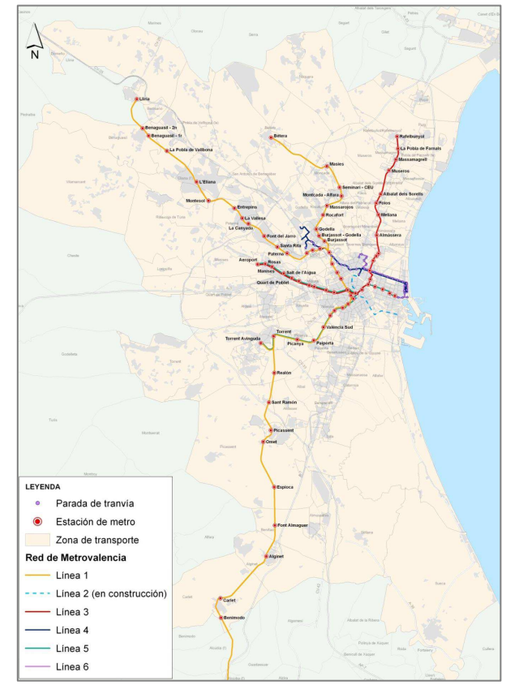
La Red Ferroviaria

La red ferroviaria del AUIV está integrada por las siguientes infraestructuras:

- Red de alta velocidad AVE Madrid- Levante de titularidad estatal.
- Red de ferrocarriles de interés general de titularidad estatal. Consta de seis líneas, con un total de 252 km de vías férreas, dos estaciones terminales y 64 estaciones de paso.
- Red de Metrovalencia gestionada por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana que incluye las infraestructuras de transporte de viajeros de las líneas de vía estrecha y de líneas tranviarias. Cuenta con 3 líneas ferroviarias y 2 de tranvía moderno, cuyo trazado supera los 146 kms y 133 estaciones y apeaderos.



Red de ferrocarriles de cercanías
Fuente: PMUS (diciembre 2013)



Red de Metrovalencia
Fuente: PMUS (diciembre 2013)

La Generalitat Valenciana ha apostado por un modelo de movilidad sostenible, incluyendo entre sus objetivos el fomento de modos de transporte no contaminantes y la mejora de la movilidad de los ciudadanos a nivel metropolitano y regional. Sus propuestas pretenden corregir los desequilibrios actuales entre el transporte público y privado, con una presencia destacada del transporte ferroviario. Asimismo, considera que la alta velocidad ferroviaria va a constituirse en activo diferencial de la competitividad entre territorios, por lo que plantea, entre otras, las siguientes propuestas:

- Mejora de la red ferroviaria vinculada al Corredor mediterráneo, separando en líneas independientes el tráfico de mercancías del de pasajeros y planteando la construcción de la LAV Alicante-Valencia-Barcelona.
- Construcción del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, con la nueva estación central y túnel pasante de Valencia.
- Implantación de un servicio regional de AVE: el AVE regional del corredor mediterráneo, y la líneas AVE regional Valencia-Requena y AVE de la costa.
- Potenciar el sistema ferroviario de transporte de mercancías, mediante la implantación de nuevas terminales ferroviarias, ejecución de nuevos accesos a los puertos y acondicionamiento de los existentes, duplicación de la tercera vía de la red convencional ejecutada en la plataforma de entrada del AVE a Valencia de modo que todo el acceso

sur cuente con cuatro vías en la red convencional, disposición de puestos de adelantamiento de trenes (PAET) que permitan incrementar la capacidad de la red y fomentar la instalación de apartaderos industriales conectados a zonas de actividad logística o instalaciones adecuadas al tipo de mercancía a transportar.

- Potenciar el sistema ferroviario de cercanías y el autobús extensión de los sistemas metropolitanos de transporte hasta el límite de la movilidad cotidiana, fijada en un entorno de unos 60 o 70 km de distancia, otorgando a todo el territorio un tratamiento integral para conformar regiones metropolitanas.
- Mejorar las prestaciones de la red de transporte público del área metropolitana, trazando una red de plataformas reservadas de transporte para potenciar el sistema ferroviario de cercanías, extensión de la red de tranvía o metro y el desarrollo de servicios rápidos de autobús para atender la demanda de la segunda corona metropolitana.

La red ferroviaria funciona vinculada a plataformas reservadas de transporte, lo que favorece la obtención de altas velocidades comerciales, proporciona mayor proximidad a los focos de demanda y un alto nivel de integración con otros modos de transportes, a través de plataformas de intermodalidad, estacionamientos disuasorios, unificación tarifaria, etc. Sin embargo, en superficie generan un elevado impacto paisajístico y la ruptura de la continuidad territorial. En ámbitos urbanos, generan además problemas de circulación, conexión y comunicación entre barrios, así como ruido y limitaciones de uso.

La RPGV recoge las previsiones de la planificación supramunicipal, pero proponiendo su ejecución de forma que se integren en el paisaje de la ciudad, condicionen lo mínimo posible el desarrollo urbano y se minimice su afección a la calidad de vida de los ciudadanos:

- *Red de ferrocarril de interés general*

Incorpora las líneas de ferrocarril existentes y, las previstas en la planificación ferroviaria. Mantiene la entrada soterrada de las líneas que accederán a la futura Estación Central, el túnel pasante y la prolongación del soterramiento de la línea Valencia-Tarragona en el tramo Avenida de Francia-Camino de la Punta al Mar, así como el soterramiento de la línea de ferrocarril a Cuenca, en el tramo que discurre al sur del barrio de San Isidro y, en el paraje de Vera, en el entorno del acceso norte al puerto.

- *Red de Metrovalencia*

El Plan recoge las previsiones de la Generalitat incorporando sus propuestas en la escala metropolitana:

- Línea 1. Prolongación sur hasta el Hospital de La Fe, dada la expansión de la ciudad en esta zona en los últimos años y la implantación de equipamientos de primer orden.

- Línea T2. En ejecución el tramo Estación Central- Nazaret, está prevista su prolongación hacia el norte, hasta Tavernes Blanques y su conexión con la T4, para el acceso a los centros de ocio de Paterna. Asimismo, se prevé su prolongación hasta el Grao. Responde a la necesidad de conectar zonas periféricas consolidadas y con expectativas de crecimiento con el centro urbano, dando servicio a centros administrativos, culturales, comerciales, lúdicos y de negocio.

- Línea T4. Prolongación a Paterna-norte justificada en la necesidad de mejorar las comunicaciones con una zona de gran desarrollo demográfico y urbanístico.

- Línea 5. Su prolongación hasta Ribarroja está en ejecución. Está prevista su continuación hasta Villamarchante, integrando estas poblaciones en la red metropolitana.

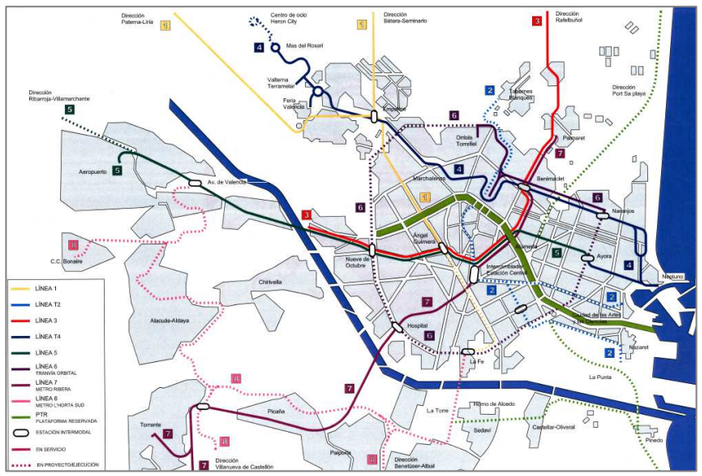
- Línea 6. La L6 de tranvía orbital circunvalará la ciudad conectando con las actuales redes de metro y tranvía y uniendo los principales centros de actividad situados en la periferia de Valencia. Compensará el carácter fuertemente radial de la red actual y satisfará las necesidades de movilidad de la población de la periferia de la ciudad.

- Línea 7. Se trata de un proyecto cuyo trazado discurrirá por infraestructuras existentes.

- Línea 8. Metro ligero de *L'Horta Sud, que debe atender* las necesidades de movilidad de los municipios del sur del área metropolitana de Valencia, cuyo trazado se justifica en la población existente en esta zona y a sus expectativas de crecimiento.

- Intercambiadores metropolitanos y estacionamientos disuasorios: El PIECV prevé remodelar los intercambiadores de Empalme y Valencia Sur, así como la construcción de dos nuevos Palmaret y Faitanar. También se pretende dotar a las estaciones de sistemas de intercambio con otros modos de transporte y habilitar estacionamientos disuasorios en los límites de la ciudad en la L3, en la estación de Palmaret, en la L1, en la estación de Empalme, en la L5, en la estación de Faitanar y líneas 1 y 5, en la estación de Valencia sur.

- Plataformas reservadas de transporte: Se recoge la propuestas del PIECV de plataforma reservada del este, que conectaría Alboraya y Vera con la Albufera, con una ampliación hacia el oeste desde Pinedo para servicio de los poblados del sur.



Previsiones de desarrollo del sistema ferroviario metropolitano de Valencia
Fuente: Elaboración propia

Infraestructura Portuaria

El puerto de Valencia es uno de los cinco puertos de interés general gestionados por el Estado con que cuenta la Comunidad. Actualmente es el primero de España y del Mediterráneo en tráfico de contenedores de mercancías y ocupó, en el año 2011, el quinto puesto europeo y el vigésimo sexto mundial. Su peso en el conjunto de la economía nacional es tal, que su zona de influencia excede de los ámbitos metropolitano y autonómico.

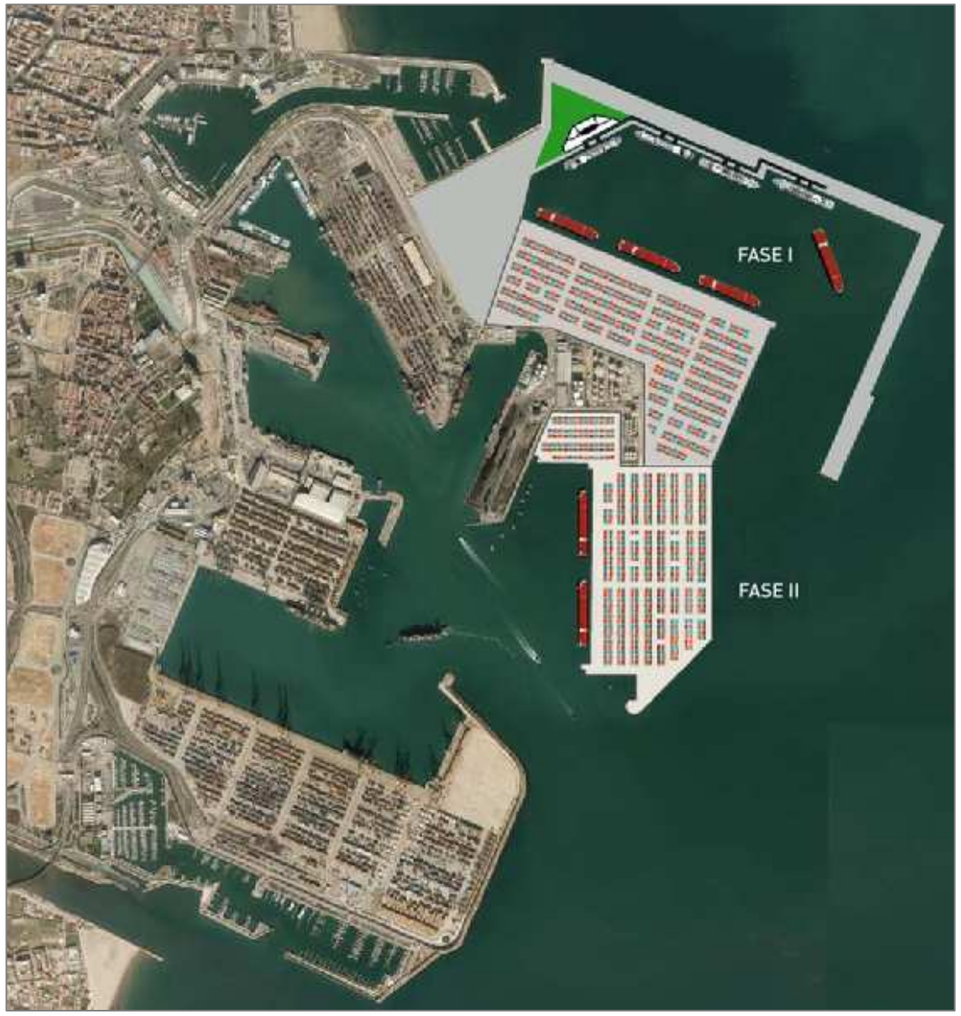
Con el fin de potenciar el desarrollo de los tres puertos que gestiona (Valencia, Sagunto y Gandía), la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) presentó en 2001 el "Plan Estratégico Valenciaport 2015" fijando los siguientes objetivos:

- Consolidar la plataforma *Valenciaport* como la principal entrada y salida interoceánica de la Península Ibérica.
- Convertir el puerto de Valencia en el distribuidor regional y plataforma logística intermodal líder del Mediterráneo.
- Disponer en 2015 de capacidad para atender un tráfico de 68 millones de toneladas y cuatro millones de contenedores (TEU's).

En 2009, la APV actualizó el Plan con el fin de adaptarlo al nuevo contexto de crisis económica y a la nueva situación de competencia entre los puertos de interés general del sistema portuario español, originada por los sucesivos cambios legislativos. Con un horizonte temporal ampliado hasta el 2020 y previsiones de crecimiento, la línea estratégica se orientó a especializar el puerto de Valencia en el tráfico de contenedores interoceánicos, cruceros, ferries y náutica de recreo, mientras que el Puerto de Sagunto se orientaría hacia tráficos complementarios (mercancía general a granel).

El aumento previsto por el Plan estratégico respecto de la capacidad comercial de Valenciaport exigía disponer de nuevos espacios abrigados en los puertos de Valencia y Sagunto. Como consecuencia, el 18 de julio de 2006 fue aprobado el Plan Director del Puerto de Valencia, que en su primera fase, programaba construir un nuevo muelle para tráfico de contenedores y otro para cruceros. En su segunda fase, las previsiones eran destinar a contenedores parte del puerto actual y ubicar una nueva terminal de mercancías en la futura ampliación del dique del este.

El PIECV recoge estas previsiones y, atendiendo a las oportunidades de negocio que ofrece el puerto de Valencia para la economía regional, se decanta por facilitar el crecimiento de sus instalaciones. Para ello, propone aprovechar las futuras mejoras en las conexiones ferroviarias para tráfico de mercancías con el centro peninsular, impulsar el corredor mediterráneo para acceso a los mercados europeos en condiciones más competitivas y garantizar las conexiones del puerto con las zonas logísticas y los principales ejes de transporte.



Previsiones de crecimiento del puerto de Valencia
Fuente: Plan director del puerto de Valencia (julio de 2006)

Infraestructura Aeroportuaria

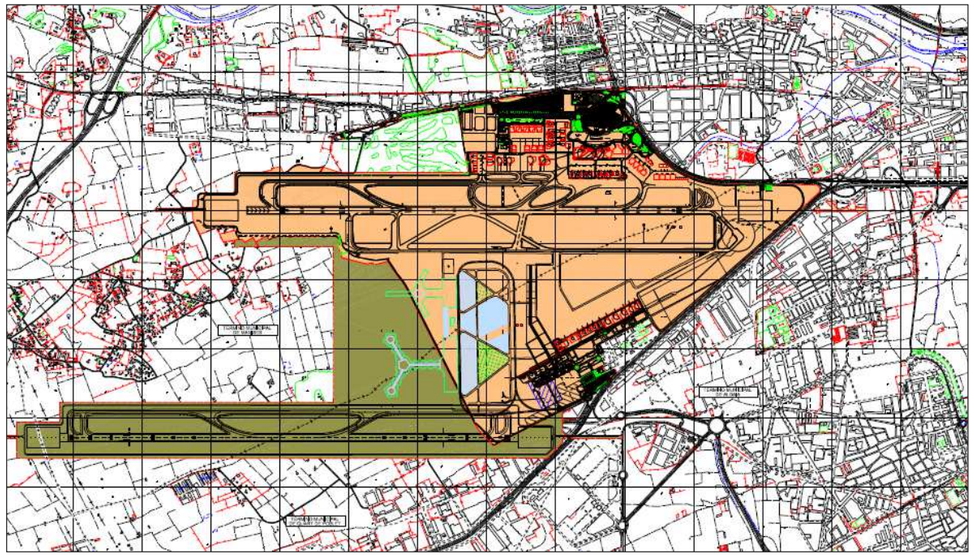
El aeropuerto de Valencia es un aeropuerto de interés general gestionado por AENA. El PIECV 2010-2020 considera estratégicas estas instalaciones e incluye entre sus propuestas las acciones necesarias para garantizar el acceso a las mismas. Además, entre sus propuestas, en el área metropolitana de Valencia, la Generalitat prevé la construcción de un aeródromo de gestión autonómica que deberá absorber los vuelos de negocios en este entorno, facilitar el acceso a destinos sin conexión directa y, a medio plazo, descongestionar el aeropuerto de Valencia.

Las previsiones de tráfico aéreo en el aeropuerto de Valencia son de crecimiento a medio y largo plazo. La Ley 48/1960 de Navegación aérea establece que los usos y actividades en los aeropuertos de interés general sean regulados mediante un Plan Director, que debe desarrollarse mediante un plan especial o instrumento equivalente.

El Plan Especial del Aeropuerto de Valencia fue aprobado en septiembre de 2004. En cuanto a su Plan Director del Aeropuerto de Valencia (PDAV), aprobado en julio del 2001, fue revisado en el año 2010 al superarse ampliamente las previsiones de tráfico aéreo de las que partía y que sirvieron de base para su elaboración.

Para asegurar los niveles de calidad exigibles en el servicio aeroportuario, el PDAV contempla, para un horizonte temporal que se prolonga al 2020, una serie de actuaciones de ampliación en sus infraestructuras y accesos. Entre otras, más allá del desvío a Manises, prevé la ejecución de dos nuevas conexiones directas desde la A-3, una para pasajeros de vuelos no regionales y de aviación general y otra para el personal del aeropuerto, así como la implantación de una plataforma intermodal de transportes, la ejecución de una nueva pista y la construcción de una nueva terminal de pasajeros para vuelos no regionales.

El Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y sus Zonas de Servicio, establece que los planes generales deben calificar como Sistema General Aeroportuario los aeropuertos y sus zonas de servicio. Aunque el aeropuerto de Valencia se sitúa fuera del término municipal, la zona de servicio aeroportuario afecta a la parcela ocupada por la radiobaliza y el radiofaro no direccional NDB-PND de La Punta, situada al norte de Mercavalencia. Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa en materia de seguridad aérea, las normas urbanísticas del Plan incorporan las servidumbres y afecciones derivadas de las infraestructuras aeroportuarias.



Previsiones máximas de desarrollo del Aeropuerto de Valencia
Fuente: Plan Director del Aeropuerto de Valencia (noviembre de 2010)

6.1.3.3. Las Redes de Servicios

La prestación de servicios esenciales afecta directamente al fenómeno metropolitano. El nivel de calidad o la misma prestación de los servicios esenciales en la ciudad depende en muchas ocasiones de previsiones supramunicipales en materia de energía, comunicaciones o aprovechamiento de los recursos naturales.
El PIECV sirve para coordinar y complementar todas las políticas supramunicipales en materia de servicios que afectan al territorio autonómico y en particular, en el AUIV concreta una serie de líneas de actuación que el Plan recoge y que pueden resumirse en las actuaciones siguientes:

Abastecimiento de Agua

Actualmente, Valencia dispone de dos puntos de suministro de agua potable: las planta depuradora de La Presa ubicada en Manises, que se abastece del caudal del río Turia y suministra también agua potable a los municipios de Manises, Paterna, Quart de Poblet, Mislata, Benimámet, Burjasot, Godella y Chirivella; y la planta potabilizadora de El Realón, en término de Picasent, propiedad del Ayuntamiento de Valencia y del Ente Metropolitano de Servicios Hidráulicos (EMSHI), que se abastece únicamente del canal Júcar–Turia y que fue construida para suministro hídrico de la ciudad de Valencia y su área metropolitana.

En el ámbito de la AUIV, las previsiones del PIECV en relación con las infraestructuras para el abastecimiento de agua, son completar el abastecimiento de los núcleos urbanos y de aquellas zonas que no disponen de agua potable en cantidad y calidad suficiente. Para ello, la Generalitat prevé acometer las siguientes actuaciones de refuerzo:

- Ejecución de nuevos depósitos en las potabilizadoras de La Presa y El Realón.
- Interconexión entre ambas plantas potabilizadoras.
- Ampliación de la ETAP de Manises.
- Ejecución de una nueva tubería de aducción desde Manises a Valencia.

Saneamiento y drenaje

Valencia trata sus aguas residuales a través de las estaciones de depuración (EDAR) metropolitanas de Pinedo, en término municipal de Valencia, Quart-Benáger, a caballo entre Valencia y Xirivella, y del Carraixet, en término de Alboraya. Complementan el sistema las estaciones depuradoras municipales de Massarrojos, Vera, El Saler, El Palmar y El Perellonet, de mucha menor entidad, que sirven únicamente al término de Valencia.

Por su participación decisiva en las políticas regionales, nacionales y europeas en materia de calidad de vida y sostenibilidad medioambiental, el tratamiento de las aguas, sean residuales, de escorrentía, costeras o continentales, es una cuestión que excede el ámbito municipal y cuya mejora constituye uno de los principales objetivos de las administraciones que tienen competencia en esta materia. Por ello, la Generalitat valenciana recoge en el PIECV 2010-2020 distintas políticas en la materia y realiza propuestas en las siguientes líneas de actuación:

- Saneamiento y depuración

  Pretende completar el II Plan Director de saneamiento de la Comunidad, dando cumplimiento a las directivas sobre sistemas de saneamiento y depuración, y desarrollar nuevas actuaciones para cumplimiento de la Directiva Marco del Agua. Para ello, las propuestas más importantes que propone en el AUIV son las siguientes:

  - Resolver el saneamiento y depuración de algunos polígonos industriales.
  - Mejorar los procesos en las EDAR con vertidos al mar y a zonas sensibles incluyendo tratamientos para reducción de nutrientes y tratamientos terciarios para regeneración y reutilización de las aguas depuradas.
  - Ejecución de tanques de tormenta que eviten la contaminación producida por los arrastres de primeras lluvias sin un tratamiento adecuado en las descargas de los sistemas unitarios
  - Ampliación de la planta de Pinedo para ejecución de una estación de tratamiento de fangos y compostaje
  - Ejecución de actuaciones de drenaje de aguas en la zona inundable de Vera
  - Ordenación de los vertidos del sector industrial y su reutilización.
  - Instalación y mejora de tratamientos terciarios y avanzados en las plantas depuradoras del Carraixet, Quart-Benáger, Vera y Pinedo.
  - Ejecución de una nueva estación depuradora en el Palmaret

- Protección frente a inundaciones:

  Pretende finalizar el programa de actuaciones del PATRICOVA y proceder a su revisión. En el AUIV considera necesario ejecutar las siguientes actuaciones:

  - Encauzamiento de la cuenca de Vera y ejecución de la balsa y colector Vera-Palmaret, con la finalidad de eliminar los problemas de inundación que sufren los municipios de Alboraya, Tavernes Blanques y norte de Valencia.
  - Completar las actuaciones EVC13+ y EVC18 del PATRICOVA
  - Actuación EVC19+ del PATRICOVA, en el Barranco del Poyo
  - Actuaciones de mejora en el Azarbe–Colector Sur de Valencia
  - Actuaciones de mejora en el tramo final del nuevo cauce para usos medioambientales y públicos sin menoscabo de su capacidad de drenaje
  - Actuación EVC453 del PATRICOVA, para drenaje de la N-332

  En relación con el encauzamiento de la cuenca de Vera, en estas fechas se han ejecutado únicamente las infraestructuras previstas aguas arriba de la Avda de la Horchata, estando pendientes entre otras cosas, la ejecución de la balsa a cielo abierto

prevista al norte del futuro sector Vera I. Dado que esta balsa se ubicará en una zona de huerta y dentro del futuro parque lineal que propone el Plan al norte de la ciudad, debiera barajarse otra solución que genere menor afección a la Huerta y menor impacto medioambiental.

Por otro lado, se está redactando por la Confederación Hidrográfica del Júcar el "Proyecto de adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera", que incluye dos actuaciones en el término de Valencia: La actuación relativa a la Vía verde de Xirivella, para drenaje del barranco de la Saleta al nuevo cauce del Turia y la correspondiente a la Via verde de Faitanar, aliviadero del barranco de Torrente que conectaría la rambla del Poyo con el nuevo cauce del Turia. En ambos casos se trata de canalizaciones de drenaje a cielo abierto, para las que el presente Plan establece la correspondiente reserva de suelo.

Suministro de energía eléctrica

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico declara el suministro eléctrico servicio esencial y deja definitivamente de considerar necesaria la reserva estatal en el ejercicio de las actividades que integran el sistema eléctrico nacional. No obstante el Estado, consciente de la importancia estratégica del abastecimiento eléctrico, va a constituirse en organismo regulador del sector, reteniendo para sí las competencias en materia de planificación, requiriendo la participación de las Comunidades Autónomas y obligando a los municipios a incorporar sus previsiones en los planes urbanísticos.

Valencia se abastece de veinte subestaciones transformadoras, siete de ellas fuera del término municipal, que forman parte de la red de transporte y distribución eléctrica y que se encuentran malladas en anillo con tensiones nominales de trabajo entre 66 y 400 kV. Según el diagnóstico realizado por el operador del sistema de transporte eléctrico, Red Eléctrica de España S.A., y la Compañía distribuidora, Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U., todo el sistema de subestaciones existente trabaja con potencias próximas a su máxima capacidad. Sólo el descenso en la demanda registrada en los últimos años como consecuencia de la pérdida de poder adquisitivo de la población mantiene la estabilidad del sistema. El resultado es que, teniendo en cuenta las exigencias crecientes en materia de fiabilidad y calidad de suministro eléctrico, sería necesario aumentar su capacidad de suministro eléctrico. Y esta situación se agrava cuando el análisis se extiende al área metropolitana, densamente poblada y con un gran potencial de desarrollo.

El diagnóstico realizado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para la elaboración de la Planificación de los sectores de la electricidad y gas (PNE) prevé un aumento considerable en la demanda para el período 2008-2016 que debe resolverse desde dos frentes: ampliando la capacidad de generación y transporte eléctrico de la red y aplicando políticas y medidas de ahorro en el consumo eléctrico.

Las actuaciones que el PNE 2008-2016 propone para la zona de Levante tienen por objeto incrementar la seguridad y garantía del suministro y suplir las carencias actuales de las redes de transporte y distribución. Entre ellas, una parte muy importante de las medidas va dirigida a reforzar el abastecimiento para apoyo a la demanda de Valencia y sus alrededores, y otra incluye como propuesta la construcción de dos nuevas subestaciones en Montesa y Sax para alimentación de las demandas singulares de las líneas ferroviarias de alta velocidad.
Actualmente, el PNE 2008-2016 se encuentra suspendido en su ejecución por aplicación del RDL 13/2012, de transposición de las directivas en materia de mercados interiores de electricidad y gas para adopción de medidas correctoras de las desviaciones económicas por desajustes entre los costes e ingresos de los sectores eléctrico y gasista.

Por su parte, el PIECV 2010-2020 recoge las disposiciones del PNE y para el área metropolitana de Valencia, desarrolla sus propuestas siguiendo dos líneas de actuación:

- Actuaciones en generación eléctrica: Ampliación de potencia en la planta productora de Sagunto.
- Actuaciones en infraestructuras de transporte y distribución: Ampliación de las redes de transporte y ejecución de nuevas instalaciones de transformación con el objetivo de establecer un cinturón metropolitano de 220 kV. Concretamente, se contempla la ampliación de las subestaciones de Noumoles, Viveros y Grao, la construcción de las nuevas subestaciones de Parque Central, Parque de Cabecera, La Torre y Aqua (Alameda), e incorporar al sistema la nueva ST Nuevo Cauce.

Considerando que las infraestructuras eléctricas deben garantizar la calidad de abastecimiento actual y hacer posible el crecimiento propuesto, el Plan incorpora las previsiones del PNE 2008-2016, así como las recogidas en el PIECV 2010-2020.

Abastecimiento de gas y petróleo

Según el diagnóstico realizado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para la Planificación de los sectores de la electricidad y gas para el período 2008-2016, las infraestructuras actualmente existentes en la Comunidad Valenciana garantizan con holgura el abastecimiento de gas necesario para cubrir tanto la demanda actual como la prevista en el año 2016.

Valencia se ve afectada en su ámbito territorial por el trazado de los dos ramales del gasoducto Cartagena-Tivissa existente entre las estaciones de compresión de Paterna y Tivissa (Tarragona), que forman parte del Sistema básico gasista nacional, y permite incorporar al sistema la producción de las plantas de regasificación de Cartagena y Sagunto. En cuanto a las reservas estratégicas para almacenamiento de petróleo y/o productos petrolíferos, la Planificación estatal contempla la ubicación de un nuevo almacén, conectado con el existente en Castellón, que finalmente ha construido en el término municipal de Albuixech la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), empresa que gestiona en España la red de oleoductos.

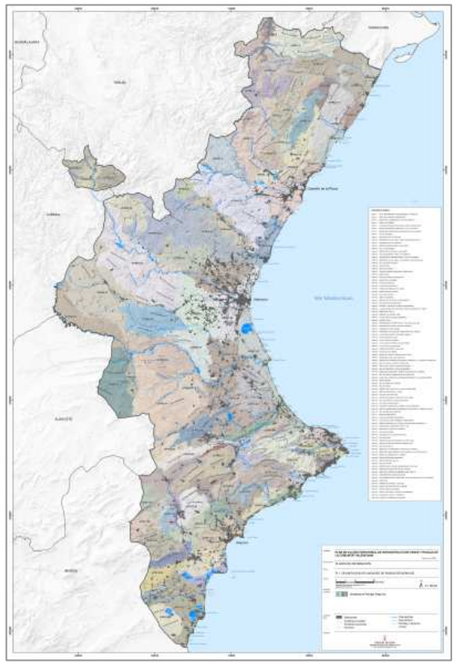
6.1.4 El Paisaje

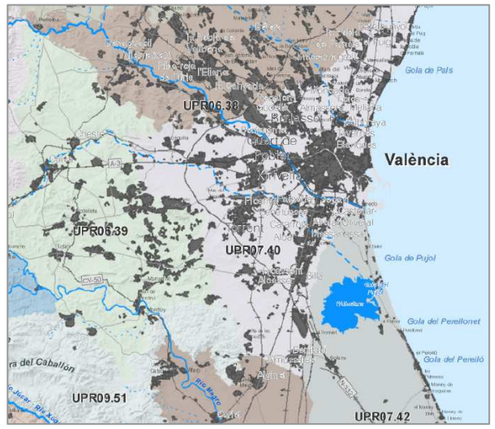
Del mismo modo que la Infraestructura Verde del territorio no entiende de límites administrativos, el Paisaje no puede considerarse exclusivamente en el marco del término municipal.

El ámbito territorial del Estudio de Paisaje que acompaña al Plan ha sido definido a partir de consideraciones paisajísticas, visuales y territoriales y con independencia de cualquier límite administrativo. Su delimitación obedece al concepto de "cuenca visual", entendida ésta como aquella parte del territorio que espacialmente es percibida como una unidad y desde la cual es visible una actuación, generalmente definida por la topografía y la distancia.

Ámbito del Estudio de Paisaje. Cuenca visual
Fuente: Estudio de Paisaje (2010)

Una vez determinados los límites desde los que es perceptible el ámbito de actuación, deben determinarse las Unidades de Paisaje que se incluyen en la cuenca visual, al objeto de realizar un tratamiento diferenciado de cada una de ellas, que tampoco atienden a límites administrativos.
Del mismo modo, el PAT de la Infraestructura verde y del paisaje identifica unidades paisajísticas regionales cuya extensión excede, con mucho, incluso el ámbito territorial de la AUIV.



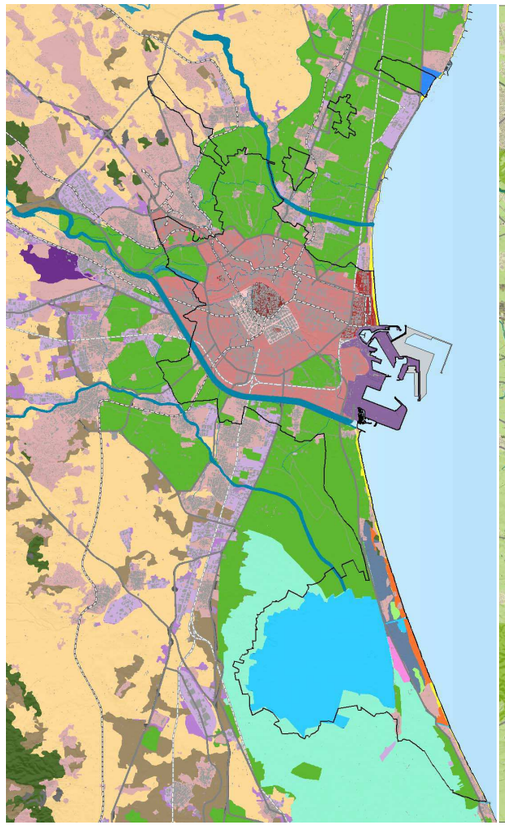


1. Unidades de paisaje regionales.
2. Detalle en el entorno metropolitano de Valencia
Fuente: PAT de la Infraestructura verde y el paisaje (2011)

Es decir, el ámbito territorial adecuado para abordar la planificación y ordenación de Valencia, desde el punto de vista paisajístico, debe ser la cuenca visual del término municipal, y este ámbito afecta a parte de una o varias unidades de paisaje, o bien a una o varias unidades de paisaje completas, a escala regional. Por ello, el ámbito del Estudio de Paisaje del Plan necesariamente debe exceder del límite de término.

La organización de un paisaje puede describirse a partir de los factores naturales o humanos que hacen que tenga una imagen particular y sea identificable y único. El Estudio de Paisaje atiende, para descripción de los distintos paisajes, a factores como la estructura formal del territorio (relieve, hidrografía, geomorfología, orografía…), la cobertura del suelo (usos, aprovechamientos, sistemas de vegetación, cultivos…) o los patrones de asentamiento humano. El cambio de escala va a permitir, además, identificar elementos singulares que, junto a los restantes elementos y componentes del paisaje, permitirán delimitar en el territorio, a escala local, nuevas unidades de paisaje, cuyos límites excederán en muchos casos los del territorio municipal.

La calidad paisajística que se otorgaron a estas unidades, junto con los parámetros de visibilidad obtenidos y las preferencias manifestadas por el público en el proceso de participación pública, han permitido ponderar el valor de cada paisaje y fijar para cada unidad unos objetivos de calidad paisajística.



Unidades de Paisaje
Fuente: Estudio de Paisaje RGPV (2010)

Valor del paisaje
Fuente: Estudio de Paisaje RPGV (2010)

Sin perjuicio de ello, la eficacia del Plan debe quedar restringida al término municipal. Por tanto, las determinaciones urbanísticas que incorpora en sus normas, tanto como las propuestas de actuación - acciones y medidas- para alcanzar los objetivos de calidad paisajística, no serán aplicables más allá del límite administrativo del término municipal.

6.1.5. Los municipios colindantes

En ausencia de planeamiento territorial, la elaboración del Plan ha requerido una relación continuada con las administraciones sectoriales con competencias en el área metropolitana, que garantizara la viabilidad de determinadas propuestas. Del mismo modo, se ha realizado un esfuerzo de concertación con los municipios más próximos, que ha permitido resolver en la mayoría de los casos, problemas o intereses comunes, aunque en algún caso, no ha sido posible alcanzar los acuerdos que hubieran sido deseables.

A este respecto, se ha buscado el consenso con los Ayuntamientos de Tavernes Blanques, Alboraia, Massamagrell, Massalfassar, Museros, Albuixech, Albalat dels Sorells, Foios, Meliana, Almassera. Vinalesa, Bonrepós i Mirambell, Alfara del Patriarca, Moncada, Rocafort, Godella, Burjassot, Paterna, Quart de Poblet, Mislata, Xirivella, Picanya, Paiporta y Sedaví.

Hay que destacar la efectividad de esta coordinación con Tavernes Blanques, que se ha traducido en la propuesta de ordenar su frente urbano, mediante el diseño de una ronda y un sector de suelo urbanizable, que complete las manzanas de ese municipio con viviendas de promoción pública (VPP), en respuesta a las necesidades formuladas por ese Ayuntamiento. Del mismo modo, la solución propuesta en Alboraia regulariza las instalaciones culturales y deportivas que emplazadas en Valencia, en el Racó de San Llorens, dan servicio al municipio vecino y que mantienen aún la clasificación como suelo no urbanizable del PG88.

En el caso de Albalat dels Sorells, las determinaciones del sector Mahuella se han ajustado finalmente a las demandas municipales, sustituyendo el uso residencial inicialmente previsto por el uso terciario, en coherencia con los usos previstos en el entorno del citado municipio.

Con carácter general, debe señalarse que el modelo previsto en el Plan no genera problemas significativos de coherencia territorial con los planeamientos de los municipios limítrofes. Las clasificaciones y calificaciones del suelo en la frontera entre términos resultan mayoritariamente coherentes, salvo en algún enclave, pero se trata de actuaciones preexistentes que el Plan recoge.

La coordinación con el municipio de Burjassot reviste una problemática diferente. La línea límite de término municipal no guarda relación física con la estructura urbana, ni es coherente con el trazado de las grandes infraestructuras viarias existentes, por lo que se deben establecer las oportunas determinaciones urbanísticas en la parte del término municipal que se localiza al norte de la Ronda Norte, en coherencia con las establecidas en dicho municipio. A tales efectos, el Plan establece una propuesta de ordenación, que completa las propuestas urbanísticas del municipio vecino, en lo relativa a la clasificación y los usos del suelo.

En lo relativo a la coordinación con Xirivella se ha suprimido el trazado de de la Ronda Sur de poblados que afectaba a su término, así como el acceso a la ciudad previsto inicialmente a través de un nuevo puente sobre el cauce del río Turia y la Avenida de Tres Forques, en pro de la concertación mutua entre municipios, aunque en este último caso, se trate de una actuación recomendada por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

6. 2. La Ciudad y su Frente Marítimo

6.2.1. Breve introducción histórica

En el frente litoral de Valencia pueden distinguirse cuatro tramos bien diferenciados. De norte a sur, el primero corresponde a la zona del Marjal de Rafalell y Vistabella, uno de los pocos reductos vírgenes de este tramo de costa; el segundo, al litoral ocupado por los poblados marítimos del norte y el Paseo Marítimo de la ciudad; el tercero, lo ocupan infraestructuras portuarias y el cuarto, ubicado al sur del Nuevo Cauce, la zona litoral del Parque natural de la Albufera.

La ciudad y los poblados marítimos

Los poblados marítimos del norte se extienden desde el Puerto hasta el término municipal de Alboraya. Su origen ha de buscarse en la integración en la ciudad de dos municipios distintos: Por una parte, Vilanova del Grao, ciudad portuaria fundada en 1247 por el rey Jaime I y origen del actual barrio del Grao, y por otra, el Pueblo Nuevo del Mar, constituido en 1837 sobre los antiguos asentamientos del Cañamelar, el Cabañal y el *Cap de Franç*.

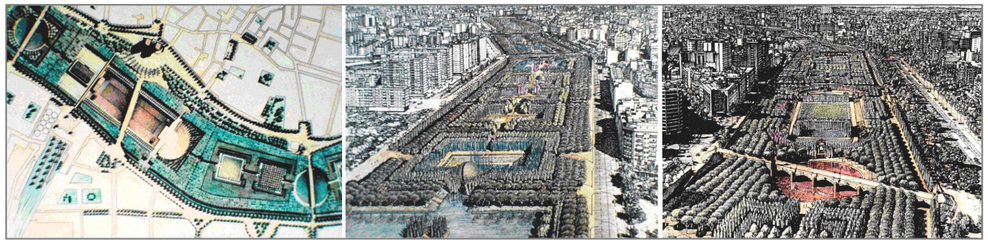
En 1802 se abre el Camino nuevo del Grao, actual Avenida del Puerto, con el objeto de canalizar el tráfico de carros y carretas de la ciudad hacia la zona portuaria. Pero no será hasta la anexión de los poblados marítimos en el año1897, cuando Valencia llegue definitivamente al mar.

Cartografía 1899. José Manuel Cortina Pérez. ARCHIVO HISTORICO MUNICIPAL

Casi cuarenta años después, en 1931, el arquitecto José Pedrós propondrá prolongar el Paseo al Mar hasta la playa, que fue proyectado por Casimiro Meseguer en el año 1893. Poco a poco, de forma espontánea primero, y planificada después, la ciudad se irá extendiendo ocupando el Llano del Real, apoyada en el eje de la antigua Avenida del Puerto y la nueva Avenida de Blasco Ibáñez, hasta alcanzar los barrios marítimos y el puerto.

Luego vendrían las propuestas del Plan General de 1946, el concurso del "Polígono Valencia al Mar" de Moreno Barberá (1959), el "Plan Sur" y la "Red Arterial de Valencia" de 1958, la adaptación del Plan General de 1966, el Plan parcial 13 del Cabañal-Cañamelar de 1975 y el Plan General de 1988, que aplazaría la solución principal de conexión de la ciudad con su frente marítimo en el tiempo, al incluir en un ámbito de planeamiento diferido el Conjunto Histórico del Cabañal-Cañamelar. La ejecución del PEPRI aprobado en el año 2001, que concretó como debía realizarse esta conexión, se encuentra en estas fechas, suspendida por Orden del Ministerio de Cultura, hasta tanto se adapte su ordenación en los términos establecidos en la mencionada Orden.

Un siglo después de la propuesta de Meseguer, Ricardo Bofill, en su proyecto del Jardín del Turia, propone una nueva manera de conectar la ciudad con el mar, al orientar el tramo final del Jardín hacia la dársena histórica, solución que constituye un auténtico antecedente del gran Delta Verde que resolverá en el futuro, el encuentro entre el mencionado Jardín y lo que hoy constituye la Marina Real Juan Carlos I.



Dibujos del Proyecto de los Jardines del Turia. 1982.
Fuente: Taller de arquitectura de Ricardo Bofill. Portfolio. Página web: www.ricardobofill.es

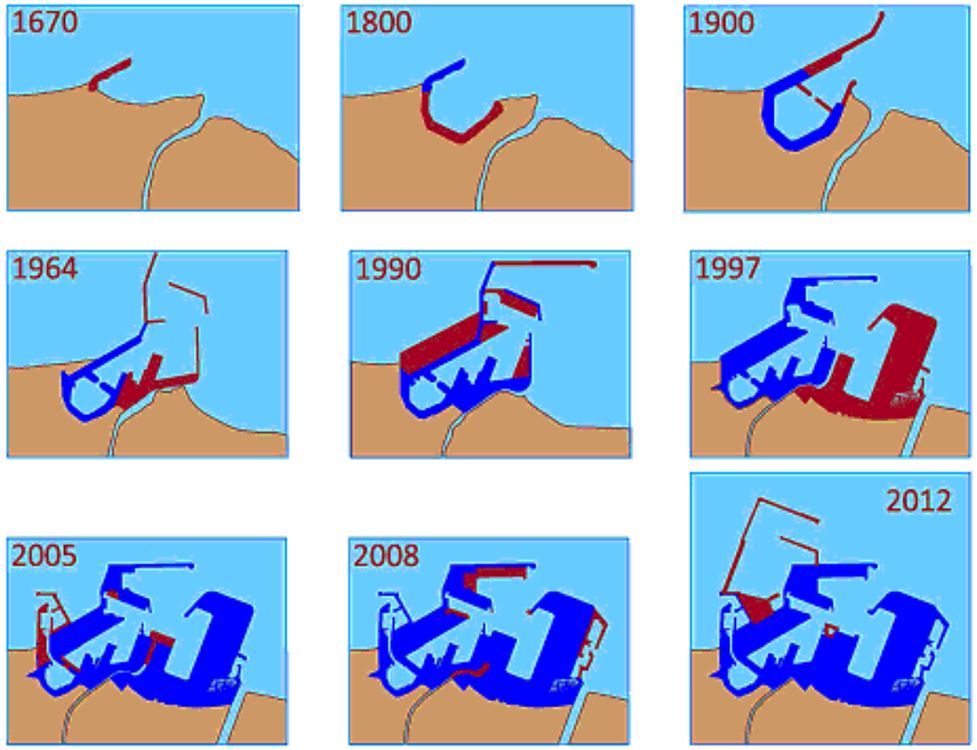
En el caso del antiguo poblado marítimo de Nazaret, su origen obedece a la existencia de un pequeño poblado de pescadores al sur de la desembocadura del Turia, sobre terrenos que los aterramientos provocados por las sucesivas riadas, habían ganado al mar. En 1720 se construyó en ellos un Lazareto que propició el nacimiento de un núcleo de población, que en 1877 con la anexión de Ruzafa, pasó a formar parte de Valencia. El crecimiento del Puerto, fundamentalmente a partir de los últimos años del siglo XX, provocó la pérdida de la playa de Nazaret y la posibilidad de desarrollo

vinculado al mar. Esta circunstancia, junto a la ejecución del ferrocarril de Barcelona, la construcción de la autovía del Saler y la ZAL, han contribuido al aislamiento y degradación de este barrio.

El Puerto

Desde sus comienzos, la historia del Puerto de Valencia se ha debatido entre las ventajas e inconvenientes de su localización, estratégica desde el punto de vista comercial e inadecuada desde el punto de vista geológico. Ubicado en una costa abierta y al norte de la desembocadura de un río de caudal variable, mantenerlo en funcionamiento ha obligado a ejecutar a lo largo de su historia, infraestructuras que garantizaran la seguridad y el mantenimiento de las instalaciones portuarias en condiciones adecuadas. Resuelta esta problemática, la posición geográfica de la ciudad y su gran empuje económico impulsaron el importante crecimiento del puerto.

Tras la riada de 1957, la ejecución del Plan Sur no sólo va a eliminar el riesgo de inundación de la ciudad, sino también el problema de los aterramientos procedentes del río, lo que abre al puerto nuevas posibilidades de crecimiento, ampliando su zona de servicio hacia el sur, hasta la desembocadura del Nuevo Cauce del Turia.



Evolución del Puerto de Valencia
Fuente: DEUP. Autoridad Portuaria de Valencia (2013)

Plano de Valencia durante el asedio del Mariscal Suchet. 1812. Detalle.
Fuente: Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia 1704-1910. Ed. Ayto de Valencia. 1985.

El crecimiento del puerto y sus necesidades estructurales, ha contribuido a que la ciudad cobre conciencia sobre sus efectos en el ámbito urbano y en particular, en los barrios marítimos, lo que ha derivado en la suscripción de diversos convenios entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, en los que, desde el reconocimiento de la importancia de la actividad portuaria, se ha iniciado una auténtica política de interacción puerto-ciudad, que compatibilice las necesidades de la infraestructura con la satisfacción de la demanda ciudadana de recuperar el frente marítimo de la ciudad y de minimizar las afecciones que pueda generar al entorno urbano.

En cualquier caso, en los últimos años se han se han producido una serie de acontecimientos y aprobado una serie de proyectos que han sentado las bases de lo que será la Valencia Marítima del siglo XXI. El frente litoral de la ciudad ha iniciado ya su transformación y necesita terminar de resolver su articulación con el resto de la propia ciudad. En todo este proceso, es necesario reconocer que hoy es un Puerto de interés general, cuya actividad aporta a la ciudad un valor añadido, y esta circunstancia obliga a que deban solucionarse tanto los aspectos relacionados con la mejora de su competitividad, como los relativos a la integración urbana de parte de sus espacios.

El Puerto debe formar parte del paisaje de la ciudad, porque Valencia también es portuaria.

La Albufera

El lago de la Albufera y la Dehesa del Saler se originaron hace unos 10.000 años, principalmente gracias a los sedimentos aportados por el río Turia. La corriente marina de esta parte de la costa, de dirección norte-sur, redistribuyó estos sedimentos y formó una barra de arena (la restinga), aislando una porción de mar, que finalmente dio lugar a un lago.

Desde la época de la dominación musulmana, estos terrenos habían sido propiedades que la realeza gobernante se reservaba para su uso y disfrute particular, lo que había impedido tanto la explotación de sus riquezas forestales, cinegéticas y agrícolas, como los asentamientos urbanos. Con los nuevos cultivos de arroz, poco a poco el lago fue reduciendo su tamaño. En 1865, el lago y la dehesa pasaron definitivamente al Estado y en 1927, adquierió su propiedad el Ayuntamiento de Valencia.

Con la finalidad de convertir toda la costa del Parque Natural en el "gran centro turístico de España en el Mediterráneo", en 1965 se aprobó el Plan General de Ordenación del Monte de la Dehesa. Con este plan se inició un agresivo proceso de urbanización que consiguió fragmentar el territorio, arrasar el cordón dunar y alterar los ecosistemas naturales, con la construcción de carreteras, paseos, edificios y otras infraestructuras, lo que generó una fuerte oposición popular que terminó paralizando el proyecto.

En 1980, el Ayuntamiento acuerda suspender el otorgamiento de licencias en la zona, eliminar toda la edificabilidad que quedaba por construir entre las golas de Puchol y del Perellonet, e iniciar la redacción de un Plan Especial de defensa y mejora del ecosistema de la Dehesa del Saler.

La Albufera fue declarada Parque Natural en 1986 y con posterioridad, reconocida como "Humedal de importancia Internacional" (1989), declarada "Zona de especial protección de las Aves" (1990) y "Lugar de Importancia Comunitaria" (2006), por lo que forma parte de la Red Natura 2000 europea. Asimismo, fue incluida en el Catálogo de zonas húmedas de la Comunidad (2002), y en el Inventario Español de Zonas Húmedas (2011).

A partir de principios de los 80, tanto el Ayuntamiento como la Generalitat Valenciana, empezaron a abordar diversas actuaciones para la erradicación de las construcciones e instalaciones existentes, la regeneración de dunas y hábitats protegidos y la restauración paisajística y medioambiental de la zona. Aunque estas actuaciones han mejorado mucho el estado del Parque, todavía faltan por resolver algunos problemas ambientales. Así, es necesario controlar el impacto de las actividades ajenas al Parque o de los enclaves de suelo urbano que existen en su ámbito. Del mismo modo, debe resolverse de forma adecuada su comunicación con la urbe, el acceso a las playas y la dotación de servicios que resulten necesarios. Hasta ahora, ningún plan ha contemplado la regeneración –funcional y paisajística- de los núcleos urbanos que existen dentro del Parque: Los asentamientos de Pinedo, el Saler, el Palmar y el Perellonet.

La presión turística de los años 60 del siglo XX no sólo supuso un enorme impacto para el suelo y los ecosistemas, sino que también afectó a la estructura y fisonomía de sus núcleos urbanos tradicionales, que se vio radicalmente transformada, principalmente por la aparición de nuevos usos y tipologías edificatorias ajenas a ellos. Los planes que desde entonces se han ido aprobando han mantenido gran parte de los edificios construidos en la restinga, aunque fragmentando el espacio en pequeñas unidades de ordenación independiente y descoordinada, o difiriendo en el tiempo su planeamiento pormenorizado y las soluciones a su problemática. El resultado ha sido la degradación paisajística de los núcleos urbanos y la implantación dispersa de la edificación en zonas frecuentemente mal urbanizadas, mal estructuradas y mal comunicadas.

La conexión de las pedanías del Parque con la ciudad siempre había sido precaria. Al tratarse de enclaves de escasa entidad y población reducida, sólo el "boom turístico" de los años 60 justificó la ejecución de la carretera del Saler (CV- 500), coincidente en parte de su trazado con la antigua Carrera del Riu y que hoy día, a pesar de las mejoras, se ve frecuentemente colapsada en su capacidad.

Vista aérea de la Albufera de Valencia
Google Maps

6.2.2. La Valencia Marítima en el Plan General de 1988

El PG88 se impuso como objetivo la recuperación del frente marítimo de la ciudad a través de una adecuada ordenación de la zona litoral, el saneamiento de las playas y la eliminación de las barreras que existían entre la ciudad y la costa. Para mejorar la conexión entre la ciudad central y la ciudad marítima propuso entre otras cosas, la integración en el desarrollo urbano de espacios ocupados hasta entonces por instalaciones vinculadas a la actividad portuaria, que debían suturar el área central y los barrios marítimos y una serie de soluciones viarias en dirección este-oeste, que debían mejora la conectividad entre ellos.

De las actuaciones que se han llevado a cabo en ejecución del PG88, las que más incidencia han tenido en el frente marítimo de la ciudad, son las que se relacionan a continuación:

Plan Especial del Paseo Marítimo

Mediante Convenio suscrito en septiembre de 1987 entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Ayuntamiento, se concretaron las condiciones de ordenación del frente litoral correspondiente a las playas de Levante y de la Malvarrosa. El PG88 difirió su ordenación a planeamiento posterior con el objetivo de ordenar el frente marítimo como un área dotacional y terciaria vinculada al ocio, que configurara una nueva fachada urbana recayente al mar, que debía incluir un paseo marítimo.

El Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo de 1990 propuso una solución de paseo marítimo que recorría la playa de la Malvarrosa y una vía de servicio que debía articular el frente costero y que resolvía su conexión con el resto de la ciudad a través del viario existente. Aunque el proyecto ejecutado ha conseguido recualificar los espacios que existían entre la playa y los poblados marítimos, guarda escasa relación con ellos.

Fotografía aérea de un tramo del Paseo Marítimo.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. SIGESPA. 2010.

Desarrollos de los espacios el Este

Con el tiempo, la transformación de la actividad portuaria ofreció a la ciudad la posibilidad de ocupar terrenos adyacentes al Puerto en los que a lo largo del último siglo, se habían ido implantando instalaciones vinculadas a su funcionamiento. El PG88 aprovechó esta oportunidad y, con el fin de resolver la sutura entre la ciudad central y la marítima, clasificó los llamados "espacios del Este" como suelo urbanizable y delimitó los sectores de Avenida de Francia, Moreras I y II y Grao.

Para el desarrollo de estos suelos se hacía imprescindible soterrar un tramo de la línea ferroviaria Valencia-Tarragona, por lo que parte del coste de las obras necesarias debía ser sufragada por los sectores y el resto, por la Administración del Estado y la Generalitat.

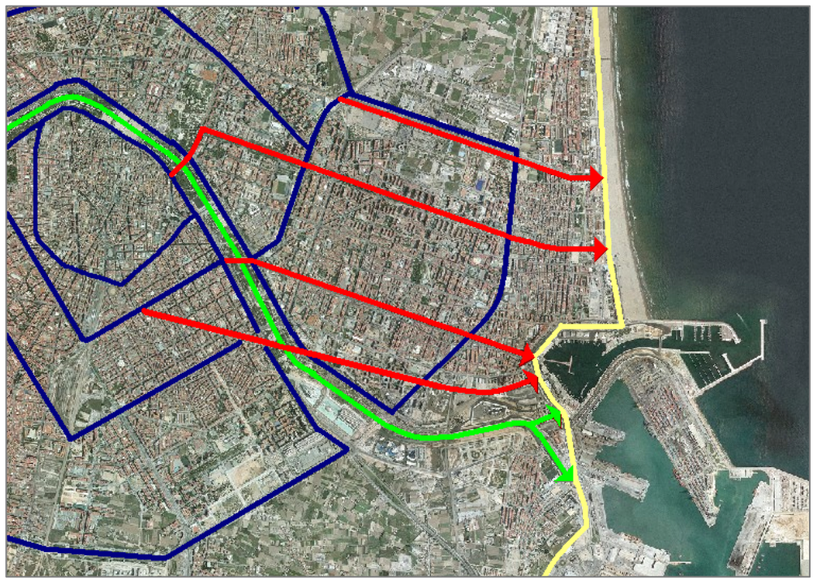
Finalizada la urbanización de los tres primeros sectores, no ha llegado a ejecutarse el soterramiento del ferrocarril, lo que ha ocasionado la necesidad de construir soluciones viarias de carácter provisional para resolver el acceso al sector de Moreras II, que ha quedado en una situación marginal y desvinculado respecto del resto de la ciudad. Del mismo modo, la presencia del ferrocarril en superficie ha imposibilitado la urbanización del tramo del Jardín del Turia vinculado al sector. En el caso del sector Grao, la empresa municipal AUMSA tiene encomendado la elaboración de la documentación necesaria para su programación, aunque como en el caso anterior, su conexión adecuada con el resto de la ciudad y el Delta Verde, no podrán realizarse en tanto la línea de ferrocarril no se haya soterrado.

Transformación urbanística de una parte de los Espacios del Este.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

El proyecto de Paseo al Mar o los Bulevares alternativos

La prolongación del Paseo al Mar suponía un dilema urbanísticamente difícil de resolver y, por ello la Comisión municipal de urbanismo en sesión de 7 de enero de 1988, decidió diferir su solución al futuro. Como consecuencia, el PG88 se limitó a definir el ámbito de planeamiento diferido "M.4 Conjunto Histórico Protegido Cabanyal–Canyamelar", en el que entre otras cosas, se debía concretar la solución de conexión del mencionado Paseo con el Paseo Marítimo.Sin perjuicio de ello, el PG88 asume expresamente como objetivo irrenunciable su prolongación, aunque justifica que la solución urbanística concreta quedara diferida en el tiempo, por la dificultad de definirla en ese momento y por su previsible repercusión social. El Plan se enfrenta así a un dilema urbanísticamente difícil de resolver: anteponer o no los intereses generales de la ciudad para finalizar un proyecto histórico a los intereses locales de un barrio concreto, con una arquitectura popular del XIX de interés, en muchos casos coetánea al proyecto inicial del propio Paseo.

Como medidas complementarias, propone la apertura de dos nuevos bulevares: las actuales Av. de Francia y Av. de los Naranjos, aunque justifica que aunque estos viales iban a proporcionar una mejora en el reequilibrio este-oeste de la ciudad, en ningún caso podrían sustituir eficazmente una prolongación que debía cambiar espectacularmente la ciudad y su relación con el mar.



Vías principales de conexión ciudad central y la marítima.
Fuente: Elaboración propia.

El PEPRI del Cabañal

Mediante Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano se declaró BIC el Conjunto Histórico de Valencia, que incluía además del Casco histórico de la ciudad, el ensanche del antiguo poblado marítimo del Cabañal. Según se argumenta en el Decreto de declaración, los valores histórico-artísticos que habían llevado a considerarlo con la máxima catalogación se encontraban en su "peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre eclecticista".

En el año 2001 se aprobó el PEPRI del Cabañal cuyo ámbito territorial alcanzaba 678.121m² de superficie, de los cuales 285.257 m² (un 42% del total) correspondían al BIC.

La búsqueda de la solución que debía resolver la conexión de la ciudad con su frente marítimo se instrumentó mediante la exposición pública de un documento de Avance que incluía tres alternativas. Finalmente, el Pleno municipal adoptó el acuerdo de prolongar la Avenida Blasco Ibáñez de acuerdo con la llamada *alternativa 2,* considerando que era la opción que mejor conjugaba los intereses generales de la ciudad con la revitalización y puesta en valor del BIC. La Corporación consideró así que la posición central del Paseo al Mar, sus dimensiones y su fuerte traza no tenían alternativa urbanística para lograr la adecuada conexión e integración del resto de la ciudad con el barrio y con el frente marítimo y que las Avenidas de los Naranjos y del Puerto únicamente podían resolver aspectos de accesibilidad viaria, pero en ningún caso, tendrían el potencial integrador de la anterior.

En desarrollo de la alternativa escogida, el PEPRI propuso la prolongación de la Avenida con una sección reducida de 48 metros de anchura y directriz ligeramente quebrada hacia el norte, amén de toda una serie de actuaciones de reequipamiento dotacional y protección del patrimonio arquitectónico a través de un exhaustivo Catálogo.

Para asegurar la gestión y ejecución del Plan, la Generalitat y el Ayuntamiento constituyeron la mercantil Cabanyal 2010 S.A, empresa pública que debía intervenir directamente en la rehabilitación del patrimonio y en la promoción de vivienda pública, y suscribieron una serie de convenios cuyos fines eran la rehabilitación del barrio, la obtención y gestión del suelo público y la concesión de ayudas para la construcción y rehabilitación de viviendas.

La aprobación del PEPRI suscitó una fuerte oposición por parte de algunos colectivos ciudadanos y la presentación de diversos recursos contra su aprobación. La cuestión esencial discutida en esos recursos residía en si la prolongación de Blasco Ibáñez alteraba o no la estructura urbana del barrio y si la ejecución de este planeamientol contribuía o no a la mejor conservación general del conjunto protegido, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valenciano. Las resoluciones judiciales de estos recursos resultaron favorables respecto de la aprobación del PEPRI.

No obstante, la ejecución del PEPRI fue suspendida mediante Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009, de 29 de diciembre, que declaraba que el Plan Especial determinaba la expoliación del Conjunto Histórico y obligaba al Ayuntamiento de Valencia, a que se procediera a la suspensión inmediata de su ejecución, en tanto se llevara a cabo una adaptación del mismo que garantizara la protección de los valores histórico-artísticos que motivaron su calificación.

Ámbito del BIC en el PEPRI del Cabañal.
Fuente: Plan Cabanyal-Canyamelar

6.2.3 Nuevos acontecimientos de los últimos años

Convenios con el Puerto.
El proyecto del Balcón al Mar

A comienzos de la década de los 80 del siglo pasado, el Puerto inició un proceso de transformación motivado por la necesidad de adaptar sus instalaciones a los nuevos requerimientos derivados del transporte marítimo. De forma simultánea, la percepción ciudadana acerca de la zona portuaria cambia y comienza a valorarse su dimensión paisajística, patrimonial y recreativa, generándose un movimiento de demanda para la incorporación a la ciudad de los espacios inútiles para la actividad portuaria. Hasta ese momento, entre la ciudad y el puerto existía un cierto aislamiento y, aunque los ciudadanos disfrutaban de libre acceso al recinto, la dársena interior mantenía el uso portuario.

En este contexto se suscribe el Convenio Puerto-Ciudad de 1986, en el que, además de concertarse un nuevo acceso al Puerto desde el Sur que liberará a la ciudad del tráfico portuario, se acordó delimitar un ámbito de ordenación consensuada, que permitiera el libre acceso de los ciudadanos a la dársena interior y que resolviera la conexión peatonal del Jardín del Turia con las playas del norte. Se inicia así una etapa de transformación de parte del frente marítimo de la ciudad, en la línea de los procesos de recuperación del *waterfront* iniciado en muchas otras ciudades portuarias.

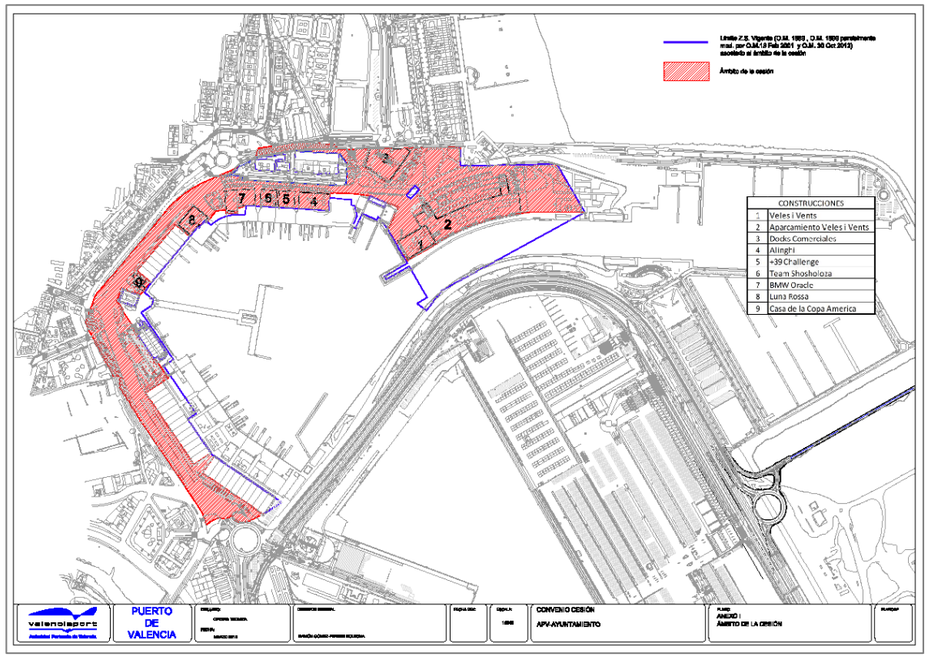
Tendrán que pasar 10 años para que, en el marco del nuevo Convenio de 1997, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia declarara la innecesariedad de determinados terrenos para el uso portuario en octubre de 1998, y, mediante Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999, el Estado resolviera desafectar del dominio público 237.260,93 m² de superficie de la dársena interior.

En abril de 2001 se inició la tramitación administrativa del Plan Especial del Balcón al Mar, que ordenaba los terrenos de la dársena interior para usos ciudadanos, que se vio interrumpida por la designación de Valencia como sede de la Copa América.

La cesión efectiva de los terrenos desafectados del dominio público portuario a la ciudad no se produjo hasta mucho después, formalizándose a través del último Convenio suscrito entre ambas Administraciones en abril de 2013.

El Circuito de Fórmula 1

La afición del público valenciano a los deportes relacionados con el mundo del motor y los éxitos cosechados por los deportistas valencianos, especialmente en el campo del motociclismo, habían dado como resultado la promoción turístico-deportiva de la Comunidad Valenciana a escala internacional. Con la finalidad de potenciar el desarrollo de este sector, en septiembre de 1998 el Gobierno valenciano constituyó la sociedad pública mercantil "Circuito del motor y promoción deportiva S.A."



Ámbito de la Marina Real Juan Carlos I objeto de cesión al Ayuntamiento
Fuente: Convenio interadministrativo Autoridad Portuaria-Ayto de Valencia. Abril 2013

El circuito ejecutado a lo largo de 2007 y 2008, de carácter semi-urbano, inicia su trazado frente al tinglado nº 4 del puerto, rodea la antigua dársena interior, cruza el canal de la Marina Real, continúa hacia el camino de las Moreras, recorre los terrenos del sector del Grao, pendiente de urbanizar, y, finalmente, se dirige, por la calle Ingeniero Manuel Soto, hacia su punto de inicio. La primera edición de esta carrera se celebró el 24 de agosto de 2008 y, a lo largo de sus cinco años de actividad, ha acogido también competiciones de GP2, Fórmula BMW, GT y Fórmula 3 España.

Designación de la ciudad como sede de la Copa América

La decisión adoptada en noviembre de 2003, de que Valencia fuera sede de la Copa América de vela, constituyó el inicio de una transformación histórica del Puerto de Valencia. Para satisfacer las necesidades del evento deportivo, se procedió a abrir un canal que, atravesando dos nuevas marinas deportivas, comunicaba la dársena interior con en el mar abierto mediante una bocana orientada al norte. Asimismo, la logística del evento exigió construir toda una serie de edificaciones, algunas de ellas de carácter efímero, entre las que destaca el edificio *Veles e Vents*, que se ha convertido en el hito representativo de esta parte la ciudad.

Transformar una marina interior, relacionada con el mar a través de un puerto comercial, en una marina abierta al mar a través de un puerto deportivo, incrementó significativamente su potencial para albergar actividades recreativas relacionadas con el medio marino y cambió sustancialmente la configuración de la dársena histórica y su relación con la ciudad.

La ejecución de las obras e infraestructuras necesarias para la competición deportiva fueron llevadas a cabo por el Consorcio Valencia 2007, empresa pública constituida en virtud de los acuerdos interadministrativos suscritos por el Estado, la Administración autonómica y el Ayuntamiento de Valencia para gestionar las instalaciones.

Fotografías aéreas de la dársena interior del puerto correspondientes a 2004 y 2010
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. SIGESPA

Concurso internacional de ideas.
Planeamiento del sector Grao

Las transformaciones operadas en el Puerto con la Copa América convirtieron la dársena interior y las marinas deportivas en espacios de funcionamiento autónomo respecto del resto de la zona portuaria, abrieron nuevas oportunidades para su utilización ciudadana y para modelar una nueva fachada marítima de la ciudad.

Ante estas perspectivas y con el objeto de contar con las mejores aportaciones para la reordenación de esta parte del frente litoral, el Consorcio Valencia 2007 convocó el concurso internacional de ideas "Valencia del Mar - Marina Real Juan Carlos I". Afrontar todos los retos planteados con relación a la ciudad obligó a ampliar el ámbito del concurso integrando en el mismo, además de la Marina Real Juan Carlos I, la parte norte de los muelles de Levante y Poniente y el sector de suelo urbanizable del Grao.

Con esta convocatoria internacional se pretendía determinar la ordenación de la zona y los usos adecuados para garantizar en la nueva marina el dinamismo económico y la proyección internacional necesaria para atraer inversiones e inclinar la actividad de la ciudad hacia su fachada marítima.

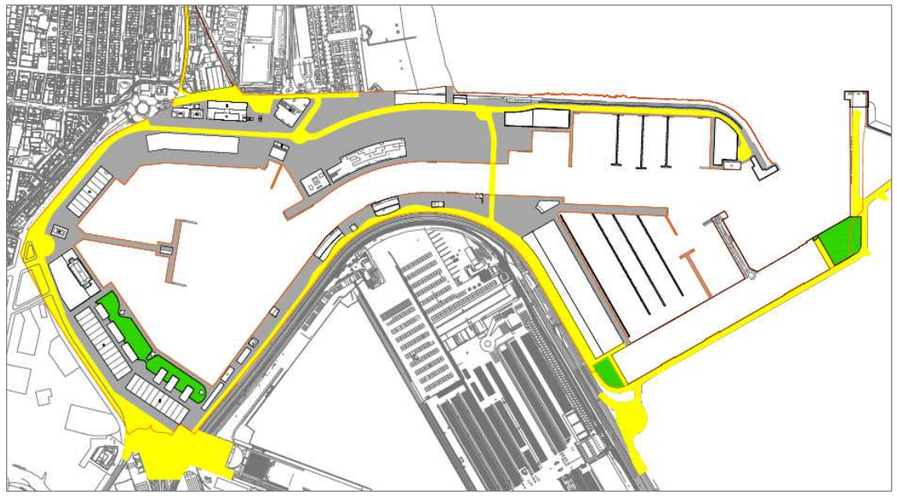
Las propuestas presentadas por los equipos formado por Jean Nouvel, Tomás LLavador y Ribas Arquitectos Asociados y por la sociedad GMP International Architects and Engineers, resultaron ganadoras *ex aequo*. La idea fundamental de ambas propuestas, y que después se traspuso al planeamiento del sector del Grao, era terminar el Jardín del Turia en un gran Delta Verde que alcanzara la dársena interior y continuara hacia las playas del norte, de modo que se configurara un gran sistema de espacios libres en el frente litoral, resolviendo con criterios paisajístico los problemas de conexión de la ciudad con el mar.

Concurso de ideas "Valencia del mar – Marina real Juan Carlos I". Propuestas ganadoras.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. 2007-

Plan Especial de la Marina Real
Delimitación de los espacios y usos portuarios

Dentro de la renovación del marco de colaboración en materia de política de interacción puerto-ciudad del Convenio de 2013, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento decidieron apostar por el desarrollo de una gran marina deportiva de primer orden, dotada del entorno urbano adecuado para su proyección futura. Para ello, era necesario ordenar de forma coordinada, tanto los espacios propiamente urbanos como los portuarios con proyección ciudadana. Con este Convenio ambas administraciones llegaron a un acuerdo respecto de la delimitación de la Marina Real Juan Carlos I y las actuaciones de coordinación que deberían llevarse a cabo al respecto, modificándose con ello, las previsiones en la zona portuaria incluidas en el Plan que fue objeto de exposición pública en 2010.

En primer lugar, el 24 de octubre de 2013, el Consejo de Administración de la APV Valencia resolvió iniciar la tramitación del Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) de conformidad con lo establecido en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con objeto de delimitar el dominio público portuario y concretar los usos en cada una de las zonas funcionales que delimita en el recinto.
En una segunda actuación conjunta de coordinación, ambas administraciones promovieron el Plan Especial que ordenaba el ámbito de manera global, con independencia del régimen demanial de los terrenos. Este Plan ha diseñado un entorno de amplios espacios abiertos para el esparcimiento y disfrute de la población e incluido una cartera de usos lo suficientemente amplia para garantizar la actividad en la zona y el mantenimiento de la dinámica económica en el tiempo, en especial incluye todos las actividades naútico-deportivas que posibilitan las nuevas infraestructuras ejecutadas.



Plano de ordenación pormenorizada: Detalle.
Fuente: Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I. Ayuntamiento de Valencia. Enero de 2014.

El crecimiento del puerto comercial y la ZAL

Durante los últimos años el puerto de Valencia no ha parado de crecer. Según datos de la APV, actualmente *ValenciaPort* es el primer puerto comercial del Mediterráneo occidental en tráfico de contenedores, se encuentra entre los diez primeros puertos de Europa y entre los cincuenta primeros del mundo y sus cifras muestran expectativas de crecimiento. Asimismo, gracias al importante atractivo de la ciudad, mantiene un tráfico regular de pasaje con las Islas Baleares e Italia y ha incrementado notablemente su actividad como puerto base de cruceros, alcanzando las 156 escalas y 253.743 pasajeros en 2010.

Su actual posición y las expectativas de futuro lo han convertido en un factor clave en la economía del país. Para mantener su competitividad, el Plan Estratégico *ValenciaPort* 2015 propone convertir la

plataforma en uno de los grandes centros logísticos mundiales y para ello, prevé realizar fuertes inversiones en infraestructuras encaminadas a aumentar su capacidad operativa, lo cual exige disponer de nuevos espacios abrigados en los puertos de Valencia y Sagunto.
En lo relativo a la ZAL, su razón se encontraba, precisamente, en las previsiones de expansión del Puerto y en su necesidad de proyección ante los mercados exteriores. El diagnóstico realizado para ello había detectado, en el entorno metropolitano de Valencia, un déficit de infraestructuras de carácter logístico que se consideraba imprescindible subsanar para aprovechar plenamente las oportunidades de intercambio mar-tierra en el transporte internacional de mercancías.

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 del Ministerio de Fomento contemplaba la ZAL de Valencia como un área de interés estratégico integrada en la estructura básica nacional de transporte de mercancías. En la misma línea, el Plan Estratégico de Valencia 2008-2015, la había incorporado en sus previsiones como una de las actuaciones con mayor trascendencia económica en el futuro de la Comunidad. En el trámite de información pública del Plan llevado a cabo en el año 2010, tanto el Ministerio de Fomento, como la Autoridad Portuaria de Valencia, requirieron del Ayuntamiento de Valencia el mantenimiento de las determinaciones urbanísticas de la ZAL que recogía el planeamiento especial aprobado para su ordenación.

6.2.4 La ordenación de la franja litoral. El tratamiento de la fachada marítima de Valencia

Desde el punto de vista de la ordenación, en la franja litoral de Valencia podemos identificar tres zonas que responden a orígenes y problemáticas muy diferentes:

- La zona norte corresponde al Marjal de *Rafalell y Vistabella*, que constituye un resto de los marjales que se extendían desde Alboraya a Sagunto. En singular buen estado, se trata de un pequeño humedal costero incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas y al que, de acuerdo con la legislación medioambiental, el planeamiento debe otorgar la máxima protección.
- La zona central constituye el frente litoral de la ciudad que incluye espacios tan dispares como la playa de las Arenas o el puerto comercial. El objetivo aquí es terminar de definir lo que será la fachada marítima de Valencia y resolver su articulación con el resto de la ciudad. Para ello, la Marina Real debe convertirse en un nuevo espacio de centralidad urbana, que actúe de rótula de conexión entre otros espacios abiertos de la ciudad, deben establecerse las determinaciones necesarias para conseguir la revitalización de los poblados marítimos y debe conseguirse una adecuada interacción entre el Puerto y la ciudad.
- Al sur del nuevo cauce, la zona litoral forma parte de uno de los mayores activos ambientales del AUIV: el Parque Natural de la Albufera. Su mayor problemática radica en la existencia de una serie de enclaves urbanos, cuyo origen se sitúa en los desarrollos turísticos de los años 60 y 70, que generan graves impactos paisajísticos y que necesitan mejorar sus condiciones de accesibilidad, equipamiento y servicios.

Pero la fachada litoral de Valencia forma parte de un sistema mayor que supera los límites del término municipal. Al concentrar en la costa espacios de centralidad y equipamientos de proyección supramunicipal, su área de influencia trasciende el orden metropolitano, lo que obliga a considerar en la ordenación su contexto territorial y mejorar sus condiciones de accesibilidad.

Piezas que contribuyen a la configuración de la fachada marítima de la ciudad
Fuente: Elaboración propia.

6.2.4.1. La zona litoral central

Para abordar la ordenación de esta zona, es encesario idetificar las piezas o áreas territoriales que ya integran o que van a contribuir a la configuración de la parte marítima de la ciudad. Una vez identificadas, será necesario definir su papel en el contexto urbano y los elementos que deben conectarlas con el resto de la ciudad, para alcanzar el objetivo históricamente demandado de aproximarla al mar.

La pieza central está constituida por los espacios que conforman la Marina Real Juan Carlos I, que está llamada a convertirse en la pieza dinamizadora de toda la fachada maritima y en un rebulsivo para la revitalización de los barrios marítimos.

Junto a ella, el desarrollo urbanístico del sector del Grao dotará a esta zona de una nueva morfología urbana de excepcionales cualidades ambientales y paisajísticas, al integrar el gran Delta Verde que resolverá la transición del Jardín del Turia a otros espacios litorales.

Los poblados marítimos, cuya génesis se encuentra vinculada a la proximidad del mar o a la presencia del puerto, constituyen el tejido histórico de esta zona litoral, donde es necesario actuar desarrollando políticas públicas que incidan en su puesta en valor, la mejora de su conectividad y la atribución de nuevos usos que contribuyan a su dinamización.

En el caso del Paseo Marítimo, ya se ha indicado su escasa relación con los poblados marítimos. Sin embargo, esta relación se verá sin duda, mejorada con la ejecución del PEPRI del Cabañal-Cañamelar y las actuaciones que el Plan propone para la integración de la Marina Real.

Dentro de la zona portuaria existen una serie de espacios colindantes con la ciudad residencial, cuya ordenación también tendrá incidencia en la configuración de esta zona litoral. Nos referimos por una parte, a los enclaves portuarios ubicados al norte la Calle Dr. Marcos Sopena y a los terrenos en los se ubican las oficinas de la APV, donde es necesario el control de loss usos y de los impactos paisajísticos que se puedan producirse, alejando aquellos menos compatibles y aproximando los que guarden mayor sintonía con los usos ciudadanos.

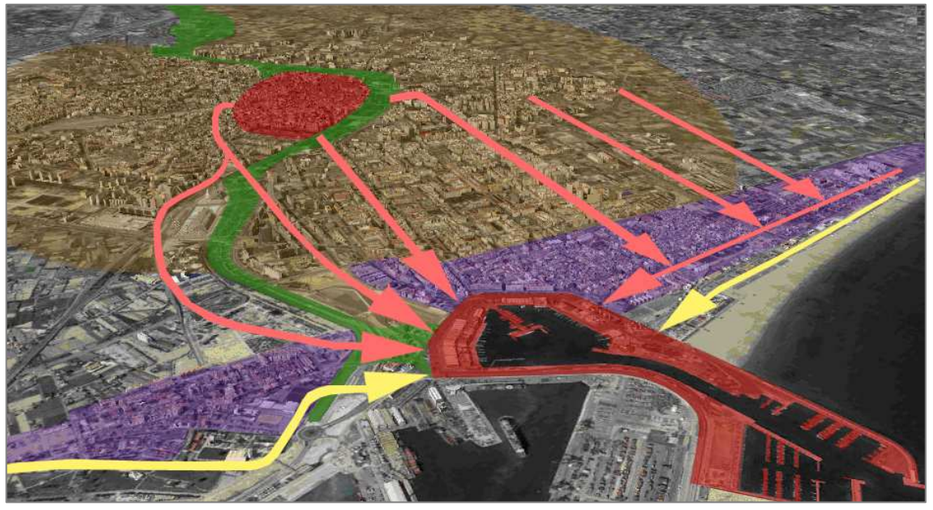
También dentro de zona portuaria, la ordenación de la zona de interacción puerto-ciudad delimitada en el Convenio de 2013 en el frente de Nazaret adquirirá singular importancia. Por una parte, en su dimensión de área litoral debe concretar la ordenación del entorno del tramo canalizado del río, en coherencia con la urbanización del Delta Verde y establecer conexiones entre éste y los espacios protegidos del litoral sur de la ciudad, en el marco de la Infraestructura Verde que delimita el Plan. Por otra y en la escala del barrio, debe servir para aislar a Nazaret de la actividad portuaria y constituirse en un área de oportunidad con la atribución de nuevos usos que incidan en la revitalización de este antiguo poblado marítimo.

Por último, en relación a la ZAL, anteriormente se ha justificado la necesidad de su permanencia y del mantenimiento de la vinculación de sus usos a la actividad portuaria.

6.2.4.1.1. La Marina Real como nuevo espacio de centralidad urbana

Los terrenos que la ciudad identifica con la Marina Real Juan Carlos I cuentan con una superficie de 586.000 m² de suelo y 550.000 m² de agua. Su morfología y localización le confieren un enorme potencial para convertirla en un nuevo espacio de centralidad urbana. Además, su posición centralizada con relación a los poblados marítimos y la posibilidad de acoger nuevos usos, le otorgan facultades suficientes para influir de manera determinante en la revitalización de estos barrios. Las experiencias recogidas en actuaciones similares de reconversión de suelo portuario, nos muestran que la regeneración de zonas marítimas degradadas puede estimularse incorporando usos que generen actividad y configuren espacios de centralidad urbana. Estas actuaciones incluyen tanto usos relacionados con el entorno marítimo, el medio ambiente o el paisaje, como otros relacionados con actividades terciarias, culturales, formativas o de carácter tecnológico.

En el caso de la Marina, el Plan Especial que ha ordenado el ámbito ha posibilitado la implantación de todos aquellos usos que pueden contribuir a su conversión en un polo de atracción ciudadana. Junto a ello, ha destinado una superficie aproximada de 260.000 m² a espacios para paseo y esparcimiento, armonizando la actividad económica en el ámbito con su disfrute y uso público. Sus valores ambientales y paisajísticos y la existencia del espejo de agua, otorgan a estos espacios un atractivo especial para el paseo y esparcimiento ciudadano, por lo que ya funciona como un gran espacio libre al servicio de la población que, por su importancia territorial, debe integrarse en la Infraestructura Verde de la ciudad.



Nueva centralidad de la Marina Real y relación con el resto de la ciudad
Fuente: Elaboración propia

Pero la Marina Real debiera dotar a Valencia del carácter de ciudad portuaria y configurarse como el auténtico balcón al mar que se prefiguró en los años 90 del siglo pasado. En los últimos años, se ha producido en la ciudad un incremento significativo en el tráfico de cruceros, por lo que podría convertirse en la puerta de entrada a la ciudad por el mar, dotada de un patrimonio histórico excepcional y en un importante polo de atracción turística.

En el ámbito deportivo, la Copa América le ha proporcionad gran proyección internacional para la celebración de eventos. El Ayuntamiento y la APV han apostado por una gran marina deportiva, referente futuro en el Mediterráneo, que constituya una alternativa real para el turismo náutico, lo que supondría una nueva fuente de creación de empleo y riqueza. A tal efecto, el Plan Estratégico del Deporte para Valencia ha propuesto la promoción de sus instalaciones como nuevo espacio para la práctica de deportes relacionados con el mar, como la Vela, el Remo y el Piragüismo, y fomentar la celebración de eventos internacionales para aprovechamiento de unas infraestructuras de calidad mundialmente reconocida.

Pero para desarrollar su potencial dinamizador, la Marina Real no puede proyectarse ajena a la realidad funcional de la ciudad. Es necesario insertar este nuevo centro cívico en su contexto urbano y en este objetivo de integración, es tan importante su efectiva integración en la Infraestructura Verde, como mejorar su conectividad y resolver lo que debiera ser el objetivo más elemental de cualquier integración puerto-ciudad: garantizar la accesibilidad peatonal desde los barrios periféricos, recualificando el viario perimetral que, superada la barrera histórica de la antigua valla del Puerto, sigue constituyendo una barrera psicológica la separa de la ciudad.

6.2.4.1.2. Propuestas para la integración urbana

La Infraestructura Verde

La Infraestructura Verde que delimita el Plan pretende instrumentar una nueva forma de conectar la ciudad con el mar. En primer lugar, será la vía fundamental de acercamiento de la ciudad a su entorno natural, y el mar constituye uno de sus mayores activos ambientales. En segundo lugar, formando parte de esta Infraestructura, la Marina Real constituirá una auténtica rótula que interconectará las playas del norte y del sur de la ciudad, el Jardín del Turia y, a través de éste, el Parque de Cabecera y el Parque Natural del Turia.

Para la conexión con las playas del sur y el Parque Natural de la Albufera, adquieren singular importancia los espacios libres de uso ciudadano que puedan resultar de la ordenación de la zona de interacción puerto-ciudad prevista en el frente de Nazaret.

Por otra parte, la Infraestructura Verde contituirá un elemento aglutinador de las distintas piezas urbanas que configuran la fachada marítima de la ciudad, dada la continuidad que deberá garantizar este sistema verde y en particular, debe servir para mejorar la integración y de los poblados marítimos. Del mismo modo, a través de la red de parques periurbanos y los conectores funcionales que propone el Plan, este sistema va a poner en relación los cuatro activos medioambientales con que cuenta la ciudad y su entorno metropolitano: el mar, la huerta y los parques naturales de la Albufera y del Turia.

La Marina Real como rótula de conexión entre espacios de la Infraestructura Verde
Fuente: Elaboración propia

- *La red viaria*

En la actualidad, las Avenidas del Puerto y de los Naranjos, soportan la mayor parte de los desplazamientos de la ciudad a la costa, por lo que el Plan mantiene la propuesta de prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez del PEPRI del Cabañal-Cañamelar, asumiendo su necesidad para la mejora de las conexiones transversales y para la revitalización de los barrios marítimos.

Propone además, una nueva conexión viaria en sentido oeste-este, prolongando la Ronda Norte desde la rotonda de Benimaclet, al norte de los terrenos previstos para la ampliación de la Universidad Politécnica, que penetrará en el tejido urbano de la Malvarrosa hasta alcanzar las playas. Esta actuación descargaría de tráfico la Avenida de los Naranjos, lo que posibilitaría rescatar parte de su espacio público para modos de transporte no motorizados

Por otra parte, aunque a nivel viario la dársena interior haya funcionado también como rótula de conexión entre los poblados marítimos y la trama urbana procedente de la ciudad, el sistema viario previsto en el sector Grao resolverá la prolongación de la Alameda y de la Avenida de Francia y su conexión con la Avenida del Puerto, dejando el anillo viario más próximo a la dársena interior (Ingeniero Manuel Soto) y el puente de Astilleros para un tráfico más local. Esta actuación permitirá replantear de forma global la accesibilidad peatonal y rodada en este entorno y mejorar ostensiblemente la conexión de Nazaret con la Marina Real.

Del mismo modo, el nuevo puente previsto en el plan del Grao, también servirá para mejorar la conectividad de Nazaret y Moreras con la parte de la ciudad que se localiza al norte del viejo cauce.

Propuestas de conexión viaria con la franja litoral central
Fuente: Elaboración propia.

- *Las redes de transporte público y las infraestructuras para modos no motorizados*

En un futuro donde la sostenibilidad y la racionalización en el consumo de recursos es uno de los objetivos prioritarios, atender las necesidades de movilidad de la población exige tanto una adecuada organización de los modos de transporte público como una dotación de infraestructuras que incentive el uso privado de medios transporte no motorizados.El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, partiendo del estudio de las necesidades de movilidad urbana y metropolitana y de los modos de transporte disponibles, incorpora una una batería de propuestas para la mejora de esta movilidad que afectan al esta zona litoral, que esta Revisión recoge y complementa.

Actualmente, la red de Metrovalencia asiste a esta zona mediante las líneas 4, 5 y 6. En el Estudio de movilidad que acompañó al Plan Especial de la Marina Real se justificó que la oferta actual de paradas de Metrovalencia cubría la parte norte del frente litoral central de Valencia, mientras que todo el sur quedaba a expensas del servicio de autobús. Este déficit se resolverá con la puesta en servicio de la línea 2 de metro-tranvía a Nazaret. Respecto al autobús urbano, justificó que esta oferta en el entorno de la Marina es suficiente.

En lo relativo a la movilidad no motorizada, el PMUS ha justificado que resulta suficiente para esta zona la red de carriles bici que ya está prevista, resulte conveniente su extensión para mejorar el acceso a alguna zona concreta o completarla con la delimitación de áreas 30..

Por otra parte, para resolver la adecuada movilidad peatonal se requiere espacio suficiente para el tránsito seguro del viandante, una urbanización adaptada a las normas de accesibilidad universal, la la garantía de continuidad en el trazado de los recorridos hasta los puntos de interés y la habilitación de espacios y mobiliario urbano para estancia y descanso. Ello obliga a que se considere en la urbanización del espacio público estas circunstancias, reservando el espacio necesario para este tránsito peatonal, por lo que el Plan establece en sus DEUTs las directrices necesarias.

La continuidad física entre la nueva centralidad urbana y su entorno inmediato y la definición de los nuevos patrones de movimientos constituyen aspectos determinantes para la integración del ámbito en la ciudad. En el mismo sentido, la conectividad con el Cañamelar requiere un análisis profundo sobre cómo se resuelve el contacto de esta trama con el nuevo espacio urbano, la puesta en valor de la plaza de la Armada Española y la integración urbana de los vestigios portuarios existentes en sus proximidades. Por ota parte, ya se ha indicado que el sistema viario previsto en el sector Grao, deja el anillo viario más próximo a la Marina Real y el puente de Astilleros para un tráfico más local, lo que permite el replanteamiento global de la accesibilidad peatonal y rodada en todo este entorno litoral.

Todo ello, aconseja la elaboración de un Proyecto Urbano que que resuelva la continuidad física y paisajística de la Marina con su entorno inmediato y que defina nuevos patrones de movimientos en esta zona litoral atendiendo a criterios de sostenibilidad, por lo que el Plan ha incluido entre sus determinaciones la exigencia de su elaboración.

Además propone algunas medidas adicionales para mejorar la conectividad de esta zona litoral, como la incorporación de un servicio de lanzadera desde la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la Estación del AVE y la prolongación de la linea 4 de la EMT con una nueva parada en Marina Real. Del mismo modo, se aprecia necesario disponer de paradas de autobús metropolitano en sus proximidades y en el barrio de Nazaret, así como extender la red ciclista de las playas del norte hacia la zona sur de la Marina Real y al mencionado barrio.

6.2.4.1.3. La ordenación en el frente portuario

Los sucesivos convenios suscritos entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria han ido avanzando en el ejercicio de una auténtica política de interacción puerto-ciudad, que compatibilice las satisfacción de las necesidades portuarias, con la apropiación por la ciudad de aquellos suelos que han quedado en desuso y la minimización de las afecciones al entorno urbano.

En este contexto, dentro de la Zona de Servicio del Puerto (ZS), existen unos espacios cuya ordenación también tendrá una clara incidencia en la configuración de esta zona litoral. Se trata de espacios portuarios integrados o colindantes con las tramas urbanas, en los que como mínimo, la ciudad necesita que se produzca una cierta discriminación en los usos y el control de los impactos paisajísticos que puedan producirse. A estos efectos, la legislación portuaria posibilita dentro de las zonas portuarias, el establecimiento de zonas para el ejercicio exclusivo de usos complemetarios a los propiamente portuarios y la delimitación de zonas de interacción puerto-ciudad, en las que resultan admisibles otro tipo de usos, como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, que tienen un claro carácter urbano. Esta legislación establece la exigencia de que la ordenación de la ZS se realice a través de un Plan

Especial, que deberá tramitarse una vez aprobado el documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que la delimite y establezca las zonas correspondientes a las diferentes categorías de usos que posibilita.

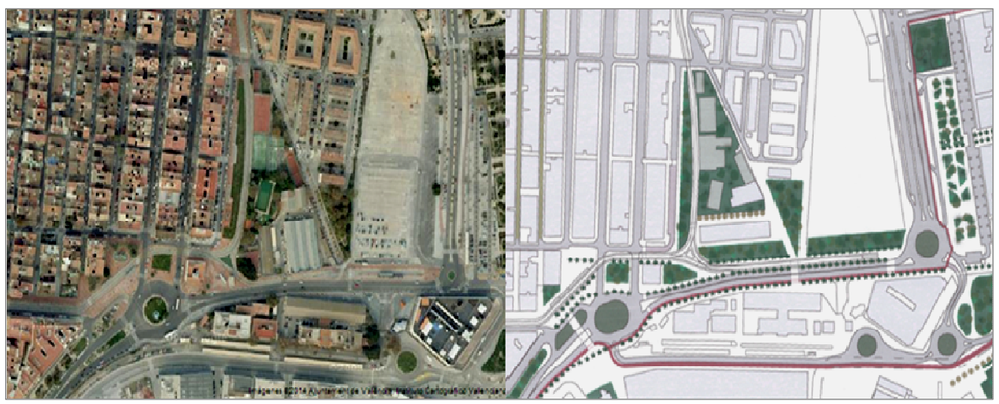
Sin perjuicio de ello y a pesar de que el Plan únicamente puede calificar como elemento de la Red Primaria la infraestructura portuaria y por tanto, no puede ordenar el dominio público portuario, el Plan identifica tres zonas dentro de la ZS, cuya ordenación también tendrá repercusión en la configuración de la Valencia marítima y establece los criterios para su ordenación futura.

Manzana portuaria en la Calle Dr. Marcos Sopena.

La vocación urbana de este suelo portuario resulta incuestionable, al tratarse de una manzana separada de la zona portuaria e inserta en la trama residencial de la ciudad. En la actualidad contiene una serie de instalaciones para usos deportivo-recreativos y unas edificaciones de carácter industrial que prestan servicio al puerto.

El objetivo de su ordenación debe ser la integración del antiguo vestigio portuario en su entorno urbano, manteniendo el uso deportivo existente y erradicando las edificaciones de tipología industrial que se encuentran en el ámbito, para incorporar nuevas actividades de carácter terciario junto con nuevo suelo dotacional de uso público. La reordenación de ese enclave posibilitará la ampliación de la sección de la calle Dr. Marcos Sopena, mejorando ostensiblemente la accesibilidad en el entorno de la Marina Real.

Estos criterios de ordenación han sido recogidas en el Plan Especial de la Marina Real, por lo que, a pesar de que la manzana se mantiene dentro de la ZS, su integración en el entorno urbano quedará garantizada con la ejecución de este planeamiento y con la utilización pública de las nuevas zonas verdes que se ejecutarán en el frente de la calle Dr. Marcos Sopena.



Figuración reordenación manzana portuaria y recualificación de la calle Dr. Marcos Sopena
Fuente: Elaboración propia

Frente Norte de Nazaret
Terrenos en los que se localiza las Oficinas de la Autoridad Portuaria

Se trata de una zona colindante con la ciudad residencial donde es necesario discriminar los usos portuarios, alejando las actividades mas pesadas, vinculadas al trafico comercial de mercancías, y aproximando aquellas más blandas, como las relacionadas con el tráfico de pasajeros o con los servicios complementarios a las actividades propias del tráfico comercial de mercancías.

El contacto entre el Delta Verde y la zona portuaria se producirá a través de la Marina Real y los terrenos situados al norte del tramo canalizado del río, enmarcados por el viario estructural del puerto y el Puente de Astilleros, en los que se encuentran las dependencias administrativas de la APV. Aunque se trata de suelos incluidos en la ZS, su localización, colindante con el futuro parque litoral, obliga a considerar la posibilidad de una ordenación y unos usos más compatibles con su entorno de ciudad.

A este respecto, la ordenación de este enclave portuario debe considerarse en la solución definitiva del tramo final del Jardín del Turia, momento en el que se deberá evaluar el tratamiento del tramo canalizado del río y las soluciones para la transición de ese Jardín a las futuras zonas de uso público que se concretarán en el frente de Nazaret. Del mismo modo, la ordenación de esta pieza ofrece la posibilidad de generar una nueva fachada edificada en el interior de la ZS y abierta al barrio de Nazaret, que se concretaría en el Plan Especial posterior.

Figuración sobre tratamiento urbanístico en el entorno del tramo canalizado del río
Fuente: Elaboración propia

La segregación de los usos portuarios en esta zona se ha producido mediante la asignación por el DEUP de la categoría de uso Complementario Comercial, requerida por el Ayuntamiento de Valencia, lo que imposibilita la aparición de actividades que no resulten compatibles con su entorno ciudadano.

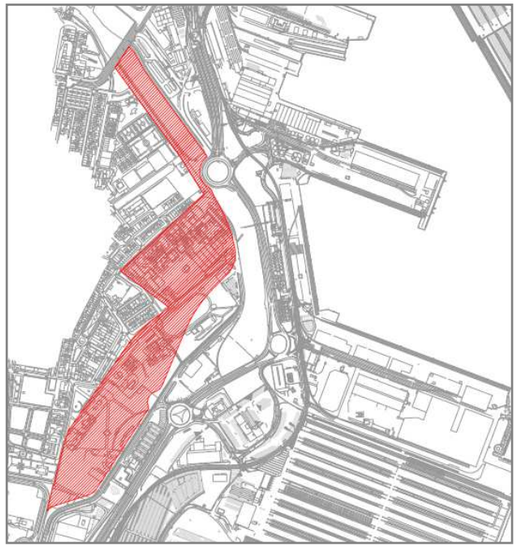
Frente Este de Nazaret. La zona de contacto con el puerto.

El DEUP delimita en la zona de contacto con Nazaret un ámbito para usos "Mixto Complementario Comercial / Interacción Puerto Ciudad", que con más de 180.000 m2 de superficie, constituye un área de oportunidad para el barrio, que además de independizarlo del Puerto, puede contribuir a su revitalización y regeneración urbana, al posibilitar la aparición de nuevos usos, generadores de riqueza y empleo.

Como se ha indicado, en su dimensión de área litoral la ordenación de este ámbito debe definir el tratamiento urbanístico del entorno del tramo canalizado del río, en coherencia con la urbanización del futuro Delta Verde y establecer conexiones entre éste y los espacios protegidos del litoral sur de la ciudad, en el marco de la Infraestructura Verde que delimita el Plan.

En su vinculación con el barrio de Nazaret, el punto de partida para la ordenación de esta zona se encuentra en Convenio suscrito en abril de 2013, que remitía a los condicionantes incluidos en Convenio de 1986. Dada la inexistencia de usos urbanos en este espacio de transición, se considera necesaria la atribución de una cierta edificabilidad a los terrenos, que redensifique de forma controlada un espacio excesivamente vacuo para considerarse ciudad, todo ello, sin perder sus cualidades de espacio colchón, con espacios de uso público.

Para obtener el objetivo pretendido, el Plan atribuye a este suelo una edificabilidad máxima de 0,35 m2/m2 para usos terciarios, intensidad edificatoria que resulta similar a la establecida en la Marina Real Juan Carlos I. De acuerdo con la categoría de usos que el DEUP le atribuye, los usos urbanísticos que pueden admitirse en el ámbito son los de carácter terciario o dotacional.



Zona de interacción puerto-ciudad en Nazaret
Fuente: DEUP. Anexo IV. 2013

Dado los efectos la ordenación de este ámbito tendrá en la zona litoral y en el barrio de Nazaret, el Plan establece una serie de criterios y objetivos que deberá observar el planeamiento especial, y que se refieren en esencia, a los siguientes aspectos:

- Analizar distintas soluciones para el tratamiento de último tramo del cauce del río Turia, en coherencia con el planeamiento y la urbanización del sector Grao, con previsión de zonas verdes en ambos márgenes facilitando la conexión peatonal entre ellas.
- Resolver la conectividad entre el Delta Verde y la Marina Real, con las playas del sur y el Parque Natural de la Albufera, mediante paseos peatonales y carril bici.
- Prolongación de las calles Santa Pola hacia el norte, manteniendo su sección de bulevar y de la calle Manuel Carboneres, garantizando la conexión al norte, con la anterior.
- Previsión de zonas verdes que actúen de colchón y protección del barrio frente a los usos portuarios, debiendo destinar a Parque Público como mínimo 40.000 m2 de superficie.
- Integración en la ordenación y mantenimiento del uso público en el edificio de Marblau.
- Protección del antiguo balneario de Benimar.
- Creación de área para usos terciarios que posibilite la generación de una nueva zona de actividad económica.

6.2.4.1.4. Los poblados marítimos

Los poblados marítimos del norte

Los poblados marítimos del norte tiene su origen en cuatro asentamientos distintos: la ciudad portuaria de Vilanova del Grao, fundada en 1247 por el rey Jaime I con funciones defensivas, el Cañamelar, formado en su origen por casas de pescadores, el Cabañal, constituido también inicialmente por barracas de labradores y pescadores y el Cap de França, hoy barrio de la Malvarrosa, donde se localizaban las viviendas de los pescadores del Bou.

Apoyada en un viario de gran impacto, la ciudad se fue extendiendo al norte del río hasta llegar a la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona, que suponía una auténtica barrera entre la ciudad y estos poblados marítimos. El soterramiento del ferrocarril en 1991 mejoró la accesibilidad entre las dos partes de la ciudad, aunque el diseño del eje de Serrería no consiguió eliminar su situación de aislamiento.

Para la adecuada conexión de la ciudad con el mar y para contribuir a la regeneración y revitalización del barrio de Cabanyal-Canyamelar, el Plan mantiene la opción de prolongación de la Avda de Blasco Ibáñez contemplada en el PEPRI aprobado, sin perjuicio de la necesidad de adaptarlo a la Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009, de 29 de diciembre, por lo que la solución definitiva para esta conexión será la que el Ministerio de Cultura determine que garantiza la protección de los valores histórico-artísticos que motivaron la protección del Conjunto Histórico.

En lo relativo al barrio de la Malvarrosa, este se consolidó en los años 70 del siglo XX, al amparo del Plan Parcial nº 13 de 1975. El Plan General de 1988 recogió el estado existente y procuró ordenar, con una cierta unidad de planeamiento, los vacíos urbanos que habían quedado entre las edificaciones.

En el caso del Grao, se trata del núcleo de población más antiguo de los poblados marítimos. Fundado con fines defensivos, la vida de este barrio ha girado tradicionalmente en torno a las actividades del puerto y las Reales Atarazanas. La pérdida de su independencia en 1897 le privó no sólo de su condición de plaza fuerte, sino que también le restó protagonismo como núcleo urbano principal del frente marítimo de Valencia. La apertura de la Avenida del Puerto supuso un gran impacto en el corazón de este núcleo urbano, configurado en origen en torno al puerto, la Iglesia de Santa María del mar y las Atarazanas. Las reconstrucciones que se produjeron tras la Guerra Civil alterarían aún más su fisonomía. Actualmente, del antiguo poblado marítimo no queda prácticamente nada.

No obstante, dada su trascendencia histórica, el Plan a través del Catálogo estructural ha propuesto la declaración de BRL con la categoría de Núcleo histórico tradicional, sobre un ámbito que recoge los escasos restos de su trama histórica y los edificios más representativos de su pasado, garantizando de esta manera la salvaguarda de los valores patrimoniales que perduran.

Junto a la prolongación de la Avenida de Blasco Ibáñez, como se ha indicado, la Infraestructura Verde que define el Plan contituirá un elemento aglutinador entre estos barrios y el resto de los espacios que conforman la parte marítima de la ciudad, que mejorará su relación con el Paseo Marítimo, la Marina Real y el Delta Verde, con los efectos que ello generará en su revitalización y regeneración urbana.

Nazaret

Geográficamente, Nazaret cierra por el sur el arco de espacios públicos que configurará el Paseo Marítimo, el Delta Verde y la Marina Real y está dentro de su área de influencia. Desaparecida su relación directa con el mar, su futuro se dibuja vinculado en gran parte, a la resolución de los conflictos que se producen entre la zona de contacto del antiguo poblado marítimo con el suelo portuario.

Como se ha avanzado, la zona que contiene el suelo liberado por la demolición de las instalaciones de Moiresa, las antiguas instalaciones deportivas de Benimar y el parque ejecutado en desarrollo del Convenio del año 1986, debe reordenarse y adaptarse a su vocación como zona neutra, de transición y amortiguación entre los usos portuarios vinculados al tráfico de mercancías y los usos cotidianos de un barrio popular.

En la actualidad, el poblado cuenta con calidad urbana que resulta mejorable, fruto de su colindancia con la zona portuaria, de la complejidad de sus conexiones viarias y de su falta de estructura urbana.

El PG88 no llegó a abordar la problemática del barrio, sino que difirió la ordenación de gran parte del ámbito a planeamiento posterior. Fruto de los acuerdos suscritos entre el Ayuntamiento y la Generalitat Valenciana, en el marco de un plan para la erradicación de la droga, este ámbito de planeamiento se fraccionó en tres subámbitos, asumiendo ésta última la reordenación de la manzana de las Casitas de Papel, el Ayuntamiento la del llamado ámbito M6-c, estando pendiente todavía, la reordenación de los terrenos del antiguo cine de verano. Estos planeamientos no han conseguido el objetivo global de sistematizar la ordenación que requiere el barrio.

Del mismo modo, aunque la solución del PG88 para suturar las tramas del barrio y la ciudad central, fue la previsión del desarrollo urbanístico de Moreras, la falta de ejecución del soterramiento del ferrocarril ha mermado sus posibilidades de desarrollo y mantenido el nivel de aislamiento del barrio.

Su ordenación por tanto, sigue necesitando una estructura urbanística reconocible, que resuelva su vertebración y su conexión con el resto de la ciudad. Dos nuevas circunstancias van a tener especial incidencia en el futuro de Nazaret. Por una parte, la ordenación de zona de contacto con el puerto, prevista en el DEUP para Uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad, y por otra, el nuevo suelo urbanizable que el Plan propone en la zona de la Punta y que incidirá en la mejora de su integración en la ciudad y permitirá completar su dotación de servicios y equipamientos.

Aunque la ordenación de la zona portuaria pueda tener una importante incidencia en el desarrollo del barrio, como se ha indicado, Nazaret necesita mejorar su estructura urbanística para resolver su vertebración, dotándola de la necesaria coherencia.

Por ello, el Plan establece la ordenación estructural del barrio, definiendo principalmente la red primaria viaria, que servirá en el futuro para estructurar su trama urbana y establece una serie de criterios a considerar en la revisión global de su ordenación:

- Revisión de la ordenación pormenorizada del barrio a partir de la ordenación estructural que defina el Plan y en coherencia con la ordenación de la zona de interacción puerto-ciudad prevista por el DEUP.
- Análisis de las necesidades dotacionales del barrio y establecimiento de las reservas correspondientes en la ordenación.
- Nueva ordenación de los terrenos del antiguo cine de verano que consolide el frente este de la avenida Santa Pola en el tramo abierto en la actualidad, generando una nueva fachada en este ámbito
- Revisión de la ordenación del ámbito M-6 A, para su adaptación a las tipologías edificatorias del barrio.
- Revisión del catálogo de edificios.
- Reordenación de las zonas vacantes para la implantación de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.

6.2.4.2. El Litoral Sur. El Parque Natural de la Albufera

El litoral sur de Valencia se extiende desde la desembocadura del nuevo cauce hasta la Gola del Perelló y forma parte de Parque Natural de la Albufera, espacio protegido que debiera determinar su paisaje y su uso y que, localizado a poco más de ocho kilómetros del centro de la ciudad, es uno de los humedales costeros más representativo y valioso de la Comunidad.

Dentro del término municipal, el Parque acoge algunos enclaves urbanos de muy distinto origen que, junto con toda una serie de asentamientos, actividades, infraestructuras y cultivos ajenos a su naturaleza, han afectado a la calidad de sus ecosistemas y modificado su fisonomía. Como se ha indicado en apartados anteriores, el impacto de estas actividades y de los enclaves urbanos en los ecosistemas del espacio protegido debe ser controlado. Del mismo modo, debe resolverse de forma adecuada la comunicación de estos enclaves con la ciudad, el acceso adecuado a las playas y la dotación de los servicios que resulten necesarios.

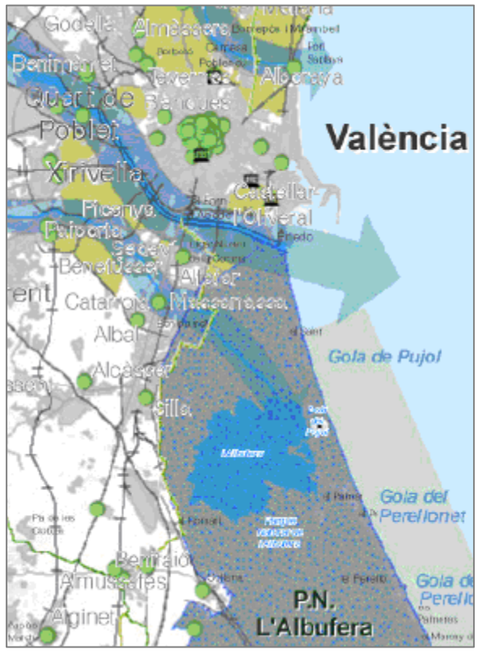
En estos momentos la situación jurídico-administrativa del Parque se ha vuelto, cuanto menos, confusa. El Decreto 89/1986 de declaración del Parque Natural fue anulado por el Tribunal Supremo en 1992 y sustituido en sus determinaciones por el Decreto 71/1993 de 31 de mayo, del Gobierno valenciano, que obligaba a la redacción de un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) en el ámbito. Del mismo modo, resultaron anulados el Plan Especial del Monte de la Dehesa del Saler en 1992 y el Plan Especial de Protección del Parque en 1996.

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la cuenca hidrográfica de la Albufera aprobado en 1996, se desarrolló mediante un PRUG aprobado en 2004, que también fue parcialmente anulado en 2012. Mediante Orden 13/2012, de 5 de septiembre la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente ha iniciado el procedimiento de revisión del mencionado PRUG, lo que sin duda, aclarará la situación jurídica y administrativa de espe espacio natural.

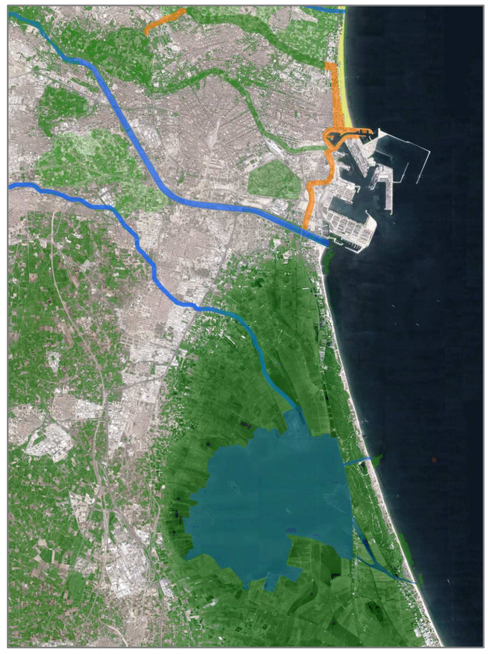
Aunque corresponde a la Generalitat Valenciana la ordenación del Parque natural, el PRUG remite el tratamiento de los núcleos urbanos incluidos al planeamiento nunicipal, por lo que este Plan establece las determinaciones relativas a su ordenación estructural y los criterios para su ordenación pormenorizada. Delimita la Infraestructura Verde en esta zona del litoral, identifica la red viaria de carácter estructural en su ámbito y realiza propuestas en relación con la mejora de sus comunicaciones con el entorno metropolitano.

La Infraestructura Verde

La ETCV considera el Parque Natural de la Albufera Paisaje de Relevancia Regional por lo que de forma preceptiva, debe formar parte de la Infraestructura Verde de Valencia. Su conexión con el resto de elementos que integran este sistema se producirá principalmente, a través de los corredores ecológicos que constituyen el barranco del Poyo y el cauce nuevo del Turia, y a través del corredor funcional de la costa, que cuenta con adaptaciones para el tránsito peatonal y ciclista y que permite enlazarlo con la Marina Real, el Paseo Marítimo y las playas del norte, con huerta protegida del arco de Moncada, a través del sistema de parques periurbanos que propone el Plan, y a través del Jardín del Turia, con el Parque Natural del Turia.



Infraestructura Verde regional. Detalle
Fuente: PAT del Paisaje. 2011



Integración del PN Albufera en la I.Verde municipal
Fuente: Elaboración propia

El objetivo fundamental de la inclusión de este Parque Natural en la Infraestructura Verde es garantizar la preservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los procesos ecológicos básicos. Su efecto inmediato debe ser la elaboración de directrices y planes dirigidos a preservar las áreas y hábitats naturales, rescatar la conectividad entre los distintos espacios, proteger y mejorar el patrón ecológico y los valores culturales y paisajísticos del lugar, revitalizar el patrimonio rural y establecer mecanismos de control en la ejecución de nuevas infraestructuras. A menor escala, como líneas de trabajo complementarias, deben llevarse a cabo proyectos de mejora ambiental de los espacios naturales, de recuperación del frente litoral y minorar el impacto paisajístico de los enclaves urbanos y las actividades en la costa, en todo el ámbito del Parque.

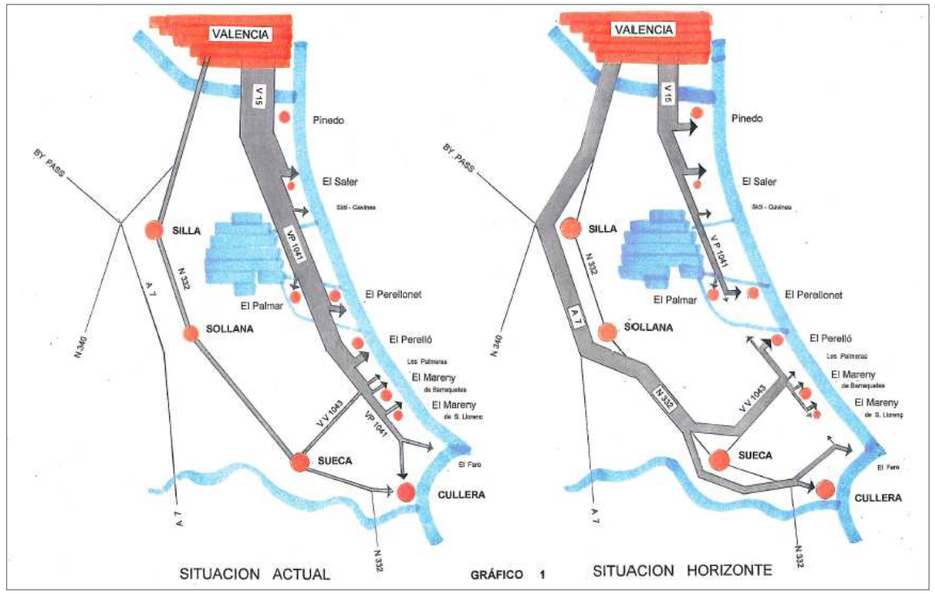
La Red Viaria

Los principales ejes viarios que conectan el Parque Natural con su entorno son la N-332, con un trazado perimetral a la zona protegida y la CV-500, que lo cruza totalmente de norte a sur desde Valencia a Les Palmeres, y aquí se desvía, hasta Sueca. Además, el sistema formado por la CV-500 y la CV-502 es la principal vía de comunicación entre la ciudad y la franja litoral que se extiende hasta Cullera, por lo que soporta una elevada intensidad de tráfico en verano y durante los fines de semana, que se ve dificultado por la existencia de multiples puntos de acceso a los diferentes enclaves urbanos. Este sistema constituye una potente barrera entre los ecosistemas de la Albufera y la Dehesa y una fuente de contaminación acústica, lumínica y atmosférica. Por ello, resulta necesario actuar en esta red viaria de forma que se resuelva la adecuada accesibilidad a las playas y enclaves urbanos, minimizando su impacto en los ecosistemas naturales.

El Estudio para el desarrollo sostenible de la Albufera, elaborado en el año 2003 por la Confederación Hidrográfica del Júcar, concluye en su diagnóstico en la necesidad de disminuir la intensidad de tráfico en la CV-500 y cambiar la función de este eje en el sistema viariode la zona. Así, el tramo de la CV-500 entre Valencia y Les Palmeres se destinaría a tráfico local, principalmente el acceso a las playas o a instalaciones del Parque, y por tanto, otros tipos de tráfico deben resolverse mediante recorridos alternativos. Por ello, este Estudio desestima los proyectos que impliquen la ampliación de la calzada o el aumento de la capacidad en la CV-500 en ese tramo, y opta por la reducción de la sección disponible para vehículos convencionales y por la mejora de la seguridad vial en las travesías, implantando glorietas en los cruces, que provoquen el calmado del tráfico.

Como trayecto alternativo, propone el desdoblamiento de la N-332a y la mejora del tramo de la CV-500 entre Sueca y Les Palmeres, potenciándolo como acceso principal a las urbanizaciones que se extienden desde el Perellonet a Cullera. El objetivo a conseguir sería disuadir al usuario de atravesar el Parque Natural, descongestionar el tramo de la CV-500 a su paso por la Devesa y minimizar el impacto del tráfico sobre el medio natural.

El tramo de la CV-500 que afecta al término municipal de Valencia termina en la Gola del Perelló. En el mismo sentido que las propuestas de la Confederación que se han mencionado, y abundando en las esbozadas por la propia Generalitat en el *Proyecto básico de ordenación de la red viaria del Parque Natural* de 1994 y en los recientes *Estudios previos para implantación de una plataforma reservada para emergencias y transporte público* en el tramo de la CV-500 entre Valencia y el enlace del Palmar, elaborados por la Generalitat en el año 2009, la propuesta del Plan es rediseñar la sección viaria de la carretera, entre las Golas del Perellonet y el Perelló, reduciendo la sección de calzada destinada a vehículos convencionales y reutilizando el espacio liberado para la implantación de un modo de transporte en plataforma reservada.



Propuestas de actuación en la red viaria del Parque Natural de la Albufera.
Fuente: Proyecto básico de ordenación de la red viaria del PNI de la Albufera. GVA.1994.

Considerando las propuestas del citado Estudio, el Plan prevé la creación de un carril de servicio paralelo a la CV-500 (Avenida de las Gaviotas) en el tramo del Perellonet, que absorba la circulación local y concentre las salidas a la carretera mediante cruces resueltos por rotondas. Estas intersecciones deben mejorar la seguridad vial de la carretera y actuar en el calmado del tráfico. Con la finalidad de no afectar a terrenos protegidos, este carril debe abrirse en suelo urbano, y en su diseño, debe integrar tanto las reservas de aparcamiento que resulten necesarias, como un carril bici continuo, que contribuya a una movilidad más sostenible en este frente litoral. En todo caso, deberá afrontarse el tratamiento paisajístico de esta carretera en todo el ámbito del Parque.

Las redes de transporte público

Las redes de transporte público a la costa sur de Valencia se reducen a dos lineas de la EMT que cubren Pinedo y a cuatro lineas de Metrobús que comunican la ciudad con el Perelló, el Palmar, el *Mareny* y el Faro de Cullera.

El proyecto de la Generalitat de hacer llegar un modo de transporte público en plataforma reservada hasta el Palmar debe mejorar la situación. Tal plataforma discurriría en paralelo a la CV-500 desde Pinedo hasta, aproximadamente, el enlace de Les Gavines y, desde aquí, hasta el desvío hacia el Palmar, ante la imposibilidad de ampliar la CV-500 hacia la zona protegida, en un único carril obtenido redistribuyendo el espacio de la actual calzada.

Existe también una red de carril-bici que recorre longitudinalmente la zona litoral hasta la Gola de Puchol y *Les Gavines, estando prevista* su prolongación a todo lo largo de la CV-500 hasta su conexión, a la altura del *Mareny,* con el existente desde Sueca.

Los asentamientos urbanos

El sistema de asentamientos urbanos de esta zona litoral de Valencia está constituido por las pedanías de Pinedo, el Saler, El Palmar, los desarrollos urbanos del Perellonet, y los enclaves edificados existentes en el parque de la Devesa.

Pinedo

El reconocimiento de este poblado como núcleo urbano se remonta al siglo XIX. Poco a poco, irá creciendo en extensión y población, vinculado a la pesca y a las faenas agrícolas del arroz y de una huerta que, asentada sobre las dunas, protegía sus cultivos del viento salino del mar con cañares y adelfas. La construcción del nuevo cauce lo aisló de la ciudad e hizo desaparecer buena parte de su playa y de su huerta. Además, con la masiva sustitución de las edificaciones tradicionales por bloques de vivienda, sufrió una radical transformación que impide reconocer su inicial morfología de cases de poble.

El impacto que sobre el entorno ha producido la apertura del nuevo cauce, la construcción de la autopista del Saler y la ampliación del puerto, junto con la implantación de actividades impropias del Parque Natural, han modificado la morfología y degradado el paisaje de la zona. Teniendo en cuenta el nivel de deterioro ambiental que muestra el conjunto, se hace necesario ordenar los usos del suelo y habilitar medidas de regeneración y control paisajístico.

A este respecto, el Plan recoge la necesidad de redactar un Plan Especial del entorno de Pinedo, en el ámbito comprendido entre el límite norte del Parque y el polideportivo del Saler (zona de ordenación AP-PE del vigente PRUG), centrado en la franja de restinga y que tenga como objetivo la regeneración de la zona, de acuerdo con los criterios establecidos en la actuación nº 1 del Programa de actuación nº 6 del PRUG.

Además el Estudio de paisaje que acompaña al Plan, establece la necesidad de elaborar un Programa de Imagen Urbana específica para recuperar el paisaje propio de esta pedanía con un doble objetivo:

- Acondicionamiento y mejora de la trama urbana
- Mejora de interconexión y accesibilidad con el Parque natural y las áreas urbanas próximas.

Por último, el Plan establece la exigencia de que la ordenación pormenorizada revise la zonificación establecida por el PG88, con el objeto de recuperar en la medida de lo posible, las tipologías edificatorias y la silueta paisajística tradicional.

Propuesta del Programa de imagen Urbana de Pinedo
Fuente: Estudio de Paisaje del Plan

El Saler

Originado a partir de un asentamiento vinculado a las salinas que existieron en la zona, a principios del XIX pasó a formar parte del municipio de Ruzafa. Dedicado sobre todo a la pesca, su población aumentó de forma sostenida hasta mediados del siglo XX, cuando se aprueba el Plan de Ordenación del Monte de la Dehesa y se transforma en núcleo turístico, renovando prácticamente todo su parque edificado en los años setenta y ochenta del siglo pasado.

La pedanía constituye un importante punto de referencia para acceso al Parque Natural, de ahí la importancia de dotarle de calidad paisajística y potenciar sus elementos dotacionales para el uso público y recreativo de éste. Por otro lado, la tipología edificatoria es tan extraña al entorno en que se encuentra que, como en el caso de Pinedo, el Estudio de Paisaje contempla la necesidad de redactar un Programa de imagen urbana del núcleo urbano que incorpore medidas de restauración paisajística y de puesta en valor del paisaje existente en el entorno.

Durante los periodos vacacionales se produce una considerable afluencia de visitantes y residentes temporales que pone de manifiesto la necesidad de ampliar los equipamientos y servicios existentes,

particularmente los espacios deportivo-recreativos, mejorar la conservación de dotaciones existentes de alto potencial divulgativo y recreativo, así como la falta de aparcamientos. El Programa de imagen urbana Saler pretende solucionar estos aspectos a través de tres tipos de actuaciones, el incremento de los equipamientos para el uso público-recreativo del Parque, la mejora de la conexión con el Parque y el acondicionamiento y mejora de la trama urbana existente. En todo caso, estas actuaciones de dotación deben garantizar que se realizan sin aumentar la superficie construida o dedicada a usos artificiales y simultáneamente, que se ejecuta la recuperación paisajística y ambiental de la zona.

Propuesta del Programa de imagen Urbana del Saler
Fuente: Estudio de Paisaje del Plan

El Palmar

Por su localización geográfica, la historia de este poblado está vinculada al lago de la Albufera y a la actividad pesquera en comunidad. Su carácter insular se mantuvo hasta los años treinta, cuando se construyeron los tres puentes con los que quedó definitivamente conectado a la red de caminos y a la carretera Nazaret-Oliva.

En las últimas décadas se ha ido produciendo una implantación masiva de negocios dedicados al sector terciario, comercio, hostelería y turismo, que rompen con la tipología constructiva tradicional y con el paisaje de la isla. Pero El Palmar es mucho más que un conjunto de actividades relacionadas con la hostelería. Constituye un importante punto de referencia para el acceso al espacio natural de mayor relevancia del entorno metropolitano: el Parque Natural de la Albufera. De ahí la importancia de dotar a este núcleo urbano de la adecuada calidad paisajística y de conservar y potenciar ciertas infraestructuras existentes que poseen un alto potencial para el uso público y recreativo del parque.

Por otro lado, la afluencia de visitantes, especialmente en época estival, pone de manifiesto la necesidad de ampliar los servicios existentes. Diferentes colectivos relacionados con la pedanía han presentado propuestas bien argumentadas, motivadas principalmente por la difícil accesibilidad, el déficit de plazas de aparcamiento y la necesidad de recuperar la imagen tradicional del núcleo urbano. Estas propuestas se encaminan, principalmente, a garantizar la accesibilidad y posibilitar la conservación, mejora y puesta en valor del paisaje del entorno, sea natural o edificado.

Las conclusiones de la Misión Ramsar de diciembre de 2006 son claras: cualquier actuación que pueda llevarse a cabo en el Palmar debe tener por objetivo minimizar el impacto negativo de las actividades y edificaciones fuera de ordenación existentes y promover su restauración ambiental.

Como resultado, el Plan renuncia a ampliar el suelo urbano del casco y se ciñe a los límites establecidos en el PRUG, especialmente en lo que se refiere a los asentamientos programados por el vigente PRI al este de la calle Jesuset de l'Hort, abriendo la posibilidad a que se desarrollen, a través de un Programa de mejora del paisaje, las actuaciones necesarias para mejorar la accesibilidad y posibilitar la conservación y puesta en valor del paisaje de la pedanía, sea natural o edificado, pudiendo derivar, si del análisis consiguiente resultara tal necesidad, en la introducción de los ajustes que fueran precisos en el Plan Especial de la pedanía.

El Perellonet

El Perellonet es el tramo de costa que se extiende entre las golas del Perellonet y del Perelló. El núcleo original se encuentra vinculado a la construcción de la gola en 1903. Tras la guerra civil, un grupo de familias se asentaron en la zona buscando en la pesca y la agricultura un medio de subsistencia. Ante su precaria situación, la Comandancia de Marina cedió algunos terrenos al sur de la gola, en los que en 1953 se construyeron viviendas para pescadores que dieron origen a la pedanía.

Con la aprobación del PG66, el Perellonet fue declarado zona turística, lo que provocó la construcción masiva y desordenada de todo el espacio existente entre la costa y la carretera comarcal. El resultado de este "boom" urbanístico fue la destrucción de los ecosistemas dunares y una cierta privatización de la playa, que dificultaba el libre acceso a la costa desde la carretera.

Actualmente, en el Perellonet exiiste un conglomerado de edificaciones de tipología y altura diversa, que se distribuyen en muchos casos, de manera desordenada a lo largo de la costa, sobre terrenos que a veces se encuentran urbanizados y dotados de servicios urbanísticos, y otras veces, prácticamnet carecen de urbanización.

El PG88 difirió la solución del problema a futuro, delimitando una serie de ámbitos de planeamiento diferido sobre terrenos que se encontraban parcialmente edificados. Las dificultades para elaborar un planeamiento que permitiera regularizar la edificación existente, dotarla de los servicios y equipamientos necesarios, y cuya promoción resultara atractiva, ha imposibilitado el desarrollo de algunos de estos ámbitos.

En estas fechas, la situación urbanística de los terrenos es dispar. Existen zonas donde se ha ejecutado totalmente el planeamiento aprobado, zonas que cuentan con planeamiento pero que no ha llegado

a ejecutarse y alrededor del 35% del suelo urbano clasificado por el PG88, está constituido por áreas parcialmente edificadas con anterioridad a su entrada en vigor, que no cuentan con planeamiento, lo que ha imposibilitado la concesión licencias que excedan de la conservación y mantenimiento de los edificio existentes.

Los principales problemas que hay que resolver en esta zona litoral tienen que ver con la accesibilidad desde la ciudad central, con la minimización de los impactos que estos enclaves urbanos pueden producir en los ecosistemas del Parque Natural de La Albufera y con la recuperación para el uso público de las zonas colindantes con la costa.

Se trata de problemas que se deben resolver desde una óptica global y unitaria que alcance a todo este desarrollo litoral, que debe tener en cuenta los aspectos medioambientales y jurisdiccionales del entorno y cuya complejidad exigiría un estudio pormenorizado que es imposible abordar desde un Plan General de carácter estructural. Por ello, a través de las DEUTs el Plan establece una serie de criterios y objetivos que deben orientar tanto los planeamientos que afecten a este suelo urbano, como los proyectos de carácter sectorial u otro tipo de actuaciones que pudieran afectarle.

A este respecto, considera necesario evaluar diferentes alternativas para mejorar la accesibilidad desde la ciudad central e incorporar soluciones relacionadas con la mejora del transporte público, en colaboración con las administraciones que ostentan competencias en esta materia.

En relación con esta mejora de la accesibilidad, debe definirse la sección viaria de la carretera CV-500 y de una vía de servicio que discurra por la zona urbana y que permita la absorción de la circulación local, diseñando los puntos de enlace con la anterior, de manera que incidan en el calmado del tráfico. En el diseño de esta vía de servicio debieran integrarse reservas de aparcamientos y el trazado de un carril bici continuo. En cualquier caso, deben establecerse medidas para mejorar su integración paisajística.

Por otra parte, es necesario definir las condiciones mínimas, tanto cuantitativas como cualitativas, de los accesos a las zonas de playa y establecer los criterios para la recuperación para el uso público de las servidumbres de tránsito y de protección de la costa, al menos en este último caso, en aquellas zonas que no estén consolidadas por la edificación.

De igual modo, deben establecerse las medidas necesarias para minimizar los efectos de estos enclaves urbanos en el espacio natural y mejorar su integración paisajística.

Sin perjuicio de la necesidad de resolver esta problemática desde una óptica global para toda la zona a través de un planeamiento específico que parta del estudio pormenorizado de la realidad construida del ámbito y de la problemática medioambiental y paisajística asociada, el Plan mantiene los ámbitos de planeamiento diferidos previstos en el PG88, actualizando las condiciones para su ordenación, aunque permite la tramitación de Planes de reforma Interior de ámbito menor en las zonas que carecen de ordenación pormenorizada, siempre que se ajusten a los criterios generales establecidos.

EL PERELLONET: PLANEAMIENTO VIGENTE (INFORMACIÓN)

- SIN PLANEAMIENTO APROBADO
- CON PLANEAMIENTO PROPIO APROBADO
- PGOU 88

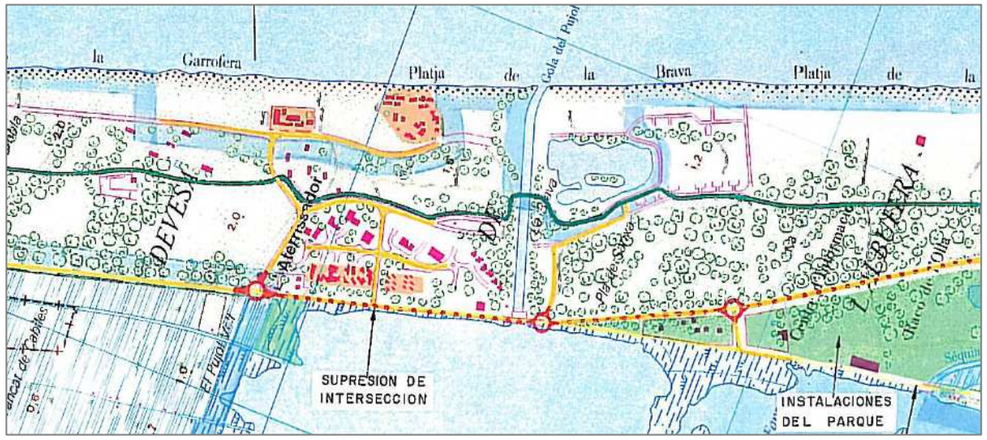
Zona Les Gavines

El conjunto de edificaciones construidas en los años 60 y 70 del pasado siglo, al amparo del planeamiento de la Dehesa del Saler, el Plan Especial de 1983 amparó en su ordenación, con la consideración de núcleos edificados, diversos enclaves residencailes aislados y el complejo hotelero SIDI. Posteriormente, el PRUG los incluyó como enclaves edificados.

El presente Plan no altera la clasificación del suelo urbano establecida en el PG88 sobre estos enclaves previstos para los mismos en el planeamiento vigente. El problema aparece cuando deben modernizarse o implantarse nuevas infraestructuras de carácter urbano para dar servicio a estos enclaves ya que los planeamientos anteriores únicamente han reconocido la condición de urbano a las parcelas edificadas. Hay que tener en cuenta que, sin perjuicio de la evolución del concepto de suelo urbano en las sucesivas leyes urbanísticas, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación urbanística valenciana en suelo urbano sólo se permite edificar cuando la parcela adquiere condición de solar y por tanto, debe contar con los servicios urbanísticos esenciales. Esto supone que el reconocimiento legal de suelo urbano de Les Gavines resulta inseparable del reconocimiento legal de las infraestructuras que garantizan sus servicios, aunque el hecho de tratarse de enclaves ubicados en un ámbito protegido, obliga a hacer compatible la implantación de estos servicios de carácter urbano con las exigencias medioambientales del Parque.

EL PRUG no deja de reconocer esta situación y establece que la implantación de futuras infraestructuras debe realizarse, con carácter prioritario, por los denominados "corredores de infraestructuras". A tal efecto, considera que la red viaria estatal, autonómica y local, tiene la consideración de "corredor para la preferente localización de infraestructuras" en una franja de 100 metros de anchura a cada lado de la mediana.

El problema estriba en que, aunque el Plan Especial del monte de la Dehesa reconocía como red viaria el sistema de calles estrictamente necesario para el servicio de los distintos bloques construidos, el PG88 no recogió su trazado. Tampoco el PRUG recogía la red viaria entre sus determinaciones, remitiéndose en este aspecto, al Proyecto básico de ordenación de la red viaria del Parque natural redactado por la COPUT en 1995, que categorizaba los viarios de acceso a Les Gavines como red viaria del Parque natural. Por ello este Plan, pretende solventar las dudas surgidas alrededor de esta cuestión, recogiendo específicamente la red viaria del Parque como dotación de la Red Primaria o Secundaria, según corresponda. No obstante, se considera innecesario reservar una franja de la amplitud que considera el PRUG para el paso de infraestructuras, sino que se considera suficiente la amplitud de la propia sección viaria, tanto para la implantación de nuevas redes de infraestructura, como para la renovación de las existentes. Por tanto, en el ámbito del Parque, las redes de servicio deberán ir por los viales de la zona de actuación y siempre ejecutarse soterrados, no pudiendo verse afectada la vegetación existente y debiendo ajustarse a las exigencias que puedan derivarse de la protección del ámbito.



Propuestas de red viaria en el Parque Natural de la Albufera.
Fuente: Proyecto básico de ordenación de la red viaria del Parque Natural de la Albufera. GVA.1994.

6.3. La Infraestructura Verde en la Escala Municipal
Una Exigencia y una oportunidad

Como se ha indicado en capítulos anteriores, el Plan debe desarrollar la Infraestructura Verde municipal de carácter estructural partiendo de la definida por los instrumentos de planificación territorial que han identificado los elementos que la integran en el ámbito regional. La escala local permite identificar todos los elementos que dotan al paisaje de su carácter diferenciado pero, tanto la ciudad como su entorno periurbano, disponen de un buen número de espacios y elementos que, adecuadamente conectados, permiten articular una verdadera Infraestructura Verde metropolitana.

Aunque el Estudio de Paisaje que ha acompañado al Plan en sus diferentes fases de tramitación, ha recogido en su propuesta de sistema de espacios abiertos/Infraestructura Verde todos los elementos requeridos por la normativa autonómica, el Plan profundiza y complementa la propuesta, a partir de las propuestas y criterios del planeamiento territorial que está tramitando la Generalitat Valenciana y como resultado de un mayor análisis del funcionamiento de la ciudad.

La primera clasificación de los espacios que integran la Infraestructura Verde viene determinada por su función, según se trate de espacios de elevado interés ambiental, cultural y visual o corredores de conexión. Pero más allá de la mera relación de espacios clasificados de acuerdo con los dictados de una ley común, la Infraestructura Verde local debe responder al sentido específico del territorio en que se delimita. Debe revelar los orígenes de la ciudad, su historia y evolución previsible, y responder a su propia lógica territorial. En consecuencia, dentro de ese entramado de espacios que no deben ser edificados, cada uno de ellos debe tener un sentido estructural en el ámbito municipal, aún cuando pueda desempeñar varias funciones.

En Valencia el medio natural y los suelos agrícolas forman parte esencial de la estructura territorial básica del municipio, los elementos naturales y artificiales del entorno periurbano indican donde comienza la ciudad y, en este todo continuo de espacios interconectados, cobran singular importancia los elementos urbanos -calles, plazas, parques y jardines- que servirán de conexión entre el medio urbano, el natural y el rural.

El Plan debe garantizar, desde la norma urbanística, el mantenimiento de las condiciones necesarias en cada uno de los elementos que la integran, para el desempeño adecuado de las funciones que cada uno tienen asignadas en el conjunto al que pertenecen. Los principios que deben dirigir las actuaciones que les afecten se relacionan en un capítulo específico de las Directrices Estratégicas del Plan. En una fase posterior, la ordenación pormenorizada permitirá estudios detallados de cada elemento y determinar las actuaciones necesarias para mejorar su funcionalidad.

La identificación individualizada de los espacios que integran la Infraestructura Verde estructural de la ciudad se incorpora en el Anexo VII de esta Memoria y su selección responde a la lógica territorial que se concreta en este capítulo de la Memoria.

6.3.1. El Medio Natural

Está constituido por los ámbitos protegidos de los parques naturales, los espacios litorales y los elementos que forman parte del ciclo natural del agua. Este subsistema engloba todos aquellos espacios que deben mantener la capacidad de la naturaleza para regular los procesos naturales del territorio pero, más allá del cumplimiento estricto de la norma, se incorporan con las finalidades de preservar las áreas y hábitats naturales, proteger el patrón ecológico de los ecosistemas y potenciar los valores culturales y paisajísticos del lugar.

El mar y la franja litoral

La franja litoral constituye un sistema complejo y rico determinado por la existencia del mar, un potente recurso territorial que funciona como receptor de los excedentes de agua procedentes del sistema hidráulico de aguas interiores, constituye un factor decisivo en la regulación del clima y es soporte de una intensa actividad económica basada en sus recursos propios, en el tráfico marítimo y en su potencial para el disfrute de la población.

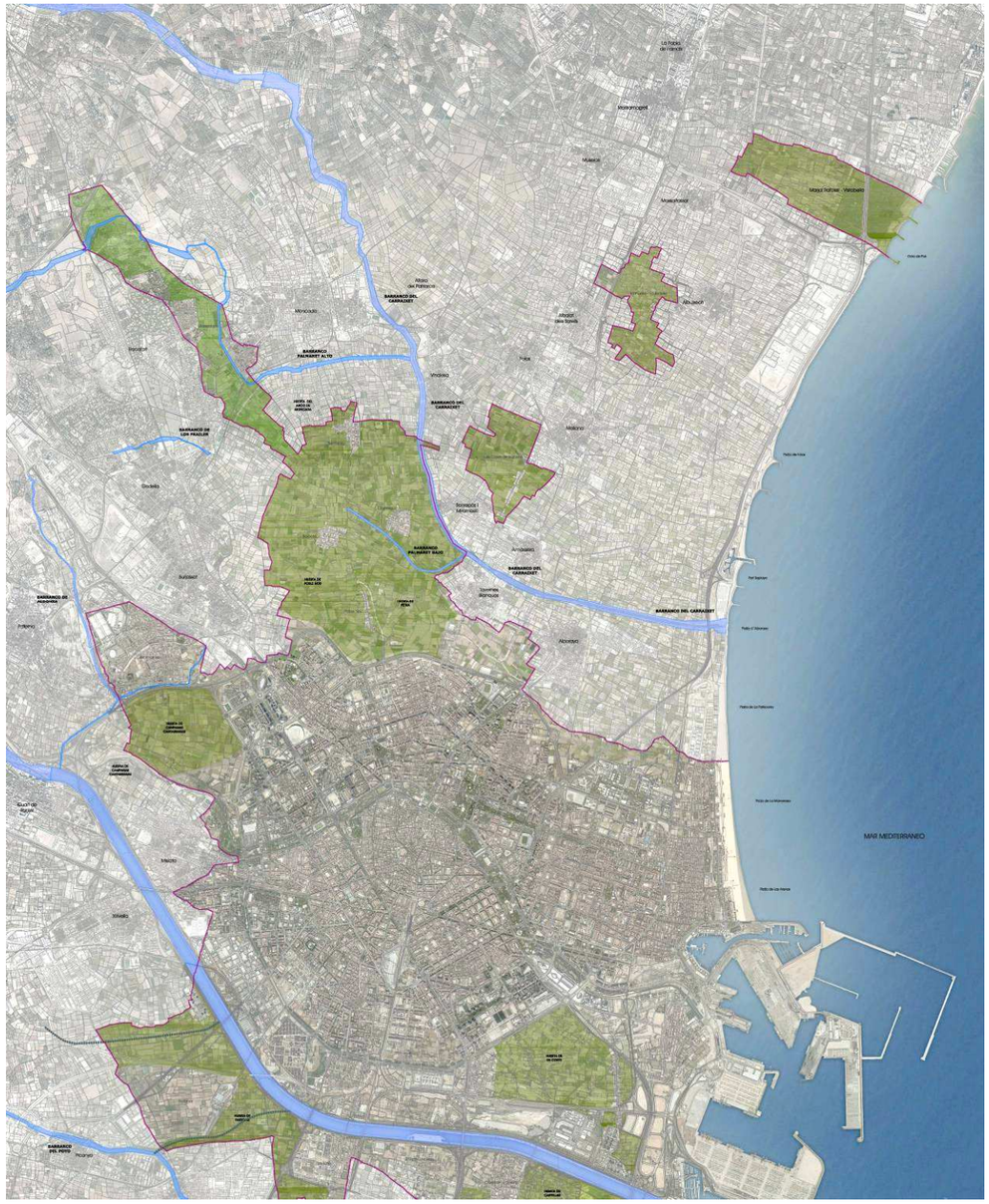
La actividad humana genera impactos sobre los ecosistemas marinos que afectan a aspectos tan diversos como la calidad de las aguas, la diversidad y riqueza de los recursos pesqueros y al propio paisaje costero. Las modificaciones de la línea de costa pueden producir alteraciones en la dinámica natural del régimen de corrientes, amplificar los efectos negativos de los temporales y afectar a los hábitats costeros y a la dinámica de regeneración de las playas.

Las funciones reguladoras de los procesos naturales del territorio del mar y la costa y el hecho de albergar tal riqueza de recursos y oportunidades justifican su inclusión en el sistema territorial de la Infraestructura Verde, con efectos manifiestos más allá de los límites territoriales del término municipal, que deben ser conocidos, reconocidos y valorados tanto por las distintas Administraciones públicas como por el conjunto de los ciudadanos.

Los parques naturales y humedales

En el área metropolitana de Valencia se encuentran localizados los parques naturales de la Albufera y del Turia, y el Marjal de Rafalell y Vistabella.

En cuanto a la Albufera, poco se puede decir que no se haya expuesto ya en otros apartados de la Memoria. La mayor parte de los terrenos que constituyen este Parque pertenecen al término municipal de Valencia. El Plan otorga a estos terrenos una zona propia de ordenación (SNU-PM1) y garantiza el mantenimiento de sus condiciones naturales remitiéndose al planeamiento medioambiental de aplicación (PORN y PRUG).



Infraestructura Verde de Valencia en los medios natural y rural.
Fuente: Elaboración propia

En lo relativo al Parque Natural del Turia, Valencia sólo se ve afectada, en el entorno de Campanar, por su área de influencia. El PORN del Turia regula con cierto detalle las restricciones de uso y aprovechamiento relativas a la zona de influencia 1, o de primer grado, pero deja al planeamiento municipal la regulación normativa de los terrenos incluidos en el Área de influencia 2, o de segundo grado. Las previsiones autonómicas para ejecución de la nueva ronda norte de Mislata van a marcar un nuevo límite, y por ello el Plan prevé que todo el terreno al norte de la nueva infraestructura sea considerado área de influencia 1, regulándose el régimen de uso y aprovechamiento de los terrenos por aplicación de la legislación ambiental correspondiente, especialmente el PORN, al objeto de garantizar la preservación de los ecosistemas del Parque y sus valores paisajísticos.

Respecto del Marjal de Rafalell y Vistabella, la ausencia de una norma específica para el humedal que garantice su mantenimiento en las debidas condiciones ha llevado a delimitar una zona de ordenación específica (SNU-PM3) y a introducir normativa protectora complementaria a las disposiciones legales de carácter medioambiental.

El sistema hidráulico de aguas interiores

La red hidrográfica del área metropolitana está integrada por los ríos Turia y Júcar, los cauces estacionales del río Magro, y los barrancos del Carraixet y del Poyo.

Por otro lado, la ciudad se encuentra enclavada sobre el acuífero subterráneo de la Plana de Valencia, un sistema excedentario, de funcionamiento hidráulico muy complejo, responsable de los elevados niveles freáticos que se registran en la mayor parte del término municipal. Esta abundancia de agua disponible no garantiza, sin embargo, el abastecimiento de la ciudad. La calidad de las aguas del acuífero de Valencia no es adecuada para el suministro urbano, principalmente por el alto contenido en sales de azufre y nitrógeno procedentes del cultivo intensivo del sistema rural.

El mayor valor del acuífero de Valencia está íntimamente relacionado con su mayor valor natural, el lago de la Albufera, cuyos niveles hídricos, lejos del papel de receptor exclusivo de escorrentía superficial que tradicionalmente se le asigna, guardan estrecha relación con los niveles transmisivos de las aguas subterráneas más superficiales, lo que se manifiesta en numerosos *ullals*.

El segundo gran sistema hidráulico de Valencia es el sistema de drenaje superficial de las aguas de escorrentía. La Plana de Valencia es un espacio fundamentalmente llano, sometido a riesgo de inundación y altamente poblado. Los cauces estacionales que drenan el territorio se convierten en una infraestructura territorial fundamental, lo que justifica su inclusión en el sistema de Infraestructura Verde. Al tratarse de dominio público hidráulico, su uso y su mantenimiento como espacios libres de edificación queda garantizada por aplicación de la legislación en materia de aguas.

El suelo sometido a riesgo de inundación

En el ciclo natural del agua, las llanuras de inundación desempeñan una función protectora. Su preservación como espacios libres de edificación es una forma de prevenir los efectos de las inundaciones en el suelo ya ocupado, para el que no hay más remedio que invertir en costosas infraestructuras de drenaje, bombeo y desagüe. Su inclusión en la Infraestructura Verde viene determinada por la ETCV con el objetivo de preservarlo de la urbanización y mantener su función natural preventiva.

6.3.2. El Medio Rural: La Huerta de Valencia

El medio agrícola de Valencia está constituido por la huerta y los arrozales. Estos espacios deben incluirse en la Infraestructura Verde con la finalidad de preservar su función productora, proteger los valores culturales y paisajísticos, revitalizar el patrimonio rural asociado y establecer mecanismos de control en la ejecución de nuevas infraestructuras que discurran por ellos.

Estrictamente hablando, la huerta histórica de Valencia es el territorio delimitado por los perímetros máximos de riego de la antigua red de acequias del Turia, es decir, por los siete sistemas hidráulicos que forman parte del Tribunal de las Aguas, más la Real Acequia de Moncada.

Este medio rural, que generaciones de labradores han construido con su labor continua a lo largo de los siglos, físicamente queda definido, en lo esencial, por su red de acequias, los lugares de doblamiento, su singular parcelación y la red viaria. Estos aspectos han dibujado el paisaje antropizado de la huerta, estableciéndose entre ellos una compleja interrelación que se ha mantenido con pocas variaciones durante más de de ocho siglos de historia y que, a partir de mediados del siglo XX, ha sido definitivamente alterada por el trazado de nuevas infraestructuras, el crecimiento de las poblaciones y la implantación de usos impropios.

El Plan pretende garantizar la preservación de los espacios de huerta que quedan, con su compleja estructura de elementos y paisajes, clasificándola como suelo no urbanizable protegido y dotándola de una zonificación y un régimen de uso apropiados, en la línea establecida por el PATPH.

Asimismo, el Plan delimita una zona urbanística específica para aquellos suelos que, fuera del ámbito estricto de la huerta protegida, albergan valores paisajísticos, de naturaleza rústica y agraria, que se consideran definitorios de un ambiente rural digno de singular tratamiento, con la función añadida de constituir, por sí mismos o en adición con otros espacios del área metropolitana, grandes sumideros de gases de efecto invernadero, y sobre ella establece un régimen de usos que debe garantizar que estos espacios sean preservados de la urbanización y mantengan sus funciones básicas dentro del sistema territorial de la Infraestructura Verde.

6.3.3. El medio periurbano: Los parques públicos de transición

En el medio periurbano, la Infraestructura Verde debe incorporar los espacios necesarios para resolver la transición entre el medio urbano y el mundo rural, mejorando el paisaje de borde de la ciudad. Estas áreas ofrecen la oportunidad de proveer nuevas zonas de esparcimiento para la población, en una ciudad altamente consolidada, que pueden vincularse al conocimiento de la huerta y a la puesta en valor de su patrimonio cultural.

Para resolver esta transición urbano-rural y la interconexión del sistema general de espacios abiertos con la Infraestructura Verde plenamente urbana, el Plan propone un sistema de parques periurbanos de carácter público que, concebidos como espacios multifuncionales, van a jugar un papel significativo en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

El objetivo es que este sistema de parques preste servicios a toda la ciudad, proporcionando múltiples beneficios, tanto de carácter ambiental como de carácter social, al aprovechar las oportunidades recreativas del territorio y abrir a los ciudadanos nuevos espacios para el desarrollo de las actividades deportivas y de esparcimiento. Pero, además, la voluntad de que conserven su paisaje, su carácter natural o rural y, en su caso, su actividad agrícola, dotándolos de un tratamiento paisajístico y una gestión adecuados, supone la oportunidad de fomentar el conocimiento de los valores intrínsecos de estos suelos entre el común de los ciudadanos, especialmente cuando se trata de suelos de huerta, de alta productividad agrícola, al poner en valor sus técnicas de riego y el patrimonio edificado asociado a su explotación.

Concebidos mayoritariamente como parques metropolitanos y localizados en el límite del término, estos parques deben servir, además, para fijar un límite claro que contenga el crecimiento de la ciudad, y para impedir situaciones de conurbación con las poblaciones del entorno más próximo.

Aún cuando su tratamiento los asemeje a espacios rurales o naturales, se trata de dotaciones públicas vinculadas al medio urbano, por lo que deben resultar accesibles y satisfacer las necesidades de esparcimiento de la población. Los parques periurbanos propuestos por el Plan son los siguientes:

- Parque lineal de la huerta

  Localizado al norte del futuro trazado de la Ronda norte e integrado por los parques de Vera conformará, junto al previsto en Alboraya, un gran parque lineal de carácter metropolitano que impedirá la conurbación entre ambos municipios. En su diseño deberá integrarse el mantenimiento de la estructura tradicional agraria y el patrimonio cultural con aquellos aspectos que deben garantizar su aptitud para el esparcimiento ciudadano, el paseo peatonal y el tránsito seguro de bicicletas y peatones. Se pretende que este recorrido sea continuo desde la calle Ingeniero Fausto Elio hasta el Parque de San Miguel de los Reyes.

- Parque de San Miguel de los Reyes

  Este parque pretende, en primer lugar, recrear el entorno histórico del antiguo monasterio manteniendo las parcelas rústicas vinculadas al mismo con características similares a la huerta circundante. Además, impedirá en el futuro la conurbación de la ciudad con Alboraya y Tabernes Blanques, garantizando la pervivencia de esta bolsa de huerta histórica de indudable valor. Junto con el parque lineal de Vera, constituirá un sistema verde continuo distribuido a todo lo largo de la Ronda norte, en una configuración que guarda similitudes con la del Jardín del Turia y que deberá garantizar la continuidad del tránsito peatonal y ciclista.

- Ampliación del Parque de Cabecera

  Se prevé sobre terrenos agrícolas e incultos que se encuentran en el límite de término con Mislata, en una zona situada entre la Acequia de Rascaña y el límite de término. Resolverá la conexión del Parque de Cabecera con el Parque Natural del Turia, facilitando la integración de la Infraestructura Verde de carácter local en la de carácter metropolitano. Se pretende que el tratamiento de este Parque recree de alguna manera el ecosistema fluvial del antiguo lecho del río, fomentando las oportunidades recreativas y de esparcimiento que esta opción representa.

- Parque de la Punta

  Permitirá la conexión entre el Delta verde y el Jardín del Turia con la Huerta de En Corts y los espacios protegidos del PN de la Albufera. Se pretende como la conexión principal, no motorizada, entre la Infraestructura Verde urbana de la ciudad, situada al norte del Nuevo Cauce, con los espacios rurales y naturales y las pedanías del sur.

Este sistema de parques periurbanos debe ir acompañado del trazado de una red de itinerarios seguros (peatonales y ciclistas) que los conecten con los principales parques y jardines urbanos y resuelvan, de alguna manera, la comunicación entre los distintos espacios de interés que constituyen la Infraestructura Verde del territorio. Formando parte de la red de corredores de conexión, su configuración se describe en el apartado correspondiente de esta Memoria.

6.3.4. El medio urbano

En el medio urbano, la finalidad de la Infraestructura Verde debe ser garantizar que los principales espacios libres de la ciudad mantengan su función social y recreativa, tanto como sus funciones de mejora del paisaje urbano y de puesta en valor del patrimonio cultural.

Los parques urbanos responden a la necesidad global del ciudadano de disponer de áreas de esparcimiento, y su localización debe responder a los objetivos de cercanía y accesibilidad universal. Aunque en la ciudad existe un gran número de espacios calificados como zona verde, sólo se incluirán en la Infraestructura Verde estructural aquellos que por sí mismos constituyen áreas recreativas o culturales de singular aprovechamiento por parte de la población o que sirven de hitos en los recorridos que permitirán acceder a los distintos espacios que la integran. El Plan trata estos parques como zonas dotacionales de calificación específica, con la finalidad de garantizar su función social y recreativa de espacios destinados al reposo y disfrute al aire libre, funciones que resultan plenamente compatibles con los objetivos de la Infraestructura Verde.

Infraestructura Verde de Valencia en los medios periurbano y urbano
Fuente: Elaboración propia

El elemento urbano más relevante en la estructura de parques urbanos de Valencia es, sin duda, el Jardín del Turia, un parque lineal de ocho kilómetros de longitud y 120 Ha de superficie que se ha convertido, probablemente, en la dotación pública más apreciada y utilizada por propios y extraños, lo que la convierte, en términos sociales, en una de las inversiones públicas más rentables. Las razones de tal éxito pueden resumirse en ciertas características específicas que difícilmente coinciden en una zona verde: su extensión, su posición central, su forma lineal y la diferencia de cota en que se sitúa respecto del entorno.

El viejo cauce del Turia recorre la ciudad de Oeste a Este, dibujando un trazado sinuoso que divide la ciudad en dos mitades de similar extensión. Esto lo hace fácilmente accesible a la mayor parte de los ciudadanos. A mayor abundamiento, aunque su dimensión entre pretiles ronde los 150 metros, su cota, distinta de la de la ciudad circundante, permite recorrerlo en toda su longitud sin la interrupción del tráfico rodado o de otros medios de transporte. Transformado en una gran zona verde inaccesible al tráfico y cuya continuidad queda garantizada por los pasos bajo los puentes, el Jardín del Turia se ha convertido en el principal pulmón de la ciudad, en una inmejorable instalación de recreo y ocio para los ciudadanos, en una vía segura de tránsito peatonal y ciclista, en un corredor cultural que permite acceder fácilmente a algunos de los principales y más emblemáticos puntos de la ciudad y, por añadidura, en uno de los principales polos de atracción para el turismo.

Los siguientes hitos en la configuración de la Infraestructura Verde urbana de Valencia son: el casco histórico de la ciudad y el eje costero norte-sur que forma el conjunto constituido por el paseo marítimo, la Marina Real y el borde este de Nazaret. Junto con el cauce viejo, que los une y relaciona, constituyen la estructura básica del núcleo urbano de la ciudad y son testimonio de toda su historia. El entramado de calles, plazas y edificaciones del Casco histórico, de incalculable contenido cultural y singular valor paisajístico, constituye el polo de atracción más importante. El eje costero que nace en el límite con el término municipal de Alboraya y termina en el cauce nuevo del Turia materializa la conexión final de la ciudad con el mar, aporta una gran potencialidad recreativa, turística y funcional a la Infraestructura Verde y es, a su vez, conexión natural hacia el Parque natural de la Albufera.

Pero la Infraestructura Verde en el medio urbano es mucho más compleja. Integra también espacios asociados a los elementos culturales de singular importancia visual y servicios públicos con funciones recreativas, sociales y culturales. Por tanto, no sólo los grandes parques urbanos, sino también los espacios asociados a los grandes centros sociales y culturales (la Ciudad de las Artes y las ciencias, el Palacio de congresos, el Museo de San Pío V, el IVAM …) y el patrimonio protegido de especial relevancia (la Catedral, los palacios medievales, los núcleos históricos tradicionales…), van a terminar de configurar una Infraestructura Verde urbana propia y característica de la ciudad, representativa de su identidad.

El Plan incluye cada uno de estos espacios, de acuerdo con su función y destino urbanístico, en una zona de ordenación distinta, incorporando en sus normas los condicionantes necesarios para garantizar la función que desempeñan dentro del sistema de Infraestructura Verde.

6.3.5. Los corredores de conexión

La infraestructura verde ha de garantizar la continuidad entre la red urbana y los espacios naturales. Esta continuidad se consolidará, en el tejido urbano a través de itinerarios, en el medio agrario a través de la red de caminos rurales y en el medio natural mediante sendas y senderos específicos que conectarán con los principales núcleos urbanos y con los espacios de interés local. Ambas redes han de jugar un doble papel. Los itinerarios urbanos han de fomentar la movilidad a pie o bicicleta y a su vez permitir el establecimiento de una importante masa vegetal en el contexto urbano. Los caminos rurales, además de su potencial como corredores biológicos, pueden también asumir un uso como redes alternativas de movilidad no motorizada desde los núcleos rurales, con las limitaciones derivadas de sus características y función agraria, que en la protección de la huerta tienen prioridad.

Los corredores de conexión deben garantizar tanto la continuidad física del sistema como la continuidad visual del espacio. Puede servir a otras funciones, como impedir la conurbación, facilitar el acceso a otros espacios o proporcionar oportunidades recreativas y culturales para mejor aprovechamiento de los recursos del territorio.

De acuerdo con su función específica pueden distinguirse dos tipos de corredores de conexión:

- Corredores ecológicos: Son aquellos que tienen por objeto garantizar la continuidad de los ecosistemas biológicos o la efectividad de los procesos naturales del clima y del territorio. Se trata principalmente de los cauces fluviales y las playas, y además de los corredores naturales de fauna y flora y los sistemas hídricos subterráneos.

- Corredores funcionales: Son aquellos cuya función principal es resolver la comunicación entre los distintos espacios de la Infraestructura Verde. Integra fundamentalmente la red de vías verdes, itinerarios patrimoniales, rutas culturales y, con funciones recreativas y culturales añadidas; la red de rutas escénicas, con funciones adicionales de percepción del paisaje; y, por último, la red de itinerarios locales, con funciones de mera conexión y acceso.

En cuanto a las vías verdes, la ubicación de los grandes parques periurbanos que el Plan propone, además de posibilitar la configuración de un gran "cordón verde periurbano" los convierte en puntos de conexión entre la Infraestructura Verde rural y la urbana. Pero, además, retomando la idea de que un largo recorrido ofrece multitud de oportunidades recreativas, sociales y de ocio, más allá de las que ofrece el jardín compacto tradicional, la red de corredores de la Infraestructura Verde abre la posibilidad de conectar todos estos espacios en un recorrido verde continuo que debería permitir bordear la ciudad, a pie o en bici, pasando de un espacio de interés a otro sin interrupciones del tráfico motorizado.

Esto parece posible en el norte de la ciudad: Con la configuración de los nuevos parques periurbanos deberían poderse establecer las reservas de suelo necesarias para configurar un trazado que permita, a pie o en bici, recorrer desde el Parque natural del Turia hasta el mar. Ello exige resolver los pasos de la Av. Maestro Rodrigo, Av. Cortes valencianas, Ronda Norte, carretera de Moncada, acceso a San Miguel de los Reyes (prolongación calle Conde Lumiares), nueva ronda de Tabernes, autopista del Mediterráneo y futuro acceso norte al puerto (calle Ingeniero Fausto Elio).

Hasta el Jardín del Turia, la conexión del arco verde norte con el sur puede materializarse, por el Este, a través de la playa, el paseo marítimo, la Marina Real y el puerto y, por el Oeste, por el parque de cabecera, el área de influencia del Parque natural del Turia y, fuera del término municipal, por el propio Parque natural. Sin embargo, los desarrollos urbanísticos existentes al sur de la V-30 dificultan el trazado de un arco verde sur continuo.

Infraestructura Verde de Valencia. Corredores de conexión.
Fuente: Elaboración propia

El recorrido más inmediato para cerrar la ronda verde sur de Valencia sería el Bulevar Sur, un corredor puramente funcional que debiera ser tratado en todo su recorrido para facilitar los modos de transporte no motorizados. Dotar a esta infraestructura de espacios verdes a lo largo de su trazado, que integren zonas de paseo y carriles-bici y que aporten interés al recorrido, sería la primera, inexcusable y más viable opción para conectar el Parque natural del Turia con el puerto por el sur de la ciudad. La propuesta del Plan es su reconocimiento de su carácter de bulevar, exigiendo que el espacio mínimo destinado a zona verde deba superar el 40% de la amplitud de la vía.

Más al sur, el nuevo cauce, con la infraestructura viaria de la V-30 asociada al mismo, es una barrera prácticamente infranqueable para los desplazamientos no motorizados. La franja de protección de carreteras, que por ley debía quedar expédita de toda construcción, podría representar una oportunidad, pero los aledaños de la autovía están sometidos a unos altísimos niveles de ruido e insolación que imposibilitan el disfrute del medio y el paseo. Del mismo modo, hay que tener en cuenta el resto de carreteras e infraestructuras de transporte (tren, tranvía…) que interrumpen cualquier recorrido que pretenda circunvalar Valencia por el Sur. Aún así, desde el Plan se propone un primer trazado, ciertamente esquemático, que debiera ser objeto de un estudio más específico para garantizar su viabilidad, que permitiría una circunvalación verde para Valencia por el sur que podría conectar mediante recorridos seguros el Parque natural del Turia con el Parque natural de la Albufera.

Al sistema de Infraestructura Verde se incorpora también la red de rutas y caminos históricos que, de alguna manera, pudieran tener cierta significación en su configuración actual, dadas las oportunidades formativas y recreativas que suponen y el valor añadido que les aporta el ser depositarios de parte de la memoria colectiva e historia de la ciudad. Se trata de las rutas romanas asociadas a su fundación (vía Augusta); las rutas de comunicación, peregrinación y comercio con el interior de la península y con el mar que permitieron el crecimiento y consolidación de la ciudad; las rutas que pretenden recuperar la secuencia temporal de hechos históricos de especial significación; los recorridos que circunvalaron la muralla medieval, cuyo trazado conserva todavía la trama viaria actual; y los caminos de acceso a la ciudad desde poblados, alquerías y pedanías, algunos con carta de ciudadanía propia, y otros, integrados en la ciudad como barrios con personalidad propia.

Todas estas rutas han visto alterado su trazado por los desarrollos urbanos e infraestructuras de épocas recientes, pero se considera de interés recuperar la posibilidad de que sean usados de nuevo, mediante medios de transporte no motorizados, integrando en la Infraestructura Verde su trazado, adaptado en los puntos donde la ruta original no pueda recuperarse.

Del mismo modo, se integran como conectores la red de rutas escénicas, que incluyen recorridos de interés regional como vías verdes, Vía Litoral, rutas ciclistas y algunos recorridos de los Parques naturales.

Por último, en el diseño de los corredores que deberán interconectar los espacios de la Infraestructura Verde urbana se han tenido en cuenta las propuestas del PMUS. Dado que su objetivo es cambiar el actual modelo de movilidad, su primer programa de actuación consiste en definir una red de seis ejes principales y dos ejes secundarios que potencien estos modos de transporte. La función asignada a estos ejes es la de asegurar una adecuada conectividad peatonal entre los barrios y los principales equipamientos de la ciudad, diseñando una red dotada de condiciones adecuadas para la óptima circulación peatonal y que garantice su continuidad con los itinerarios existentes.

Aunque las motivaciones del PMUS difieren de las de la Infraestructura Verde, algunos de sus objetivos son comunes. El resultado es que esos recorridos son funcionalmente importantes y un magnífico punto de partida para el desarrollo de la red de corredores de conexión a escala pormenorizada. Esta red se complementa en el Plan con otros recorridos que deben resolver la accesibilidad a algunos espacios de la Infraestructura Verde.

En todo caso, desde este Plan se considera que los elementos que forman parte de la red de corredores de conexión deben cumplir unos determinados requisitos:

- Deben tener interés, por lo que su entorno debe ser objeto de programas de mejora y creación de paisaje, incluyendo zonas de descanso y de actividades recreativas en los espacios cuyas características y nivel de protección lo permita, y con la disposición de miradores en los puntos de interés.
- Deben garantizar su función como espacios de tránsito y tener prioridad sobre cualquier tipo de vía o infraestructura que les afecte, con las limitaciones del medio en el que se encuentren.
- Con carácter general, en los viales incluidos en la Infraestructura Verde debe darse preferencia en su diseño al espacio dedicado al tránsito peatonal y de bicicletas, resolviendo su separación de los destinados a otros modos de transporte, a fin de mejorar la seguridad, la comodidad y la tranquilidad del viandante durante el paseo.

Infraestructura Verde de Valencia
Fuente: Elaboración propia

6. 4. La Clasificación del Suelo

6.4.1 El suelo urbano

El Plan clasifica como suelo urbano aquellos terrenos que cuentan con las condiciones de urbanización o edificación a que se refiere el artículo 10.1 de la LUV. Se trata de suelos ya transformados, que con carácter general, pueden ejecutarse mediante actuaciones aisladas, aunque resulte necesario delimitar unidades de ejecución en algunos ámbitos que no se han ejecutado en el marco del PG88, así como revisar su ordenación pormenorizada.

Atendiendo a estos criterios, se incluye como suelo urbano el suelo clasificado con esta categoría por el PG88 y aquellos suelos urbanizables previstos en ese planeamiento o en sus modificaciones, que se han ejecutado y han alcanzado un grado de urbanización suficiente que les haga merecedores de esta clasificación. En esta última situación se encuentran los terrenos correspondientes a los antiguos sectores de Ademuz, Tabernes Blanques, Orriols, Monteolivete, Patraix, Sant Pau, Campanar Sur, Campanar Norte, Beniferri, Masarrochos Sur, Benicalap Norte, Benicalap Sur, Avenida de Francia, Camino de las Moreras II, Camino de las Moreras I, Quatre Carreres y La Torre Oeste. También se clasifican como suelo urbano los terrenos incluidos en la ZAL, que como en los casos anteriores, ostentan las condiciones físicas necesarias para ser adscritos a esta clase de suelo.

Del mismo modo, se clasifican como urbanos los terrenos correspondientes a los sistemas generales previstos por el planeamiento anterior contiguos al suelo urbano que no se encuentran consolidados por la urbanización y pequeñas actuaciones de borde en alguna de las pedanías que están aisladas de la ciudad central.

La delimitación del suelo que se clasifica como suelo urbano es la que se grafía en el plano de ordenación PO2, que alcanza una superficie total de 4.973,49 has, de las que 556,64 has corresponden a la zona de servicio portuaria y 4.345,03 has, al suelo urbano de ciudad propiamente dicha.

6.4.2 El suelo urbanizable

El Plan clasifica como suelo urbanizable los suelos necesarios para garantizar el desarrollo sostenible de la ciudad y aquellos suelos de la red primaria que incluye o adscribe a los sectores urbanizables para garantizar su obtención. Del mismo modo, mantiene la clasificación de suelo urbanizable de los sectores del PG88 que no cuentan con un grado de urbanización suficiente para ser considerados suelo urbano y de los sistemas generales que no se han ejecutado conforme a sus previsiones.

6.4.2.1. El suelo urbanizable de uso residencial

Tradicionalmente se ha asociado la determinación de las necesidades de suelo para uso residencial con la evolución demográfica de las ciudades. Las previsiones demográficas se convertían en la base de cálculo del total de viviendas necesarias y a partir de ellas, en función de las intensidades edificatorias, se determinaba el suelo necesario para su satisfacción. Esta forma de dimensionar las necesidades de suelo tenía su lógica en los años en los que las migraciones dirigían la población del campo hacia la ciudad, generando demandas adicionales de habitación. A partir de los años 70 del siglo pasado esta migración cambió de rumbo, fundamentalmente por la crisis económica y la caída de la fecundidad, y las áreas más desarrolladas del país empiezan a perder población.

En el caso de Valencia, frente a los importantes incrementos de población que se producen en las décadas de los 60 y los 70 del siglo XX, el PG88 constata una pérdida de población en la ciudad a partir de 1981, que atribuye al retorno de los inmigrantes a su lugar de origen por la crisis económica, al desplazamiento de la población hacia otros municipios del entorno y a la caída acumulada de la natalidad iniciada en la década anterior.

INCREMENTO DE LA POBLACION

	1960/70	1970/75	1975/81	1981/86
Valencia capital	2,6	1,8	0,87	-0,27
Comarca L'Horta sin Valencia capital	5,4	3,8	2,0	---
Comarca L'Horta con Valencia capital	3,8	2,6	1,3	---
Provincia Valencia	2,2	1,7	1,6	-0,04
Comunidad Valenciana	2,2	1,8	1,8	0,27
Total Nacional	0,96	0,97	1,0	---

Fuente. Memoria Informativa del PG88

Sin embargo, la evolución posterior del padrón municipal, ha constatado que se han producido incrementos de población en la ciudad, que dada la casi inexistencia de crecimiento vegetativo, ha respondido a fenómenos migratorios de diferente signo.

Aunque la VPRPGV dibujó un escenario poblacional que consideraba incrementos de población en el intervalo 2007-2015, basado en las previsiones de las bases estadísticas del INE, el escenario actual que se deduce de estas mismas bases es muy diferente. Sin perjuicio de ello, la consideración de un escenario temporal que alcance el año 2030, obliga al Plan a revisar sus previsiones demográficas, teniendo en cuenta, tanto las tendencias derivadas de estudios o bases oficiales, como la propia evolución de la demografía que se ha producido en la ciudad en las últimas décadas.

Con independencia del factor demográfico, las ciudades siguen demandando la transformación de nuevos suelos o la reutilización de aquellos cuyos usos han quedado obsoletos, tanto para actividades económicas como para la habitación. Aunque se trata de una demanda de difícil cuantificación, por obedecer a las necesidades de una sociedad madura y evolucionada, en la ciudad se produce una

demanda residencial sostenida, que también hay que considerar a la hora de ponderar la necesidad de nuevo suelo urbanizable en el horizonte temporal del Plan.

La existencia de este tipo de demanda también fue constatada por el PG88, ya que a pesar del marco demográfico en el que se elaboró, determinó la necesidad para sus primeros 8 años de vigencia de 32.000 nuevas viviendas, resultado de estimar una media de construcción de 4.000 nuevas viviendas al año, fruto de la observación del ritmo de la construcción de los 5 años anteriores, en los que no se produjeron incrementos de población.

Proyecciones demográficas y de evolución de la población

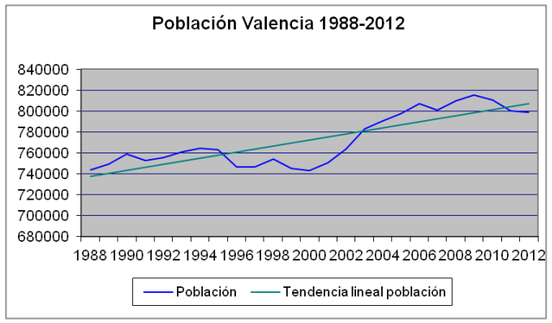
La evolución de la población en la ciudad en el período 88-2012

La evolución de la población en la ciudad en los últimos años, según los datos de la Oficina de Estadística municipal, es la que concretan las tablas que se inserta a continuación.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN VALENCIA

		Población de derecho	% de variación
	1988	743.933	
	1989	749.574	0,76%
	1990	758.738	1,22%
	1991	752.909	-0,77%
Renovación	1992	755.604	0,36%
	1993	761.164	0,74%
	1994	764.296	0,41%
	1995	763.299	-0,13%
	1996	746.683	-2,18%
Renovación	1997	746.683	0,00%
	1998	753.882	0,96%
	1999	745.442	-1,12%
	2000	743.202	-0,30%
	2001	750.476	0,98%
	2002	764.010	1,80%
	2003	782.846	2,47%
	2004	790.754	1,01%
	2005	797.291	0,83%
	2006	807.396	1,27%
	2007	800.666	-0,83%
	2008	810.064	1,17%
	2009	815.440	0,66%
	2010	810.444	-0,61%
	2011	800.469	-1,23%
	2012	799.188	-0,16%

Fuente: Oficina de Estadística municipal
(*)Para el años 1997 no existe dato de población ,por lo que se considera la del año anterior para obtener la tendencia



Fuente: Elaboración propia

Las tablas sobre la evolución de la población de Valencia, constatan que en el período 1988-2012 se produjo en la ciudad un aumento de 55.255 habitantes, que en términos porcentuales supone un incremento próximo al 7,42 %. La dinámica poblacional muestra una tendencia claramente ascendente, con caídas significativas en los años 1996, 1999 y 2007. A partir de 2009, la tendencia empieza a invertirse con una caída del 0,66% sobre el total.

Las previsiones de población del proyecto expuesto al público en 2010

La VPRPGV redactada a lo largo del año 2007, justificó en su Memoria que a corto plazo el IVE preveía un crecimiento de 65.147 habitantes entre 2005 y 2010 en la ciudad y de 76.000 habitantes en el área metropolitana, lo que se traducía en unas necesidades de suelo urbanizable o urbano de 1.500 Has, de las que 300 Ha correspondían a la ciudad central, según los modelos de densidad urbana imperantes en estos ámbitos territoriales.

El Estudio de necesidades de vivienda que acompaño a este documento y que posteriormente, también acompañó al Proyecto que se expuso al público en 2010, cuantificaba la demanda previsible en el periodo 2007-2015, partiendo de las estimaciones realizadas por el INE en ese intervalo temporal, y determinaba que en el año 2015, inicio de tercer cuatrienio estudiado, se producirían incrementos del orden del 5,2%, que iban a responder básicamente al fenómeno migratorio.

Tasa de crecimiento estimada en la ciudad de Valencia en el periodo 2007-2015	AÑO		
	2007	2011	2015
Población total (Para aplicar a los hogares)	*100%*	*102,7%*	*105,2%*
Población de 20-35 años (Para aplicar a los individuos)	*100%*	*91,1%*	*80,2%*

	Punto de partida 2006	1er cuatrienio 2007-2010	2º cuatrienio 2011-2014	3er cuatrienio 2015-2018
Población (habitantes)	805.304	797.654	819.412	838.750
Hogares	300.535	298.747	306.896	314.139
Individuos (Potenciales demandantes de Primer Acceso)	114.203	113.524	103.445	91.059

Nota: se detalla la población al inicio de cada cuatrienio, es decir, años 2007, 2011, 2015.

Fuente: Estudio de demanda de viviendas en Valencia (2006)

De acuerdo con las previsiones demográficas de este Estudio, el Proyecto de Revisión estimó en el límite de su horizonte temporal un crecimiento poblacional que podía oscilar entre 50.000 y 60.000 nuevos habitantes y que en cualquier caso, estaría por debajo del umbral de los 900.000 habitantes.

Previsiones de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

En coherencia con el escenario demográfico que prefigura, la Estrategia Territorial establece unas tasas de crecimiento demográfico, que a pesar de su carácter orientativo, deben ser consideradas en las revisiones del planeamiento general, aunque permite considerar otras tasas demográficas que se justifiquen mediante estudios de mayor precisión. Estas tasas son el marco de referencia para el cálculo de la tasa de crecimiento demográfico anual municipal y deben acumularse por el número de años en los que el plan extienda su vigencia.

En el caso de Valencia, la ETCV estima una tasa de crecimiento de población para el período 2010-2030 del 0,60% anual acumulativo. Por tanto, considerando el nuevo horizonte temporal del Plan en 2030, la tasa de crecimiento poblacional (TCD) previsible ascendería a 1,1137, resultado de considerar una tasa anual acumulativa del 0,6% durante un plazo de 18 años.

Aplicando la TCD que establece la ETCV a la población de Valencia correspondiente al año 2012, la población estimada en la ciudad en el 2030 respondería al siguiente cálculo:

POB 2012 x 1,1137= 799.188 x 1,1137= 890.055 habitantes

El escenario demográfico del Plan

Ya se ha indicado, que el Proyecto de 2010 estableció unas previsiones demográficas en base a datos estadísticos de evolución de la población disponibles en las fechas en las que se elaboró. Aunque el Plan establecía que su vigencia era indefinida, sus previsiones se centraban en las necesidades de expansión urbana que iban a producirse en el intervalo 2007-2018, un marco temporal que ha quedado totalmente desfasado. Junto a esta circunstancia, hay que reflexionar sobre el cambio tendencial que se ha producido en el desarrollo demográfico, el consumo y la demanda de viviendas, motivado básicamente por el cambio de ciclo económico.

Sin perjuicio de ello, la Revisión del Plan General de Valencia debe tener vocación de permanencia a largo plazo, por lo que contemplar escenarios de paralización de la actividad urbanística, aunque resulte imaginable en la situación actual, está fuera de toda lógica territorial. Siguiendo las recomendaciones de la ETCV acerca de considerar plazos para la planificación estratégica que posibiliten un marco económico y demográfico equilibrado y sostenible, ampliar el horizonte temporal del Plan al año 2030 posibilitaría considerar escenarios de superación de la crisis económica, aunque pudieran aparecer nuevas etapas de recesión dentro de la normalidad cíclica del sector inmobiliario.

En cualquier caso, el establecimiento del techo poblacional es una determinación ineludible de todo planeamiento general, que debe establecer tanto las necesidades de suelo, como las dotaciones y los servicios necesarios para atender a la población que previsiblemente puede albergar la ciudad en su marco temporal.

A la hora de concretar esta determinación, hay que partir de que en la dinámica demográfica intervienen dos factores fundamentales: el movimiento natural de la población, entendido este como la diferencia entre natalidad y mortalidad y los movimientos migratorios, directamente relacionados con los ciclos económicos y que en las últimas décadas, son los que principalmente han justificado las alteraciones significativas de la población de la ciudad.

Ante el desfase de los estudios demográficos que acompañaron al Plan en fases anteriores y la dificultad de realizar una proyección poblacional en el horizonte temporal del año 2030, hay que barajar diversos escenarios de futuro que nos permitan determinar de manera justificada, el techo poblacional del Proyecto en su horizonte temporal.

El primer escenario demográfico que habría que considerar sería el escenario de no crecimiento o de crecimiento 0. Este escenario, que supondría considerar un estancamiento de la población en la ciudad, resulta difícilmente justificable en el horizonte temporal del año 2030, a la vista de los datos demográficos de las últimas décadas.
El segundo escenario, sería el que puede deducirse precisamente de las tendencias producidas en estos últimos años. A la hora de analizar estas tendencias, es fundamental la consideración de intervalos temporales que resulten lo suficientemente representativos de la dinámica poblacional de la ciudad. A este respecto, la evolución de la población durante la última década, podría resultar un intervalo adecuado para la estimación de la población a corto plazo, con una tasa media de crecimiento de 0,45% acumulativo anual. Sin embargo, proyectando esta tasa al año 2030, nos dibujaría un techo poblacional de 866.640 habitantes, escenario ciertamente alcista y alejado de la realidad, al estar basado en datos obtenidos de un periodo excesivamente corto para realizar una previsión poblacional a largo plazo.

La consideración de un intervalo temporal más largo, como podría ser e correspondiente a los últimos 20 años, sería más representativo de las tendencias demográficas de la ciudad e incluiría ciclos económicos y sociales de diferente signo. Considerando este período, la tasa media de crecimiento que se obtendría sería de un 0,28% anual acumulativo, que proyectada al año 2030 arrojaría un techo poblacional de 840.559 habitantes, un escenario que se considera más representativo de la dinámica de la ciudad y más ajustado a la realidad.

Por último, el tercer escenario demográfico seria el derivado de la ETCV. Como se ha indicado en apartados anteriores, la Estrategia prevé un crecimiento de población del 0,6% acumulativo anual, que proyectada al año 2030 daría como resultado una población estimada de 890.055 habitantes. Tal como justifica este documento de ordenación territorial, se trata de datos basados en un crecimiento más uniforme en el tiempo, propio de una economía más compleja, equilibrada y menos sometida a los vaivenes de los ciclos de la construcción.

	POBLACION 2012	PREVISION 2030	DIFERENCIA
ESCENARIO 0	799.188	799.188	0
ESCENARIO TENDENCIAL Evolución población 1992-2012 TDC medio 0,28 % anual acumulativo	799.188	840.559	+ 41.371
ESCENARIO ESTRATEGICO TDC medio 0,6 % anual acumulativo	799.188	890.055	+ 90.867

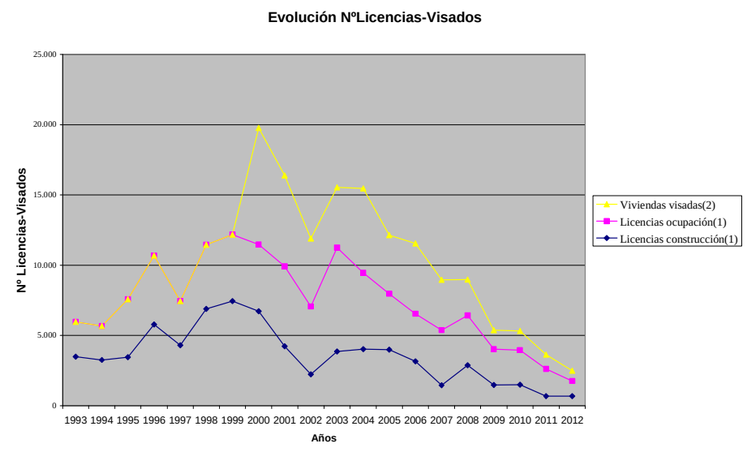
Ya se ha indicado que la consideración de un escenario de crecimiento 0 está fuera de toda lógica a la vista de la evolución demográfica que se ha producido en las últimas décadas. Por el contrario, el escenario que se derivaría de la ETCV, con un techo poblacional de 890.055 habitantes, superaría ampliamente la tendencia observada en los últimos años, incluso la dinámica de la última década que obedece a una tasa de crecimiento medio del 45% anual. Sin embargo, se considera más ajustado a la realidad urbana el escenario tendencial que resulta de la evolución demográfica que se ha producido en la ciudad en los 20 últimos años, por lo que procede establecer el techo poblacional del Plan en su horizonte temporal en 840.559 habitantes, población que servirá para dimensionar las necesidades de suelo, dotaciones y servicios de la ciudad y cuya superación determinaría la necesidad de revisar este planeamiento general.

La dinámica inmobiliaria

Al amparo de la legislación liberalizadora del suelo, la actividad urbanística y edificatoria de los últimos años ha adquirido una dinámica sin precedentes. Como muestran las tablas que se insertan a continuación, esta dinámica se ha traducido en el incremento en la ciudad del número de licencias de nueva construcción concedidas hasta los años 2004 y 2005, que empiezan a reducirse a partir de ese último año y en el incremento del número de licencias de ocupación solicitadas , cuya reducción empieza a hacerse visible un poco después

LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN Y OCUPACIÓN DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS EN VALENCIA 1993-2011				
	LICENCIAS DE NUEVA CONSTRUCCION*		LICENCIAS DE OCUPACION **	
	Número de edificios	Número de viviendas	Número de edificios	Número de viviendas
1988-1992	*Datos no disponibles*		*Datos no disponibles*	
1993	203	3.483	290	3.753
1994	201	3.256	217	3.407
1995	130	3.443	201	4.134
1996	332	5.766	216	4.901
1997	295	4.297	184	3.135
1998	333	6.888	286	4.573
1999	360	7.431	314	4.744
2000	364	6.726	342	4.743
2001	342	4.222	317	5.692
2002	161	2.227	316	4.823
2003	215	3.097	410	7.209
2004	256	3.623	432	4.708
2005	309	3.410	314	3.488
2006	265	2.861	315	2.989
2007	132	1.376	322	3.610
2008	209	2.802	328	3.343
2009	146	1.478	217	2.544
2010	128	1.495	266	2.454
2011	74	664	215	1.944
2012	37	675	144	1074

Fuente: Revista "Dades" Elaboración propia.
* Licencias correspondientes a las viviendas que se tiene proyectado construir en edificios de nueva planta.
**Licencias correspondientes a ocupaciones de viviendas de nueva construcción y rehabilitadas



Si se analizan globalmente los datos de los últimos 20 años que se reflejan en estas tablas, puede concluirse que en el período 1992-2012 se concedieron licencias para la construcción de un total de 69.220 viviendas, lo que supone una media de 3461 viviendas/año. En el caso de las licencias de ocupación, el período arroja un saldo de licencias concedidas para 77.268 viviendas, lo que supone una media de 3.863 viviendas/año, cifra ligeramente superior a la media correspondiente a las licencias de nueva construcción.

Sin perjuicio de los datos que se derivan de las licencias concedidas, la realidad construida en esos años, determinada a partir de los datos del Censo de Población y viviendas, es la que se refleja en las tablas siguientes.

Viviendas Construidas	
1991-2001	*41701*
2002	*4122*
2003	*4171*
2004	*3137*
2005	*2758*
2006	*2317*
2007	*2320*
2008	*2397*
2009	*1818*
2010	*1283*
2011	*606*

Fuente: Censo de Población y viviendas 2011.
Resultados Municipales (datos provisionales) INE.

Las gráficas nos permiten concluir que en el intervalo 1991-2011, se han construido en Valencia un total de 66.630 vivienda, lo que supone una media anual de 3.173 nuevas viviendas /año. Esta media es ligeramente inferior al obtenido del análisis de la evolución de las licencias de construcción y de ocupación de viviendas, aunque no se trate exactamente de los mismos períodos temporales. Como ocurre en los datos demográficos, a partir de 2008 se produce una acusada caída en la construcción de nueva planta, con un descenso más suave en las licencias de ocupación.

Las demanda de viviendas en el proyecto sometido a exposición pública en 2010

Con objeto satisfacer la demanda de vivienda protegida, se procedió en el año 2007 a la realización de un estudio de la demanda existente en la ciudad, que debía prever las necesidades que se produciría en el periodo temporal de 2007-2018. El estudio, que incorporaba una encuesta de población con 4092 entrevistas para su caracterización, prefiguraba el siguiente escenario:

Total periodo: 2007-2018		TOTAL	Renta LIBRE	Vivienda PROTEGIDA
Demanda efectiva Vivienda GLOBAL		124.770	84.907	39.863
Demanda efectiva Vivienda NUEVA		54.264	32.180	22.084
	COMPRA	50.292	29.802	20.490
	ALQUILER	3.972	2.377	1.595
Demanda efectiva Vivienda SEGUNDA MANO		70.506	52.727	17.779
	COMPRA	41.334	30.651	10.683
	ALQUILER	29.172	22.076	7.096

		TOTAL	Renta LIBRE	Vivienda PROTEGIDA
DEMANDA efectiva Vivienda NUEVA		54.264	32.180	22.084
OFERTA	PAIs en desarrollo ya adjudicados cuyas viviendas todavía no están en el mercado (1)	19.335	10.869	8.466
	Oferta necesaria de nuevo suelo residencial	34.929	21.311	13.618

(1) Fuente: Delegación del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia.

Fuente: Estudio de demanda de viviendas en Valencia

El Estudio justificó que la demanda efectiva de vivienda nueva debía satisfacerse a través de los suelos del PG88 que se encontraban en desarrollo y de los nuevos suelos urbanizables que previera el Plan, debiendo estos últimos resolver además la demanda de vivienda protegida, ante la insuficiencia de las

reservas previstas en el planeamiento de la ciudad. Por contra, indicaba que la satisfacción de la demanda de segunda mano, se cubriría con las viviendas vacías existentes en el suelo urbano.

A la vista de las alegaciones presentadas en la exposición pública de 2010, se procedió a analizar de manera pormenorizada, el número de viviendas previstas por el planeamiento aprobado que se encontraban pendientes de construir. El análisis efectuado permitió constatar que en los datos del Estudio de demanda, únicamente se habían considerado las viviendas incluidas en PAIs adjudicados que no estaban en el mercado y no todas las viviendas que posibilitaba el planeamiento vigente. Según datos disponibles del año 2008, el número de viviendas pendientes de construir en suelos urbanizables o en unidades de ejecución de suelo urbano, ascendía a un total de 38.375 viviendas, de las que 29.368 correspondían a renta libre y 8.762 a viviendas que debían someterse a algún régimen de protección pública, si bien es necesario indicar que parte de las viviendas incluidas en las unidades de ejecución del suelo urbano del total de viviendas, corresponden a la reedificación de otras viviendas que se demolerán en ejecución de sus previsiones.

La clasificación de suelo urbanizable residencial en el Plan

Siguiendo las recomendaciones de la ETCV, el Plan ha fijado su horizonte temporal en el año 2030, lo que posibilita considerar la superación de la actual etapa de recesión y la existencia de un marco económico y demográfico equilibrado y sostenible.

Ya se ha indicado que a la hora de determinar las necesidades de nuevos suelos para la expansión urbana, hay que considerar tanto el escenario demográfico, como la existencia de una demanda residencial que surge de una sociedad madura y evolucionada y que no está directamente relacionada aquel.
En lo referente a la población, el Plan considera el escenario tendencial resultante de la dinámica producida en la ciudad en los 20 últimos años y establece su techo poblacional en 840.559 habitantes, descartando el crecimiento 0, al considerar que está fuera de toda lógica territorial y que podría suponer una limitación al desarrollo sostenible de la ciudad.

Este techo poblacional resulta similar al considerado en el Estudio de vivienda que se realizó para el cuatrienio 2015-2018. Aunque ha quedado desfasado en sus previsiones temporales, su caracterización de la demanda se basó en datos demoscópicos extraídos a partir de una encuesta realizada a más de 4.000 personas, lo que nos permitiría extrapolar sus conclusiones y considerar que se puede producir una demanda de viviendas similar a lo largo de los próximos 18 años, aunque de manera más escalonada, en una coyuntura de superación de la crisis económica.

Respecto de la demanda que surge al margen del crecimiento poblacional, como se ha indicado resulta de difícil cuantificación por responder razones diversas. A este respecto, existe una demanda derivada de la disminución del tamaño familiar, tanto por la ruptura de unidades familiares, como por el incremento del número de hogares unipersonales. Por otra parte, la mejora de la renta familiar provoca la necesidad de viviendas de mejores condiciones y por tanto, también constituye un factor que estimula la demanda. Del mismo modo, la formación de nuevas parejas también genera necesidad de nuevas unidades de habitación.

Junto a estos factores, hay considerar otra demanda que tiene que ver con el funcionamiento metropolitano, que orienta la demanda hacia los polos de actividad económica. Los principales resultados del PMUS relativos a la caracterización de la movilidad en el entorno metropolitano, indican que del total de desplazamientos realizados en la ciudad de Valencia, 1.575.973 tienen origen y destino dentro de la ciudad, pero además la ciudad genera diariamente 319.049 desplazamientos hacia su entorno metropolitano y atrae 569.133 desplazamientos desde otros municipios de este entorno.

Aunque no resulte fácil cuantificar este tipo de demanda, el análisis de la dinámica edificatoria en la ciudad, nos ha permitido constatar que se han concedido licencias para una media de 3.461 viviendas en los últimos 20 años y que la realidad construida responde a una media de 3.173 viviendas anuales. Considerando este último ratio, la estimación del número de viviendas que se construirían en los próximos 20 años en la ciudad alcanzaría un total de 63.460 viviendas, cifra un 17% superior a las necesidades consideradas en el Estudio de demanda de vivienda.

El nuevo escenario demográfico del Plan, la constatación de la existencia de demanda de vivienda de nueva construcción y el objetivo perseguido desde sus inicios, de satisfacer las necesidades de vivienda protegida cuya demanda no puede satisfacerse con el planeamiento vigente, justifican la previsión por el Plan de nuevos suelos urbanizables para estos usos.

Sin perjuicio de ello, el Plan revisa a la baja las propuestas del Proyecto expuesto al público en 2010, tanto en lo referente al desarrollo superficial del nuevo suelo para uso residencial, como respecto a su intensidad edificatoria. En relación con esta cuestión, considera que no es previsible durante su vigencia, la necesidad de todo el suelo urbanizable previsto en las versiones anteriores del Proyecto y mantiene aquellos suelos urbanizables que por su localización territorial, resultan más apropiados para incorporarse al desarrollo urbano de la ciudad. A tal efecto, desestima los sectores urbanizables previstos inicialmente junto a Castellar y Horno de Alcedo, menos aptos para el desarrollo urbanístico, si tenemos en cuenta el escaso desarrollo edificatorio de estas pedanías y la existencia de muchos solares sin edificar en sus ensanches. No obstante, el Plan declara compatible con sus determinaciones la incorporación de estos suelos al proceso urbanístico, en el supuesto de que se superen sus previsiones y se justifique la necesidad de su reclasificación.

En el caso del sector "Mahuella" sustituye el uso residencial inicialmente previsto por el uso terciario, atendiendo a las peticiones de Albalat dels Sorells, que lo considera más adecuado con su entorno urbano, todo ello, en el marco del concierto intermunicipal que el Proyecto debe garantizar.

Por último, el Plan revisa la intensidad edificatoria de algunos sectores que incluyen en su ámbito reservas de suelo para parque público, ya que la intensidad inicialmente prevista provocaría una ciudad excesivamente verticalizada, alejada del modelo de ciudad que se pretende.

En cualquier caso, se trata de un modelo proporcionado de ocupación de suelo, máxime si lo comparamos con otros municipios de su entorno metropolitano o con ciudades de tamaño similar, que opta por el modelo de ciudad compacta, que resulta más sostenible considerando los valores medioambientales y paisajísticos de su entorno.
La propuesta de suelo urbanizable para usos residenciales del Plan es la siguiente:

- Suelos urbanizables previstos en el planeamiento vigente

Se trata de suelos urbanizables ya clasificados que no se han ejecutado o cuyo grado de ejecución no permite su consideración como suelo urbano, entre los que se encontrarían los sectores de Benimaclet, Malilla Norte, Malilla Sur y el Grao.

- Nuevos sectores de suelo urbanizables de uso residencial

Sector Tavernes

La inclusión de este sector responde a la propuesta formulada por el Ayuntamiento de Tabernes Blanques. El sector deberá resolver el frente urbano de esa población mediante el diseño de una ronda de cierre de la trama urbana, completar las manzanas de borde y destinar el 100% de la edificabilidad residencial que prevea a la construcción de viviendas de protección pública.

Sector Alboraya

Su previsión responde a la necesidad de resolver la continuación de la ronda sur de Tabernes y su conexión con la Ronda Norte de Valencia y a integrar las instalaciones culturales y deportivas dan servicio a Alboraya y que mantienen la clasificación como suelo no urbanizable del PG88. La ordenación deberá destinar el 100% de la edificabilidad a la construcción de vivienda de protección pública.

Sector Benimámet

La inclusión de este sector es consecuencia del Convenio suscrito entre el Ayuntamiento y el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat el 5 de octubre de 2007, para el soterramiento de la Línea 1 de Metro a su paso por Benimamet, por el que el Ayuntamiento asumió el compromiso de acometer el planeamiento y gestión urbanística de este suelo y generar determinados recursos económicos para abordar la ejecución de la obra. Consecuentemente, su ejecución lleva inherente la contribución económica proporcional a la edificabilidad permitida. La ordenación prevé un parque público de la red primaria al sur del sector con el fin de actúe de barrera de protección de las infraestructuras viarias que le bordean, y que además configure un entorno paisajístico adecuado para la Alquería de Mossén Povo.

Sector Campanar Oeste

Se apoya en el trazado previsto por la Generalitat Valenciana para la futura Ronda de Mislata. Garantizará la ejecución de la zona de parque público previsto junto al antiguo cauce, que resolverá la continuidad de la Infraestructura Verde de la ciudad a través del Jardín del Turia y el Parque de Cabecera, con la de carácter metropolitano del Parque Natural del Turia.

Sector Vera I

Su configuración responde a nueva ronda viaria prevista como resultado de la aceptación de la solicitud de la Universidad Politécnica de Valencia de febrero de 2006, sobre la necesidad de prever una nueva ronda viaria al norte del Campus de Vera, que sirviera para descongestionar la Avenida de los Naranjos y posibilitara la ampliación del recinto universitario. En su ámbito existen elementos patrimoniales que constituyen recursos paisajísticos de alto valor, indisociables de su entorno paisajístico de huerta, por lo que la ordenación deberá preservarlos ligados a su paisaje. Deberá resolver la obtención de una parte del parque lineal periurbano previsto por el Plan al norte de la ciudad.

Sector La Punta

Este sector debe resolver de manera definitiva la sutura de la trama urbana de Nazaret con la ciudad central y resolver sus necesidades dotacionales. Su ordenación pormenorizada deberá integrar la Iglesia de La Punta y edificaciones rurales del entorno, concentrando en esa zona parte de los espacios libres necesarios. Deberá contribuir económicamente a la prolongación del soterramiento del tramo de la línea férrea Valencia-Tarragona, de manera proporcional a su edificabilidad, del mismo modo que lo soportaron los sectores de "Avenida de Francia", "Camino de las Moreras I y II" y "Grao".

Sector La Torre Sur

Situado al este de la pedanía del mismo nombre, está integrado en suelo urbano consolidado y colindante con suelos urbanizables de municipios colindantes, por lo que servirá para resolver el encuentro entre las distintas tramas y la protección de la línea férrea Valencia-Madrid, mediante la concentración de zonas verdes junto a ésta.

SECTOR	SUPERFICIE	TECHO RESIDENCIAL	TECHO TERCIARIO	TECHO TOTAL	%VPP	TECHO RES LIBRE	VIV.LIBRES	TECHO RES PRPTEGIDO	VIV.PROTEG
	m²s	m2t	m2t	m2t					
VERA I	357.761,04	269.579,21	47.572,80	317.152,01	50,00	134.789,60	1.348	134.789,60	1.348
BENIMAMET	411.535,99	347.882,39	38.653,60	386.535,99	50,00	173.941,20	1.739	173.941,20	1.739
LA PUNTA	581.394,88	488.253,50	86.162,38	574.415,88	50,00	244.126,75	2.441	244.126,75	2.441
CAMPANAR	382.709,03	325.302,68	57.406,35	382.709,03	50,00	162.651,34	1.627	162.651,34	1.627
LA TORRE SUR	121.931,78	81.490,23	11.641,46	93.131,69	50,00	40.745,11	407	40.745,11	407
ALBORAYA	181.940,60	126.497,53	18.071,08	144.568,61	100,00	0,00	0	126.497,53	1.265
TAVERNES	98.751,29	68.324,31	9.760,62	78.084,93	100,00	0,00	0	68.324,31	683
TOTALES	**2.136.024,61**	**1.707.329,84**	**269.268,29**	**1.976.598,13**		**756.254,00**	**7.563**	**951.075,84**	**9.511**

Si consideramos la oferta de viviendas que se deriva de los nuevos desarrollos residenciales que el Plan propone (17.074 viviendas), las viviendas incluidas en las nuevas unidades de ejecución que delimita en suelo urbano (2.690 viviendas) y las viviendas previstas en desarrollos del planeamiento vigente que se encuentran pendientes de construir (38.375 viviendas, según datos disponibles del año 2008), la oferta de viviendas del Plan ascendería a un total de 58.139 viviendas, lo que supone un 7 % más respecto a las 54.264 viviendas que, según el Estudio de demanda, constituían la demanda efectiva de vivienda de nueva construcción en la ciudad, en un escenario demográfico similar.

Considerando este escenario de demanda, un exceso en la oferta del 7% respecto a la demanda, constituye un porcentaje asumible en cualquier proceso de planificación, para evitar la rigidez del mercado de suelo y la aparición de procesos especulativos.

Hay que hacer constar que la oferta de viviendas del Plan resulta inferior a las 63.460 viviendas que previsiblemente se construirían en los próximos 20 años, si consideramos la media construida de las dos últimas décadas, que como se ha justificado anteriormente, responde a un ritmo de construcción de 3.175 viviendas/año.

Las limitaciones de la ETCV a la ocupación de nuevo suelo para uso residencial

La ETCV recomienda un modelo que oriente a los municipios y encauce el crecimiento urbanístico en un marco de desarrollo sostenible, en las vertientes económicas, sociales y ambientales. La primera limitación que impone a cualquier crecimiento es su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio, compatibilidad que queda acreditada en el Plan, al haber obtenido su Memoria Ambiental la conformidad por la administración con competencia en la materia.

En segundo lugar, recomienda que el crecimiento de suelo residencial se adecue al crecimiento de población previsto en el horizonte temporal del plan. A este respecto, la ETCV establece unas tasas de crecimiento demográfico por comarca, aunque permite considerar otras justificadas en estudios de mayor precisión. Estas tasas son el marco de referencia para el cálculo de la tasa de crecimiento demográfico anual municipal y se acumularán por el número de años al que cada plan extienda su periodo de vigencia.

La ETCV estima en Valencia una tasa de crecimiento para el período 2010-2030 del 0,60% anual, pero como se ha justificado, el Plan opta por un escenario tendencial y considera una tasa de 0,28 % anual determinada a partir de la evolución de la población de las dos últimas décadas.

Exige que el planeamiento determine el índice máximo de ocupación de suelo para uso residencial e indica que la clasificación de nuevos suelos urbanos o urbanizables deberá atender al mencionado índice. Este índice máximo responde al siguiente cálculo:

IMOS = TCD x FCTM x FCVT

IMOS: el índice máximo de ocupación de suelo para uso residencial
TCD: la tasa de crecimiento demográfico
FCTM: el factor de corrección por tamaño municipal
FCVT: el factor de corrección por vertebración territorial
El factor de corrección por tamaño municipal se determina de acuerdo con la siguiente fórmula:

FCTM = - 0,1914 x Ln (X) + 3,007

Siendo X la población actual del municipio y Ln (X) el logaritmo neperiano de X.

La tasa de crecimiento demográfico debe corregirse con un factor de vertebración territorial aplicable a los núcleos urbanos constituyentes del Sistema Nodal de Referencia, sin embargo, en el caso de los Sistemas Urbanos Metropolitanos, el crecimiento no debe potenciarse más allá del derivado de los criterios demográficos y económicos.

El índice máximo de ocupación de suelo para uso residencial que establece el Plan es el siguiente:

IMOS = 1,05162x 0,4056 = 0,4265

TCD: 0,28% acumulativo en un plazo de 18 años: 1,05162
FCTM: 0,4056 (año 2012 , 799.188 habitantes)

Este IMOS debe aplicarse a la superficie correspondiente a los tejidos urbanos en los que predomine la categoría de centro histórico y ensanche, definido según la cartografía SIOSE del Instituto Cartográfico Valenciano, obteniendo el crecimiento máximo para usos residenciales admisible en el municipio, que en el caso de Valencia, sería el siguiente:

IMOS x SUPERFICIE SIOSE= 0,4265x2.736,90 has=1.167,38 has

Teniendo en cuenta que los nuevos sectores de uso residencial que propone el Plan ocupan 213,60 has, procede concluir que el crecimiento residencial previsto está muy por debajo de la ocupación máxima de suelo admitida por la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

6.4.2.2 El suelo urbanizable para usos económicos

Desde el punto de vista de la actividad económica, Valencia es fundamentalmente un área de servicios cuya influencia llega más allá de su entorno metropolitano. Actualmente la población ocupada en el sector servicios supera el 78% del total, con un gran peso de las actividades de demanda final, del comercio minorista y mayorista, de los servicios especializados a empresas y de actividades profesionales. No obstante, la ciudad mantiene una base industrial importante, con un porcentaje de población ocupada de alrededor del 12%, formada por pequeñas y medianas empresas entre las que destacan los sectores de papel y artes gráficas, de madera y mueble, de productos metálicos y de calzado y confección.

La ocupación de suelo para usos económicos se ha transformado significativamente en los últimos años, pasando de polígonos exclusivamente industriales a una ocupación mixta, donde estos usos cohabitan con otro tipo de usos. Las tendencias recientes de localización de actividades económicas, muestran una disposición a la aglomeración en grandes espacios en los que coexisten parques científicos y tecnológicos, incubadoras de empresas, actividades de servicios a empresas, industria logística e incluso, instalaciones de carácter recreativo o deportivo, es decir complejos de usos mixtos.

Los polígonos que se sitúan en el AUI de Valencia también responden a este patrón, que deriva de cambios en la estructura general de la actividad económica, con un incremento del uso terciario y la aparición de nuevas actividades relacionadas con la logística, los servicios a las empresas o las actividades de ocio, todo ello, en perjuicio del sector industrial tradicional. Esta complejidad de las actividades, dificulta la estimación de su demanda, ya que no es posible estimar las necesidades de este tipo de suelo, atendiendo a la evolución previsible del empleo o de la inversión industrial.

El Plan parte de la problemática detectada relativa a la insuficiencia de suelo industrial, terciario y logístico en el término municipal y de la incompatibilidad de los usos industriales integrados en las tramas urbanas de uso residencial. Por ello, el primer lugar reordena los antiguos enclaves industriales previstos por el PG88 en la ciudad central y modifica su uso mayoritario pasando al uso terciario, aunque mantiene la posibilidad de implantación de determinadas actividades industrias inocuas y de almacenaje que resultan compatibles los usos residenciales.

Por otra parte, en el actual polígono industrial de Vara de Quart, en el que en los últimos años se ha ido produciendo una implantación progresiva de actividades terciarias, el Plan sustituye el uso global industrial por el uso terciario y propone su ordenación desde la perspectiva de una mejor integración de los usos urbanos. Puesto que la sustitución de los usos industriales consolidados se producirá de manera paulatina en el tiempo, se establece un régimen transitorio adecuado que posibilite el mantenimiento de los usos existentes, hasta que se produzca el cese de la actividad.

Junto a la reordenación de estas zonas para usos de carácter terciario, el Plan reserva nuevo suelo para usos industriales, que deberá albergar aquellas actividades que resultan incompatibles con el uso residencial.

La propuesta del Plan en relación con el suelo urbanizable para usos económicos es la siguiente:

- Suelos urbanizables previstos en el planeamiento vigente

  Se trata de suelos previstos en el PG88 o en sus modificaciones, que no se han ejecutado o cuyo grado de ejecución no permite su consideración como suelo urbano: sectores de Vara de Quart (IND), Fuente de San Luis (TER) y el sector Horno de Alcedo, al que el planeamiento vigente atribuía uso industrial, pero que atendiendo a las sugerencias presentadas durante la exposición pública del Plan, se sustituye el uso inicialmente previsto por el uso terciario, por considerarse más adecuado para el entorno en el que se ubica.

- Nuevos suelos urbanizables para usos económicos

  Sector Mahuella

  Situado al oeste de la pedanía del mismo nombre e inmerso entre suelos urbanos y urbanizables de Albalat dels Sorells, el Plan sustituye el uso residencial previsto en versiones anteriores del Plan por el uso terciario, atendiendo a las peticiones formuladas por ese municipio, que lo considera más compatible con el de los sectores colindantes previstos en su planeamiento.
  Sector Faitanar

  Con este sector el Plan apuesta por un gran enclave de uso mixto industrial y terciario, adaptado a las nuevas tipologías derivadas de las economías avanzadas. Pretende albergar tanto aquellas actividades industriales que se erradiquen de la ciudad central, como configurar un parque industrial y terciario que apueste por actividades innovadoras y que tendrá una importante repercusión en el AUI. Su ubicación responde a la garantía de unas buenas condiciones de accesibilidad, a través de la V-30, la autovía de Torrent, la futura ronda de Poblats y el nuevo acceso a Valencia previsto. Se pretende garantizar su adecuada integración paisajística, como factor de competitividad territorial e imagen de marca.

La reserva de terrenos para la ejecución de un canal de laminación de las avenidas del barranco del Poio hasta el nuevo cauce del río Turia, de conformidad con los planes de la Confederación Hidrográfica, servirá de límite del sector por el sur.

SECTOR	SUP. SECTOR m2s	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t
MAHUELLA	78.355,28	62.684,22	0,00	62.684,22
FAITANAR	796.236,38	309.931,75	464.897,63	774.829,38
TOTAL	**874.591,66**	**372.615,98**	**464.897,63**	**837.513,60**

Las limitaciones de la ETCV a la ocupación de suelo para económicos

La resolución de las demandas de suelo industrial y terciario es una de las prioridades de la Estrategia, ya que sobre ese suelo se genera actividad económica, innovación y empleo y su disposición en condiciones de cantidad, servicios, accesibilidad y aptitud territorial se ha convertido en un factor clave de competitividad territorial. Aboga por que las actividades económicas sean cada vez más complejas y recomienda un sector industrial integrado con el terciario.

no de sus objetivos es prever suelo para la actividad económica en cantidad suficiente y adecuada y a tal efecto, propone un modelo de crecimiento para estos usos que compatibilice la máxima eficiencia de la actividad económica con el respeto a los valores del territorio. Para ello, como en el caso del suelo residencial, la primera limitación que impone a cualquier propuesta de crecimiento es su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.

Del mismo modo, exige que el planeamiento determine el índice máximo de ocupación de suelo para usos económicos, que adoptará como criterio para su determinación el crecimiento de los empleos de los sectores industrial y terciario en su horizonte temporal.

Para ello, establece un marco de referencia para el cálculo de la tasa de crecimiento del empleo industrial y terciario anual para cada comarca, que se acumulará por el número de años al que cada plan extienda su vigencia, y que deberán tener en cuenta los municipios en las revisiones de sus planeamientos. El caso de Valencia, estima una tasa de crecimiento de empleo del 0,60% anual acumulativo para el período 2010-2030.

La determinación del índice máximo de ocupación de suelo para satisfacer las demandas para actividades económicas responde a la siguiente fórmula:

IMOSE = TCE x FCEA x FCVT

IMOSE: el índice máximo de ocupación de suelo para actividades económicas
TCE: la tasa de crecimiento del empleo industrial y terciario
FCEA: el factor de corrección por empleos municipales actuales
FCVT: el factor de corrección por vertebración territorial

El factor de corrección por el número de empleos industriales y terciarios actuales del municipio, se determina atendiendo al siguiente cálculo:

FCEA = 0,2957 x Ln (X) + 3,9719

Siendo X los empleos en los sectores industrial y terciario del municipio actualmente existentes y Ln (X) el logaritmo neperiano de X.

Según la Encuesta de Población activa del INE, en Valencia el número de empleos en los sectores industrial y terciario o de servicios ascendía a 281.400 empleados en 2012.

FCEA =- 0,2957 x Ln (281.400) + 3,9719=-0,2957x 12,6998538 +3,9719=0,2616

Como en el suelo residencial, en el caso del Sistema Nodal de referencia de los Sistemas Urbanos Metropolitanos, la ETCV indica que crecimiento no debe ser potenciado más allá del que les corresponde por los criterios demográficos y económicos.

El índice máximo de ocupación de suelo para usos económicos que establece el Plan es el que se determina a continuación:

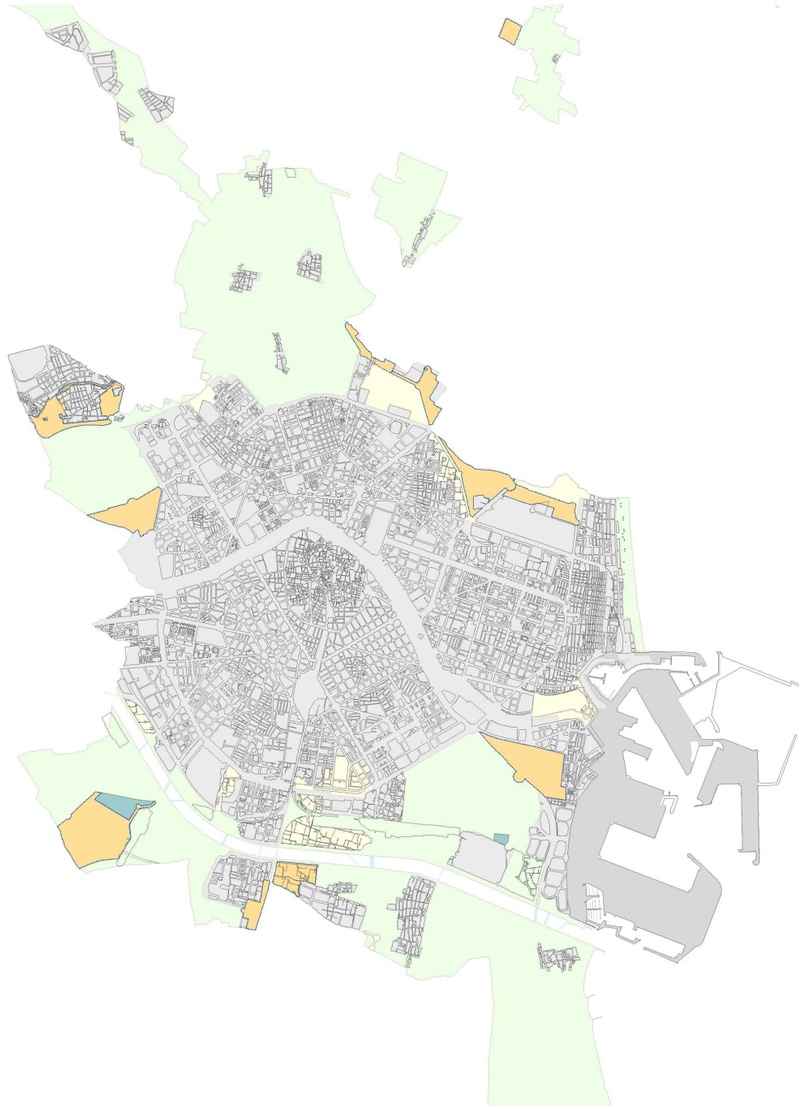
IMOSE = 1,1137x 0,2616= 0,2913

TCD: 0,6% acumulativo en un plazo de 18 años: 1,1137
FCEA: 0,2948

La aplicación de este IMOSE a la superficie de suelo industrial y terciario que recoge la cartografía SIOSE de 2011., determinaría el consumo máximo para estos usos en Valencia:

IMOSE x SUELO TER/IND = 0,2913 x 597,59= 174 has

Teniendo en cuenta que el Plan únicamente prevé 87,45 has para estos usos, procede concluir que el crecimiento de suelo previsto en el Plan para usos económicos está significativamente por debajo de los máximos admitidos por la ETCV.



Propuesta de suelo urbanizable

Fuente: Elaboración propia

6.4.2.3 El suelo urbanizable para usos universitarios

La previsión de nuevo suelo para uso universitario responde a la demanda formulada por la Universidad de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia. Ambas instituciones solicitaron a principios del año 2006 y posteriormente, reiteraron en el proceso de consulta y participación pública, la previsión de una nueva ronda viaria que discurriera al norte del Campus de Vera de forma que se descongestionara del tráfico privado la Avenida de los Naranjos. Del mismo modo, esta ronda debía posibilitar la ampliación del las instalaciones universitarias, ya que estas instituciones justificaban que con el suelo existente no podían acometer las necesidades previstas para la docencia e investigación.

En atención a este requerimiento, el Plan prevé una reserva de suelo urbanizable para uso dotacional universitario de 227.449 m2 de superficie, cuya ordenación se realizará mediante el correspondiente Plan Especial y que deberá obtenerse por expropiación.

6.4.3 El suelo no urbanizable

La propuesta de suelo no urbanizable pretende, de manera decidida, la protección de los importantes activos medioambientales que rodean la ciudad. La existencia del Parque Natural de la Albufera, el Parque Natural del Turia, la Huerta y el mar, le confieren una singularidad frente a otras áreas urbanas que es necesario acrecentar, ya que estos activos determinan la calidad de vida de sus ciudadanos.

En el caso de la Huerta de Valencia, el Plan se adapta a las determinaciones del PATH, tanto en lo que respecta a la delimitación y las categorías que establece, como en lo relativo al régimen de usos y aprovechamientos. Del mismo modo, establece la protección de otros suelos que no gozan de tanto valor, determinando el mantenimiento de sus características naturales o atendiendo a sus valores agrícolas, forestales o paisajísticos.

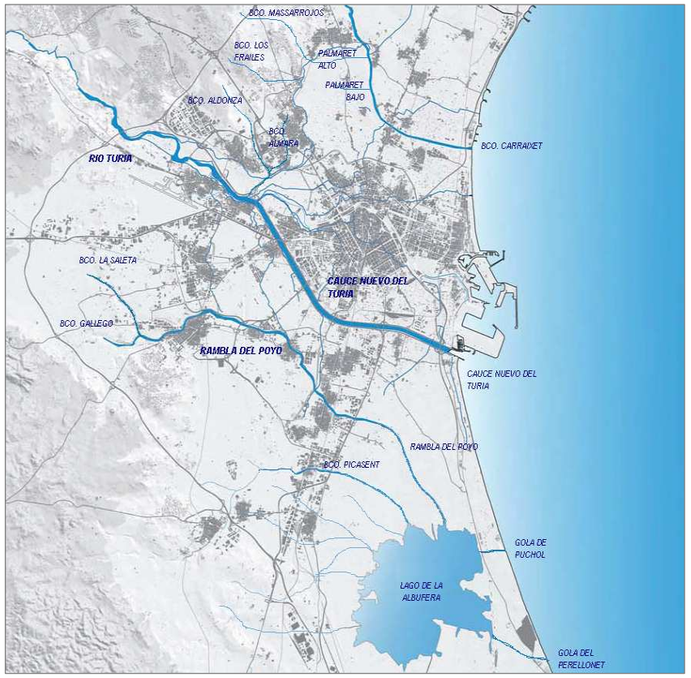
Por otra parte, de acuerdo con su estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio, clasifica como suelo no urbanizable las dos bolsas de suelo de uso agrícola ubicadas junto a Horno Alcedo y Castellar, clasificadas en versiones anteriores como suelo urbanizable, una vez determinada la innecesariedad de su desarrollo en el horizonte del Plan. Sin perjuicio de ello, y dado que se ha justificado su menor calidad ambiental respecto de otras zonas y su alta aptitud para los usos urbanos, se configuran como áreas de reserva para satisfacer las necesidades de futuro de la ciudad, en la línea de su consideración en el PATH.

Por último, el Proyecto incluye como suelo no urbanizable aquellos suelos dotacionales aislados que se hallan rodeados de suelo no urbanizable, incluidas las vías de comunicación o infraestructuras lineales que discurran por esta clase de suelo, desde el perímetro externo del núcleo urbano.

En definitiva, el Plan clasifica como suelo no urbanizable los terrenos que deben ser preservados permanentemente del proceso urbanizador y aquellos otros terrenos que no resultan necesarios para el desarrollo urbano sostenible previsto en el modelo territorial propuesto en el horizonte temporal del Plan, estableciendo de conformidad con la Ley 10/2004, de 9 de diciembre, de Suelo No Urbanizable, las siguientes categorías y zonas:

Suelo No Urbanizable protegido

- El dominio público natural marítimo e hidráulico, estableciendo las siguientes zonas:
  - La playa y la franja litoral, conforme a la actual delimitación de la Zona marítimo-terrestre.
  - El dominio público hidráulico integrado por las aguas continentales y cauces correspondientes a río Turia, el barranco del Carraixet, el barranco de *Massarrojos*, los barrancos de Aldonza y de Benimámet, la rambla del Poyo - con vertiente al lago de La Albufera, integrada por los barrancos d Gallego, Chiva, Pozalet y Saleta-, el barranco de Picassent y el propio lago de la Albufera, incluidas las golas de Puchol y el Perellonet.



Trazado esquemático de los cauces del área metropolitana de Valencia.
Fuente: Elaboración propia

Asimismo se establecen las reservas de suelo no urbanizable necesarias para la prolongación del barranco de Los Frailes, la prolongación del barranco de La Saleta, y el aliviadero previsto en el curso bajo de la rambla del Poyo.

- Los terrenos sujetos a un régimen específico de protección especial o mejora conforme a la correspondiente legislación administrativa, distinguiendo las siguientes zonas:

  - Suelo No Urbanizable de Protección ecológica y medioambiental del Parque Natural de La Albufera .

    Su calificación tiene por finalidad cumplir los objetivos de protección fijados en el Decreto de declaración del Parque y en los documentos que lo ordenan. Esta zona incluye la franja de arrozal sita al este del núcleo urbano de El Palmar, clasificada por el PERI vigente como suelo urbano.

    Respecto del entorno sur de Pinedo, de acuerdo con lo indicado en la Resolución de la Directora General de Gestión del Medio Natural de la Consellería de Medio Ambiente, Agua,Urbanismo y Vivienda, de 6 de noviembre de 2009, relativa a la propuesta de Memoria Ambiental del Plan, se ha optado por dejar sin efecto la clasificación inicialmente propuesta como suelo urbanizable y clasificar estos terrenos como Suelo No Urbanizable de protección ecológica y medioambiental, aplicándoles transitoriamente el régimen de protección correspondiente a las "Áreas de Uso Agrícola-Huerta (A-H)" del PRUG.

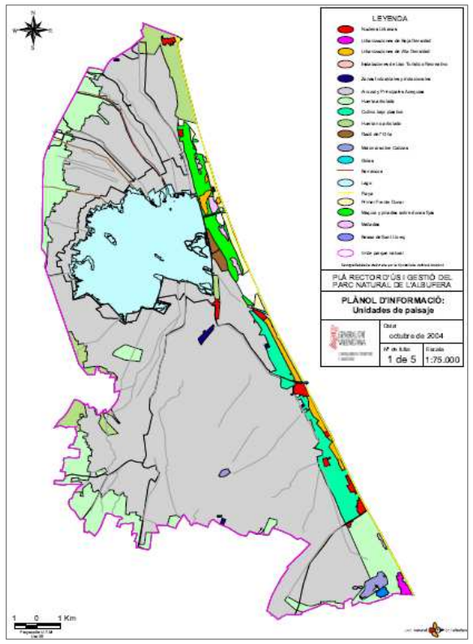
    Asimismo, siguiendo las indicaciones establecidas en el Informe emitido el 25 de febrero de 2009 por el Servicio de ordenación sostenible del medio de la Consellería de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda, se prevé expresamente la elaboración de un Plan Especial en esta zona, con ámbito centrado en la franja de restinga comprendido entre el límite norte del Parque natural y el polideportivo del Saler, que regulará los usos conforme a los criterios que figuran en las Directrices para la Ejecución del PRUG, Programa de Actuación 6 (Desarrollo del Régimen de Ordenación del PRUG), Actuación n° 1 (Elaboración, Aprobación y Ejecución del Plan Especial del Entorno de Pinedo).

  - Suelo No Urbanizable de Protección ecológica y medioambiental del área de influencia del Parque Natural del Turia .

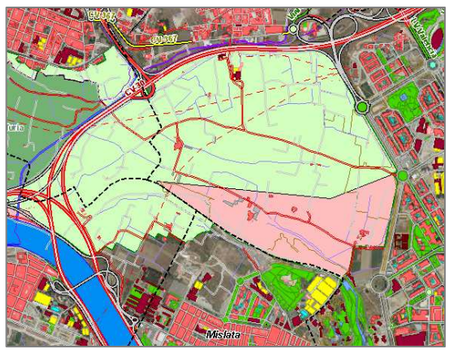
    Su calificación tiene como fin cumplir los objetivos de protección que marca el Decreto de declaración del Parque y los documentos que lo ordenan. Corresponde al área de influencia 1 delimitada en el PORN, afectada por normativa específica, y a la parte del área de influencia 2 que quedará situada al norte de la futura Ronda de Mislata, cuya normativa remite directamente al planeamiento urbanístico municipal.

  - Suelo No Urbanizable de Protección ecológica y medioambiental de la marjal de Rafalell y Vistabella.

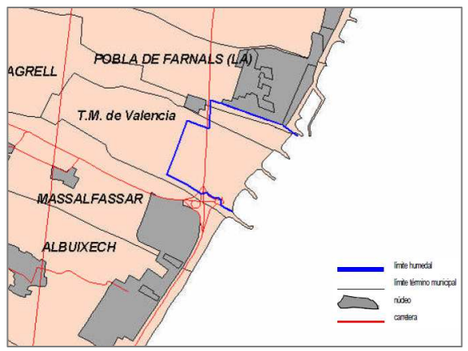
    Coincide con la delimitación de zona húmeda efectuada en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, aprobado por Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Consell de la Generalitat Valenciana. Su finalidad es la conservación y regeneración del ecosistema de humedal costero, por lo que sólo se permitirán los usos que contribuyan a ello.



Ámbito del Parque Natural de la Albufera
Fuente: PRUG de la Albufera



Zonificación del Parque Natural del Túria
Fuente: PORN Túria (Cartografía Web GVA)



Ámbito del Marjal de Rafalell y Vistabella
Fuente: Declaración Zona Húmeda. Ficha nº

- Los terrenos que, no estando comprendidos en los supuestos anteriores, presentan condiciones excepcionales para su aprovechamiento agrícola y, por ello, deben ser preservados de la urbanización. En esta zona se incluyen los terrenos de huerta incluidos en el PATH, cuyos valores

rústicos o agrarios se consideran definitorios de un ambiente rural digno de singular tratamiento por su importancia social, paisajística, cultural y de productividad agrícola. De la adaptación del planeamiento a dicho PATH y en atención a las características de los cultivos, resulta su división en dos zonas de ordenación:

a) Suelo No Urbanizable de Protección Especial de la Huerta, Grado 1.

Se trata de la huerta más valiosa y frágil de elevado valor paisajístico y etnográfico. Por su estructura parcelaria, sus cultivos y la necesaria permanencia de su sistema de riego milenario, requiere de un tratamiento urbanístico diferenciado. Del mismo modo, precisa la atribución de nuevos usos económicos que complementen las rentas agrarias.

Su ámbito territorial, que se grafía en los planos de ordenación del Plan, se corresponde con las huertas de Alboraya, San Miguel de los Reyes ¿?, acequia de Petra, Poble Nou, Arco de Moncada, Campanar-Cantarranas, Rovella y Francos Marjales y Extremales y, debido a su proximidad al Parque Natural de la Albufera, la huerta de Castellar-Oliveral.

En estos espacios de huerta, el objetivo es preservar su carácter agrícola y su paisaje, protegiendo los elementos asociados a la actividad productiva y fomentando las acciones encaminadas a la recuperación del patrimonio cultural existente. Para alcanzar este objetivo se propone su protección, aunque como incentivo para su puesta en valor, se permiten determinados usos terciarios que se consideran compatibles con la actividad agrícola y que deben aportar valor añadido a la actividad de cultivo, dinamizar la huerta y generar rentas complementarias a las agrarias.

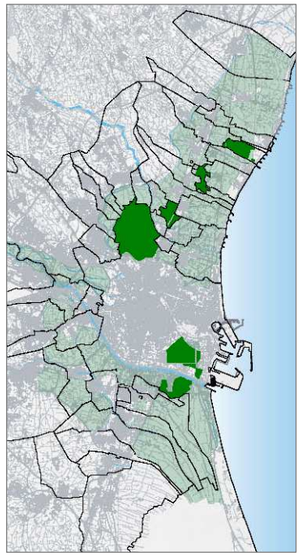
La conservación y restauración de los valores de la huerta debe compaginarse con la explotación racional, ambiental, técnica y económica de la misma, única manera de garantizar su pervivencia a largo plazo y de conservar su valioso patrimonio etnográfico, arquitectónico e hidráulico. A estos efectos, como medidas de fomento, podrán autorizarse actividades no agrarias relacionadas con la hostelería y el alojamiento rural, así como usos de carácter educativo-cultural, como escuelas de jardinería, de capacitación agrícola, aulas de la naturaleza y de interpretación del medio rural, museos y salas de exposiciones relacionadas con la huerta, etc., siempre que se desarrollen vinculadas al mantenimiento adecuado de la actividad agraria, a la restauración del patrimonio cultural y de forma compatible con la pervivencia del medio rural.

Del mismo modo, en este suelo podrán ubicarse parques y corredores verdes de carácter lúdico-educativo-etnográfico que permitan la conexión de la ciudad con el Parque natural de La Albufera, con el del Turia y con la Huerta tradicional mejor conservada.

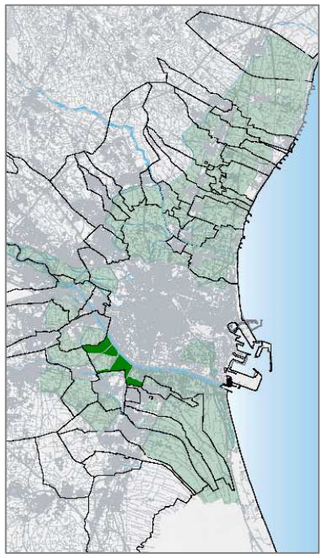
b) Suelo No Urbanizable de Protección Especial de la Huerta, Grado 2.

Se corresponde con una huerta similar a la anterior, pero que ha sufrido una mayor transformación, tanto en el sistema de riego como en los cultivos. Requiere de acciones de conservación y, en ocasiones, de recuperación de su paisaje. Su ámbito territorial coincide con las Huertas de Faitanar y Favara.

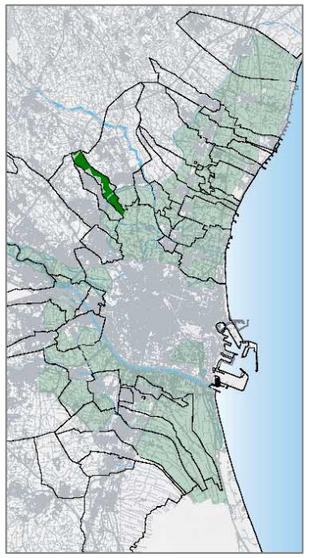
Como en el caso de la de Grado 1, el objetivo de esta calificación es preservar su carácter agrícola-paisajístico protegiendo los elementos asociados a la actividad productiva y fomentando acciones encaminadas a la recuperación del patrimonio cultural existente. Para alcanzar este objetivo se propone su protección como espacios rurales con actividad agraria permitiendo, además de los usos autorizados en la Huerta de Grado 1, otros usos dotacionales, públicos y privados, compatibles con la pervivencia y equilibrio del medio rural, siempre que vayan vinculados a la adopción de medidas compensatorias que favorezcan la preservación y recuperación de la actividad agraria y la mejora de la Huerta.



SNUP Huerta Grado 1



SNUP Huerta Grado 2



SNUP Protección paisajística

- Los terrenos que, aún no habiendo sido objeto de medidas o declaración expresa de protección conforme a la legislación sectorial correspondiente, albergan valores naturales, rústicos o agrarios definitorios de un ambiente rural digno de singular tratamiento por su importancia paisajística y, en consecuencia, deben ser preservados del proceso urbanizador.

  - Suelo No Urbanizable de Protección agrícola y paisajística.

    Corresponde al suelo no urbanizable que se localiza al norte de la acequia de Moncada, extendiéndose desde la pedanía de Massarrojos hasta el límite noroeste del término municipal. Se trata de terrenos calificados por el PG88 como de Protección Especial para la huerta y Protección Agrícola normal para el secano, dedicados mayoritariamente al cultivo de cítricos en regadío y, en menor medida, al cultivo de frutales en secano, aunque también existen en su ámbito algunas parcelas de huerta tradicional y zonas boscosas de cierto porte.

El objetivo es preservar su carácter agrícola y sus valores paisajísticos, vinculados al ambiente rural, y mantener su carácter de corredor biológico de conexión entre la huerta norte de Valencia y otros espacios de valor natural. Estos terrenos forman parte de la Infraestructura Verde del Estudio del Paisaje de la RSPG, que los integra con la categoría de "Área de elevado valor ambiental, cultural y visual".

- El suelo no urbanizable sujeto a un régimen de reserva, protección o mejora de dotaciones, infraestructuras y servicios urbanos, conforme a la correspondiente legislación sectorial, incluidas las limitaciones y servidumbres. Esta categoría se superpone a la que correspondería al suelo por su propia naturaleza, generándose la siguiente subzonificación:

  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios -**Subzona Viaria (SNUP-PI-1)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona Ferroviaria (SNUP-PI-2)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios -**Subzona de drenaje, saneamiento, y tratamiento de de aguas residuales (SNUP-PI-3)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de abastecimiento de agua (SNUP-PI-4)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de abastecimiento de energía eléctrica (SNUP-PI-5)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de abastecimiento de gas y derivados del petróleo (SNUP-PI-6)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de recogida y reciclado de residuos sólidos (SNUP-PI-7)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de dominio público marítimo terrestre (SNUP-PI-8)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de dominio público hidráulico (SNUP-PI-9)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de la zona de servicio aeroportuario (SNUP-PI-10)
  - **Zona de protección y reserva de infraestructuras y servicios** -Subzona de la zona de servicio portuario(SNUP-PI-11)

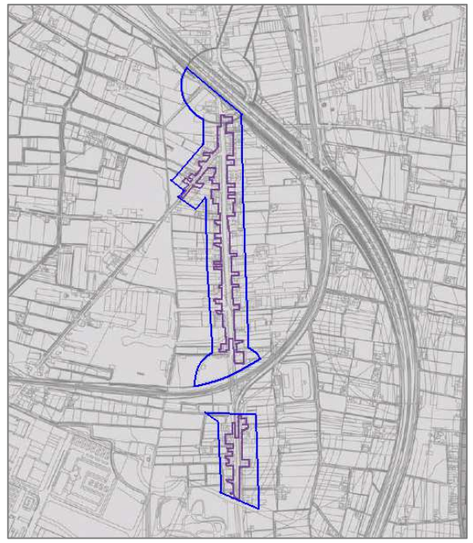
- Suelo no urbanizable que alberga asentamientos rurales, delimitado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4.1.c de la LSNU. El Plan reconoce en esta categoría de suelo las siguientes zonas:

  - Zona SNU-PC "Suelo no urbanizable para protección del patrimonio cultural"

    Se corresponde con el del Asentamiento rural histórico (ARH) de La Punta, propuesto en el Catálogo estructural de bienes y espacios protegidos como Bien de Relevancia local.

  - Zona SNU-PR "Suelo no urbanizable protegido – áreas de crecimiento de los asentamientos rurales"

    Se corresponde con el área de crecimiento del ARH de La Punta, cuya delimitación coincide con el ámbito del Plan Especial de La Punta, aprobado en septiembre de 2002



Zonas de SNU en el entorno de La Punta

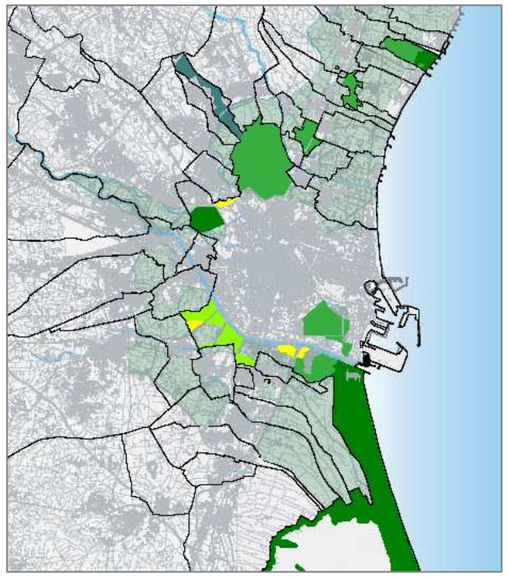
Suelo no urbanizable no protegido

El Plan incluye en esta categoría aquellos suelos a los que se refiere el artículo18.1.e) de la Ley 10/2004 de Suelo No Urbanizable. Se trata de terrenos que presentando ciertos valores agrícolas, poseen menor calidad ambiental respecto de otras zonas, tal como se justifica en el Informe de Sostenibilidad Ambiental. Por ello, y por su alta aptitud para usos urbanos, en versiones anteriores del Plan fueron destinados a acoger algunos de los desarrollos urbanísticos que debían resolver el crecimiento de la ciudad. No obstante, en el presente documento el objetivo es mantener la actividad agrícola existente, ya que, conforme a la estrategia territorial adoptada por el Plan, no se prevé la necesidad de ocupar estos suelos en su horizonte temporal. Sin perjuicio de ello, y considerando la calificación otorgada a estos suelos por el PATH, se configuran como áreas de reserva susceptibles de satisfacer las necesidades futuras de la ciudad en el caso de que su evolución económica y social se aparte de las actuales previsiones.

En esta categoría de suelo se incluyen fundamentalmente, los terrenos ubicados al sur de la V-30 junto a las pedanías de Horno Alcedo y Castellar. En el caso de la primera, se trata de una zona de uso agrícola que está sufriendo los impactos derivados de la proximidad de la V-30, la V-31 y el suelo industrial colindante, lo que ha deteriorado considerablemente su calidad ambiental. Se sitúa sobre la unidad ambiental "UA4.- Horta de Favara-El Forn d´Alcedo", calificada en el ISA con una calidad ambiental relativa muy baja. En el caso de Castellar, se trata de un área que mantiene cierta actividad agrícola, dificultada por las infraestructuras viarias que la circundan, que impiden su integración con las bolsas de suelo agrícola de *L'Horta Sud*. Por las mismas razones que en el caso

anterior, el medio rural se encuentra degradado, aunque subsisten infraestructuras de regadío de Francos y Marjales y elementos de arquitectura rural de cierto interés. Se sitúa sobre la unidad ambiental "*UA2.- Horta de Castellar-Oliveral Oeste*", cuya calidad ambiental relativa ha sido calificada como baja y su aptitud para usos urbanos elevada.

El Plan también incluye también en esta categoría los suelos sobre los que se establecen reservas dotacionales, con el objeto de hacer posible el mantenimiento de la actividad agrícola existente hasta tanto se ejecute la dotación, y algunos restos de suelo agrícola afectados por servidumbres de infraestructuras.



Zonificación del SNU en la RPGV
En amarillo, el SNU no protegido

6.4.4 Cuadro comparativo de la clasificación del suelo

CUADRO COMPARATIVO DE LA CLASIIFICACIÓN DEL SUELO*		
	REFUNDIDO PG88	RSPGV
SUELO URBANO	3.574,21	4.324,20
SUELO URBANIZABLE	893,08	630,60
SUELO NO URBANIZABLE	8.833,83	8.346,20
PUERTO	556,64	556,76
TOTAL TÉRMINO	13.857,76	13.857,76
*Superficie en hectáreas		

6.5. La Ciudad Consolidada

La ciudad consolidada integra el patrimonio identitario de la población y su mantenimiento, renovación y puesta en valor incide directamente en la conservación de su memoria histórica y en la mejora de la calidad de vida de la población residente. En relación con el tratamiento de la ciudad consolidada el Plan establece las siguientes líneas de actuación:

- Establecimiento de medidas para la protección y conservación del patrimonio cultural que constituye una de sus principales señas de identidad, mediante la incorporación al Catálogo Estructural del los BICs y BRLs que son especialmente representativos de su historia, identificando los valores que merecen protección y los niveles de intervención admisibles, así como el establecimiento de criterios para la revisión o adaptación del planeamiento de protección que resulte necesario en cada caso.

- Reutilización de suelos urbanos o periurbanos que han quedado en desuso o con usos obsoletos, convirtiéndolos en áreas de oportunidad que se rentabilicen para otros usos ciudadanos.

- Actuaciones de regeneración sobre tejidos históricos con problemas de naturaleza urbanística, económica y social que requieren de intervenciones multifuncionales.

- Revisión de la ordenación de ciertas áreas degradadas que no se han ejecutado en el marco del Plan General del 88, mediante el planteamiento de un programa global para la apertura de viales y la obtención de suelo dotacional público.

- Reordenación de los enclaves industriales que se encuentran dispersos en la trama residencial, garantizando su reutilización para otras actividades económicas que puedan integrarse en la normalidad urbana.

Además, establece una serie de propuestas y directrices para la mejora del entorno urbano que se han desarrollado en otros capítulos de esta Memoria, como es el caso de la delimitación de la Infraestructura Verde de la ciudad que incidirá en la interrelación entre espacios libres y otros espacios representativos de la realidad urbana y en el fomento de la movilidad no motorizada, el establecimiento de criterios para el planeamiento pormenorizado y el diseño urbano en relación con la recuperación del espacio público para el peatón y con la consideración y mejora del paisaje urbano.

Por último, el Plan revisa la consideración urbanística de los colegios existentes en la ciudad, adecuándola a su realidad funcional y consideración administrativa.

6.5.1. Áreas de oportunidad y zonas de nueva centralidad urbana

Entendemos como áreas de oportunidad para la ciudad aquellas áreas urbanas que han quedado en desuso o con usos obsoletos, que el planeamiento recicla para otros usos ciudadanos. En el caso de Valencia, constituyen áreas de oportunidad los terrenos correspondientes al futuro desarrollo del Grao, a la Marina Real Juan Carlos I y a la actuación de Parque Central, que hasta épocas recientes han estado ocupados por infraestructuras o actividades portuarias, y ahora están en desuso o se van a ver liberados en el corto o medio plazo. Las dos últimas, por su ubicación privilegiada, su capacidad para albergar una variedad de usos y la primacía que otorga el planeamiento aprobado al espacio público, están llamadas a convertirse en nuevos polos de centralidad urbana con capacidad suficiente para modificar la dinámica urbana.

En el área de la Marina Real que la ciudad ya se ha apropiado y que está empezado a transformar, la ejecución del planeamiento aprobado debe convertirla en una zona multifuncional y caracterizarla como un gran espacio libre al servicio de la población. Con su integración en la Infraestructura Verde y la adoción de otros criterios para mejorar su integración urbana, el Plan pretende convertirla en una auténtica rótula de conexión entre los espacios litorales y el Jardín del Turia, que fortalezca su funcionalidad como polo de centralidad urbana de escala metropolitana.

El desarrollo urbanístico vinculado al Parque Central prefigurado en el planeamiento anterior y cuya ejecución se inicia en estas fechas, constituirá junto al desarrollo del sector Grao, la actuación de transformación urbanística de mayor envergadura que se va a producir en la ciudad en los próximos años. La incorporación de un nuevo parque público de 230. 000 m² de superficie, la ejecución de la futura estación soterrada y la introducción de nuevos usos económicos, servirán para acentuar el carácter de centralidad urbana que ya tiene el mayor nudo de comunicaciones del área metropolitana de Valencia.

Como no podía ser de otro modo, el Plan incorpora el Parque Central a la Infraestructura Verde de la ciudad y establece una serie de itinerarios funcionales que deben resolver su conexión con otros espacios abiertos del entorno urbano.

Del mismo modo que las anteriores, la zona de contacto con Nazaret que delimita el DEUP para usos "Mixto Complementario Comercial / Interacción Puerto Ciudad", aunque se mantenga dentro de la Zona de Servicio del puerto, constituye también un área de oportunidad para la ciudad y en particular, para este antiguo poblado marítimo, ya que además de garantizar su aislamiento de la actividad portuaria, posibilitará la introducción de nuevos usos generadores de riqueza y empleo que pueden tener un efecto determinante en su revitalización, además de abrir nuevas posibilidades para conectar la Marina Real y las playas del norte de la ciudad con las del sur, a través de itinerarios peatonales y ciclistas.

6.5.2. Las áreas de regeneración urbana

El Plan identifica como áreas de regeneración urbana aquellos tejidos de la ciudad que presentan problemas de naturaleza urbanística, económica o social, que requieren intervenciones de carácter multifuncional que garanticen su recuperación y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

La regeneración de estas áreas necesita la intervención pública necesaria para invertir los procesos de degradación que sufren, dirigida tanto a la financiación de las actuaciones de rehabilitación y conservación del patrimonio edificado, a actuaciones directas de la administración para la reurbanización del espacio público o la dotación de nuevos equipamientos, como otro tipo de políticas públicas de contenido económico o social.

El Plan identifica como áreas de regeneración urbana la *Ciutat Vella*, el *Cabañal-Cañamelar*, el barrio de Ruzafa y Nazaret, aunque en el caso de las tres primeras ya se hayan iniciado los procesos para su regeneración y resulten visibles sus efectos.

Ciutat Vella

A partir de la década de los 50 del siglo pasado la *Ciutat Vella* inició un proceso de deterioro urbanístico, social y económico, que produjo el paulatino envejecimiento de la población residente y el descenso de la actividad económica. Aunque en los años 80 y 90 se elaboró el planeamiento para su protección y se realizaron algunas actuaciones públicas en la zona, será a partir del año 1992 con la firma del Convenio RIVA entre el Ayuntamiento y la Generalitat Valenciana, cuando comience realmente el proceso de regeneración del Conjunto Histórico de Valencia.

El Plan RIVA estableció una serie de compromisos financieros para abordar la rehabilitación del patrimonio edificado, para la recualificación de los espacios públicos y para la construcción de nuevos equipamientos.

La ejecución de las actuaciones previstas en este plan ha conseguido frenar el proceso de deterioro de estos barrios y ha modificando la actividad económica y su dinámica residencial. Del mismo modo, ha conseguido que se rehabiliten un porcentaje importante de los edificios existentes gracias a las importantes ayudas económicas que se han concedido. Sin perjuicio de ello, todavía existen enclaves que mantienen un importante grado de degradación y muchos edificios que necesitan someterse a actuaciones de rehabilitación. Es necesario pues, continuar con el resto de actuaciones previstas en el Plan y en particular, ejecutar las Unidades de Actuación que el planeamiento delimitó, dados los efectos regenerativos que producen en el entorno, así como el mantenimiento de políticas públicas que fomenten las actuaciones de rehabilitación y la adecuación del patrimonio edificado para la promoción de vivienda de protección pública que aporte diversidad social a estos barrios.

Además, siguiendo las recomendaciones del PMUS, hay que profundizar en la peatonalización integral de *Ciutat Vella* y en el establecimiento de medidas disuasorias para el tráfico privado, mediante actuaciones de recualificación del espacio público que contribuya a la puesta en valor del BIC y contribuya a su mejor conservación.

Cabañal-Cañamelar

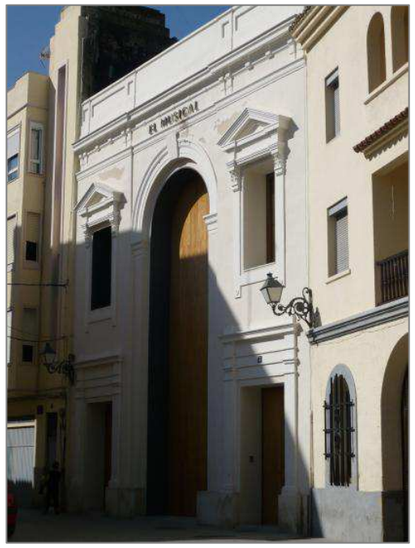
La situación de estos barrios cuando se inicia en el año 1997 la elaboración del PEPRI del ámbito Cabañal-Cañamelar, presentaba rasgos similares a la de otras zonas históricas de la ciudad, probablemente agravados por la ausencia de un planeamiento definitivo, con envejecimiento del parque edificado y obsolescencia del tejido comercial y también con problemas de carácter social.

Los objetivos del PEPRI aprobado en 2001 se centraron en su regeneración y revitalización, para lo que, además de proponer la prolongación de la Avda. de Blasco Ibáñez como una pieza estructurante que debía mejorar su comunicación con el núcleo central de la ciudad y que incidiría en

su revitalización, establecía un conjunto de intervenciones sobre el tejido urbano, destinadas a la recualificación de los espacios urbanos y al reequipamiento dotacional, así como una exhaustiva regulación de la edificación que debía servir para la recuperación del paisaje urbano.

Para la gestión y ejecución del plan, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento constituyeron la sociedad *Cabanyal 2010*, que debía intervenir directamente en el fomento de la rehabilitación del patrimonio y en la promoción de vivienda pública. Además, se suscribieron diferentes convenios para la rehabilitación del barrio, la concesión de ayudas para construcción y rehabilitación de viviendas y para la obtención de suelo público.

La suspensión de la ejecución del PEPRI mediante Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009, de 29 de diciembre, ha supuesto la paralización de las actuaciones que se derivaban de su ejecución, tanto de carácter público como privado y ha incidido en el estado de degradación de algunas zonas. Por ello, es necesario proceder a la adaptación del PEPRI en los términos previstos en la mencionada Orden, para que sea posible reanudar las actuaciones previstas para la regeneración de estos barrios y la previsión de las inversiones necesarias para poder llevarlas a cabo.



Espacios públicos y nuevos equipamientos en el Cabanyal
Fuente: www.plancabanyal.

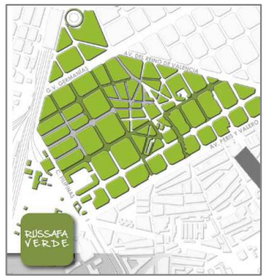
Ruzafa

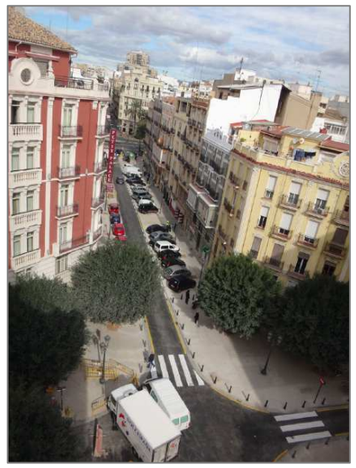
El barrio de Ruzafa incluye el núcleo histórico que da nombre al conjunto y que fue absorbido durante los siglos XIX y XX por el ensanche de Valencia. Su ordenación vigente es el Plan Especial de Protección del Ensanche "Gran Vía Marques del Turia-Avda. Peris y Valero aprobado en el año 2006.

El barrio presentaba una situación de degradación social y económica importante, aunque no tan grave como la que alcanzó en sus peores momentos *Ciutat Vella*. Aprovechando la experiencia acumulada con el Plan RIVA, en marzo del 2005 se firmó un protocolo de actuaciones entre el Ayuntamiento y la Generalitat Valenciana y se creó una nueva oficina RIVA en Ruzafa, para la recuperación social del barrio, la mejora de su integración en la ciudad, la recualificación del espacio público, la creación de dotaciones y la conservación del patrimonio edificado.

Aunque el protocolo no ha cristalizado en un convenio que concrete las actuaciones y compromisos que asume cada administración, se han realizado varias actuaciones de recualificación del espacio público, que a han empezando a cambiar la dinámica económica y social del barrio. Establecida ya la hoja de ruta, hay que formalizar los compromisos necesarios para la regeneración del barrio y prever las dotaciones presupuestarias que permitan continuar el proceso iniciado.

Adicionalmente, el Plan ha calificado como BRL el Núcleo Histórico de Ruzafa y para salvaguarda de sus valores patrimoniales, ha establecido la exigencia de elaborar una ordenanza específica que incida en el mantenimiento del paisaje urbano y en la rehabilitación edificatoria.





Actuaciones de recualificación de espacio público en las Calles Denia y Cádiz
Fuente: www.actuacionesrussafa.com

Nazaret

Como se ha justificado en capítulos anteriores, Nazaret necesita minimizar las afecciones que le genera su colindancia con la zona portuaria, mediante una ordenación adecuada de la zona de interacción puerto-ciudad prevista en el DEUP que lo independice de las actividades portuarias. Pero además, necesita mejorar su estructura urbanística para resolver su vertebración, dotándola de la necesaria coherencia.

Por ello, el Plan establece una serie de criterios que deben orientar la revisión global de la ordenación de este barrio, que adicionalmente, analice las necesidades dotacionales del barrio, revise el catálogo de edificios protegidos y reordene las zonas vacantes para la implantación de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

Junto a la existencia de un marco de planeamiento adecuado, serán necesarias políticas públicas que contribuyan a la ejecución de las actuaciones que proponga el Plan y a la regeneración de este antiguo poblado marítimo.

6.5.3. Las zonas semiconsolidadas y la gestión del suelo urbano

A pesar de su grado de consolidación, la ciudad presenta ciertas áreas semiconsolidadas que no han llegado a transformarse urbanísticamente en el marco del PG88, algunas de ellas con visibles procesos de degradación. Esta situación se acusa en los denominados "tapones" urbanísticos que están afectando a la normalidad funcional de algunos barrios y cuya solución no tiene adecuada cobertura dentro de las previsiones del planeamiento vigente, ya que las cargas derivadas de la actuación aislada correspondiente superarían en la mayoría de los casos, los rendimientos económicos que se derivan del aprovechamiento que el planeamiento les permite.

Consecuentemente, el Ayuntamiento incorporó al Plan un programa para la apertura de viales, eliminación de "tapones" y obtención de algunos suelos dotacionales, mediante la propuesta de doce nuevas unidades de ejecución en el proyecto que se sometió a exposición pública en 2010.

Las alegaciones que se presentaron durante ese trámite cuestionaron básicamente la viabilidad económica de algunas de ellas, la necesidad de incluir en su ámbito suelos dotacionales que se encontraban pendiente de obtener en la proximidad de otras, la diferencia de aprovechamientos que se producían entre ellas y la necesidad de estudiar otras zonas de la ciudad que tampoco se habían ejecutado con la ordenación prevista en el planeamiento vigente.

Por otra parte, el análisis pormenorizado del grado de ejecución del PG88 a lo largo de su años de vigencia, ha permitido constatar la existencia de una importante superficie de suelo calificado como dotacional público de la red secundaria que sigue siendo de titularidad privada y que, al no estar adscrito a ningún ámbito de gestión, su obtención por la administración deberá hacerse por expropiación.

A este respecto, el PG88 realizó una planificación global de reequipamiento y esponjamiento de los distintos barrios de la ciudad, que sin embargo, no fue acompañada de la delimitación de unidades de actuación para garantizar la obtención de los nuevos suelos dotacionales con cargo al aprovechamiento privado que otorgaba.

Con posterioridad, se arbitraron algunas fórmulas para la gestión de estos suelos, como fue la técnica del coeficiente reductor, que fue anulada por los tribunales, a la luz de la legislación estatal en materia de suelo. Aunque a lo largo de estas últimas décadas, se han obtenido algunos de ellos mediante su expropiación o reserva de aprovechamiento, existen aún en la ciudad muchas parcelas calificadas como suelo dotacional público que siguen siendo de propiedad privada.

Unidad de ejecución prevista en la calle Agustin Lara

Esta problemática se ha agravada en los últimos años, con el incremento significativo de los valores expropiatorios del suelo que se ha ido produciendo con las últimas modificaciones de la legislación del suelo estatal, que han llegado a multiplicar por cuatro el valor expropiatorio de alguno de estos suelos dotacionales calificados dentro del suelo urbano, lo que ha convertido al instituto expropiatorio en un instrumento de gestión que resulta insostenible económicamente para la administración municipal para la obtención de este tipo de suelo dotacional.

Junto al estudio de todas aquellas zonas de la ciudad consolidada que no se han ejecutado con las previsiones del planeamiento anterior, resulta necesario abordar de manera global la gestión del suelo dotacional de la red secundaria que está pendiente de obtención por la Administración y arbitrar fórmulas para su ejecución, lo que lleva aparejado la necesidad de revisar la ordenación pormenorizada del PG88, cuestión no puede acometerse en el marco de la revisión estructural de ese planeamiento.

Para llevar a cabo esa revisión, en primer lugar y de acuerdo con las necesidades que señalen las distintas administraciones públicas y las propias delegaciones y servicios municipales, el Plan prevé la elaboración de un mapa global de dotaciones públicas, atendidas las carencias que se detecten en el Plan estratégico de Barrios, que servirá para programar en el tiempo la obtención de los suelos dotacionales vinculados a la implantación de los equipamientos previstos.

En segundo lugar, deberán analizarse las diversas fórmulas que para la obtención de suelo dotacional establezca la legislación urbanística y se estudiar la posibilidad de delimitar unidades de ejecución como instrumento para garantizar su obtención.

Por ello, el Plan difiere el estudio de las unidades de ejecución que se incorporaron en el Proyecto expuesto al público en el año 2010 y en su caso, la revisión de la ordenación prevista en estos ámbitos, a una revisión posterior y de alcance global, de la ordenación pormenorizada del PG88, o en su caso, a una modificación específica que resuelva la ordenación de las áreas degradadas y la obtención mayoritaria del suelo dotacional público.

Sin perjuicio de ello, y aunque se trate de dotaciones de red secundaria, el Plan establece desde el marco estructural un mecanismo para su obtención mediante la transferencia de su aprovechamiento urbanístico. A tales efectos, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 56.4 LUV, parte de la posibilidad de que en determinados ámbitos el planeamiento pueda establecer una ordenación flexible, en la que resulte compatible tanto una edificabilidad mínima prevista, que constituirá el derecho de los propietarios del área de reparto uniparcelaria, como una edificabilidad máxima que podrá construirse de forma voluntaria, y cuyo diferencia con la anterior posibilite la obtención de suelo dotacional público, o bien, para satisfacer los derechos de aquellos propietarios que han anticipado su cesión l al Ayuntamiento y que se han reservado los aprovechamientos urbanísticos que les corresponde.

6.5.4. La transformación del polígono de Vara de Quart

El polígono de Vara de Quart nació en los años 60 del siglo XX para cubrir las necesidades de suelo industrial de la ciudad y resolver la localización de actividades incompatibles con la vida urbana, buscando nuevos emplazamientos de acuerdo con las directrices del Plan Sur.

Promovido por el Instituto Nacional de Urbanización, contó con una superficie inicial de 47,92 has, que fue posteriormente ampliada y fue ordenado a través de un Plan Parcial aprobado el 10 de Julio de 1.961. En la actualidad, su superficie supera las 59 has y está prácticamente consolidado por la edificación que se asienta sobre parcelas que oscilan mayoritariamente entre 2.000 m2 y 22.000 m2 de superficie.

Aunque el PG88 asumió la ordenación de planeamiento de 1.961, amplió en la práctica su régimen de usos, al incluirlo en la zona de calificación IND-2. Por otra parte, la urbanización ejecutada por el INUR no se ajustó exactamente al planeamiento aprobado, sin que se haya procedido a su adaptación a la realizad ejecutada. Estas circunstancias han provocado que el planeamiento que resulta aplicable a la zona resulte confuso e incluso, que se estén produciendo situaciones litigiosas en lo relativo a la titularidad del suelo que el plan parcial calificaba como viario público.

A lo largo de las últimas décadas, los criterios de aislamiento que motivaron su localización han desaparecido, con el crecimiento de la ciudad residencial dibujada en el PG88, y se ha ido produciendo un abandono paulatino de la industria más pesada y la progresiva implantación en el ámbito de industria vinculada al sector servicios y del uso terciario de oficina.

Pero la verdadera reconversión del polígono se inició en los primeros años de este siglo, con la aprobación de la recalificación para uso terciario de los terrenos de la antigua factoría Ros Casares, S.L. que ocupaba más de 70.000 m2 de superficie y posteriormente en 2008, con la recalificación de los 25.000 m2 de superficie que ocupaba Hierros Turia. Junto a estas actuaciones, en los últimos años han surgido otras iniciativas que no han llegado a prosperar, y que resultan similares a las anteriores al tratarse de grandes actuaciones terciarias vinculadas a una o varias parcelas existentes. La transformación que está afectando al polígono, hay que enmarcarla en un proceso de reconversión general de las zonas industriales previstas por el PG88 en el núcleo urbano, que se han ido recalificado para su reutilización para usos residenciales y terciarios.

A pesar de tratarse de una de las zonas de mayor concentración de la actividad económica de la ciudad, la desaparición de la actividad industrial del polígono ha generado el abandono de muchas edificaciones de tipología industrial y la ausencia de uso en los espacios libres de las parcelas, que anteriormente estaba vinculado a este tipo de actividades. Estas circunstancias, junto a la obsolescencia de la urbanización de la zona, la escasez de espacios de uso público y la ausencia de aparcamientos, están contribuyendo a la creciente degradación del ámbito.

Dada su situación privilegiada y su potencial para consolidarse como un centro de actividad económica de referencia, así como la demanda existente en relación con la atribución de nuevos usos, el Plan canaliza su transformación en un parque empresarial destinado mayoritariamente al uso terciario de oficina, en el que puedan coexistir además de servicios empresariales relacionados con el asesoramiento, gestión, administración, nuevas tecnologías y otros similares, otro tipo de usos de carácter terciario.

En todo caso, no se trata de erradicar todos los usos industriales, sino de segregar aquellos menos compatibles con los usos terciarios, manteniendo, por tanto, la posibilidad de implantación de la industria blanda y de la industria tecnológica, relacionada con el manejo de información, software, sistemas informáticos o similares, que ya tienen presencia en ese entorno..

La dificultad para reordenar esta zona radica en que no se trata de un suelo virgen, sino de un polígono consolidado por la edificación, que cuenta con dinámica propia y en el que no puede paralizarse la actividad existente. Por ello, hay que pensar que la sustitución de los usos se va a

producir de manera paulatina en el tiempo, en el escenario del medio y largo plazo, y que la ejecución de la ordenación que se proponga se va a producir, con carácter general, mediante actuaciones aisladas.

Vista aérea Polígono de Vara de Quart. Fuente: Google Earth

Sin perjuicio de ello, la ciudad no debe renunciar al objetivo de conseguir una nueva zona de oportunidad para la implantación de nuevas actividades económicas, dotada de especial calidad ambiental y paisajística y un nivel de servicios adecuado, que le permita convertirse en un parque empresarial de referencia. Para alcanzar este objetivo, hay que prever los espacios de uso público necesarios para vertebrar la nueva ordenación y centrar el esfuerzo en el establecimiento de medidas que garanticen la calidad estética, ambiental y paisajística pretendida. Del mismo modo, deben establecerse los mecanismos necesarios para garantizar la renovación de la urbanización existente y resolver la problemática asociada al aparcamiento de vehículos privados, de forma que se dignifique el espacio público y se mejore el paisaje urbano. Dado el grado de consolidación de la zona, en la obtención de nuevos espacios de uso público, adquieren especial importancia aquellos espacios libres de parcela que imponía en planeamiento industrial y que actualmente han quedado en desuso.

El cambio de uso del polígono debe llevar aparejado por tanto, la revisión de un planeamiento obsoleto, que a partir del análisis de la realidad existente, dote al futuro parque empresarial de una estructura urbanística adecuada y de la calidad ambiental y paisajística que merece la ciudad, definiendo los mecanismos de gestión para que resulte viable su ejecución.

En tanto no se redacte este planeamiento, el Plan admite la implantación de nuevos usos en determinadas condiciones, garantizando su compatibilidad con los criterios que establece para su ordenación, al objeto de atender la demanda existente y fomentar la inversión privada que genera empleo y mejora la economía de la ciudad. Del mismo modo, establece un régimen transitorio adecuado para posibilitar el mantenimiento de los usos industriales que resulten incompatibles con los nuevos usos, hasta que se produzca el cese de la actividad correspondiente.

6.5.5. La reordenación de los enclaves industriales y de los enclaves polivalentes

Los enclaves industriales

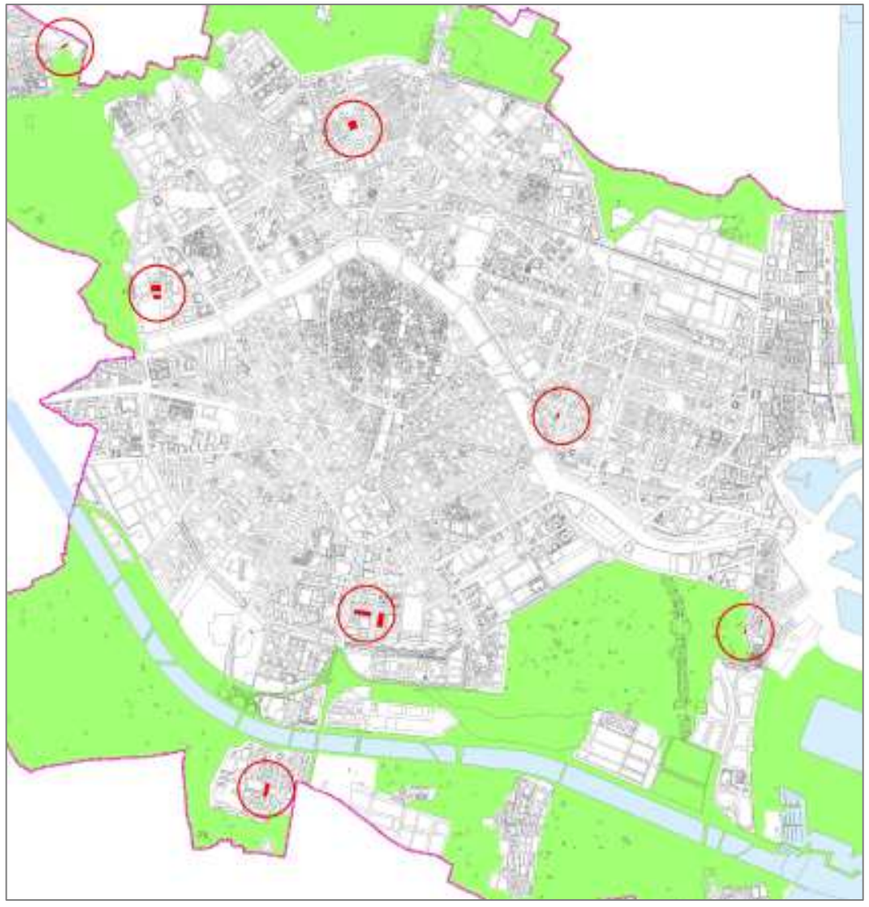
El PG88 posibilitó el mantenimiento de actividades industriales dispersas en zonas de uso residencial, sobre enclaves existentes que procedían mayoritariamente de zonas de tolerancia industrial de planeamientos anteriores. Como se ha justificado en el Capítulo 4 de esta Memoria, muchas de las modificaciones puntuales que se han operado en este planeamiento, han instrumentado la erradicación de este uso de la ciudad central, sobre todo a partir del año 2000, año en el que el Ayuntamiento aprobó una serie de criterios que debían orientar su recalificación para usos residenciales y que han canalizado los cambios de uso previstos en el PRI del Camino de Moncada, el PRI de las calles Pedro Cavanes, Zamora y Domingo Gómez, la manzana de Tabacalera, el PRI de las calles Rio Escalona, Baleares y Tomás de Montañana, el PRI del Camino Hondo del Grao, la Modificación en el ámbito de las calles Plátanos y Poeta Serrano Clavero y el ámbito del PAI Ausias March, aprobado por el Ayuntamiento y pendiente en estas fechas, de su aprobación definitiva. Del mismo modo, el PRI de Parque Central ha recalificado los suelos que estuvieron ocupados por Macosa, para usos residenciales.

La situación actual, es que de los enclaves industriales previstos inicialmente en suelo urbano, únicamente quedan 10 enclaves aislados que actualmente están ocupados por usos comerciales, almacenaje y distribución o se encuentran sin edificación, además del conjunto de parcelas que conforman la Ciudad Fallera.

Respecto de esta última, el Plan reconoce su singularidad y valor como representación de la identidad de la ciudad y la incluye en la nueva zona de ordenación de Industria Artesanal.

En relación con el resto de los enclaves, puesto que su proceso de reconversión ya se ha iniciado al haberse erradicado la actividad industrial propiamente dicha, el Plan sustituye su uso mayoritario, por el uso terciario, aunque manteniendo la posibilidad de la implantación de determinadas actividades

industrias inocuas y de almacenaje que resultan compatibles con el uso residencial. En cualquier caso, se establece un régimen transitorio específico para aquellas actividades industriales menos compatibles con la vivienda que puedan existir, por lo que podrán mantenerse durante la vida útil de los edificios en los que se ubican.



Enclaves IND-1 del PG88 que pasan a calificarse como TER 2

Los Enclaves terciarios polivalentes

Las zonas correspondientes a los Enclaves terciarios polivalentes previstas en el planeamiento vigente respondían también a la existencia de terrenos dentro de la trama residencial ocupados por instalaciones industriales, en los que promovía su reconversión para usos terciarios y residenciales, mediante el establecimiento de un régimen urbanístico específico. Con este objetivo, el PG88 calificó como 15 ámbitos diseminados dentro de la ciudad, que mayoritariamente han sido transformados al uso residencial, aunque manteniendo un 30% de su edificabilidad para usos terciarios, de acuerdo con las exigencias establecidas en las Normas Urbanísticas de este planeamiento.

En estas fechas únicamente subsisten cuatro enclaves de este tipo que no han llegado a reconvertirse de acuerdo con las previsiones del plan, básicamente por la dificultad de obtener el acuerdo entre los propietarios afectados que se requería y por la existencia en el ámbito de edificaciones consolidadas de uso residencial que consumían el aprovechamiento otorgado al enclave. El Plan reordena los cuatro ámbitos que no se han ejecutado al amparo de las previsiones del planeamiento vigente y elimina de la ordenación estructural esta zona de ordenación.

Enclaves TER 5 del PG88 que el Plan reordena

6.5.6. La consideración de las parcelas escolares existentes en la ciudad

El PG88 calificó como Sistema local escolar público todas aquellas parcelas en las que existían colegios, con independencia de su titularidad, e incluyendo las ocupadas por centros escolares de dominio privado. La justificación de esta decisión se refleja en su memoria justificativa en los siguientes términos:

> *"…Junto a las anteriores acciones singulares de equipamiento, debe destacarse el tratamiento que la ordenación del Plan General establece para los suelos con actual uso dotacional pero de dominio privado. El criterio ha sido, sin excepciones, el conservar estos usos impidiendo su transformación en uso residencial, terciario o industrial, evitando así su desaparición, por entender que su mantenimiento obedece a justificadas razones de interés público.*
> *Así por ejemplo, aparecen con la calificación de "escolar" los colegios privados existentes de cualquier nivel así como aquellas instituciones sanitarias, asistenciales o religiosas, que el plan ha considerado conveniente mantener y proteger con sus actuales usos, bajo la calificación de "servicio público". La normativa urbanística permite garantizar el mantenimiento de la actividad en un marco flexible, compatibilizando los intereses generales y los legítimos intereses particulares de la propiedad actual."*

Este planeamiento estableció la calificación de dotación pública en las parcelas en las que existían centros escolares de titularidad privada, sin contemplar la posibilidad de reconocer su carácter privado, como hizo en otras dotaciones existentes en las fechas en las que se elaboró, lo que ha motivado que muchos de estos colegios que funcionan en régimen de concierto, hayan solicitado con motivo de su revisión, el reconocimiento de su carácter privado.

Para la revisión de la ordenación que el PG88 estableció en estos suelos, es necesario valorar si en el marco de la revisión de carácter estructural del Plan, procede abordar la consideración urbanística de estos suelos que integran la red secundaria de dotaciones públicas y por tanto, forman parte de la ordenación pormenorizada, así como valorar las consecuencias del mantenimiento de la calificación que el planeamiento vigente les otorga.

En relación al primer aspecto apuntado, es necesario indicar que la modificación o no de esta determinación ha de realizarse desde una perspectiva global y afectando a todas las parcelas que se encuentren en la misma situación, atendiendo a evidentes razones de coherencia en la toma de decisiones y de garantía del principio de igualdad ante la ley, por lo que la consideración global de este tipo de dotaciones debe constituir una determinación de carácter estructural del Plan. Sobre el fondo de la cuestión, el Plan ha considerado la procedencia de la calificación de estos suelos como suelo dotacional de uso educativo privado, atendiendo a diversas circunstancias que se analizan a continuación.

Según la definición clásica de dotación, se entiende por tal aquel sistema o elemento que se caracteriza por estar destinado al servicio de la población, y también se puede definir como uso secundario al servicio de otro principal que exige una reserva de terreno. Se trata pues de un uso al servicio del uso residencial, cuya demanda debe satisfacer el planificador urbanístico. El criterio definidor de la dotación es por tanto, la finalidad a la que sirven tales terrenos, que ha de ser la satisfacción de necesidades colectivas, finalidad que puede satisfacer tanto la Administración como el sector privado.

No todos los elementos integrantes del sistema de servicios y equipamientos comunitarios tienen por qué ser de titularidad pública, puesto que bajo el mismo concepto también se integran los terrenos destinados a la prestación de actividades privadas de interés público o de servicio al público, que no pueden ser considerados en ningún caso como bienes de dominio público dada su titularidad privada. En este caso, se encuentran las parcelas en las que existen colegios de titularidad privada, pero que prestan un servicio de enseñanza en régimen concertado.

La Generalitat Valenciana, como administración competente en materia de educación, para la previsión de las reservas escolares necesarias al servicio de la población, toma en consideración tanto las dotaciones escolares públicas como las privadas en régimen de concierto. Por ello, desde un punto de vista estrictamente urbanístico, lo relevante es garantizar el mantenimiento de la finalidad a la que se destinan estos terrenos, es decir, su permanencia como equipamiento escolar, para poder atender adecuadamente la demanda de escolarización en sus distintos niveles, ello con independencia de la naturaleza pública o privada concertada de la correspondiente dotación.

Del mismo modo, para valorar en su medida los efectos de la decisión que adopte el Plan en relación con el mantenimiento o no de la calificación establecida por el PG88, conviene indicar que más del 60% de la superficie de la red secundaria de equipamientos públicos que está pendiente de obtener por la ciudad, está constituido por parcelas ocupadas por centros escolares de titularidad privada. Al encontrarse en suelo urbano consolidado no incluido en ámbito de gestión alguno, habría que obtenerlas por expropiación, que la Administración municipal no tendría hoy capacidad económica para acometer, ni precisa tampoco hacerlo, a la vista de que el servicio educativo viene prestándose mediante el mecanismo de gestión indirecta que se conoce como concierto educativo. Así lo pone de manifiesto el hecho de que, tras casi 25 años de vigencia de Plan, no ha sido expropiado ningún colegio de dominio privado, ni de oficio, ni por ministerio de la ley.

Por otra parte, la finalidad que pretendía el PG88 de "conservar estos usos impidiendo su transformación en uso residencial, terciario o industrial, evitando así su desaparición, por entender que su mantenimiento obedece a justificadas razones de interés público", puede conseguirse igualmente si, calificando estas dotaciones como equipamiento privado, se vincula su destino al uso educativo.

A nivel legislativo tanto la LUV como el ROGTU prevén que las dotaciones privadas puedan integrarse t en la red primaria y en secundaria de dotaciones, dedicando en su cuadro normativo una especial atención a las mismas, atendida la importancia creciente que reviste en la sociedad actual.

En todo caso, la calificación como equipamiento privado de las dotaciones escolares ya ejecutadas, que actualmente tienen calificación pública pero titularidad privada, además de significar la adecuación de las previsiones del planeamiento a la realidad social ordenada por el mismo –resulta coherente otorgar calificación privada a equipamientos que en la realidad de las cosas son de dominio privado y la Administración no precisa expropiar- supone para sus titulares el reconocimiento del aprovechamiento construido, facilita el tráfico jurídico privado inherente a las parcelas con tal calificación, y evita la eventual aplicación del régimen de fuera de ordenación sustantivo a las edificaciones construidas en tales parcelas.

6.6. La protección del patrimonio cultural

La Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano (LPCV) califica al patrimonio cultural valenciano como una de las principales señas de identidad del pueblo valenciano y el testimonio de su contribución a la cultura universal. Adopta el término cultural por considerarlo el más ajustado a la amplitud de los valores que definen el patrimonio, cuya naturaleza no se agota en lo puramente histórico o artístico.

La ley incorpora a la ordenación estructural del planeamiento dos tipos de bienes:

- Bienes de Interés Cultural (BIC), que define como aquellos especialmente representativos de la historia y la cultura valenciana por sus singulares características y relevancia por su valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico, técnico, o de cualquier otra naturaleza cultural.
- Bienes de Relevancia Local (BRL), que define como aquellos bienes que reúnen alguno de los valores histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico o etnológico, en grado particularmente significativo, aunque sin la relevancia reconocida a los BICs, pero que tienen significación propia en el ámbito comarcal o local.

Constituye pues una determinación de carácter estructural del Plan la identificación de los inmuebles BICs y BRLs existentes en el término municipal, el establecimiento de las normas de protección que resulten necesarias para la preservación de sus valores, y en su caso, el establecimiento de los criterios para la ordenación de aquellos bienes que constituyan un ámbito territorial.

6.6.1. Bienes de Interés Cultural de ámbito territorial

El BIC del Conjunto Histórico-Artístico de Valencia fue declarado mediante Decreto 54/1993, de 3 de Mayo, del Gobierno Valenciano. La declaración incluye tanto el recinto amurallado (Ciutat Vella) y el Primer ensanche delimitado por las grandes vías y el antiguo cauce del Turia, como el Núcleo original del ensanche del Cabañal.

En el caso de Ciutat Vella, el PG88 asumió la protección que se derivaba de los Planes Especiales de Protección (PEP) aprobados en la década de los 80 del siglo pasado y estableció la necesidad de revisar su ordenación a través de nuevo planeamiento de carácter patrimonial. Atendiendo a sus previsiones, a principios de los años 90,se aprobaron los Planes Especiales de Protección y Reforma interior de los Barrios del CARMEN (9-5-91), SEU-XEREA (18-12-92), SAN FRANCECS (20-11-92), VELLUTERS (23-7-92) y MERCAT (9-2-93).

Además se aprobaron dos planes de protección del ensanche protegido, el PEP-1 (26-1-05) y el- PEP-2 (27-11-06), estando pendiente la elaboración del correspondiente a la zona de ensanche Guillén de Castro-Gran Vía Fernando el Católico.

La Revisión del Plan asume el contenido de estos Planes Especiales, si bien, de conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Segunda de la LPCV, deben someterse a su convalidación por la Consellería competente en la materia, adaptando en su caso, las determinaciones que resulten necesarias.

Delimitación del BIC en el ámbito de Ciutat Vella y Primer Ensanche

Para la zona de ensanche protegido de la zona Guillén de Castro-Gran Vía Fernando el Católico, el Plan mantiene la necesidad de elaborar el planeamiento especial para su protección.

En lo relativo al Núcleo original del ensanche del Cabañal, como se ha justificado en otros capítulos de esta Memoria, en el año 2001 se aprobó el PEPRI correspondiente, cuya ejecución fue suspendido mediante Orden del Ministerio de Cultura de 29 de diciembre de 2009. El Plan asume el contenido del

PEPRI aprobado, y en su caso, la adaptación que se haga de este planeamiento para adaptarse al contenido de la mencionada Orden.

Delimitación del BIC en Núcleo original del ensanche del Cabañal

6.6.2. Bienes de Interés Cultural Inmueble

En Valencia existen 58 inmuebles que han sido declarados BICs por la Generalitat Valenciana. Para la ordenación de estos inmuebles y de sus entornos de protección, la legislación patrimonial requiere la elaboración de Planes Especiales de Protección que establezcan normas de protección específicas, que garanticen el mantenimiento de los valores que motivan su declaración y que regulen con detalle los requisitos a que han de sujetarse los actos de edificación y de las actividades que afecten a los inmuebles y a su entorno de protección.

En desarrollo de las previsiones del PG88 se elaboraron los Planes Especiales de Protección de los BICs correspondientes al Monasterio de la Trinidad (31-10-97), Atarazanas (18-1-06) y Monasterio de San Miguel de los Reyes (4-7-01). De acuerdo con las disposiciones de la LPCV, será necesario someterlos a su convalidación por la Consellería competente en la materia y en su caso, adaptarlos a las determinaciones de esta Ley, que tras la modificación operada por la Ley 5/2007, regula con carácter exhaustivo el contenido de este planeamiento patrimonial.

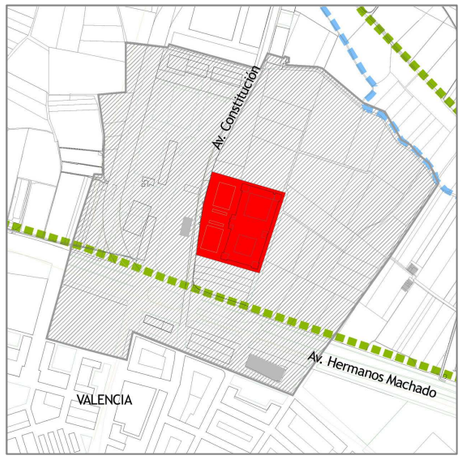
En el caso del Plan Especial del Monasterio de San Miguel de los Reyes aprobado en 2001, además de la mencionada adaptación, el Plan considera que procede realizar una revisión de la ordenación de mayor alcance, dada la importancia del Bien, la singularidad de su emplazamiento y el estado de degradación de su entorno.

A este respecto, hay que considerar que en la última década y a partir de la LOTPP, ha irrumpido en el marco normativo de la Comunidad la exigencia de la consideración del paisaje en el planeamiento y la identificación de los hitos y referentes paisajísticos en su ámbito de actuación. En el mismo sentido, se requiere que aquellas áreas de manifiesto valor cultural se incorporen como elementos de la Infraestructura Verde en la escala municipal, exigencia que deberá resolver este planeamiento.

Además, existen una serie de circunstancias y propuestas del Plan en el entorno del Monasterio, que es necesario considerar en la ordenación futura, como es el caso de la nueva solución viaria y tranviaria entre la ciudad y Tabernes Blanques y la necesidad de reordenar la zona urbana existente al norte del Monasterio, entre la calle Rio Genil y la futura ronda de ese municipio. Del mismo modo, deberá considerar la proximidad de la ronda norte y de la propuesta de la V-30 norte, estableciendo las medidas necesarias para minimizar su impacto paisajístico en el entorno protegido.

Por otra parte, la obtención por el Ayuntamiento del los terrenos de Parque Público de San Miguel de los Reyes con cargo al suelo urbanizable y en particular, de los terrenos que constituyeron las antiguas huertas del Monasterio, abre nuevas oportunidades para la adecuada contextualización de este BIC y para que la ordenación del entorno resuelva la continuidad de la Infraestructura Verde que define el Plan, con la Huerta tradicional de Poble Nou.

En relación con el grado de ejecución del PE del año 2001, este planeamiento delimitó una unidad de ejecución que debía gestionarse por expropiación, para la obtención del suelo dotacional público previsto en el ámbito y para la erradicación de las edificaciones impropias existentes en él, así como algunas actuaciones aisladas que también debían ejecutarse mediante expropiación. Hasta la fecha únicamente se ha realizado la expropiación por ministerio de la ley de algunos suelos dotacionales que el Plan proponía fuera del ámbito de esta unidad de ejecución.
Dada la dificultad de acometer esta actuación para las arcas municipales, el Plan considera que debe estudiarse la posibilidad de atribución de nuevos aprovechamientos al norte del Monasterio, siempre que, mediante el correspondiente estudio económico, se justifique la viabilidad económica de la ejecución de la ordenación que se proponga.



BIC Monasterio de San Miguel de los Reyes y entorno protección actual
Fuente: Catálogo Estructural

En esencia, el Plan propone una actuación urbanístico-patrimonial con la participación de la Generalitat Valenciana y del Ayuntamiento de Valencia, que se concretaría a través de planeamiento especial con el siguiente alcance:

- Adaptación de la ordenación del BIC y de su entorno de protección a las nuevas determinaciones de la legislación patrimonial, urbanística y paisajística.

- Definición de los criterios de protección del BIC y de los niveles de intervención que resultan compatibles con ellos, y revisión de la delimitación del entorno de protección, atendiendo a los nuevos criterios de la legislación patrimonial.

- Definición de una nueva estructura urbana y arquitectónica en el entorno del Monasterio, así como sus características ambientales y su silueta paisajística.

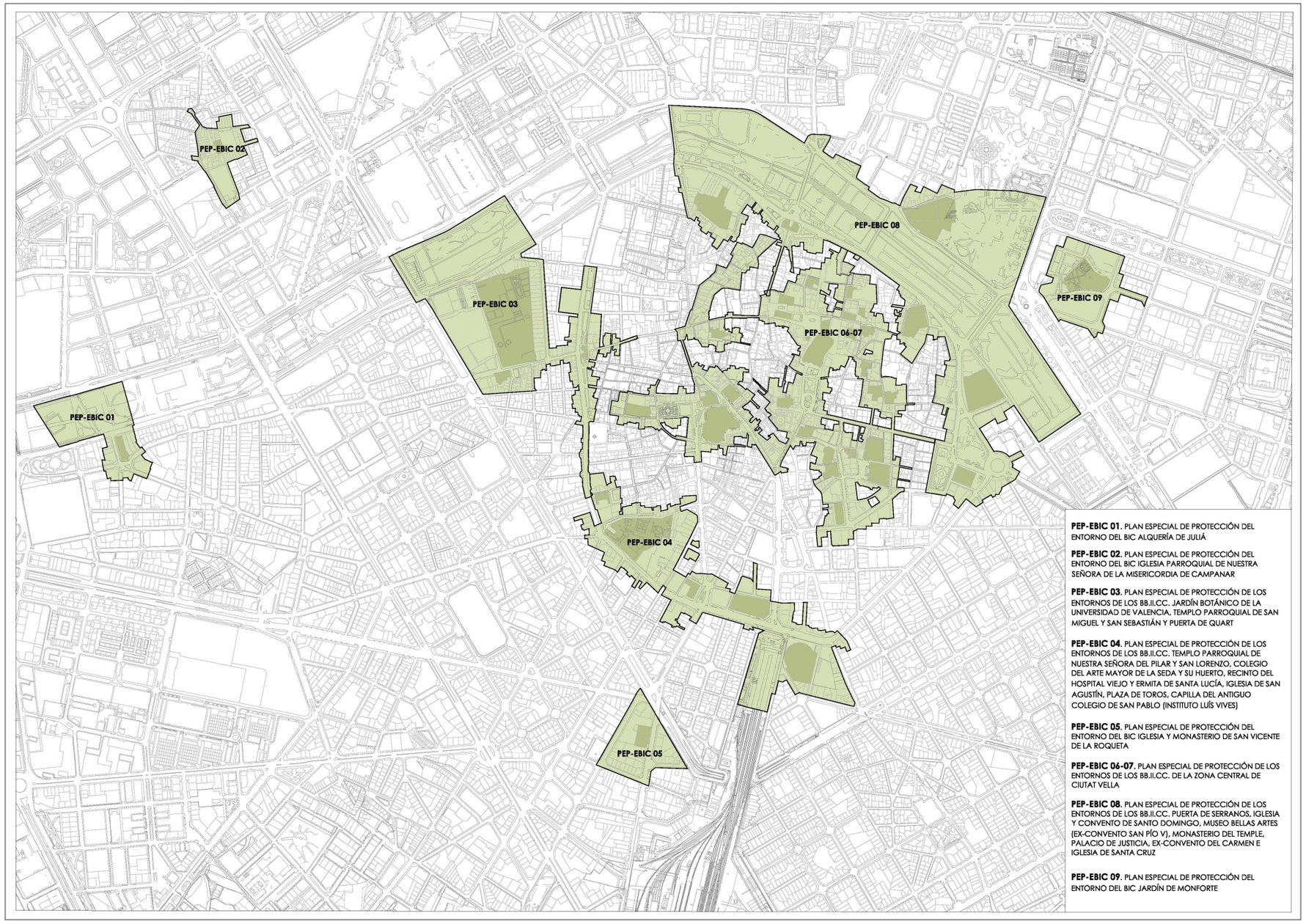
- Diseño de la nueva conexión viaria y tranviaria prevista en el Plan entre la ciudad y Tabernes Blanques, resolviendo su integración paisajística en el entorno de huerta tradicional y de protección patrimonial.

- Reordenación de la zona urbana existente al norte del Monasterio, entre la calle Rio Genil y la futura ronda de Tabernes, erradicando los enclaves industriales existentes.
- Estudio de la posible atribución de nuevos aprovechamientos y la delimitación de un ámbito de actuación integrada, que con criterios mínimos, justifique la viabilidad económica de la ejecución de la ordenación que se proponga, la obtención del suelo dotacional público que configurará el nuevo entorno urbano del Monasterio, la erradicación de las edificaciones impropias existentes en él y la urbanización necesaria para poner en valor el BIC.

- Estudio de soluciones para resolver la continuidad de la Infraestructura Verde que define el Plan, entre el Parque de San Miguel de los Reyes y la Huerta tradicional de Poble Nou.

El ámbito del planeamiento a revisar debería alcanzar como mínimo la delimitación que se incluye en el gráfico siguiente:

En relación con el resto de los BICs, el Ayuntamiento inició a partir del año 2007 la elaboración de su planeamiento especial específico. Durante las primeras fases de elaboración de los proyectos, se consideró adecuada su integración de nueve Planes Especiales, básicamente por el solape que se producía entre los entornos de protección de muchos de los BICs.



Delimitación de los ámbitos de los Planes Especiales de Protección de los Entornos de Bienes de Interés Cultural
Fuente: Documento Base. Fase Información y Análisis. PEPS entornos de BICs.

En estas fechas se encuentran aprobados definitivamente el PE de la Iglesia de Nuestra Señora de Campanar (21 enero 2014) y se están tramitando el PE de San Vicente de la Roqueta, el PE de los BICs de la Zona Central de Ciutat Vella, y el PE MUSEO DE BELLAS ARTES S.PÍO V-PALACIO DE JUSTICIA-IGLESIA Y CONVENTO DE SANTO DOMINGO-MONASTERIO DEL TEMPLE-EXCONVENTO DEL CARMEN E IGLESIA DE LA SANTA CRUZ-TORRES DE SERRANOS Y PALACIO DE LOS CONDES DE CERVELLÓN, ha sido aprobado provisionalmente en octubre 2013.

Estos Planes Especiales están revisando en su ámbito, la ordenación establecida en los PEPRIS de *Ciutat Vella* aprobados en los años noventa, revisando sus determinaciones de acuerdo con la última normativa de carácter patrimonial y actualizando sus catálogos. Dado que estos PEPRIs deben adaptarse a la legislación patrimonial, una vez aprobados definitivamente lo planes de protección de los entornos de BICs, esta adaptación podría instrumentarse mediante la revisión global de sus catálogos y la elaboración de un documento de refundición de carácter integral de la ordenación de *Ciutat Vella*, que refunda las determinaciones de todo el planeamiento de protección que afecta a este Bien de Interés Cultural, con el objetivo de disponer de un documento único de ordenación, que resuelva la falta de concordancia que se haya podido producir entre los diferentes planeamientos y que facilite su aplicación.

6.6.3 Revisión del Catálogo del PG88
Catálogo Estructural y Catálogo pormenorizado.

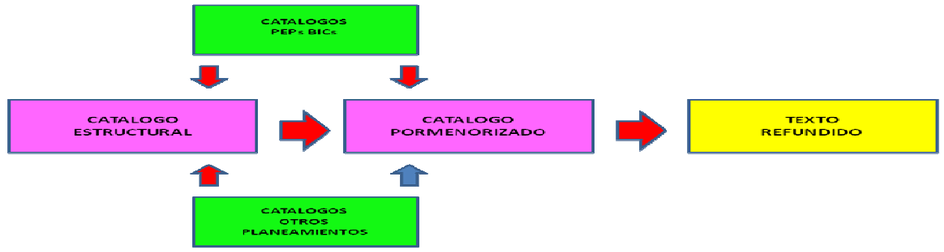
El PG88 incorporó un Catálogo que estaba integrado por los siguientes documentos:

-Relación de conjuntos y edificios protegidos
-Relación de Especies arbóreas y jardines protegidos
-Delimitación de Áreas de Protección Arqueológica
-Delimitación de Entornos de Bienes de Interés Cultural y relación de Monumentos

Aunque la catalogación efectuada por ese planeamiento supuso un paso de gigante en la protección del patrimonio de la ciudad, al catalogar más de 3.600 inmuebles, a la luz de la protección que requiere hoy la legislación patrimonial, su nivel de determinaciones resulta claramente insuficiente. A este respecto, hay que indicar que aunque su elaboración partió de la realización de un inventario exhaustivo de los elementos que eran susceptibles de referenciar, el Catálogo se limitó a concretar una relación de los inmuebles y su nivel de protección, sin incorporar fichas individualizadas en la que se objetivaran sus valores y se definieran las actuaciones que resultaban admisibles. Además, la parte gráfica de este Plan únicamente identificó los inmuebles protegidos que se localizaban en suelo urbano, pero no los ubicados en suelo no urbanizable, lo que ha dificultado enormemente su identificación.

La catalogación que efectuó el PG88 se ha ido incrementando, fundamentalmente con la aprobación de planeamiento de contenido patrimonial, y en particular, con los PEPRIS de *Ciutat Vella*, que protegieron otros 1.700 inmuebles. En estas fechas, no es posible determinar con exactitud los inmuebles catalogados con que cuenta la ciudad, al no haberse realizado nunca una refundición de estos catálogos.

Por ello, es necesario revisar la protección del Catálogo del PG88 y de los catálogos incluidos en planeamientos de desarrollo posterior, para su adaptación a los nuevos requerimientos derivados de la legislación patrimonial. Dado el importante número de los inmuebles que hoy gozan de alguna protección y el alcance estructural de esta Revisión del Plan, se propone la sistemática que se deriva del esquema que se inserta a continuación, para alcanzar el objetivo global de la revisión de la protección del patrimonio cultural de la ciudad y la elaboración de un texto refundido que incorpore las protecciones derivadas de los diferentes planeamientos.



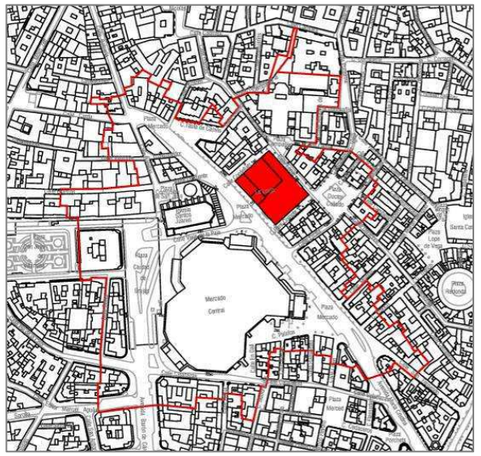
Catalogo estructural de Bienes y Espacios Protegidos

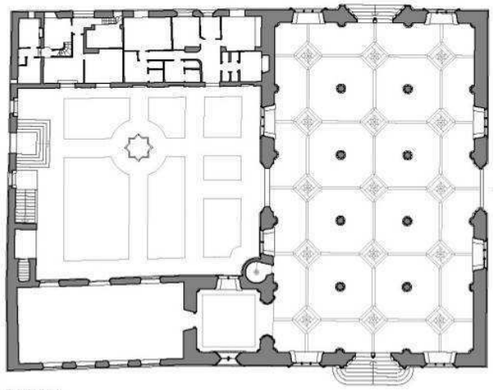
Teniendo en cuenta que la revisión del Catálogo se inicia vinculada a la Revisión Estructural del Plan de 1988, el Plan incorpora únicamente el Catálogo estructural, dejando el pormenorizado para una fase posterior, que incluye las siguientes de terminaciones de carácter estructural:

a. La catalogación de los Bienes de Interés Cultural.
b. La catalogación de aquellos otros que, por sus características, se considere merecedores de su integración en la ordenación estructural, por su especial relevancia, como Bienes de Relevancia Local.
c. Las normas necesarias para garantizar su protección.

El Catálogo Estructural está formado por dos documentos claramente diferenciados por la naturaleza de los bienes: el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de naturaleza Urbana y el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de naturaleza Rural.

El Catálogo se configura como un instrumento vivo, que se irá completando mediante planeamiento o estudios más específicos. Tal como establece en la Disposición Final Tercera de sus Normas, los nuevos elementos que se protejan tanto en los Planes Especiales de Protección de Entornos de BIC, como en cualquier modificación puntual o planeamiento, se irá incorporando al mismo a medida que se vayan aprobando los citados Planes. Si se da la circunstancia, de que resulten modificadas o ampliado el contenido de alguna de sus fichas, la última que obtenga aprobación, sustituirá a la incluida inicialmente, sin necesidad de tramitar en cada caso, una modificación puntual del mismo.



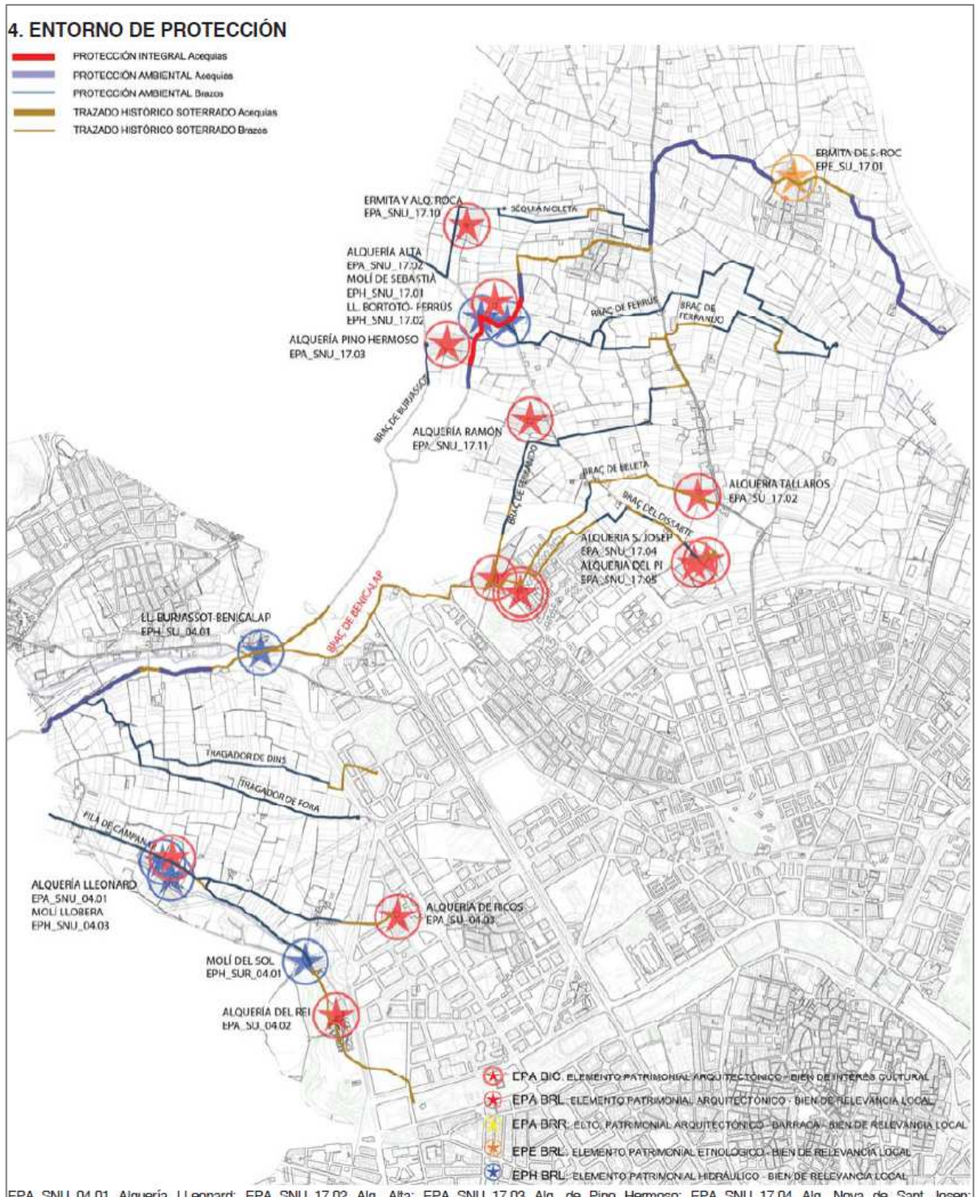


Identificación del BIC Lonja de la Sedal
Fuente: Catálogo Estructural

En las fechas en las que se redactan estas líneas, el Catálogo Estructural ha sido objeto de aprobación provisional por acuerdo de Pleno de 31 de mayo de 2013, estando pendiente de aprobación definitiva por la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Catalogo pormenorizado de Bienes y Espacios Protegidos

En el año 2003 se inició una Revisión del Catálogo del PG88, que fue sometido al trámite de Información Pública por acuerdo de Pleno 28 febrero 2003, quedando paralizada su tramitación, tanto por las modificaciones que afectaron a la LPCV, como por el inicio de la Revisión Estructural del Plan, por lo que será necesario su adaptación a esta legislación, para proseguir con su tramitación. Mientras tanto, el Plan mantiene vigente la protección que a estos inmuebles otorgaba el PG88.



EPA_SNU_04.01 Alquería LLeonard; EPA_SNU_17.02 Alq. Alta; EPA_SNU_17.03 Alq. de Pino Hermoso; EPA_SNU_17.04 Alq. Nova de Sant Josep; EPA_SNU_17.05 Alq. del Pi; EPA_SNU_17.10 Ermita y Alquería de Roca; EPA_SNU_17.11 Alquería Ramón; EPH_SNU_04.03 Molí Llobera; EPH_SNU_17.01 Molí de Sebastià; EPH_SNU_17.02 Llengües de Ferrús-Borbotó; EPH_SUR_04.01 Molí del sol; EPA_SU_04.02 Cjto. Alquería del Rei; EPA_SU_04.03 Alquería Ricós; EPA_SU_17.02 Alquería Tallarós; EPE_SU_17.01 Ermita de San Roc

6.7. La Vivienda de Protección Pública

La oferta en la ciudad de viviendas de protección pública ha sufrido importantes oscilaciones en las últimas décadas. Mientras que en los años 60 y 70 del siglo pasado la mitad de las viviendas que se construían eran de protección pública, en la década de los 90, la promoción de este tipo de viviendas era claramente minoritaria. La razón de esta reducida oferta de vivienda pública hay que buscarla, sobre todo a partir de 1996, en la diferencia cada vez mayor que se fue produciendo entre el precio máximo del suelo admitido por la legislación sobre vivienda protegida y el precio de mercado del suelo, lo que llegó a imposibilitar este tipo de promociones, y en la falta de exigencias de reservas mínimas obligatorias para este tipo de vivienda, en el planeamiento de la ciudad.

Consciente de esta problemática, el Pleno del Ayuntamiento, en sesión de 31 de mayo de 2002, aprobó una serie de medidas para impulsar la promoción de viviendas protegidas, entre las que se encontraba la exigencia en los Programas de Actuación Integrada que afectaran al suelo urbanizable, de reservar al menos un 25 % de la edificabilidad residencial prevista, para la promoción de este tipo de viviendas.

La Ley 16/2003, de 17 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalidad Valenciana, incorporó a la LRAU una serie de medidas para el fomento de la edificación de estas viviendas, entre las que se encontraban la obligación, en municipios de más de 10.000 habitantes, de destinar a su promoción la edificabilidad correspondiente a la cesión que correspondiera al Ayuntamiento en actuaciones de suelo urbanizable residencial y la exigencia al planeamiento general de un estudio de viviendas de protección pública y la previsión del suelo necesario para su satisfacción.

Mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 23 de abril de 2004, por el se inicia la elaboración de la Homologación Global del Plan, se establece la necesidad de imponer en los nuevos desarrollos urbanizables la reserva de edificabilidad necesaria para estos fines, por lo que ese planeamiento centra su interés en la ocupación de suelo para satisfacer esas necesidades, estableciendo una reserva media para estas viviendas del 35 % de la edificabilidad de uso residencial en los sectores de nueva creación.

En el año 2007 se elaboró el correspondiente Estudio de necesidades de vivienda para el periodo 2007-2018, que determinó, que se produciría una demanda efectiva de vivienda protegida de nueva construcción de 22.084 viviendas. Además justificaba que esa demanda se debía satisfacer a través de los nuevos desarrollos previstos en el Plan, al no estar cubierta con el planeamiento de la ciudad.

Por ello, el Plan que se expuso al público en 2010, estableció la exigencia de destinar a la promoción de viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial, al menos el 50% de la edificabilidad de uso residencial, tanto en el suelo urbanizable, como en las nuevas unidades de ejecución que delimitaba.

Ahora bien, aunque el planeamiento ejerza un papel relevante a la hora de instrumentar políticas en materia de vivienda, por si solo no puede garantizar la efectividad de la oferta si no existen políticas públicas concurrentes para la promoción de este tipo de vivienda.

En relación a esta cuestión, es necesario aludir al cambio producido en las políticas de la Administración Central relativas al sector inmobiliario y de la construcción a partir de año 2013, por las que se pretende reorientar el sector hacia los tejidos urbanos existentes, desde el convencimiento de que a corto y medio plazo, será muy difícil que estos sectores puedan contribuir al crecimiento de la economía española y a la generación de empleo, si continúan basándose en la transformación de suelos vírgenes y en la construcción de vivienda nueva.

En coherencia con este planteamiento,, el Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas para el período 2013-2016, renuncia al fomento de la producción de nuevas viviendas y a la propiedad, como forma esencial de acceso a la vivienda y promueve el alquiler y la financiación de la rehabilitación, abandonando la apuesta por la nueva construcción y la ayuda a la adquisición, que ha presidido tradicionalmente los planes de vivienda estatales.

Por otra parte, la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, ha introducido modificaciones en relación con la reserva de VPP exigida en las actuaciones de transformación y otorga un plazo temporal de 4 años, en el que las Comunidades Autónomas podrán dejar en suspenso la aplicación de estos porcentajes, siempre que el planeamiento municipal no esté aprobado definitivamente y se justifique la existencia de más de un 15% de las viviendas protegidas construidas y sin vender.

La Generalitat Valenciana ha asumido la posibilidad de suspender la exigencia de vivienda protegida en el planeamiento de desarrollo que cumplan los requisitos establecidos en la referida norma estatal, a través de la LEY 5/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat. Ello no debe entenderse como un abandono en la apuesta por la promoción de este tipo de viviendas, sino como el establecimiento de un período transitorio para adecuarla a la realidad del mercado y a la de sus potenciales beneficiarios.

Como justifica la Ley 8/2013, el establecimiento de una reserva obligatoria tiene sentido en una coyuntura de expansión del mercado inmobiliario, pero hoy la situación es diferente, tanto por la situación económica de las familias que pueden acceder a estas viviendas, como por la fuerte caída de los precios de la vivienda libre durante los últimos años, lo que ha provocado la existencia de vivienda protegida en el stock general de vivienda sin vender, que en último caso, no está sirviendo a sus fines y sin embargo, aporta una rigidez innecesaria a algunas operaciones urbanísticas.

A pesar de la existencia de esa especie de moratoria, el presente Plan mantiene la propuesta de vivienda protegida adoptada en proyectos anteriores, y exige tanto a los nuevos desarrollos como a las unidades de ejecución en suelo urbano, una reserva mínima del 50% de la edificabilidad residencial para la promoción de este tipo de viviendas. Con esta exigencia, que supera con creces la reserva del 30 % que con carácter general establece la LUV, el Plan pretende contribuir al mandato constitucional de hacer efectivo el derecho de todos los ciudadanos al disfrute de una vivienda digna y adecuada a sus necesidades.

La exigencia de esta reserva en todos los sectores y unidades de ejecución, equilibra adecuadamente su distribución en el territorio, lo que contribuirá a la mejora de la cohesión social en la ciudad, y evitará la creación de barrios marginales que propician la segregación social. Se pretende así contribuir a lo que debe ser la principal seña de identidad de la ciudad, la diversidad, la mezcla de usos, actividades y tipologías, para evitar la aparición de ambientes demasiado homogéneos o empobrecedores y favorecer la coexistencia cultural y social.

6.8. Las Zonas de Ordenación Urbanística.

6.8.1. Estrategias para la división en zonas de ordenación urbanística

La LUV establece que, tanto la división del territorio en zonas de ordenación urbanística (ZO) como la determinación de los usos globales y tipos básicos de edificación en cada una de ellas, formará parte de la ordenación estructural del Plan. Siguiendo la definición contenida en el RZOU, la ZO es aquella porción del territorio que presenta un tejido urbanístico característico y diferenciado y que constituye el ámbito de aplicación de una determinada normativa urbanística. El concepto de ZO está por tanto, relacionado con el uso y la morfología urbana y, con la única excepción de las zonas del suelo no urbanizable, cuya categorización responde a los objetivos perseguidos por la LSNU, no tiene relación con la clasificación de suelo o su forma de ejecución.

Abundando en el modelo urbanístico que fija la ley, aunque la LUV establece que la división en ZO tiene rango estructural, tanto en su artículo 49 como en el artículo 106 del ROGTU, se abre la posibilidad de delimitar dentro de las ZO estructurales, ámbitos urbanísticos compatibles de carácter pormenorizado, donde contemplar especificidades urbanísticas morfológicas o de uso, que los distingue del resto de parcelas de la zona primaria a la que pertenecen. Se vislumbra así un sistema jerárquico de zonificación, en el que la escala estructural debe atender a la organización general de la ciudad y la escala pormenorizada a las cuestiones de compatibilidad de menor rango.

El problema de delimitar ZO en la ciudad radica en que, si se atiende únicamente a los parámetros de uso global y tipo edificatorio, toda la variedad morfológica, paisajística y funcional de la ciudad, conformada a través de los siglos, desaparecería del plano y, con ella, su identidad urbanística. La dificultad del proceso de zonificación reside, en delimitar ZO sin pecar de excesivo simplismo, identificando los diferentes tejidos urbanos con la dosis suficiente de racionalidad para que sea posible percibir la estructura urbanística de la ciudad, sin descender al detalle.

La propuesta del Plan en esta materia es, en suelo urbano y en suelo urbanizable, la delimitación de ZO de carácter estructural en aquellos ámbitos que presentan tejidos urbanísticos característicos y diferenciados. Asimismo, siguiendo la estructura jerárquica que esboza la norma, reconsidera las especificidades urbanísticas de morfología y uso que se producen dentro de las zonas, delimitando a su vez las subzonas de ordenación (SO).

Como particularidad, debe mencionarse que las áreas del territorio destinadas a albergar equipamientos y dotaciones de la Red Primaria no responden, ni en uso ni en tipología, a ninguna otra zona, pueden darse en cualquier clase de suelo y constituyen ámbitos de aplicación de normas propias, por los que el Plan las identifica como ZO propias.

La excepción es el suelo no urbanizable, ya que la LUV considera estructural no sólo la división en ZO, sino todos los aspectos relativos a su ordenación. En consecuencia, una vez identificados aquellos suelos que deben ser preservados de la urbanización, el Plan ha delimitado ZO en función de los usos del suelo y el aprovechamiento previsto, siguiendo las categorías relacionadas en la LSNU y desarrollando la ordenación de detalle de cada una de ellas de acuerdo con la legislación o el planeamiento territorial o ambiental que resulte de aplicación.

Otra cuestión a tener en cuenta es que el presente Plan no parte de cero. El PG88 ya contemplaba una división del territorio en zonas de ordenación que también respondía mayoritariamente a la morfología urbana del territorio. Es necesario indicar que las determinaciones del PG88 que el Plan no modifica, continuarán vigente y formando parte de la ordenación pormenorizada, hasta que sean abordados los trabajos relativos a su revisión, en la siguiente fase del proceso.

Para facilitar al máximo la coherencia entre ambos documentos, en la Revisión del Plan se ha optado por mantener, en lo posible, la detallada estructura de zonas y dotaciones del PG88, ya que se trata de una estructura consolidada y sobradamente conocida, tanto por los técnicos municipales como por diferentes usuarios del Plan, por lo que resulta conveniente su mantenimiento, asegurando í la coherencia del nuevo planeamiento estructural con las determinaciones de ordenación pormenorizada del PG88.

Las principales diferencias entre la estructura de ZO propuesta en el Plan y la del PG88 residen en la incorporación del planeamiento de desarrollo o de carácter modificativo a la estructura general de zonas, ya que en algunos casos, han generado áreas urbanas morfológicamente diferenciadas, dotadas de ordenanzas urbanísticas propias. Del mismo modo, los ámbitos de planeamiento pendientes de ordenación pormenorizada, pueden derivar en un régimen propio, por lo que el Plan los incluye en una ZO específica.

Es decir, dentro de algunas zonas de ordenación, el Plan establece subzonas que también tienen carácter estructural, para reflejar las especificidades de aquellos ámbitos que han sido objeto de planeamiento pormenorizado asumido, con carácter general, por el Plan, o cuya ordenación pormenorizada se difiere a planeamiento posterior.

6.8.2 La calificación del suelo y las ordenanzas de edificación

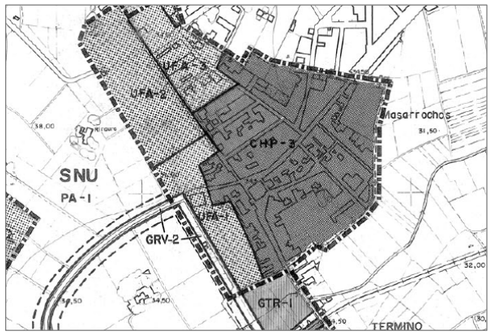
Si la ZO se identifica con un ámbito territorial que presenta un tejido urbanístico diferenciado con normativa urbanística propia, mediante la calificación del suelo, los planes pretenden concretar el destino y la función social del suelo de acuerdo con el modelo territorial establecido, a través de la asignación a las parcelas de los usos pormenorizados, de las condiciones de su edificación, así como de su destino público o privado.

El PG88 incluía en el concepto de "calificación del suelo" la división del territorio en zonas de ordenación. Sin embargo, de acuerdo con la legislación urbanística actual, la ZO es un concepto urbanístico más amplio, por lo que Plan identifica las determinaciones inherentes a la calificación del suelo con las determinaciones de la ordenación pormenorizada, manteniendo vigentes las ordenanzas del PG88 correspondientes a las zonas de calificación urbanística, hasta tanto se proceda a su revisión.

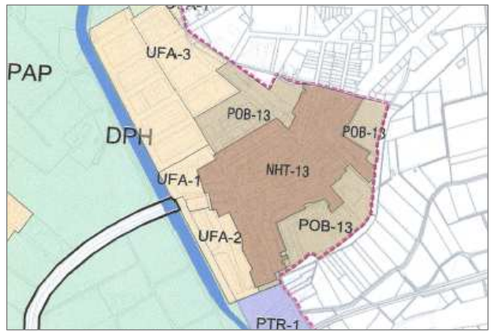
Conceptualmente, la calificación urbanística se define como el conjunto de parámetros que caracterizan el régimen urbanístico aplicable a la parcela. La concreción de este régimen incluye la clase del suelo, su destino público o privado, la zona y subzona de ordenación a la que pertenece, con sus parámetros de uso global y tipo básico de edificación vinculados, el uso dominante asignado y la ordenanza particular aplicable. De todos estos parámetros, únicamente formarán parte de la ordenación estructural los correspondientes a la clase del suelo, zona y subzona de ordenación, uso global y tipología básica, correspondiendo el resto a la ordenación pormenorizada..

El último escalón normativo que va a concretar los derechos de uso y aprovechamiento del suelo está constituido por las ordenanzas de edificación. Este conjunto articulado de normas contempla el régimen de compatibilidades y prohibiciones de uso respecto del global o dominante, así como los parámetros que determinarán de forma concreta el volumen de las edificaciones, la ocupación del suelo y, en definitiva, el derecho de la propiedad a edificar.

Las ordenanzas de edificación pueden corresponder tanto a una zona como a una subzona, a un ámbito de planeamiento o a una parcela, y vienen determinadas por la calificación. Podrán ser generales, esto es, aplicables a toda la ciudad, a una zona o a una subzona, o particulares, es decir, aplicables a un ámbito de planeamiento determinado o, incluso, a una parcela concreta. En todo caso, el Plan considera que las ordenanzas de edificación y su contenido forman parte de la ordenación pormenorizada y, como tales se recogen en las normas urbanísticas.



Massarrojos. Calificación del suelo. PG88



Massarrojos. Zonas de ordenación. RPGV

6.8.3. Régimen de usos y tipologías dominantes

La LUV establece la exigencia de que la ordenación estructural del Plan fije para cada ZO los usos globales y los tipos básicos de edificación, remitiendo en su concreción a los establecidos en el RZOU y en la Ley del suelo No Urbanizable.

Si en lo relativo al régimen de usos del suelo no urbanizable el Plan se ha adaptado a la legislación vigente sobre esta clase de suelo, en el caso del suelo urbano y urbanizable, la regulación sobre los usos y las tipologías edificatorias que realiza el RZOU, resulta excesivamente simple y genérica para resultar directamente aplicable a una ciudad como Valencia, ya que además de excluir los usos de carácter dotacional, no puede atender a la casuística y especificidades que se dan en la estructura de zonas que abarca el presente Plan.

Puesto que el PG88 ya incluye en sus normas una estructura de usos exhaustiva y ampliamente conocida, el Plan la ha asumido, aunque incorporando algunos usos y ajustando la descripción de aquellos que ha resultado necesario.

En cuanto a los tipos básicos de la edificación, dado que el PG88 no establecía ninguna definición o descripción sobre ellos, el Plan ha resuelto adoptar el sistema utilizado por el RZOU, aunque adaptado a las especificidades de la ciudad, por tratarse de un sistema de tipificación pura, sin referencias al uso para su definición.

De este modo, el Plan incluye en su estructura de tipologías edificatorias los tipos básicos de edificación siguientes: Manzana compacta (Mcom), Manzana cerrada (Mcer), Manzana abierta (Mab), Bloque exento (Be), Bloque adosado (Ba), Volumen específico (Ve) y Volumen contenedor (Vc), incorporando la definición concreta de cada uno de estos conceptos en las normas urbanísticas de carácter estructural del Plan.

6.8.4. Estructura de zonas de ordenación urbanística del Plan

Como se ha mencionado, el Plan parte ha partido del esquema de zonas del PG88, completándolo o modificándolo, en atención a las siguientes razones:

- Adaptación de la estructura de zonas a la normativa urbanística vigente
- Incorporación de nuevas zonas derivadas de la legislación patrimonial (zonas BIC, NHT o asentamientos rurales históricos ARH).
- Adaptación de las zonificaciones CHP1, CHP2 y CHP3 a las zonas anteriores
- Incorporación de las nuevas zonas derivadas de los planes de desarrollo del PG88
- Incorporación de una nueva zona de uso terciario de concentración comercial en aplicación del art. 32 de la Ley de Comercio de la Comunidad Valenciana.

6.9. Red Primaria de reservas de suelo dotacional

La LUV exige que el Plan delimite una red estructural compuesta por la red primaria de reserva de suelo dotacional de titularidad y uso público y por aquellos otros equipamientos de titularidad privada, cuya función o relevancia contribuyan a la articulación de la ciudad. Asimismo, indica que esta red debe integrar necesariamente los parques públicos urbanos y naturales, los equipamientos y redes de transporte, infraestructuras, comunicaciones y servicios de carácter o titularidad supramunicipal, las infraestructuras, espacios libres, jardines y dotaciones de cualquier tipo que, por su cometido específico, sus dimensiones o su posición estratégica, integran la estructura de la ciudad, y las vías públicas que prestan servicio y comunicación recíproca a estos elementos.

Con carácter general, el Plan incluye en la Red Primaria tanto los sistemas generales previstos en el PG88 y aquellos de nueva creación que cumplen una función estructurante en el territorio. Para determinar las necesidades de suplemento de esta Red, se ha solicitado informe a las administraciones públicas con competencia en la materia a lo largo de las distintas fases administrativas del documento, e incorporado al Proyecto las reservas de suelo necesarias para resolver sus demandas. Del mismo modo, el Plan ha incrementado las reservas de suelo para parque público, con el fin de mejorar el ratio de zona verde por habitante que dispone la ciudad y ha reservado el suelo necesario para servicios urbanos u otro tipo de infraestructuras.

Los elementos que configuran Red primaria de suelo dotacional que el Plan propone, se relacionan agrupados por categorías en el Anexo I de esta Memoria.

6.9.1 Red primaria viaria

La red primaria viaria de carácter estructurante integra tanto elementos de titularidad supramunicipal como de carácter local.

Red primaria de titularidad supramunicipal

Resuelve fundamentalmente movimientos de largo recorrido, de carácter metropolitano y de acceso a la ciudad. Las propuestas del Plan en relación a esta red van dirigidas, fundamentalmente, a la mejora de la movilidad en el Área Urbana Integrada de Valencia y se han justificado pormenorizadamente en capítulo de esta Memoria correspondiente a las Estructuras Metropolitanas.

De forma esquemática, los elementos viarios que afectan al término de Valencia y que forman parte de la Red Primaria viaria son las que se relacionan a continuación:

- *Carreteras titularidad del Estado*
  - Autovía A-3 Autovía del Este (Carretera de Madrid)
  - Autovía A-7 Autovía del Mediterráneo
  - Autovía V-21 Acceso norte a Valencia (salida de Barcelona)
  - Autovía V-30 Circunvalación sur de Valencia.
  - Autovía V-31 Acceso sur a Valencia (pista de Silla)

- *Carreteras titularidad autonómica*
  - CV-30 Ronda norte de Valencia
  - CV-31 Distribuidor norte
  - CV-32 Carretera de la Gombalda (acceso a Rafalell y Vistabella)
  - CV- 35 Autovía de Ademuz
  - CV- 36 Autovía de Torrente
  - CV-400 Carretera Benetúser-Albal
  - CV-407 Carretera de Picaña-Sedaví (Sociópolis)
  - CV-500 Carretera del Saler

- *Carreteras titularidad de la Diputación de Valencia*
  - CV-310 Carretera Godella-Torres-Torres
  - CV-315 Carretera Valencia-Náquera
  - CV-401 Carretera Alfafar-El Saler

- *Carreteras municipales de ámbito metropolitano*
  - CV-308 Carretera Godella-Moncada
  - CV-367 Carretera Paterna-Benimámet

Red primaria de titularidad municipal

Coincide esencialmente con la red básica prevista en el PG88, aunque se ha completado para resolver las necesidades de conexión e integración de los nuevos desarrollos previstos o de otros existentes en el área metropolitana.

En la ciudad central, la red primaria responde a la estructura consolidada por el planeamiento anterior, perfectamente jerarquizada, que está configurada por una serie de elementos viarios de disposición radial y una serie de rondas urbanas que distribuyen el tráfico de forma perimetral, que conforman un sistema mallado que interconecta las diferentes partes de la ciudad.
El Plan propone una serie de mejoras en esta Red, completando la red existente con las siguientes actuaciones:

- *Ronda sur de Tabernes*

  Permitirá el cierre de la fachada sur de Tabernes y el desvío del tráfico que afecta actualmente al Monasterio de San Miguel de los Reyes. Además, su prolongación hasta la Avda. de Alfahuir, mejorará la conectividad de esta zona de la ciudad.

- *Ronda norte de Valencia*

Pretende mejorar el falso cierre de la ronda norte, que se produce actualmente entre las Universidad Politécnica y la Universidad Literaria, mediante un nuevo trazado al norte de la primera, lo que permitiría rescatar para el uso peatonal y ciclista parte del espacio viario de la Avenida de los Naranjos.

- *Arco de los espacios del Este*

El Plan propone además una nueva conexión viaria en sentido oeste-este, desde la rotonda de cierre de la ronda norte de Valencia, al este del Politécnico, a través del tejido urbano de la Malvarrosa, hasta la playa.

Por último, al tratar del acceso norte al Puerto se ha comentado la posible prolongación del túnel de salida hacia el Sur, hasta enlazar con la V-15, conformando una Ronda Litoral con salidas a la Avenida de Francia, la Alameda, el Paseo de las Moreras y, finalmente, a la Autovía del Saler, previsiblemente en el cruce de la calle de Jesús Morante Borrás, lo que obligaría a una solución en rotonda a distinto nivel.

- *Conectores del frente marítimo*

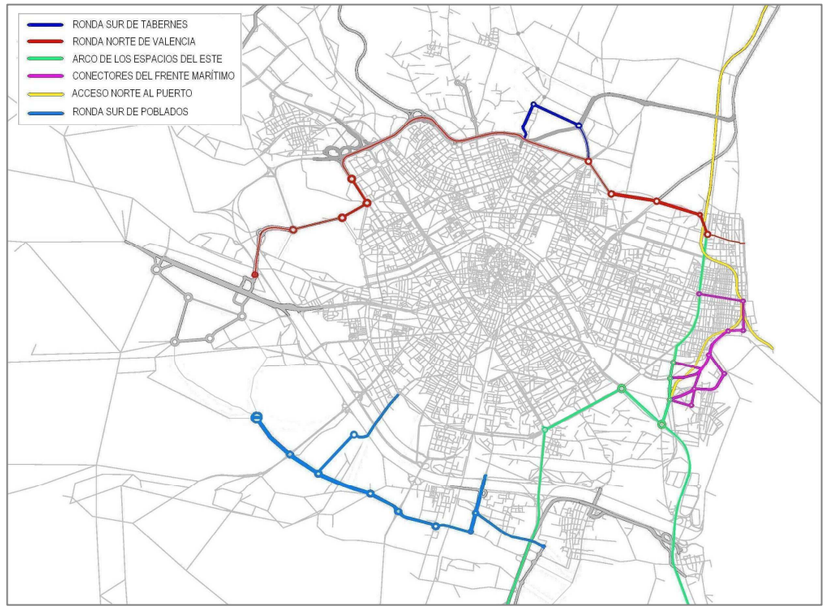
En la actualidad, las Avenidas del Puerto y de los Naranjos soportan la mayor parte de los desplazamientos de la ciudad a la costa. El Plan mantiene la propuesta de prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez, al considerarla una actuación necesaria para la mejora de las conexiones transversales de la ciudad con el frente marítimo.

La ordenación del Sector del Grao contempla un nuevo puente, en prolongación del Bulevar de Serrerías, que servirá para mejorar la conexión de Nazaret y Moreras con la zona de la ciudad al norte del viejo cauce. Sus propuestas viarias resolverán la conexión de la Alameda y la Avenida de Francia con la Avenida del Puerto, dejando el anillo viario más próximo a la dársena interior (Ingeniero Manuel Soto) y el puente de Astilleros para un tráfico más local, lo que servirá para mejorar la relación de Nazaret con la Marina y permitirá replantear de forma global la movilidad peatonal y rodada en este entorno.

- *Ronda Sur de poblados*

Como se ha indicado en el capítulo relativo a las Estructuras Metropolitanas, la ronda sur de poblados se propone fundamentalmente para descongestionar la V-30. Su diseño ha sufrido diversas modificaciones, derivadas de la toma en consideración de algunas alegaciones presentadas en el trámite de exposición pública de 2010. Así, se ha desestimado el enlace directo con la vía de borde de Castellar-Oliveral y se ha propuesto una nueva conexión con la V-31. Del mismo modo, se ha sustituido el acceso a la ciudad inicialmente previsto por la Avenida Campos Crespo, con la finalidad de minimizar la afección a la huerta, por una solución viaria a través del sector de Faitanar, que cruzará el nuevo cauce mediante un nuevo puente que, en sustitución del existente, integrará la red viaria y el ferrocarril.

Por otro lado, se mantiene el acceso previsto a la Carrera de Malilla y el Bulevar Sur a través del sector de Fuente de San Luis, ampliando el nuevo puente previsto para el tranvía orbital de Sedaví, para permitir también el paso de vehículos privados, bicicletas y peatones, lo que facilitaría el acceso al sector sin congestionar la V-31, la glorieta de los anzuelos o la V-30.



Ampliación o mejoras en la Red primaria viaria
Fuente: Elaboración propia

6.9.2 Red primaria de infraestructuras de transporte

Está integrada por las redes relacionadas con el transporte público de personas o mercancías. El Plan incorpora el Sistema General de Transporte del PG88, actualizándolo de acuerdo con las previsiones de las diferentes administraciones que tienen competencia en esta materia.

Dentro de esta red se distinguen las siguientes categorías:

- Red primaria de infraestructuras de transporte público urbano (PTR-1)
  Incluye las instalaciones de especial relevancia relacionadas con la red municipal de autobuses urbanos (EMT).

- Red primaria de infraestructuras de transporte por ferrocarril (PTR-2)
  - Red de ferrocarril de alta velocidad (AVE), de titularidad estatal
  - Red de ferrocarril de interés general (RFIG), de titularidad estatal
  - Red de Metrovalencia (metro, metro ligero y tranvía), de titularidad autonómica

- Red Primaria de infraestructuras del servicio portuario (PTR-3)
  Incluye las instalaciones relacionadas con el transporte marítimo, que en Valencia se localizan en el ámbito de la Zona de Servicio terrestre del puerto de Valencia.

- Red Primaria de infraestructuras de transporte interurbano (PTR-4)
  Incluye las instalaciones con el transporte público por carretera. En esta categoría, la presente Revisión identifica únicamente la Estación de Autobuses de Valencia.

- Red Primaria de infraestructuras del servicio aeroportuario (PTR-5)
  Incluye las instalaciones relacionadas con el transporte aéreo, circunscritas en Valencia a la Zona de Servicio terrestre del aeropuerto de Valencia.

Como en el caso del viario de carácter estructural, la red primaria de transporte de titularidad supramunicipal presta servicio a toda el área urbana integrada de Valencia, por lo que las propuestas del Plan se han analizado en capítulos anteriores.

6.9.3 Red primaria de parques y jardines

La mejora del ratio de zona verde pública por habitante ha sido uno de los objetivos que ha presidido la Revisión del Plan desde sus inicios. A tales efectos, y partiendo de las superficies de parques públicos que justificaba del planeamiento vigente, el Plan establecía un sistema de parques periurbanos que mejoraba este estándar de calidad urbanística.

Sin embargo, en atención a las alegaciones presentadas durante la exposición pública de 2010, se procedió a la medición digitalizada de los parques públicos previstos en el PG88, detectándose la existencia de una serie de errores en los datos de superficies que incluía su Memoria Justificativa, que afectaban significativamente a los estándares que justificaba.

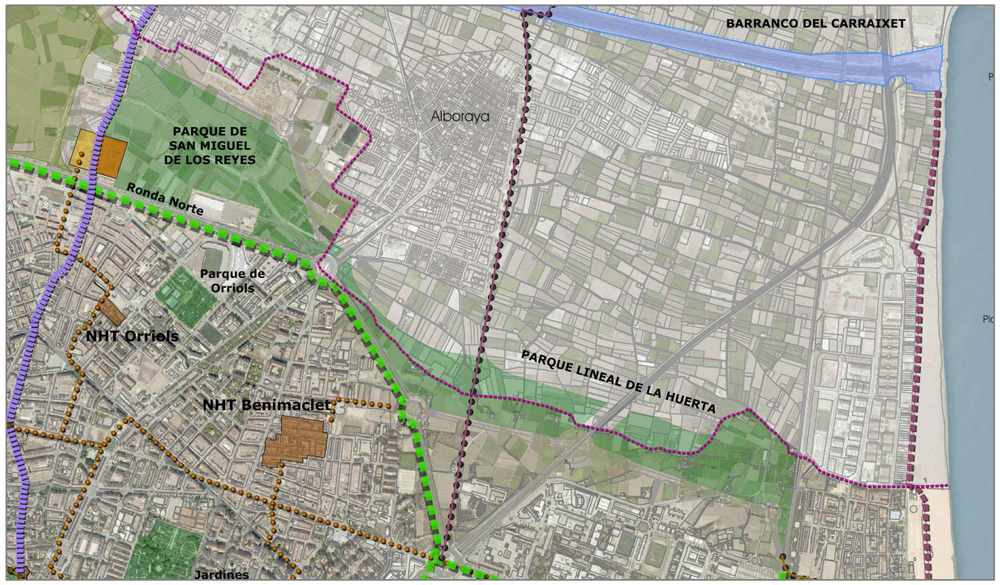
Por otra parte, el Plan ha introducido determinadas modificaciones en la Red de parques prevista en el proyecto expuesto al público en 2010. En primer lugar, se ha excluido de la misma el suelo correspondiente al enlace entre el Bulevar Federico García Lorca y la V-30 por tratarse de terrenos afectos a la zona de servidumbre de carreteras, que no cuentan con las condiciones de calidad y accesibilidad que se exigen a este tipo de espacios públicos.

Por idénticos motivos, también se han excluido de esta consideración los terrenos ubicados entre la Ronda Norte y el límite de término de Burjassot, que ahora el Plan reordena en coherencia con el planeamiento de ese municipio. Por último, se han suprimido los parques vinculados funcionalmente a los sectores inicialmente previstos junto a Horno Alcedo y Castellar, al haberse determinado la innecesariedad de estos desarrollos urbanísticos en el horizonte temporal del Plan.

Todo ello, ha producido un ajuste en la propuesta global de parques públicos prevista inicialmente, que partiendo del mantenimiento de los parques del planeamiento vigente y mejorando el ratio por habitante en la ciudad, de acuerdo con los objetivos del Acuerdo de la Junta de Gobierno local de abril de 2004, se ha aproximado a los estándares requeridos por la legislación urbanística.

Dado el grado de consolidación de la ciudad central, el Plan ha optado por un sistema de parques periurbanos que se distribuyen al norte de la Ronda Norte, al oeste de la ciudad, prolongando el Parque de Cabecera y al este, dentro del nuevo sector de la Punta.

Con la red de parques periurbanos que se proponen al norte de la ciudad central, se pretende configurar un sistema verde continuo a lo largo de la Ronda Norte, cuya disposición guarda una cierta similitud a la del Jardín del Turia, que debe servir a dos objetivos principalmente: servir de transición entre la ciudad y la Huerta y configurar un gran Parque Lineal de la Huerta que canalice el conocimiento ciudadano hacia estos suelos de alta productividad agrícola, sus técnicas de riego y el patrimonio asociado a su explotación.



Infraestructura verde de Valencia. Detalle
Fuente: Elaboración propia

Esta propuesta se complementa con el parque lineal previsto en el Plan General de Alboraya, adquiriendo una dimensión metropolitana de gran impacto territorial. La Infraestructura Verde de Valencia deberá garantizar la continuidad del sistema de espacios abiertos y la conexión de este Parque Lineal con el Parque de Benicalap. Del mismo modo, la ordenación futura del entorno del Monasterio de San Miguel de los Reyes deberá resolver su transición a la huerta de Poble Nou.

La compatibilidad de esta propuesta de parque público con la protección de la huerta, deriva del propio PATH, que en su artículo 31 indica que,

> *(…) 4. Los espacios de Huerta de Protección Especial Grado 1 (H1) tienen la consideración de suelo no urbanizable protegido, a efectos urbanísticos. Excepcionalmente podrá tener la consideración de suelo urbanizable Parque Público (PQL), siempre que en su ejecución y gestión se garantice la preservación del carácter del paisaje de Huerta y la actividad agrícola, a través de los mecanismos previstos en el Programa Agrícola del presente Plan.*

Es decir, es el propio PATH el que posibilita la previsión de parques en la Huerta, siempre que se garantice el paisaje y la actividad agrícola a través de una adecuada ejecución y gestión. En cualquier caso, será con motivo de su ejecución cuando deban definirse las actuaciones necesarias para garantizar su disfrute por la población, la permanencia de la huerta productiva y el aprovechamiento ciudadano de patrimonio edificado. En el caso del parque público previsto en el sector de Benimámet, su ubicación obedece fundamentalmente a la necesidad de establecer una zona de amortiguación de las autovías metropolitanas que enmarcan el nuevo desarrollo urbanístico por el sur y el oeste. Por su parte, el parque público incluido dentro del sector Campanar servirá para completar el Parque de Cabecera, que también cuenta con una dimensión metropolitana, mejorando la conexión del Jardín del Turia con el Parque Natural del Turia y facilitando la integración de la Infraestructura Verde local en la de carácter metropolitano.

Por último, el Plan prevé una reserva de Parque dentro del sector de la Punta, que debe permitir la conexión entre el futuro Delta verde con la Huerta de la Punta y con los espacios protegidos del Parque Natural de la Albufera.

El Plan establece las siguientes categorías en la Red Primaria de Parques y Jardines:

Categorías establecidas en la Red Primaria de Parques y Jardines			
Parque metropolitano	(PQL-1)	Jardín metropolitano	(PJL-1)
Parque urbano	(PQL-2)	Jardín urbano	(PJL-2)
Parque forestal	(PQL-3)	Jardín forestal	(PJL-3)
Parque de uso deportivo	(PQL-4)	Jardín de uso deportivo	(PJL-4)
Parque Histórico	(PQL-5)	Jardín Histórico	(PJL-5)

La propuesta del Plan en relación con la Red Primaria de Parques Públicos es la que se relaciona en la tabla que se inserta a continuación.

PARQUES PUBLICOS PQL		
Identificación	**Calificación**	**Superficie m²s**
Parque Jardín del Turia	PQL-1	1.243.335,35
Parque Central	PQL-1	219.628,86
Parque Calle Salvador Perles	PQL-1	39.593,29
Jardín Botánico	PQL-5	43.737,42
Parque de Cabecera y ampliación	PQL-1	330.555,09
Parque Calle Ricardo Micó	PQL-2	14.162,22
Parque de Marxalenes	PQL-2	77.469,12
Parque Jardines del Real	PQL-2	181.772,66
Hípica	PQL-4	17.667,00
Jardines de Monforte	PQL-5	11.946,58
Parque Pistas Universitarias	PQL-4	17.992,31
Parque Castañ Tobeñas	PQL-2	12.938,68
Parque Cuartel de Aviación	PQL-2	71.849,11
Parque Vara de Quart (sup. en Valencia)	PQL-2	8.747,53
Parque de la Vida	PQL-2	42.499,83
Parque de la Rambleta	PQL-2	156.397,30
Parque de Quatre Carreres	PQL-4	56.199,68
Parque Malilla	PQL-2	69.920,81
Parque Mercavalencia	PQL-2	46.194,68
Parque de la Malvarrosa	PQL-4	9.786,61
Parque Calle Doctor Lluch	PQL-2	31.485,24
Parque Las Arenas	PQL-2	35.832,89
Boulevard "Blasco Ibañez" (PE Cabanyal)	PQL-2	12.108,05
Parque de Nazaret	PQL-2	45.015,24
Parque Campus Universitario	PQL-2	53.225,01
Parque Beteró	PQL-4	27.715,45
Parque de Benimaclet	PQL-2	17.673,72
Parque de Orriols	PQL-2	44.807,92
Parque de Benicalap	PQL-2	74.738,74
Ampliación Parque de Benicalap	PQL-2	72.837,36
Parque del Ninot	PQL-4	19.545,25
Parque de Masarrochos	PQL-2	15.517,42
Parque de Camales	PQL-2	20.713,25
Parque "La Torre"	PQL-1	51.126,04
Jardín de Ayora	PQL-2	39.830,57
Parque Cuevas Carolinas	PQL-4/PQL-2	47.331,59
Parque Sector Vera I	PQL-1	128.236,37
Parque Sector Benimamet	PQL-2	104.925,53
Parque Sector Campanar	PQL-1	96.865,96
Parque Sector La Punta	PQL-2	80.000,00
Parque de San Miguel de los Reyes	PQL-1	477.605,79
Parque de Ermita de Vera	PQL-1	190.141,96
	TOTAL PQL	**4.359.673,48**

Además, el Plan reconoce el carácter de red primaria a algunos jardines públicos que ejercen una función estructurante en la ciudad, así como a determinados parques de titularidad y uso privado.

RED PRIMARIA de JARDINES PUBLICOS PJL		
Identificación	Calificación	Superficie m²s
Jardín Pl. Miguel Catalá	PJL	10.080,40
Jardín Ciudad del Aprendiz	PJL-1	18.622,49
Jardines Bulevar F. García Lorca	PJL-1	31.066,53
Jardines entorno Parque Central	PJL-1	7.565,59
Jardines Boulevard Ronda Sur	PJL-2	207.262,60
Jardín en Fuente de San Luis	PJL-2	21.199,71
Jardín en Calle Doctor Lluch	PJL-2	4.644,86
Jardín en Calle Río Nervión	PJL-2	5.000,02
Jardines Boulevard de la Alameda y prolongación	PJL	119.564,94
Jardines Bulevares Grandes Vías	PJL	54.475,78
Jardines zona ZAL	PJL-2	55.568,45
Jardines Boulevard Blasco Ibañez	PJL	116.765,93
Jardines entorno Piscina Olímpica	PJL	11.164,42
Jardín Malilla Oeste	PJL-2	7.701,03
	TOTAL PJL	670.682,75

PARQUES DE TITULARIDAD PRIVADA PQL*		
Identificación	**Calificación**	**Superficie m²s**
Club de Tenis	PQL-4*	21.301,27
Parque Balneario Benimar (Nazaret)	PQL-4*	55.270,52
Sporting Club de Tenis	PQL-4*	12.355,97
	TOTAL PQL*	88.927,76

La superficie total de parques públicos de naturaleza urbana prevista en el Plan asciende a 4.359.673,48 m2s, y considerando los jardines de la Red Primaria, la reserva total de espacios libres de carácter estructural ascendería a 5.030.356,23 m2s.

Por último, el Plan califica como parque público natural en suelo no urbanizable el Parque Forestal del Saler que cuenta con una superficie de 5.367.635,94 m2. La superficie de este parque ha sufrido una importante merma respecto a la superficie contemplada en el PG88, como resultado de la adscripción al dominio público marítimo terrestre de más del 23 % de su superficie en el último deslinde tramitado por el Ministerio de Medio Ambiente.

		PG88	RPGV
Parque Forestal Saler	GEL-3	6.912.086,67	5.367.635,94
	GEL-4	109.979,73	0
Dominio Público Marítimo-Terrestre		0	1.654.430,46
		7.022.066,40	7.022.066,40

Cumplimiento de los estándares mínimos de zonas verdes

La LUV establece la obligación de que el Plan prevea reservas de parque Público en proporción no inferior a 5 metros cuadrados por habitante potencial.

Tal como se ha indicado, la superficie l de Parques públicos prevista asciende a 4.359.673,48 m2s y si adicionamos la superficie de los jardines de la Red Primaria, la reserva total de espacios libres de carácter estructural ascendería a 5.030.356,23 m2s. Considerando la población potencial del Plan en el horizonte temporal de 2030, el estándar resultante sería,

5.030.356,23 m2s/840.559 habitantes= 5,98 m2/habitante

Si tenemos en cuenta únicamente los Parques Públicos de la Red Primaria, junto con aquellos 76.161,71 m2 de Jardines de la Red Primaria que han computado a los efectos de la reserva mínima de 5 m2/habitante en el planeamiento de carácter sectorial, el estándar de parque público resultante sería ligeramente superior al mínimo exigido por la legislación urbanística.

4.435.835,19m2s 840.559 habitantes= 5,28 m2/habitante

Por otra parte, en cumplimiento de lo dispuesto en la LOTPP, el Plan debe prever zonas verdes y parques públicos en una proporción no inferior a diez metros cuadrados de zona verde por habitante, con relación al total de población prevista. El artículo 206 ROGTU especifica que a los efectos de este estándar, se considerarán tanto los parques de red primaria, como las zonas verdes de la red primaria y secundaria y las dotaciones de parque público natural.

Aunque el Plan no establece la ordenación pormenorizada, mantiene la prevista en el planeamiento vigente hasta que ésta se revise. Por tanto, para la justificación del estándar global de zonas verdes se consideraran la red primaria de parques y jardines, el Parque Natural del Saler y el total de zonas verdes de la red secundaria prevista en el planeamiento vigente.

SUPERFICIE A CONSIDERAR SEGÚNAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 206 DEL ROGTU	
PARQUES Y JARDINES DE LA RED PRIMARIA	5.030.356,23
TOTAL PARQUE Y JARDINES DE LA RED SECUNDARIA	3.095.532,04
RED SECUNDARIA DE ZONAS VERDES MÍNIMAS EN NUEVOS SECTORES URBANIZABLES	293.962,30
PARQUE FORESTAL DEL SALER	5.367.635,94
TOTAL SUPERFICIE	13.787.486,51

Considerando esas superficies se obtendría un estándar de zona verde por habitante de 16,40 m2/habitante, estándar que se aproximaría a los 17,5 m2 de zona verde/habitante potencial, si se considera el 50% de incluidas en la calificación de red viaria, entre las que se encontrarían las zonas verdes de los bulevares.

6.9.4 Red primaria de equipamientos suelo dotacional de uso educativo

Dentro de la red primaria de uso educativo, el Plan distingue entre la red de uso Educativo-Universitario y la que califica como red primaria Educativa-Tabernes, que afecta a una única parcela de 4.481,43 m2 de superficie que completa el equipamiento ubicado en ese municipio.

Esta red mantiene las dotaciones contempladas en el planeamiento vigente e incorpora una reserva de suelo de 161.830 m2 de superficie para la ampliación de la Universidad Politécnica de Valencia, que responde a las demandas formuladas por esa Universidad que ha argumentado que con el suelo e instalaciones existentes, no puede acometer los desarrollos futuros de docencia e investigación que tienen previsto.

La red primaria de uso Educativo- Universitario del Plan asciende a una superficie total de 1.022.625 m2, lo que supone un ratio de 1,22 m2/habitante potencial del Plan.

6.9.5 Red primaria de Servicios Públicos

Dentro de esta red se distinguen las siguientes categorías:

- Red primaria de Servicios Públicos Deportivos
- Red primaria de Servicios Públicos de Carácter Socio-Cultural
- Red Primaria de Servicios Públicos Sanitario-Asistencial
- Red Primaria de Servicios Públicos Administrativo-Institucional
- Red Primaria de Servicios Públicos de Mercado Municipal
- Red Primaria de Servicios Públicos de Carácter Religioso
- Red Primaria de Servicios Públicos de Vivienda Asistencial
- Red Primaria de Servicios Dotacionales Múltiples.
- Red Primaria de Servicios del Gremio Artesano de Artistas Falleros

El proyecto mantiene los servicios públicos previstos en el planeamiento vigente, si bien introduce una serie de modificaciones que se refieren en esencia, a los siguientes aspectos:

- Adscripción al uso más característico del equipamiento que se ha ejecutado en la parcela.
- Reconocimiento de la titularidad privada de algunos equipamientos que ya existían el en el momento de redactar el PG88.
- Incorporación a la Red Primaria de algunos equipamientos que hasta ahora eran Red secundaria y viceversa.

La RPGV amplia la reserva de suelo para la implantación de nuevos servicios públicos, previendo una nueva reserva de suelo de 208.855,89 m2 de superficie en la zona de Faitanar y al oeste de la autovía de Torrent, para albergar una gran dotación deportiva de 45.000 m2 de superficie, el depósito municipal de vehículos abandonados, una zona de prácticas del cuerpo de bomberos y completar las necesidades de cementerio, en el supuesto de que se agoten las reservas previstas para este uso

en suelo urbanizable. Su ubicación alejada de la ciudad central se ve compensada con sus buenas condiciones de acceso a través de la mencionada autovía y la ronda sur de Poblados.

La reserva de red primaria de servicios públicos y privados del Plan asciende a una superficie total de 1.505.057,34 m2, lo que supone un ratio de 1,79 m2 por habitante potencial.

6.9.6 Red primaria de servicios urbanos

El Plan mantiene la red actual, incrementándola con una reserva de suelo para la ampliación del cementerio demandada por el Servicio Municipal de Cementerios y que se obtendrá con cargo al nuevo suelo urbanizable.

Los ajustes realizados respecto a las previsiones del planeamiento del 88, se refieren al reconocimiento de la titularidad privada de algunos cementerios de la ciudad, como es el caso de los cementerios de Borbotó, Carpesa y otros.

Dentro de la red primaria de servicios urbanos se distinguen las siguientes categorías:

- Red primaria del Servicio Público de Bomberos
- Red primaria del Servicio Público de Cementerio
- Red primaria de Defensa y Fuerzas de Seguridad

La reserva de uso Servicios Urbanos del Plan asciende a una superficie total de 747.617,19 m2, lo que supone un ratio de 0,89 m2 por habitante potencial.

6.9.7 Red primaria de infraestructuras básicas y de servicios

Esta red incorpora los elementos que integran el Sistema General de infraestructuras básicas y de servicios de la ciudad, suplementada por todos aquellos elementos necesarios para satisfacer las diferentes demandas que puedan producirse por el desarrollo del Plan. Se trata de infraestructuras de singular importancia, que prestan servicios básicos a la población y que están consideradas de interés general. En consecuencia, el presente documento va a considerar prioritaria su implantación, mantenimiento y mejora frente a otras disposiciones del Plan, lo que determina, en todo momento, la compatibilidad de su implantación y uso, cualquiera que sea la zona de ordenación en que se encuentren o en el que esté previsto ubicar las instalaciones y elementos necesarios para su adecuado funcionamiento.

El trazado y ubicación de estas redes es de carácter estratégico y se recoge en los planos de ordenación de modo esquemático. Ello supone que se entenderán compatibles con las determinaciones del Plan, modificaciones en su trazado o en su composición, siempre que estén debidamente justificadas.

- *Red primaria de abastecimiento de agua*

El esquema de abastecimiento de agua de la ciudad responde básicamente a dos fines que han configurado históricamente, un sistema hídrico con dos redes de suministro distintas: la red de agua potable de alta presión, destinada al abastecimiento de agua potable para consumo humano y la red de abastecimiento para otros usos, que básicamente sirve a los sistemas municipales de riego, baldeo y emergencias, menos exigente en cuanto a la calidad del agua.

La red de agua potable se alimenta de las plantas potabilizadoras de La Presa, ubicada en término de Manises, y de El Realón, ubicada en Picassent, desde las que se suministra a la ciudad, mediante tres tuberías de aducción que alimentan a la red arterial y, mediante siete ramales de reparto, a la red interior de distribución.

La red para otros usos (baja presión) se abastece de una tubería de alimentación procedente de la planta de La Presa, de ocho pozos para aprovechamiento de aguas subterráneas y de tres instalaciones de rebombeo para aprovechamiento de los caudales sobrantes de la refrigeración de edificios públicos.

Estas redes, junto con las instalaciones para el control de caudales y presiones del sistema, depósitos, pozos y otros elementos que se recogen en los planos de ordenación forman parte de la red primaria de abastecimiento de agua (PID-1). La Red Secundaria de abastecimiento de agua potable estará constituida por la red interior de distribución.

En cuanto a la suficiencia de los recursos hídricos disponibles y capacidad de la red para atender los desarrollos urbanísticos previstos, queda acreditada en el Estudio de necesidades hídricas que acompaña al Plan, donde se describe la red actual, su capacidad, su ajuste a la normativa vigente, sus necesidades de desarrollo y las actuaciones propuestas para su mejora y extensión.

En cuanto a las determinaciones urbanísticas relacionadas con esta red y siguiendo el criterio general aplicado a todas las redes de servicios, únicamente las parcelas vinculadas a actividades e instalaciones relacionadas con este servicio han sido incluidas en la zona primaria de ordenación PID-1 y calificadas en consecuencia.

- *Red primaria de abastecimiento de energía eléctrica*

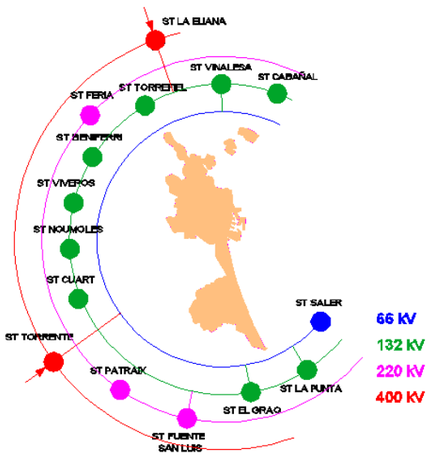
La importancia estratégica del servicio de abastecimiento eléctrico ha llevado al Estado a considerar estas instalaciones de interés general y a retener las competencias de su planificación. La Ley 54/1997, del sector eléctrico, obliga al planeamiento a tener en cuenta esta planificación, incorporar las instalaciones existentes y programadas y reservar el suelo necesario para ello.

En cumplimiento de este mandato, el Plan recoge como Red Primaria de abastecimiento eléctrico (PID-2), las infraestructuras de generación y transporte de la energía eléctrica, las subestaciones transformadoras y el primer anillo de distribución, tanto existentes, como las previstas para

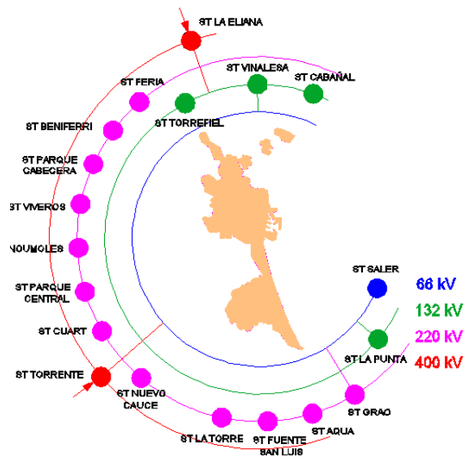
satisfacer las necesidades futuras. Ahora bien, de acuerdo con el actual esquema legal de mercado libre, reconoce la titularidad privada de las subestaciones eléctricas gestionadas por las compañías privadas.

En cuanto a la suficiencia de energía eléctrica para abastecimiento de los nuevos desarrollos, el diagnóstico realizado por Red Eléctrica de España S.A., y la compañía distribuidora, Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U., con motivo de los distintos proyectos de ampliación llevados a cabo en cumplimiento de la planificación estatal, indica que el sistema actual con que cuenta la ciudad trabaja prácticamente a su máxima capacidad.

Actualmente, se abastece de un sistema integrado por veinte subestaciones transformadoras que forman parte de la red de transporte o de distribución. El escenario previsto para hacer frente a las demandas de electricidad que supondrán los nuevos desarrollos ha sido anticipado por Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U., lo que lleva a plantear una serie de propuestas de mejora, que se sintetizan en los siguientes esquemas:



Esquema de la red eléctrica existente
Fuente: IBERDROLA (Febrero 2014)



Esquema de la red eléctrica prevista
Fuente: Elaboración propia

El objetivo final es, además de aumentar la potencia eléctrica de las subestaciones existentes, que cada una de ellas disponga, como mínimo, de la posibilidad de suministro desde dos ramas del anillo de distribución, aumentando así la seguridad y fiabilidad del sistema.

En cuanto a las determinaciones urbanísticas relacionadas con la red, sólo las parcelas vinculadas a actividades e instalaciones relacionadas con el servicio eléctrico han sido incluidas en la zona primaria de ordenación PID-2. A este respecto, debe tenerse en cuenta que el nuevo Plan exige, siempre que técnicamente sea posible, que las nuevas subestaciones se ejecuten soterradas, lo que supondrá que este uso sea compatible con otros que puedan desarrollarse sobre rasante.

- *Red Primaria de saneamiento, drenaje y depuración de aguas residuales*

Incluye las estaciones depuradoras, las estaciones impulsoras y los colectores primarios que se reflejan en los planos de ordenación, junto con los depósitos y balsas pertenecientes a la red de drenaje de la ciudad, tanto existentes como las actuaciones de mejora que propone el Plan.

Obviando las actuaciones estructurales de impacto supramunicipal, incluidas en el capítulo de esta Memoria relativo a las estructuras metropolitanas, las actuaciones de mejora que se proponen pueden encuadrarse en cuatro grupos:

- Actuaciones de mejora en la red primaria de evacuación de aguas negras
- Actuaciones de mejora en la red primaria de colectores unitarios
- Reservas de suelo y ejecución de nuevos depósitos para descarga de sistemas unitarios (DSU) mediante depósitos de tormentas y balsas de laminación
- Actuaciones previstas en los sectores de nuevo desarrollo

En la actualidad, la ciudad dispone de una red de alcantarillado que, bien mediante sistema separativo o unitario, garantiza que todas las aguas negras generadas en suelo urbano sean conducidas a estaciones depuradoras que se ubican en el término o en el entorno metropolitano.

No obstante, en los sistemas unitarios ha sido necesario instalar, como medida de seguridad ante lluvias torrenciales, aliviaderos puntuales con vertido a los colectores de pluviales. La normativa comunitaria y estatal obliga a garantizar la calidad de estos vertidos y, para ello, debe preverse la ejecución de sistemas eficaces de descontaminación, dilución y separación de fangos. Actualmente, la ciudad dispone de depósitos de descontaminación anti-tormenta para caudales unitarios (o depósitos anti-DSU) en Masarrochos, en la Av. de Neptuno y en La Torre, pero la red debe completarse en todos aquellos puntos donde existen o está previsto ejecutar aliviaderos.

En cuanto a las determinaciones urbanísticas relacionadas con la red, sólo las parcelas vinculadas a infraestructuras de saneamiento, drenaje, depuración y reutilización de aguas se incluyen en la zona de ordenación PID-3.
El resto de elementos, canalizaciones e instalaciones de la red primaria constituyen también parte estructural del Plan, en la categoría de PID-3 que, aunque no den lugar a una zona de ordenación, su trazado se entiende compatible con cualquiera de las zonas afectadas por su paso, si bien con las condiciones y limitaciones que se establezcan en las normas aplicables a cada calificación.

- *Red Primaria de tratamiento y eliminación de residuos sólidos*

De acuerdo con el "Plan Zonal 3 del Área de Gestión V2", de residuos, la competencia en la gestión de los residuos sólidos en el área metropolitana de Valencia corresponde a la Entidad Metropolitana para el Tratamiento de Residuos (EMTRE).

El Plan Zonal exige en la ciudad las reservas de suelo necesarias para implantar tres unidades de ecoparque tipo D, que deberán formar parte de la Red Primaria o estructural de infraestructuras y servicios.

A estos efectos, se exige que las parcelas seleccionadas dispongan de una superficie mínima de 4.000 a 5.000 m²s, tengan forma regular, carezcan de servidumbres y limitaciones de uso y sean accesibles a sus potenciales usuarios. En cumplimiento de estas exigencias, el Plan consolida la situación del ecoparque situado en el Polígono de Vara de Quart y fija dos nuevas reservas al norte y al sur de la ciudad central para asegurar una buena cobertura del servicio.

- *Red Primaria de los servicios de correos y telecomunicaciones (PID-5)*

La importancia estratégica del servicio de telecomunicaciones ha llevado al Estado a adoptar el papel de organismo regulador y a mantener su consideración de instalaciones de interés general. De este modo, la Ley 9/2014, de Telecomunicaciones, considera que las redes públicas de comunicaciones electrónicas constituyen equipamientos de carácter básico, sujetas a informe el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, que deben recogerse con carácter estructurante en los instrumentos de planeamiento.

Por ello, se recoge como Red Primaria en la categoría PID-5, las estaciones base de telecomunicación de carácter estratégico (redes de emergencias), las conducciones troncales o de carácter primario para canalización de líneas de fibra óptica y sistemas de última generación, y los puntos donde se prevé la ubicación, en el futuro, de grandes centros de telecomunicaciones y sus servicios complementarios, independientemente de que su titularidad sea pública o privada. De acuerdo con el actual esquema legal de mercado libre, el Plan reconoce la titularidad privada de las centrales telefónicas y resto de instalaciones gestionadas por las compañías privadas.

En cuanto a la suficiencia del servicio de telecomunicaciones, el Plan debe reconocer a los operadores el derecho de ocupación del dominio público y la propiedad privada para el despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas. No obstante, razones de protección del medio ambiente, del paisaje, de seguridad y salud públicas y de ordenación urbana y territorial, así como la posible interferencia respecto de la implantación, desarrollo y funcionamiento de otras infraestructuras que prestan asimismo servicios de interés general, aconsejan que la ocupación física del dominio público deba ser ordenada.

Las infraestructuras necesarias para despliegue de las redes de telecomunicación que recoge el Plan han sido coordinadas, tanto con el resto de redes de servicios que contempla, como con los instrumentos de planificación urbanística y protección del patrimonio cultural, del paisaje y del medio ambiente. Mantener similares garantías respecto del despliegue futuro de las redes, sean cableadas o radioeléctricas, precisa una labor municipal de coordinación de los planes técnicos de implantación de los distintos operadores que permitirá satisfacer sus necesidades concretas dentro del conjunto de infraestructuras existentes y previstas en el municipio. El control previo municipal de estos planes permitirá, además, garantizar la mejor solución para satisfacer dichas necesidades en régimen de no discriminación y de competencia efectiva, así como resolver los problemas de impacto paisajístico que provocan los radioenlaces de telefonía móvil en determinadas zonas donde la protección del paisaje es una cuestión relevante. Por ello, sería conveniente la redacción de un Plan Director de Telecomunicaciones para toda la ciudad.

El Plan incluye en la zona primaria PID-5 únicamente las parcelas correspondientes a la Central de correos y a la Central de Telefónica, ambas en la Plaza del Ayuntamiento. En cuanto al resto de parcelas que el PG88 calificaba como Sistema General de telecomunicaciones, en ausencia del Plan Director que permitirá planificar las necesidades de la ciudad, y siendo gran parte de estas parcelas soporte de la red pública de emergencias, se entiende aconsejable mantener su carácter dotacional.

- *Red Primaria de abastecimiento de hidrocarburos (PID-6)*

Aunque su prestación se produzca desde el sector privado, el interés estratégico de las actividades relacionadas con los sectores del gas y petróleo ha llevado al Estado a mantener su consideración legal como servicios de interés general, y por tanto, es el encargado de la planificación de las instalaciones de transporte de gas y de almacenamiento de reservas estratégicas de hidrocarburos que deberán garantizar el suministro en todo el país.

La Ley 34/1998, del sector de hidrocarburos exige que el planeamiento refleje esa planificación. Dado que en el término de Valencia no se localiza ninguna infraestructura asociada al almacenamiento de reservas estratégicas de petróleo, el Plan recoger como Red Primaria únicamente las infraestructuras de producción, almacenamiento y distribución de la red básica y de transporte secundario de gas natural.

La red básica gasista afecta al término únicamente en una pequeña parte del trazado del gasoducto de transporte primario Paterna-Tivissa, que discurre sensiblemente paralelo al By-Pass y cuya estación de compresión más cercana se sitúa en Paterna. La realidad existente y las previsiones de futuro respecto de la red de transporte secundario se recoge en los planos de ordenación de acuerdo con los datos aportados por la empresa GAS NATURAL DISTRIBUCIÓN SDG. S.A.

6.10. El Transporte y la Movilidad Sostenible

El transporte y la movilidad urbana están muy relacionados con el desarrollo de las ciudades y prefiguran sus pautas de su funcionamiento a partir de la distribución de los usos y actividades en el territorio y de las condiciones de accesibilidad a las zonas de residencia y de actividad económica.

Aunque Valencia presenta características muy favorables para la mejora de la sostenibilidad de la movilidad urbana, tanto por su topografía como por la concentración de usos en el territorio, su realidad metropolitana dificulta el fenómeno y obliga a que la mejora de su eficiencia deba abordarse de manera integral en esta escala del territorio. El avance en este camino en el AUIV debe realizarse coordinando las estrategias de todas las administraciones con responsabilidad la materia, de manera que sea posible acceder desde el área metropolitana a sus áreas de centralidad, a través de modos de transportes más sostenibles.

Como se ha indicado en capítulos anteriores, a nivel de transporte público, el AUIV está estructurado por la red de metro, las líneas de cercanías de RENFE y las plataformas reservadas de transporte. En los últimos años, se ha producido en este ámbito un incremento significativo en la utilización de estos modos de transporte, que ha obedecido fundamentalmente a la mejora de la red de metro y a la incorporación de tarifas que favorecían la intermodalidad.

En la escala municipal, desde la creación de la EMT la ciudad ha ido mejorando paulatinamente su sistema de transporte público. Del mismo modo, en los últimos años se ha realizado un esfuerzo en la peatonalización de diversas vías y espacios públicos en la ciudad, que han alcanzado, en el caso de *Ciutat Vella*, al 23% de la superficie de su espacio público.

Sin embargo, la utilización de la bicicleta en la ciudad se ha incrementado significativamente a partir del año 2008, con la ejecución continuada de itinerarios ciclistas de la mano de los planes de inversión de administraciones supramunicipales y la puesta en marcha del servicio de bicicleta pública Valenbisi. Estas actuaciones han conseguido que la bicicleta se convierta en algo cotidiano y un cambio de mentalidad en favor de este modo de transporte. Según datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUS), la ciudad cuenta actualmente con 123 kilómetros de carriles bici, 31 kilómetros de ciclocalles y 4,1 kilómetros de itinerarios ciclistas por zonas peatonales.

En cualquier caso, la planificación de la movilidad debe abordarse desde todas las escalas de la ordenación y de manera integrada con ésta. Es necesario considerar el factor transporte público a la hora de decidir la localización de los usos en el territorio, apostando por la proximidad del trabajo y la residencia, de modo que se reduzca la necesidad de grandes desplazamientos. De mismo modo, hay que integrar el trasporte no motorizado en la movilidad diaria de la ciudad, diseñando el espacio público para que se puedan practicar las diferentes modalidades de desplazamientos.

La ordenación y el diseño urbano inciden de manera determinante en los patrones de movilidad de la ciudad, al establecer los mecanismos para su utilización, aunque deben ir acompañados de políticas específicas que fomenten la utilización de los modos de transporte más sostenibles.

En esta tarea, resulta imprescindible contar con el PMUS, ya que además de realizar un análisis pormenorizado de la movilidad urbana con un grado de especialización al que difícilmente podría llegar el Plan, establece unas líneas estratégicas para orientar la planificación urbanística de la ciudad.

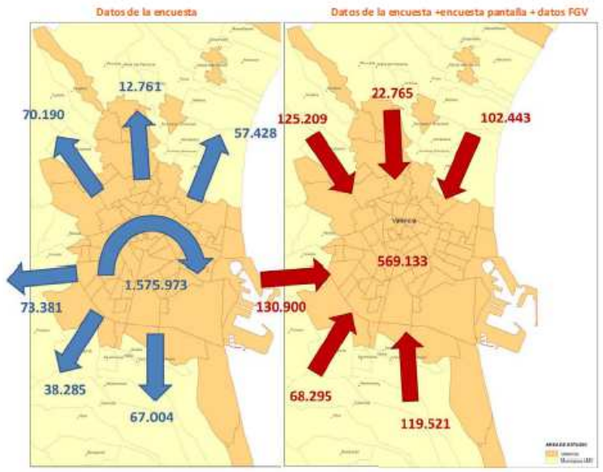
6.10. 1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia
Diagnóstico sobre Movilidad y Síntesis de sus propuestas

El PMUS asume como objetivo incrementar los desplazamientos en el ámbito urbano en modos de transporte más sostenible. Para ello, analiza la movilidad en la ciudad y su área de influencia, estudiando las pautas de movilidad de un área similar al AUIV, de 1.397,75 km² de superficie, que incluye 63 municipios y una población de 1.840.939 habitantes según datos del INE de 2012.

A partir del análisis de sus características socioeconómicas y de la caracterización de su movilidad, este Plan realiza un diagnóstico muy completo al que nos remitimos aunque se relacionan a continuación aquellos aspectos que tienen mayor incidencia en la planificación urbanística.

Caracterización de la movilidad

- Del total de desplazamientos diarios realizados en la ciudad, 1.575.973 tienen origen y destino dentro de la misma (83,1%). La ciudad genera diariamente 319.049 desplazamientos hacia el resto del AUIV y atrae 569.133 desplazamientos desde otros municipios.



Fuente: PMUS

- La tasa de autocontención, que define el porcentaje de población residente que trabaja en la ciudad frente a la población total ocupada residente, asciende al 83,1%.

- El 68% de los desplazamientos en el AUIV se realizan en modos sostenibles (pie, bicicleta o transporte público). Si se considera sólo la movilidad interna, este índice asciende al 76,4%, ya que en la ciudad existe mayor densidad de población y mezcla de usos, lo que posibilita un transporte público más eficiente y desplazamientos más cortos, que invitan a desplazarse a pie o en bicicleta.

- La distribución modal de la movilidad es diferente si se habla de movilidad interna o externa. En la movilidad interna cerca del 53% de los desplazamientos se realizan a pie o bicicleta, en la movilidad con origen la ciudad y destino exterior, el 72,5% de los desplazamientos se realizan en transporte privado y solo el 22,1% en transporte público.

- La principal conclusión que se saca del análisis de las relaciones origen-destino de la ciudad de Valencia es el importante peso que tiene el centro como principal atractor de la movilidad.

Diagnosis de la movilidad peatonal

- La ciudad presenta condicionantes orográficos, climáticos y territoriales favorables para la movilidad no motorizada, casi el 41,0% del total de desplazamientos diarios se realiza a pie. Su estructura urbana favorece estos desplazamientos, al disponer de grandes avenidas que admiten corredores peatonales y cuya sección permite reservar espacios para el tráfico peatonal.

- La ejecución de proyectos como el Jardín del Turia, la red de tranvía o la Ciudad de las Artes y las Ciencias, que han generado corredores peatonales, que han favorecido esta movilidad.

- Algunos equipamientos o infraestructuras suponen una barrera para el desplazamiento a pie, como la existencia de tramos del antiguo cauce de casi 600 m sin puentes, los corredores ferroviarios que permanecen en superficie o el Puerto que dificulta la apertura natural de la ciudad al mar.

- Conveniencia de recalificar el espacio público de Ciutat Vella, incrementando la presencia peatonal, contribuyendo a su preservación y puesta en valor, y en particular de abordar una recalificación peatonal de la Plaza de la Reina.

- Conveniencia de identificar los principales itinerarios peatonales asociados a la actividad comercial, al estudio y a otros sectores.

Diagnosis de la movilidad ciclista

- La bicicleta es el modo que ha registrado mayor incremento en los últimos años, por el incremento de carriles bici y la puesta en funcionamiento de Valenbisi, lo que demuestra la correlación entre el aumento de la oferta y el aumento de la demanda.

- Las mayores intensidades de este tráfico se producen en las zonas universitarias y dentro del anillo que forma la Ronda de Tránsitos, así como en el río y en la Avenida del Puerto.

- La demanda actual no dispone de una oferta al mismo nivel, por lo es necesario ampliar la red, mejorar la conectividad de la existente y mejorar el diseño urbano para mejorar su integración, así como incrementar los puntos de estacionamiento.

Diagnosis sobre el transporte público

- El transporte público representa una cuota de reparto modal del 23,2%. Si se comparan estas cifras con las cifras de movilidad del año 2009, se aprecia tan solo un ligero incremento (3%) del número de desplazamientos en transporte público.

- La EMT es el transporte público base de la ciudad. El metro, por contra, atiende a una demanda muy localizada en horas punta, vinculada a movilidad obligada de trabajo y estudio.

- La red de EMT presta una excelente cobertura territorial y accesibilidad excepcional. Sin embargo, resulta poco intermodal con el resto del transporte público de la ciudad.

- La red de EMT ha avanzado mucho en materia de la sostenibilidad ambiental, pero no se ha conseguido una planificación integrada, coordinada y orientada a las nuevas pautas de movilidad. Una de sus principales ineficiencias es la poca competitividad de su velocidad comercial.

Diagnosis del sistema viario

- La red viaria de la ciudad resulta suficiente tanto en longitud como en capacidad y está adecuadamente jerarquizada, en la que juegan un papel fundamental las Rondas, que distribuyen el tráfico de forma perimetral, liberando el tráfico radial.

- Aunque sea necesaria ampliarla en alguna zona, estas actuaciones han de ir acompañadas de medidas que desincentiven los desplazamientos en vehículo privado.

- La línea de actuación para mejorar la movilidad, es destinar mayor espacio a otros modos de transporte (peatonalizar calles, reducir carriles de circulación o ampliar la Red 30), así como favorecer los desplazamientos perimetrales y desincentivar los radiales.

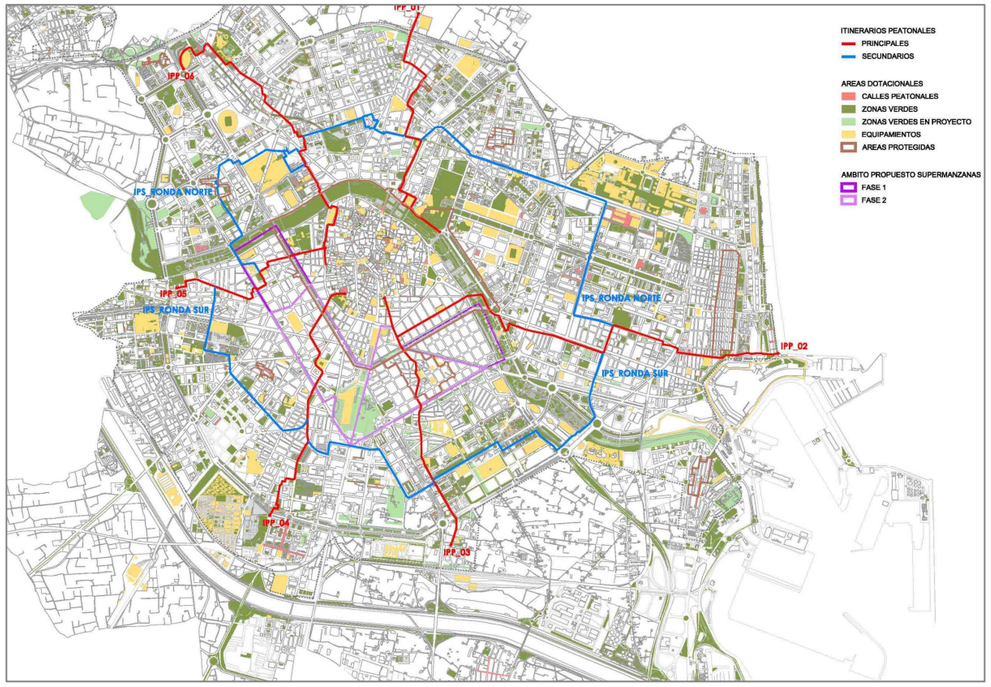
A partir del diagnóstico el PMUS define 10 grandes objetivos, y establece una serie de estrategias de movilidad para el desarrollo de políticas, actuaciones e infraestructuras de transporte y tráfico, que deberán ser puestas en marcha a través de diferentes propuestas.

En relación con la mejora de movilidad peatonal, el PMUS propone la creación de 6 ejes peatonales principales y 2 ejes peatonales secundarios, que aseguren una adecuada interconectividad entre barrios y principales equipamientos de la ciudad.

Además, considera necesario potenciar las centralidades de barrio y favorecer el uso peatonal en su entorno, estructurar la ciudad en supermanzanas y ejes multifuncionales, entrelazando las anteriores propuestas bajo una pauta global de tratamiento del espacio urbano, implantar caminos escolares,

para dotar de seguridad y comodidad al acceso de los niños a los centros escolares en modos y proceder a la peatonalización integral de Ciutat Vella.

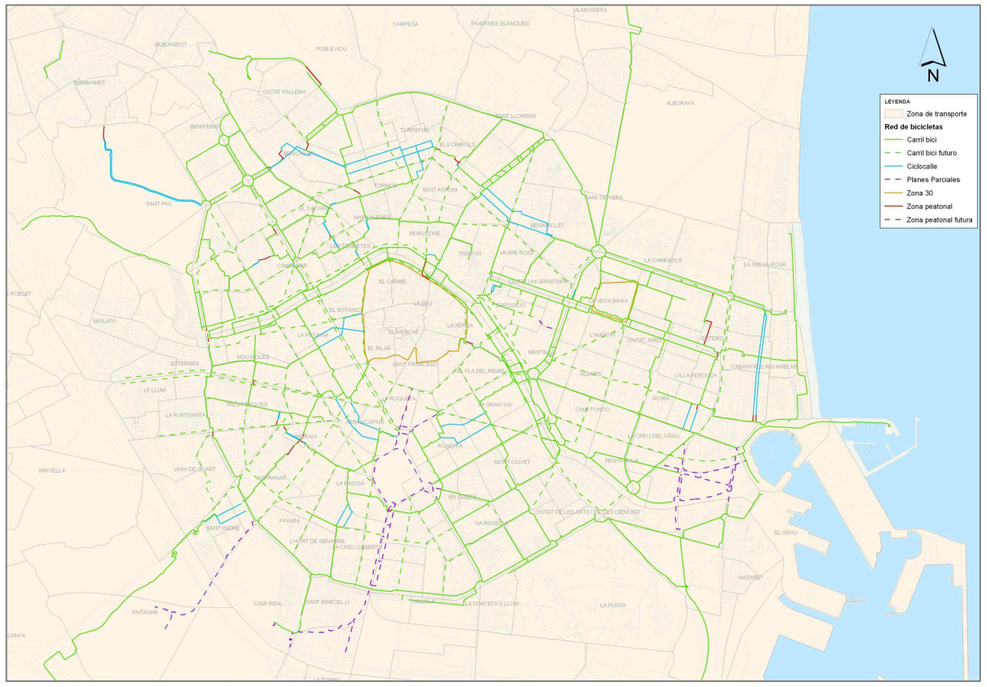
Para el fomento el fomento del uso de la bicicleta, propone la ampliación de la red de vías ciclista existentes en la ciudad y mejorar su intermodalidad bicicleta–transporte público para favorecer la sostenibilidad de la cadena de desplazamientos, incrementando los estacionamiento de bicicletas en las principales paradas de transporte público y en grandes centros de atracción de de personas.



Itinerarios propuestos el PMUS en los que optimizar la circulación peatonal
Fuente: PMUS

Las propuestas del PMUS en relación con el transporte público, están orientadas fundamentalmente hacia que la mejora de la velocidad comercial de la EMT, la adaptación de sus líneas a la realidad funcional de la ciudad y a la mejora de su coordinación con la red metropolitano. Priorización de la circulación del transporte en superficie, mediante la mejora de la velocidad, priorizando la intervención en los ejes que se reflejan en el gráfico que se inserta a continuación.

Para la regulación del tráfico privado propone racionalizar su uso mediante un mejor y más equitativo reparto del espacio público, a través de la jerarquización y reordenación del tráfico, de modo que se obtenga una circulación ordenada que facilite la priorización del transporte público, escalonando el flujo de vehículos, el establecimiento del Plan Centro de Circulación que desincentive el tráfico de paso en beneficio del peatón, las actuaciones de calmado del tráfico mediante el establecimiento de medidas de limitación de la velocidad y la ampliación de las Zonas 30 y la reorganización del espacio de estacionamiento. En relación a estas últimas medidas, propone la implantación de zona naranja en el Ensanche y Centro Histórico y un estacionamiento subterráneo de disuasión en el Paseo de la Alameda.



Propuesta de red de vías ciclista del PMUS I
Fuente: PMUS

6.10.2. Propuestas del Plan en relación con la mejora de la sostenibilidad de la movilidad urbana

Aunque el PMUS ha establecido las líneas de actuación para conseguir pautas de movilidad más sostenibles, su planificación debe abordarse de manera integrada con la ordenación urbanística, ya que ésta influye de manera determinante en la movilidad al decidir la localización de los usos en el territorio y su forma de utilización. El carácter reglamentario del Plan obligará a la consideración de la

movilidad sostenible en las decisiones que afecten al planeamiento pormenorizado y al diseño urbano, colaborando en la consolidación del modelo de gestión que el PMUS ha iniciado y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

La adopción por el Plan de un modelo compacto de ciudad con diversidad de usos minimizara la necesidad de desplazamientos. Del mismo modo, el fomento de áreas de centralidad urbana favorecerá la creación de itinerarios específicos para el tráfico público y para el no motorizado.

De manera más específica, el Plan ha centrado sus esfuerzos en la planificación adecuada de las infraestructuras relacionadas con el transporte público y su intermodalidad, sin olvidar la realidad metropolitana, extendiendo en la escala urbana, las redes de transporte público de titularidad supramunicipal. También propone la integración efectiva en los espacios públicos de la ciudad de los diversos los modos de movilidad, priorizando el trasporte público y la movilidad no motorizada.

Localización y usos del suelo

La localización de los nuevos crecimientos, la intensidad edificatoria, la mezcla de usos y la diversidad social, constituyen factores que inciden de manera directa en la movilidad. De la combinación de los tres primeros aspectos, surge el concepto de la ciudad dispersa frente a la ciudad compacta, cuya contraposición preside todo debate sobre la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico.

La localización de los nuevos desarrollos en el territorio debiera responder a criterios de proximidad a la ciudad consolidada, o a la existencia de buenas condiciones de accesibilidad. Por otra parte, está demostrado que una baja intensidad edificatoria genera alta demanda de tráfico privado, menor protagonismo del transporte no motorizado y menor rentabilidad del transporte público. Por contra, a mayor intensidad, menor tráfico privado y mayor utilización de modos de transporte más sostenibles.

Optar por una mezcla de usos, supone tratar de aproximar la residencia a la actividad económica, lo que reduce las necesidades de desplazamiento y por tanto, incrementa los modos de transporte no motorizados. Del mismo modo, el fomento de la diversidad social desde el planeamiento, genera espacios públicos de mayor riqueza al ser utilizado por colectivos diversos, así como tejidos urbanos más complejos, que estimulan la movilidad no motorizada.

El modelo de ciudad del Plan mantiene el carácter de ciudad compacta, aunque policéntrica y diversa, donde las actividades económicas y de residencia puedan darse conjuntamente. Los nuevos crecimientos se localizan mayoritariamente colindantes con el suelo urbano y con la red estructural viaria, lo que les confiere buenas condiciones de accesibilidad. En el caso del nuevo sector de Faitanar, se trata de un suelo que cuenta con buenas condiciones de accesibilidad desde la red de transporte público metropolitana, ubicado junto a la estación de FGV Valencia-sud, que se verá mejorada por la previsión de itinerarios ciclistas en sus vías de acceso desde la ciudad. Del mismo modo, se ha optado por un modelo de uso intensivo del suelo, que además de minimizar la ocupación de suelo de huerta, incidirá en la mejora de la movilidad más sostenible.

Además, aprovecha las áreas de oportunidad que presenta la ciudad consolidada, acentuando sus espacios de centralidad urbana, y realiza propuestas para la reutilización de suelos urbanos cuyos usos han quedados obsoletos, en la línea ya iniciada por el planeamiento anterior, con la recuperación para usos ciudadanos de la Marina Real, la reconversión del polígono de Vara de Quart o la reordenación del suelo portuario del frente de Nazaret para usos de interacción puerto- ciudad.

En relación a los usos, el Plan ha optado por la implantación de usos diversificados en todos los ámbitos, permitiendo que muchas actividades se puedan ofrecer cercanas a la residencia, con la consiguiente reducción de demanda de movilidad. En relación a esta cuestión, ha exigido tanto en los nuevos desarrollos de uso residencial, como en las actuaciones de renovación urbana un porcentaje mínimo de edificabilidad para usos económicos, que posibilite la creación de puestos de trabajo próximos a la residencia y la satisfacción de la demanda de otros usos que genere la nueva población que albergue el ámbito.

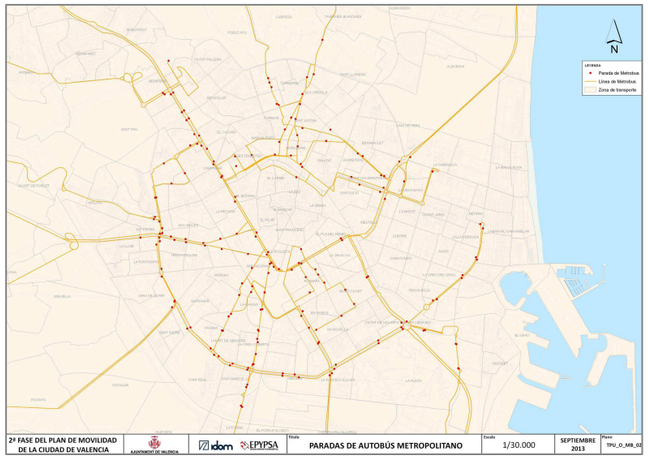
Por último, se exige tanto en los nuevos desarrollos de uso residencial, como en las actuaciones de renovación urbana en suelo urbano, que se destine a vivienda de protección pública al menos el 50% de la edificabilidad residencial del ámbito, lo que favorecerá la diversidad social, la existencia de tipologías edificatorias diversas y la oferta de alquiler.

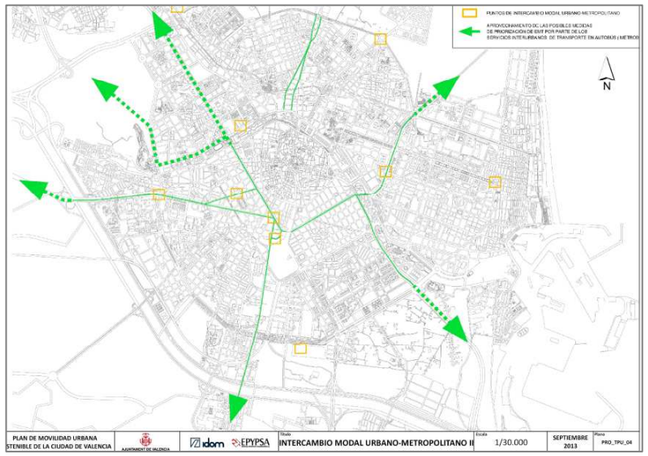
Transporte público

Las propuestas del Plan van dirigidas a la integración en la ordenación de las infraestructuras relacionadas de transporte público metropolitano, la mejora de la intermodalidad y el establecimiento de criterios para su integración en el espacio público.

Las infraestructuras de transporte público metropolitano están integradas por la red de metro, las líneas de cercanías y las plataformas reservadas de transporte, cuya planificación ha sido analizada en el Capítulo 6.1 de esta Memoria y que se completan con el autobús metropolitano Metrobus y con la EMT. El planeamiento incorpora la realidad de estas redes y las previsiones de futuro, y establece criterios para la mejora de la intermodalidad del sistema.

Pero aunque el Plan tenga dimensión municipal, debe resolver la integración de estos modos de transporte en la escala urbana. Para ello, en primer lugar, asume las propuesta del PMUS de previsión de aparcamientos disuasorios Parks and Ride en las estaciones de San Isidro y Valencia-Sur, que resuelvan la intermodalidad entre el tráfico privado y transporte público. Además, establece criterios para que la red municipal mejore su intermodalidad con las redes metropolitanas, como el establecimiento de paradas de autobuses urbanos junto a las de metrobús, metro, tranvía o ferrocarril.

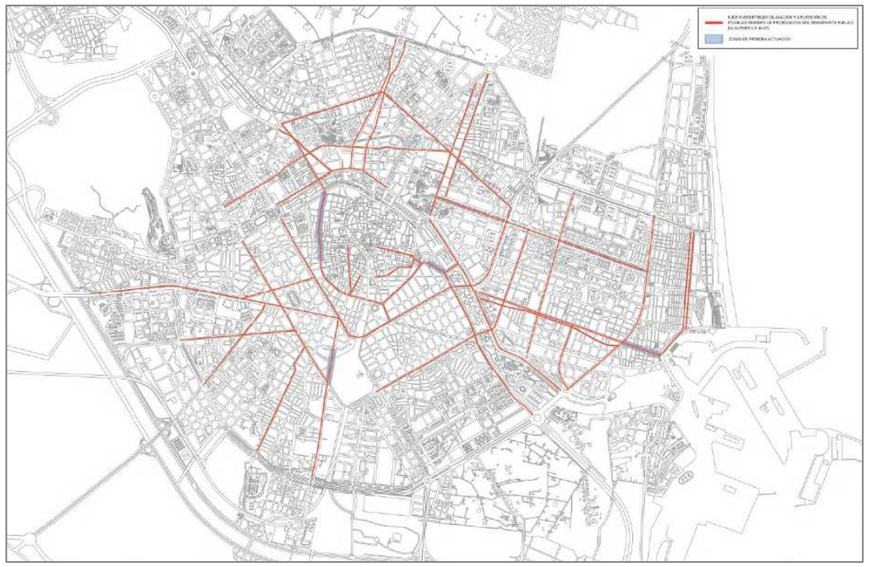




Fuente. PMUS

Dentro de la consideración de la intermodalidad adquiere especial relevancia el uso de la bicicleta, dado el incremento de su uso en los últimos años, por lo que el Proyecto propone la previsión de estaciones del servicio municipal de bicicletas en las puntos donde se resuelve su integración con otros sistemas de transporte y la ejecución de una red de itinerarios ciclistas a partir de ellas.

Por otra parte, y dentro de la estrategia global de la mejora del espacio público de la ciudad y de la compartimentando de este espacio para dar cabida a todos los modos de transporte, se apuesta en el diseño urbano del viario estructural por la reserva de espacio específico para el transporte público, mediante la previsión de carriles exclusivos para autobuses, de modo que se priorice su utilización frente al vehículo privado y se mejore su velocidad comercial.



Priorización de la circulación del transporte público
Fuente: PMUS

Movilidad peatonal

Las medidas para la mejora de esta movilidad van dirigidas hacia el establecimiento de directrices para la planificación y el diseño urbano que fomenten el desplazamiento peatonal y la creación de una malla continua que enlace las diferentes partes de la ciudad y ésta con su entorno natural.

A través de Directrices de Ordenación específicas, establece que la ordenación pormenorizada fomente los tejidos urbanos que mejoren esta movilidad y recuperen la calle para el peatón, poniendo especial énfasis en que la ubicación de las dotaciones obedezca a criterios de centralidad y accesibilidad, dado su potencial para la atracción de personas. Del mismo modo, requiere que la ordenación incorpore diversidad de usos, aproximando la actividad económica y los servicios a la residencia, lo que reducirá las necesidades de desplazamiento y fomentará la movilidad peatonal. Las directrices que se establecen en relación al diseño urbano, tienen que ver con la identificación y cualificación de los espacios de uso peatonal, tanto de carácter estancial como de los itinerarios peatonales.

Para la propuesta de una malla de carácter peatonal en la ciudad, se han tenido en cuenta tanto los ejes que responden a una mayor intensidad del tráfico peatonal motivado por la necesidad de realizar actividades distintas en diferentes sitios, como aquellos circuitos peatonales que responden a las necesidades de esparcimiento, paseo o deporte de la población.

A este respecto, el Plan incorpora los 6 grandes itinerarios de preferencia peatonal de carácter radial definidos en el PMUS, que responden básicamente a criterios funcionales y de intensidad de tráfico peatonal, aunque establece la necesidad de desarrollarlos mediante un proyecto urbano específico, que garantice el desplazamiento continuo a lo largo de todo el itinerario y el tipo de acondicionamiento de cada tramo, en función de las necesidades de otros modos de transporte. A partir de esta red estructural de itinerarios peatonales, la ordenación pormenorizada deberá definir otros a escala de barrio, teniendo en cuenta las centralidades de los barrios, de modo que se conviertan en articuladores del espacio público.

La movilidad peatonal también tendrá satisfacción a partir de la delimitación la Infraestructura Verde de la ciudad. Aunque su capacidad de estructurar el territorio, excede ampliamente de las necesidades de movilidad ciudadana, se trata de un sistema básicamente peatonal de carácter estructurante, que permite conectar la ciudad con la huerta y con el medio natural, y que favorecerá, sin duda, el desplazamiento a pie o en bicicleta.

Con ella se pretenden recuperar recorridos históricos, trazar una conexión funcional que permita circunvalar la ciudad aprovechando la red de parques periurbanos que propone el Plan, facilitar la accesibilidad a las pedanías que están alejadas de la ciudad central y habilitar un itinerario litoral que conecte, de norte a sur, toda la costa de Valencia. En los tramos de estos itinerarios que coincidan con red viaria, se fomentará la movilidad peatonal, reduciendo el espacio ocupado por el coche mediante en ensanchado de aceras y la adecuación de su tratamiento para el peatón.

Infraestructura Verde de Valencia
Fuente: Elaboración propia

La Revisión apuesta así por potenciar grandes recorridos de conexión que considera primarios a lo largo de la ciudad, que se apoyan en la Infraestructura Verde, atendiendo a la conexión de áreas de elevado valor ambiental, cultural, visual, social y recreativo y sus corredores funcionales.

Movilidad ciclista

Los beneficios de la bicicleta no se limitan a la reducción del consumo energético y la nula emisión de gases, sino que además supone un beneficio para la salud y un sistema muy eficaz para desplazarse por la ciudad. Constituye el modo de transporte que ha registrado mayor incremento en los últimos años, por la ampliación de la red de carriles bici y la puesta en funcionamiento del servicio de bicicleta pública Valenbisi.

La Generalitat Valenciana ha apostado también por este modo de transporte para estructurar la movilidad en el AUIV, por lo que las estrategias del Plan deben ir dirigidas hacia la extensión del sistema metropolitano, mediante incremento de los recorridos ciclistas en la ciudad y el establecimiento de criterios de diseño para la reserva de las áreas necesarias en el espacio público.

El Plan asume la propuesta de carriles bici del PMUS y establece criterios para extender la red ciclista a nuevas zonas de expansión. Además, determina la necesidad de elaborar una ordenanza específica que concrete las especificaciones técnicas necesarias para la ejecución de vías ciclistas, garantice su compatibilidad con otros modos de transporte, y que defina las normas mínimas para el estacionamiento de bicicletas en las nuevas urbanizaciones.

Transporte privado motorizado

La experiencia internacional ha constatado que, la consideración de otros modos de transporte no es suficiente para orientar el modelo de movilidad urbano hacia la sostenibilidad, sino que se requiere el establecimiento de medidas de disuasión del uso del automóvil. Siguiendo las recomendaciones del PMUS, el Plan propone una jerarquización del viario de la ciudad, mediante la delimitación de la Red Primaria de carácter estructurante, que resuelve el acceso y distribución del tráfico entre los distintos barrios. En esta Red viaria deberán mantenerse unas condiciones adecuadas de fluidez y capacidad, como serían reducir las posibilidades de aparcamiento en estas vías para no dificultar el tráfico rodado o la previsión de carriles exclusivos para transporte público. Para ello, establece directrices para el diseño urbano y la elaboración de una ordenanza específica para la red viaria en la que deberán establecerse las condiciones de urbanización adecuadas a la jerarquía de la vía y de su funcionalidad en la movilidad general de la ciudad.

En materia de aparcamiento, el Plan fomenta la construcción de aparcamientos subterráneos, liberando mayor superficie de espacio público para zonas de estancia y relación. En particular asume la propuesta del PMUS de construir un aparcamiento de carácter disuasorio subterráneo bajo la Alameda, que posibilite utilizar este espacio para usos ciudadanos.

6.11. Previsiones para la Gestión
Las Áreas de Reparto y el Aprovechamiento Tipo

Con la técnica urbanística de la delimitación de áreas de reparto y la determinación del aprovechamiento tipo, el Plan pretende distribuir de la manera lo más proporcionada posible, los beneficios y las cargas que genera el planeamiento, minimizando las desigualdades que se producen por la asignación en el territorio de usos e intensidades diversos y determinando el aprovechamiento subjetivo de los propietarios incluidos. Esta técnica concreta además la forma de participación de la comunidad en las plusvalías que genera la acción planificadora de los entes públicos, que tradicionalmente ha requerido la legislación urbanística.

Se trata de una primera distribución de beneficios y cargas entre los propietarios afectados por las decisiones de planeamiento, en el marco estructural del Plan, necesaria para garantizar la obtención por la Administración de la red primaria o estructural necesaria para la ciudad en su horizonte temporal, aunque el derecho concreto de los afectados se determinará, una vez definidos en la ordenación pormenorizada los usos e intensidades más específicos, en la fase correspondiente a la gestión del suelo.

Desde la Ley del suelo del 56, el principio de distribución de beneficios y cargas entre los propietarios afectados por las decisiones de planeamiento, ha presidido toda la legislación que, en materia de suelo o contenido urbanístico, se ha ido sucediendo hasta nuestros días. La LUV incluye en el contenido estructural del Plan la delimitación de las áreas de reparto y la determinación del aprovechamiento tipo, determinaciones que sirven para objetivar el principio de justa distribución de beneficios y cargas y para ello, establece una serie de criterios en sus artículos 55 y 56, así como en los artículos 112 y 119 del ROGTU.

6.11.1 Áreas de reparto y aprovechamiento tipo en el suelo urbanizable

El artículo 55 LUV establece los criterios para la delimitación de las áreas de reparto en el suelo urbanizable en los siguientes términos:

(…)
a) *Las áreas de reparto en suelo urbanizable deben comprender:*

1. *Uno o varios sectores completos.*
2. *Los suelos dotacionales de destino público, de la red primaria o estructural, clasificados como suelo urbanizable, no incluidos en ningún sector, sean o no contiguos o cercanos a éste. La superficie de estos suelos se adscribirá a las distintas áreas de reparto en la proporción adecuada.*

El texto autonómico define el aprovechamiento tipo como la edificabilidad unitaria ponderada que el planeamiento establece para todos los terrenos comprendidos en una misma área de reparto, a fin de que a sus propietarios les corresponda, en régimen de igualdad, un aprovechamiento subjetivo idéntico o similar, con independencia de los diferentes aprovechamientos objetivos que el plan permita construir en sus fincas.

Para su determinación, el artículo 56 LUV establece los siguientes criterios:

1. *El planeamiento fijará los diversos aprovechamientos tipo según criterios objetivos.*

2. *A los efectos del cálculo del aprovechamiento tipo no serán tenidos en cuenta los suelos dotacionales ya existentes y afectos a su destino, entendiéndose por tales aquellos que ya cumplen con la finalidad prevista por el Plan, incluso cuando, por modificarse la ordenación preexistente, parte de su superficie fuera destinada a usos lucrativos, siempre que la superficie destinada a usos dotacionales en el nuevo Plan fuera superior a la anteriormente existente.*

3. *En suelo urbanizable, el plan general puede fijar un único aprovechamiento tipo o diferenciarlo para cada sector o conjunto de sectores completos. Para los terrenos de la red primaria se fijará el mismo aprovechamiento tipo de los sectores más próximos o funcionalmente vinculados. El aprovechamiento tipo no puede superar la edificabilidad bruta del sector y la diferencia entre ambos coeficientes ha de permitir la equidistribución y cesión gratuita de los terrenos de la red primaria con cargo a la urbanización. La atribución de aprovechamientos tipo ha de observar proporcionalidad con la edificabilidad prevista en cada sector, si bien podrá igualarse a la baja entre los diversos sectores con el fin de imputar mayores cesiones a los de mayor edificabilidad o rendimiento urbanístico.*

Hay que hacer constar que frente a las técnicas de distribución de beneficios y cargas de la legislación anterior, la LUV introduce una serie de particularidades, como son que la decisión de establecer una o varias áreas de reparto compete al Plan, que puede fijar uno o varios aprovechamientos tipo, o que la atribución de aprovechamientos tipo ha de observar proporcionalidad con la edificabilidad prevista en cada sector, si bien puede igualarse a la baja entre los diversos sectores con el fin de imputar mayores cesiones a los de mayor edificabilidad o rendimiento urbanístico.

Para la delimitación de las áreas de reparto en esta clase de suelo, se ha considerado primeramente si se refiere a los suelos urbanizables previstos en el planeamiento vigente o de los nuevos desarrollos que propone el Plan. A este respecto, en todos aquellos sectores de suelo urbanizable procedentes del PG88 que cuentan con ordenación estructural aprobada y por tanto, tienen definido el área de reparto y el aprovechamiento tipo, el Plan mantiene esas determinaciones en su integridad.

Únicamente en el caso del Sector Horno Alcedo se definen nuevamente tanto el área de reparto, como el aprovechamiento tipo, dado que las determinaciones estructurales que aprobó el Pleno municipal, no alcanzaron la aprobación autonómica y el Plan establece un nuevo uso en el sector.

En el nuevo suelo urbanizable el Plan delimita seis áreas de reparto que incluyen, uno o varios sectores del mismo uso global, así como la parte de red primaria que se les adscribe para su obtención. En el caso de los sectores residenciales, se considera además, tanto su intensidad edificatoria, como el porcentaje de edificabilidad que debe destinarse a la promoción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, dada la clara incidencia de esta vinculación en el rendimiento económico del suelo.

Junto a estas áreas de reparto, el Plan delimita inicialmente dos áreas más que coinciden con los sectores previstos al norte de la Ronda Norte, en los terrenos de frontera con Burjassot. Se trata de dos actuaciones urbanizables para uso terciario, que dada su pequeña entidad superficial y su ubicación en los intersticios existentes entre esta infraestructura viaria y los nuevos desarrollos de suelo urbanizable de uso terciario que prevé el planeamiento del municipio vecino, están llamados a integrarse en estas actuaciones, tanto en lo relativo al planeamiento como en lo relativo a la gestión del suelo. Por ello, la concreción de estas dos áreas de reparto, se realiza en un documento independiente que pretende obtener un consenso con el ayuntamiento de Burjassot, para la ordenación conjunta de los futuros desarrollos urbanísticos de esta zona.

Puesto que la ordenación prevé usos tipológicamente diferenciados que dan lugar a rendimientos económicos diferentes, en la determinación de los aprovechamientos tipo, se han utilizado coeficientes que ponderan los valores relativos de repercusión de los terrenos de conformidad con el artículo 119 LUV:

> ***1.*** *Cuando dentro de un área de reparto, la ordenación urbanística prevea usos tipológicamente diferenciados que puedan dar lugar, por unidad de edificación, a rendimientos económicos muy diferentes, en el cálculo del aprovechamiento tipo se podrán ponderar coeficientes correctores de edificabilidad, a fin de compensar con más aprovechamiento subjetivo la menor rentabilidad unitaria de éste.*
> ***2.*** *A falta de coeficientes diferenciados se ponderarán los valores relativos de repercusión de los terrenos para lograr la finalidad equidistributiva que la fijación de coeficientes deba perseguir.*
> ***3.*** *En todo caso, procederá aplicar coeficientes correctores a la edificabilidad con destino a vivienda protegida cuya reserva sea obligatoria en aplicación del plan.*

Efectivamente el Plan establece usos que dan lugar a rendimientos económicos diferenciados y en particular, exige en el suelo de uso residencial que al menos el 50 % de la edificabilidad de este uso se destine a la promoción de viviendas de protección pública, porcentaje que alcanza la totalidad del edificabilidad residencial en el caso de los sectores de Tabernes y Alboraya. Por ello y en ausencia de coeficientes correctores de la edificabilidad, se establecen coeficientes de ponderación en función de los diferentes valores de repercusión de suelo de cada uso.

La utilización de coeficiente de ponderación permite comparar los rendimientos urbanísticos de las distintas áreas de reparto, con el objeto de adscribirles de manera proporcionada terrenos correspondientes a la red primaria prevista en suelo urbanizable y externa a los sectores.

Estos coeficientes de ponderación nos permiten también, dentro de un área de reparto, igualar a la baja el aprovechamiento de los sectores mediante la imputación de más red primaria a aquellos con mayor rendimiento urbanístico, tal como prevé el artículo 56.3 LUV.

Los criterios objetivos utilizados para la determinación de los coeficientes de ponderación de los diferentes usos han sido los siguientes:

- Los coeficientes de ponderación se han establecido a partir de los valores de repercusión de suelo obtenidos, de acuerdo con el artículo 27, por remisión al 22 del Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo, por el método residual estático de acuerdo con el siguiente cálculo:

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

  Donde,

  VRS = Valor de repercusión del suelo
  Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado
  K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.
  Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.

- Se han mantenido los precios de venta de viviendas y locales destinados a uso terciario e industrial que fueron justificados en el Proyecto que fue objeto de exposición pública en 2010, ya que, considerando las determinaciones del artículo 21 del TRLS, aplicable a las valoraciones de suelo cuando tengan por objeto la verificación de las operaciones de reparto de beneficios y cargas, las valoraciones deben estar referidas a la fecha de iniciación del procedimiento de aprobación del instrumento que las motive.

  Sin perjuicio de que esos precios representan la relación de los valores existentes en el momento en el que se decidieron las técnicas de gestión del Plan, se considera que responden a una adecuada relación entre los rendimientos económicos de los diferentes productos inmobiliarios, en el escenario de ejecución del Plan.

- Por lo que se refiere a la determinación del valor de repercusión de suelo de la vivienda de renta libre, se ha partido de un valor medio de venta de la vivienda libre de la ciudad y del coste de construcción establecido por la Dirección General de Catastro actualizado.

  Para que este valor represente de manera más específica el correspondiente a los diferentes sectores urbanizables, debe particularizarse mediante la aplicación de un coeficiente que recoja la diferencia de valor que se produce por su diferente localización, para lo que se ha partido de la valoración administrativa de los polígonos fiscales del Catastro. Una vez obtenidos los valores de repercusión en polígono fiscal correspondientes a los diferentes sectores, se han consultado las valoraciones de portales inmobiliarios, como *Fotocasa* e *Idealista* y otras fuentes del sector (Boletín de Mercado de Sociedad de Tasación S.A.), correspondientes al año 2010, que recogen información de los precios de venta de la vivienda por distritos de la ciudad.

Como resultado de esta consulta, se ha podido constatar que los precios en el entorno de los sectores de La Punta, Vera y Campanar resultan similares, por lo que se ha considerado que no es previsible que se produzcan diferencias sustanciales entre los valores de venta de la vivienda libre en el marco de la ejecución del Plan. Por ello, se ha optado por adoptar el mismo valor de repercusión de la vivienda libre para los tres ámbitos. Por otra parte, estos precios de venta se aproximan al valor de venta medio en la ciudad que establece el Ministerio de Fomento, por lo que se ha considerado que el valor de repercusión que se deduce de este precio, es el que, en un escenario de futuro, se podría corresponder con el medio de esos tres sectores, y por tanto, se le ha asignado el valor de la unidad para establecer la relación entre los valores de repercusión en polígono de los sectores de uso residencial.

Los valores de repercusión así obtenidos han sido comparados con los valores que resultarían de los precios de venta de vivienda libre publicados o incluidos en informes especializados, sin que se deduzcan diferencias significativas entre ellos, por lo que son los que nos han servido para determinar los valores de repercusión de la vivienda libre en cada sector.

La relación resultante se ha aplicado al valor medio de repercusión de la vivienda libre de los citados sectores, determinando así los valores más específicos del resto del suelo urbanizable residencial.

En ningún caso, debe entenderse esta ponderación como la utilización de factores de localización que no reconoce el texto autonómico, sino como una concreción en cada ámbito del valor medio de venta de la vivienda libre establecido por el Ministerio de la Vivienda en 2010, que responde a la realidad de la diferencia entre los precios de venta existente en la ciudad.

- Para calcular el valor de repercusión del suelo de la vivienda protegida, se ha considerado la Disposición Adicional Segunda del DECRETO 66/2009, de 15 de mayo, del Consell: "*en los Ámbitos Territoriales de Precio Máximo Superior "A", el valor de repercusión del suelo no excederá del 25 por ciento de los precios máximos de venta equivalentes de las viviendas, locales, garajes y trasteros*". Al objeto de comparar datos homogéneos, como el precio medio de la vivienda de renta libre no considera garajes y trasteros, no se han tenido en cuenta estos.

  Por otra parte, se ha determinado el precio de venta de la vivienda protegida, a partir de la consideración de que el 30% de la edificabilidad de vivienda protegida se destinará a régimen general y el 70% restante a régimen concertado, ya que por una parte, mediante Decreto Ley 1/2008, 27 junio, del Consell, de medidas urgentes para el fomento de la vivienda y el suelo, se eliminó la exigencia relativa a una concreta distribución de la reserva entre la vivienda de régimen general y especial y la de precio concretado, y por otra, se considera que en el escenario de desarrollo del Plan, con la ejecución de los principales desarrollos previstos, dada la exigencia de que el 50% de la edificabilidad se destine a la vivienda protegida, se va a incorporar al mercado una oferta de VPP similar a la de vivienda libre, por lo que es previsible que se acorte la diferencia de valor entre ambos tipos de vivienda.

- Para la determinación de los coeficientes de uso terciario e industrial se han mantenido los valores de venta , que fueron justificados en el Proyecto que fue objeto de exposición pública en 2010. El coste de construcción considerado se ha calculado según el cuadro de Tipologías constructivas al que se refiere el punto 8 de la Norma 20 del Decreto 1020/1993 de 25 de junio.

Partiendo de los criterios que se han expuesto, los coeficientes de ponderación que ha considerado el Plan han sido los siguientes:

* Viviendas de Protección Pública . ……. 1,00
* Viviendas Libres en Benimamet . ……... 1,04
* Viviendas Libres en La Torre ……... 1,04
* Viviendas Libres en La Punta, Campanar y Vera …….. 1,68
* Terciario ……... 1,30
* Industrial ……..…1,07

A diferencia del Proyecto de 2010, en la determinación del Aprovechamiento Tipo se ha sustituido la cesión de Parque Natural derivada de la aplicación del artículo 16 de la LOTPP, que resultaría exigible a los sectores Mahuella y Faitanar, por la exigencia de cesión a la administración del 15% de su aprovechamiento tipo, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera de la nueva Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana, que en su apartado tercero contempla esta posibilidad en los siguientes términos:

(…)

3. *En el caso de reclasificaciones de suelo no urbanizable a suelo urbanizable iniciadas antes de la entrada en vigor de la presente ley y no aprobadas definitivamente, se podrá optar entre continuar con la cesión de suelo prevista en el artículo 13.6 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de ordenación del territorio y protección del paisaje, o sustituir esta cesión por la prevista en el artículo 77.1.b de la presente ley. (…)*

Del mismo modo, en la determinación del Aprovechamiento Tipo no se han considerado las cargas económicas derivadas de la ejecución de infraestructuras de carácter estructural que en su caso, tendrán que asumir los nuevos desarrollos, ante la imposibilidad de su concreción y justificación, al no disponerse de los proyectos técnicos necesarios. Tampoco se ha considerado la carga correspondiente a la aportación económica para el soterramiento del ferrocarril, al considerarse que no introduce diferencias apreciables en el rendimiento económico de los sectores que las soportan.

Por otra parte, tal como indica el artículo 55 LUV, el Plan adscribe a las áreas de reparto en suelo urbanizable, toda la Red Primaria externa a los sectores que propone en esta clase de suelo, y la parte de los Sistemas Generales –hoy Red Primaria- previstos por el PG88 en suelo urbanizable que no se ha ejecutado y que sigue siendo de titularidad privada. Como relaciona la tabla que se inserta a continuación, se trata de parte de los terrenos previstos en el PG88 para la ampliación de los Parques de Benicalap y La Rambleta y parte de los terrenos del Sistema General Deportivo localizado en Malilla sur, próximo al nuevo centro hospitalario, que siguen siendo de titularidad privada.

RED PRIMARIA PROPUESTA POR EL PLAN EN SUELO URBANIZABLE Y EXTERNA A SECTORES		
PQL	SAN MIGUEL	477.605,00 m²
	ERMITA VERA	190.141,96 m²
PSR (Servicios Urbanos)	CEMENTERIO	157.858,00 m²
PRV	CASTELLAR	20.729,91 m²
	FAITANAR	11.552,88 m²
PID (Infraestructuras)	DEPOSITO Mercavalencia	24.999,77 m²
	DEPOSITO Malvarrosa	10.620,18 m²
TOTAL		**893.507,70 m²**
RED PRIMARIA PROPUESTA POR EL PLAN EN SUELO URBANIZABLE Y EXTERNA A SECTORES		
PQL	PARQUE RAMBLETA	34.000,00 m²
	PARQUE BENICALAP	27.000,00 m²
PSP1(Deportivos)	DEPORTIVO MALILLA SUR	19.000,00 m²
TOTAL		**61.000,00 m²**
ADSCRIPCION TOTAL		**954.507,70 m²**

Atendiendo a los criterios relacionados con anterioridad, las Áreas de Reparto que propone el Plan en el suelo urbanizable son las siguientes:

AREA DE REPARTO 1

Incluye cuatro sectores de uso global residencial y similar intensidad edificatoria, junto con los siguientes elementos de la Red Primaria:

PQL San Miguel de los Reyes	477.605,00 m²
PQL Vera	190.141,96 m²
Depósito Malvarrosa	10.620,18 m²
Ampliación PQL de Benicalap	30.000,00 m²
Deportivo junto al nuevo Hospital de la Fe	19.000,00 m²

AREA DE REPARTO 1 RESIDENCIAL			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m2	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
VERA I	142.158,31		
BENIMAMET	61.665,01		
LA PUNTA	310.712,25		
CAMPANAR	212.831,58		
TOTAL	**727.367,14**	**2.431.695,85**	**0,86**

El Plan establece un orden de preferencia en la obtención de los suelos de red primaria externa a los sectores, de modo que la gestión del suelo urbanizable incluido en esta área de reparto debe resolver la obtención de la red primaria que integra con el orden que se relaciona, salvo que el Ayuntamiento justifique la necesidad de proceder a obtener el suelo siguiendo otro orden.

1.- Ampliación del PQL de Benicalap y dotación deportiva en Malilla Sur
2.- Parque de San Miguel de los Reyes y depósito de Mercavalencia
3.- Parque de Vera

AREA DE REPARTO 2

Incluye únicamente el sector de Alboraya de uso residencial que debe destinar la totalidad de la edificabilidad de uso residencial a la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

AREA DE REPARTO 2 RESIDENCIAL			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m²	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
ALBORAYA	0,00	180.710,76	0,83

AREA DE REPARTO 3

Incluye únicamente el sector Tabernes de uso residencial que, como en el caso anterior, debe destinar la totalidad de la edificabilidad de uso residencial a la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

AREA DE REPARTO 3 RESIDENCIAL			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m²	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
TABERNES	0,00	97.606,16	0,83

AREA DE REPARTO 4

Esta área de reparto está formada por el sector de La Torre de uso residencial .

AREA DE REPARTO 4 RESIDENCIAL			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m²	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
LA TORRE	0,00	116.414,61	0,84

AREA DE REPARTO 5

Incluye el sector Mahuella de uso terciario junto con 12.000 m² de suelo previsto para la ampliación del cementerio.

AREA DE REPARTO 5 TERCIARIO			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m2	SUPERFICIE TOTAL AR m2	AT ua/m2s
MAHUELLA	12.000,00	90.355,28	0,90

AREA DE REPARTO 6

Incluye el sector el sector de uso industrial de Faitanar junto con los siguientes elementos de la Red Primaria:

Resto ampliación del Cementerio	145.858,00 m²
PRV Faitanar	11.552,88 m²
Ampliación PQL Rambleta	34.000,00 m²
Depósito de Mercavalencia	24.999,77m²

AREA DE REPARTO 6 INDUSTRIAL			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m²	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
FAITANAR	216.410,65	991.240,03	0,91

Sector Horno Alcedo

En el caso del antiguo sector PRI-8 Horno de Alcedo de uso industrial, el PG88 lo incluyó en el área de reparto del suelo urbanizable programado, sin imputarle cesiones de sistemas generales por exceso de aprovechamiento.

Mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de 24 de noviembre de 2000 se aprobó provisionalmente el PAI para el desarrollo de este sector industrial, de acuerdo a las condiciones de gestión establecidas en el planeamiento vigente, aunque con fecha 30 de julio de 2009, el adjudicatario del PAI desistió de su tramitación alegando la inviabilidad técnica y económica del Programa. Las determinaciones urbanísticas más relevantes del PAI aprobado fueron las siguientes:

Superficie del Sector	233.400,70 m2
USO	Industrial
Edificabilidad bruta	0,70 m2t/m2s
Edificabilidad total	163.380,49 m2t
At	0,70 m2t/m2s

Ahora bien, en el seno de la tramitación de esta RSPG, los propietarios de suelo han solicitado la sustitución del uso industrial por el uso terciario, propuesta que como se ha justificado en capítulos anteriores, resulta compatible con el modelo territorial previsto. Dado los nuevos usos que se le atribuyen, el Plan le incluye en una nueva área de reparto junto a los terrenos correspondientes a la PRV de Castellar, revisando su aprovechamiento que pasa de una edificabilidad bruta de 0,7 m2t/m2s a 0,72 m2t/m2s, con el objeto de que el Aprovechamiento Tipo de los terrenos que integran esta nueva Área de Reparto, resulte similar al de los otros ámbitos de reparto que el Plan delimita en el suelo urbanizable.

AREA DE REPARTO 6 TERCIARIO			
SECTORES	SUPERFICIE RP ADSCRITA m²	SUPERFICIE TOTAL AR m²	AT ua/m²s
HORNO ALCEDO	20.729,91	248.102,62	0,86

Los 20.729,9 m2 de terrenos de Red Primaria que se incluyen en esta Área de Reparto son los terrenos necesarios para la conexión de la futura Ronda Sur de Poblados con la V-31, que se ha identificado como PRV Castellar.

Por último, hay que hacer constar que aunque la legislación urbanística actual no exige ninguna limitación a la diferencias entre el Aprovechamiento Tipo de las Áreas de Reparto que se delimiten en el suelo urbanizable, el Plan ha pretendido que entre estos Aprovechamientos no existan diferencias superiores al 15%.

6.11.2. Áreas de reparto y aprovechamiento tipo en suelo urbano

En suelo urbano, el artículo 55 LUV indica que,

> *(…)*
> *b) Las áreas de reparto en suelo urbano no consolidado, se delimitarán de manera análoga a las correspondientes al suelo urbanizable, sin que en este caso sea obligada la adscripción de suelos dotacionales públicos de la Red Primaria o Estructural a aquéllas.*
>
> *c) En suelo urbano consolidado, en defecto de previsión expresa del Plan, integrará el área de reparto cada solar, o en su caso, cada parcela de destino privado, junto con el suelo dotacional colindante que le confiere la condición de solar o que sea preciso para dotarle de ella mediante su urbanización.*
>
> *d) Los suelos urbanos con destino dotacional público, no incluidos en unidades de ejecución y para los cuales el planeamiento no haya atribuido aprovechamiento objetivo, tendrán el resultante de la media ponderada de los aprovechamientos referidos al uso predominante del polígono fiscal en el que resulten incluidos.*
> *(…)*

Áreas de reparto en suelo urbano no consolidado

En el suelo urbano no consolidado el Plan mantiene la delimitación de unidades de ejecución previstas en el planeamiento vigente y las identifica con el área de reparto.

Como se ha justificado en el Capítulo de esta Memoria relativo al tratamiento de la ciudad consolidada, el Proyecto difiere a la fase de la planificación de la ordenación pormenorizada la reordenación de zonas degradadas pendientes de incorporar al proceso de desarrollo, dentro de un planteamiento global de revisión de la ordenación del PG88, en el que se aborde de manera integral el estudio de diferentes fórmulas para la obtención de suelo dotacional de la red secundaria existente en esta categoría de suelo o, una vez se realice el estudio de necesidades de barrio al que nos hemos referido y se delimiten nuevas unidades con este fin.

Sin perjuicio de ello, el Plan establece que el área de reparto coincidirá con carácter general con el ámbito de la unidad de ejecución, pudiendo adscribir elementos de la red primaria incluidos en suelo urbano que estén pendientes de obtención, aquellas de mayor rendimiento urbanístico.

Áreas de reparto en suelo urbano consolidado

Suelo dotacional público no incluido en ninguna unidad de ejecución

El TRLS2008 determina como calcular el aprovechamiento que corresponde a cada suelo que el plan califica como dotacional público y que, al no ser objeto de cesión gratuita dentro del proceso de gestión de una unidad de ejecución o de la petición de una licencia de una actuación aislada, se ha de obtener por la Administración mediante cualquiera de las formas previstas en la legislación urbanística ((expropiación forzosa, ocupación directa, reserva voluntaria de aprovechamiento).

Actuación Aislada / Área de Reparto uniparcelaria

De conformidad con los artículos 16.3 del TRLS2008 y 55.c de la LUV, los propietarios de suelo urbano consolidado que sea susceptible de ser edificado tienen exclusivamente el deber de ceder y urbanizar el ámbito vial de servicio de las parcelas para dotarlas de la condición de solar.

El aprovechamiento del propietario de suelo será el que resulte del área de reparto constituida por la parcela calificada como edificable, y suelo dotacional colindante que le confiere la condición de solar o que sea preciso para dotarle de ella mediante su urbanización.

Si perjuicio de ello, el artículo 56.4 LUV permite a los Ayuntamientos, si la morfología del entorno urbano lo admite, aprobar un planeamiento flexible delimitado por aprovechamientos objetivos máximos y mínimos, al concretar el siguiente literal:

> *4. En suelo urbano con urbanización consolidada el aprovechamiento tipo podrá fijarse refiriéndolo a parcelas netas según su zonificación, expresando la edificabilidad mínima autorizada en ellas, susceptible de aumentarse mediante transferencias voluntarias de aprovechamiento hasta la altura y ocupación máximas permitidas.*
>
> *Cuando el Plan General utilice esta técnica, tanto la edificabilidad mínima como la máxima habrán de ser viables y adecuadas a la morfología del entorno urbano y quedar debidamente reguladas en sus condiciones volumétricas y de uso.*

Para determinar el aprovechamiento del propietario en estos casos, debe considerarse la edificabilidad mínima. Y en el supuesto de que los propietarios pretendan de manera voluntaria, agotar la máxima edificabilidad permitida por el Plan, deberán adquirir la diferencia mediante transferencias voluntarias de aprovechamiento.

El Plan parte de la posibilidad de que en determinados ámbitos de planeamiento se puede establecer esta doble ordenación (ordenación flexible), pues el diferencial entre la edificabilidad máxima y mínima puede permitir la obtención de suelos calificados como dotacional público por el planeamiento vigente que estén todavía pendientes de obtención, o bien, para satisfacer los derechos de aquellos propietarios que ha anticipado la cesión del suelo dotacional al Ayuntamiento y se han reservado los aprovechamientos urbanísticos que les corresponde.

Con carácter general, esta técnica puede llevarse a la práctica en la fase de la ordenación pormenorizada del planeamiento- que es la que define las alineaciones, las alturas y la morfología de las construcciones –. Sin embargo, con motivo de la adopción de determinadas propuestas de ordenación estructural del Plan, que obligan al establecimiento de determinaciones de carácter pormenorizado, el Plan establece para las zonas industriales en las que el Plan compatibiliza determinados usos de carácter terciario, una edificabilidad mínima que determina el aprovechamiento tipo del área de reparto uniparcelaria, que podrá incrementarse de manera voluntaria, mediante transferencias de aprovechamiento o su compensación económica, hasta la edificabilidad máxima admitida en la parcela.

Al margen de estos supuestos de aplicación directa, el Plan abre la puerta a la consideración de esta técnica urbanística para la obtención de las dotaciones de la red secundaria, en el marco de la revisión pormenorizada de la ordenación del PG88, que podrá establecer una ordenación flexible, que a partir de la definición de una edificabilidad mínima coincidente con los derechos de aprovechamiento del propietario de suelo, posibilite de manera voluntaria la adquisición del diferencial respecto a la edificabilidad máxima, mediante transferencias de aprovechamiento urbanístico de los propietarios de suelo dotacional público o mediante compensación económica sustitutoria. En cualquier caso, las cantidades obtenidas por esta compensación se integrarán en el patrimonio municipal de suelo con la finalidad de obtener suelos dotacionales.

ACRONIMOS

APV.- Autoridad Portuaria de Valencia

AUIV.- Área urbana integrada de Valencia

BIC.- Bien de Interés Cultural

BRL.- Bien de Relevancia Local

DEUP.- Delimitación de Espacios y Usos Portuarios

DEUT.- Directrices Definitorias de la Estrategia de la Evolución Urbana y Ocupación del Territorio

EAE.- Evaluación Ambiental Estratégica

EDV.- Estudio de Demanda de Vivienda

ETCV.- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

JGL.- Junta de Gobierno Local

LEPPMA.- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente

LOTPP.- Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje

LPCV.- Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano

LUV.- Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana

PAT.- Plan de Acción Territorial

PG88.- Plan General de Ordenación Urbana de 1988

PIAE.- Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2010-2020

PMUS.- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia

PQL.- Parque Público de la Red Primaria

ROGTU.- Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística

RPCV.- Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana

RSPG.- Revisión Simplificada del Plan General de Valencia

SNU.- Suelo no urbanizable

UE.- Unidad de Ejecución

VPRSPG.- Versión Preliminar del documento de RSPG

VPP.- Viviendas sometidas a algún régimen de protección pública

ZO.- Zona de ordenación urbanística

BIBLIOGRAFIA

- AAVV. La Valencia Marítima del 2000. Valencia. CTAV.1997
- AAVV. Historia de la ciudad I. Recorrido Histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia. CTAV.2000
- AAVV. Historia de la ciudad II. Territorio, sociedad y patrimonio. CTAV.2002
- AAVV. Historia de la ciudad III. Arquitectura y transformación urbana de Valencia. CTAV.2004
- AAVV. Historia de la ciudad IV. Memoria urbana. CTAV.2005
- AAVV. Historia de la ciudad V. Tradición y progreso. CTAV.2008
- AAVV. Planes para la mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: L'Horta (Valencia y entorno metropolitano). 2013
- Ayuntamiento de Valencia. Plan de Acción para la energía sostenible de Valencia. 2010
- Ayuntamiento de Valencia. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia. 2013
- Ayuntamiento de Valencia .Planes de Acción en materia de contaminación acústica del Término Municipal de Valencia.
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Libro Verde de sostenibilidad urbanística y local en la era de la información. Madrid 2012
- Centro de Estudios Ambientales. El anillo verde interior. Hacia una infraestructura verde urbana en Vitoria-Gasteiz. 2012. www.vitoria-gasteiz.org/ceac
- Consellería de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. 2011
- Consellería de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. 2010
- Consellería de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda. Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana. 2011
- Generalitat Valenciana. Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020.

II. ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

ANEXO I. LAS DIMENSIONES DEL PLAN

1.-DIMENSIONES SEGÚN CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

SUELO SEGÚN CLASIFICACIÓN	
SUELO URBANO	4.324,20
SUELO URBANIZABLE	630,60
SUELO NO URBANIZABLE	8.346,20
PUERTO	556,76
TOTAL TÉRMINO	13.857,76
*Superficie en hectáreas	

SUELO SEGÚN ZONAS DE ORDENACIÓN DE LA RSPG 2014(1)				
USO GLOBAL	**SUELO URBANO**	**SUELO URBANIZABLE**	**SUELO NO URBANIZABLE**	**TOTAL**
Residencial	2.845,30	254,56	20,17	**3.120,03**
Terciario	119,37	38,46		**157,83**
Industrial	158,53	80,39		**238,92**
Dotacional (2)	1.129,09	257,19	1.031,97	**2.418,25**
Mixto)(3)	71,91		1,48	**73,39**
SNUP DPH-DPM			2.878,85	**2.878,85**
SNUP Zona ecológica y medioambiental (PM)			1.913,67	**1.913,67**
SNUP Zona especial para la huerta (PH)			2.209,33	**2.209,33**
SNUP Zona Agrícola y paisajística (PAP)			201,84	**201,84**
SNUNP-Zona Agrícola (A)			49,74	**49,74**
Otras categorías en SNU			39,15	**39,15**
Puerto	556,76			**556,76**
TOTAL	**4.880,96**	**630,60**	**8.346,20**	**13.857,76**

(1)Superficie en hectáreas
(2) Incluye PRV y excluye Puerto
(3) Zonas de ordenación de carácter singular que responden a grandes actuaciones dotacionales o a actuaciones de carácter estratégico de especial singularidad que incluyen diversos usos.

2.-ELEMENTOS QUE INTEGRAN LA RED PRIMARIA O ESTRUCTURAL DE DOTACIONES

2.1.-ZONAS VERDES

PARQUES PUBLICOS (PQL)		
Identificación	**Calificación**	**Superficie m²s**
Parque Jardín del Turia	PQL-1	1.243.335,35
Parque Central	PQL-1	219.628,86
Parque Calle Salvador Perles	PQL-1	39.593,29
Jardín Botánico	PQL-5	43.737,42
Parque de Cabecera y ampliación	PQL-1	330.555,09
Parque Calle Ricardo Micó	PQL-2	14.162,22
Parque de Marxalenes	PQL-2	77.469,12
Parque Jadines del Real	PQL-2	181.772,66
Hípica	PQL-4	17.667,00
Jardines de Monforte	PQL-5	11.946,58
Parque Pistas Universitarias	PQL-4	17.992,31
Parque Castañ Tobeñas	PQL-2	12.938,68
Parque Cuartel de Aviación	PQL-2	71.849,11
Parque Vara de Quart (sup. en Valencia)	PQL-2	8.747,53
Parque de la Vida	PQL-2	42.499,83
Parque de la Rambleta	PQL-2	156.397,30
Parque de Quatre Carreres	PQL-4	56.199,68
Parque Malilla	PQL-2	69.920,81
Parque Mercavalencia	PQL-2	46.194,68
Parque de la Malvarrosa	PQL-4	9.786,61
Parque Calle Doctor Lluch	PQL-2	31.485,24
Parque Las Arenas	PQL-2	35.832,89
Boulevard "Blasco Ibañez" (PE Cabanyal)	PQL-2	12.108,05
Parque de Nazaret	PQL-2	45.015,24
Parque Campus Universitario	PQL-2	53.225,01
Parque Beteró	PQL-4	27.715,45
Parque de Benimaclet	PQL-2	17.673,72
Parque de Orriols	PQL-2	44.807,92
Parque de Benicalap	PQL-2	74.738,74
Ampliación Parque de Benicalap	PQL-2	72.837,36
Parque del Ninot	PQL-4	19.545,25
Parque de Masarrochos	PQL-2	15.517,42
Parque de Camales	PQL-2	20.713,25
Parque "La Torre"	PQL-1	51.126,04
Jardín de Ayora	PQL-2	39.830,57
Parque Cuevas Carolinas	PQL-4/PQL-2	47.331,59
Parque Sector Vera I	PQL-1	128.236,37
Parque Sector Benimamet	PQL-2	104.925,53
Parque Sector Campanar	PQL-1	96.865,96
Parque Sector La Punta	PQL-2	80.000,00
Parque de San Miguel de los Reyes	PQL-1	477.605,79
Parque de Ermita de Vera	PQL-1	190.141,96
	TOTAL PQL	**4.359.673,48**

JARDINES PUBLICOS (PJL)		
Identificación	**Calificación**	**Superficie m²s**
Jardín Pl. Miguel Catalá	PJL	10.080,40
Jardín Ciudad del Aprendiz	PJL-1	18.622,49
Jardines Bulevar F. García Lorca	PJL-1	31.066,53
Jardines entorno Parque Central	PJL-1	7.565,59
Jardines Boulevard Ronda Sur	PJL-2	207.262,60
Jardín en Fuente de San Luis	PJL-2	21.199,71
Jardín en Calle Doctor Lluch	PJL-2	4.644,86
Jardín en Calle Río Nervión	PJL-2	5.000,02
Jardines Boulevard de la Alameda y prolongación	PJL	119.564,94
Jardines Bulevares Grandes Vías	PJL	54.475,78
Jardines zona ZAL	PJL-2	55.568,45
Jardines Boulevard Blasco Ibañez	PJL	116.765,93
Jardines entorno Piscina Olímpica	PJL	11.164,42
Jardín Malilla Oeste	PJL-2	7.701,03
	TOTAL PJL	670.682,75

PARQUES DE TITULARIDAD PRIVADA (PQL*)		
Identificación	**Calificación**	**Superficie m²s**
Club de Tenis	PQL-4*	21.301,27
Parque Balneario Benimar (Nazaret)	PQL-4*	55.270,52
Sporting Club de Tenis	PQL-4*	12.355,97
	TOTAL PQL*	**88.927,76**

2.2-EDUCATIVO UNIVERSITARIO

EDUCATIVO UNIVERSITARIO (PEC)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1. CIUTAT VELLA	Nave, 2	Universidad de Valencia.	4.187,52
4- CAMPANAR	Terrateig, 5	Universidad Católica	12.965,39
6.-PLA DEL REIAL	Av. Blasco Ibañez, 15	Facultad de Medicina	28.981,86
	Av. Blasco Ibañez, 23	Colegio Mayor Luis Vives	33.182,77
	Av. Blasco Ibañez, 30	Facultad Ciencias Empresariales	17.613,73
	Av. Blasco Ibañez, 32	Facultad de Económicas	5.530,16
7.- LA OLIVERETA	Casa de la Misericordia, 32, 34.	UNED	52.720,00
10- QUATRE CARRERES	Jaime Gasull, 3	Torre de la Música	19.531,56
	Alcade Reig, 7	Escuela Universitaria de Magisterio.	17.645,87
13- ALGIROS	Av. Los Naranjos, 1 y otros	Universidad Politécnica	492.840,73
	Av. Los Naranjos, 12 y otros	Universidad de Valencia	172.967,76
	Cmno de Farinos,Vera	Reserva ampliación Universidad Politécnica	161.830,78
		TOTAL PEC	**1.019.998,13**

EDUCATIVO-UNIVERSITARIO PRIVADO (PEC*)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1. CIUTAT VELLA	Trinitarios, 3,	Facultad de Teología	2.627,17
		TOTAL PEC*	**2.627,17**

EDUCATIVO TABERNES (PEC-TABERNES)			
DISTRITO	**Emplazamiento**	**Identificación**	**Superficie m²s**
17. POBLATS DEL NORD	Valencia / Tabernes	PEC-TABERNES (5)	4.481,43
			4.481,43

2.3.-SERVICIOS PÚBLICOS

DEPORTIVOS (PSP-1)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
3.-EXTRAMURS	Paseo Pechina, 42. (PSP-1/ 2)	C. Deportivo y Cultural "La Pechina".	13.866,00
6.-PLA DEL REIAL	Gasco Oliag, 5	Pista Universitarias.	28.237,73
10.-QUATRE CARRERES	Entd Alquería del Volante, s/n.	Suelo deportivo	37.351,95
	Avda. Hermanos Maristas, 16	Poliderportivo Fuente de San Luis.	12.496,53
	Cmno Acequia de Fabiana, 19	Suelo deportivo	6.127,39
	Ctra. Artes, 21	Suelo deportivo	8.351,73
	Joaquín Benlloch, 55	Suelo deportivo	11.202,20
11.-POBLATS MARITIMS	D. Lluch, 60	Polideportivo D. Lluch.	11.317,43
	Baler, 34	Suelo deportivo	11.752,61
	Virgen del Sufragio, 10	Piscina Olímpica.	21.049,84
	Puente de Astilleros, 24	Polideportivo Nazaret.	41.136,07
14.-BENIMACLET	Daniel Balaciart, 8 a 12	Piscina Benimaclet	8.184,43
	Cmno Alquería El Grande s/n	Polideportivo Alboraya	37.592,84
16.-BENICALAP	Avda Corts Valencianes, de, 12	Nuevo Estadio Valencia CF	14.530,01
18.-POBLATS DE L'OEST	Cocentaina, 4.	Velódromo Luis Puig.	16.748,08
19.-POBLATS DEL NORD	Ricardo Aparici, s/n	Deportivo-Castellar	12.111,51
		TOTAL PSP-1	292.056,35

DEPORTIVOS PRIVADOS (PSP*-1)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
15.-RASCANYA	CP. Hnos Machado, 1ac	Estadio del Levante.	24.749,46
16.-BENICALAP	Avda Corts Valencianes, de, 12	Nuevo Estadio Valencia CF	53.703,33
	Avda Corts Valencianes, de, 12	Nuevo Estadio Valencia CF.	16.017,27
		TOTAL PSP*-1	94.470,06

LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA
ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

SOCIALES Y CULTURALES (PSP-2)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.-CIUTAT VELLA	Guillen de Castro, 118	Instituto Valenciano de Arte Moderno.	6.373,54
	Corona, 36	La Beneficencia.	8.085,37
	Hospital, 13	Biblioteca Antiguo Hospital.	1.781,18
	Pl. del Mercado, 31	La Lonja.	1.997,00
	Poeta Querol, 2	Museo González Martí.	1.694,59
	Pz. De Décimo Junio Bruto	Museo de L'Almoina	2.633,66
	Barcas, 15	Teatro Principal.	1.868,25
2. L'EIXAMPLE	PJE. D. Serra, 8	Plaza de Toros.	10.531,22
3.EXTRAMURS	Alberique, 18.	C. Deportivo y Cultural "Abastos"	23.196,36
5.- LA SAIDIA	San Pío V, 7	Museo BA. San Pío V.	16.485,19
6.- PLA DEL REIAL	Paseo de La Alameda, 30	Palau de la Música.	3.659,61
8.- PATRAIX	Gaspar Aguilar, 4	Junta Municipal Patraix.	17.956,20
10.- QUATRE CARRERES	Avd. Profesor López Piñero, 1.	Ciudad de las Artes y las Ciencias	22.015,48
	Avd. Profesor López Piñero, 3	Ciudad de las Artes y las Ciencias	79.144,32
	Pl. Monteolivete, 4	Museo Fallero de Monteolivete	2.487,26
11.- POBLATS MARITIMS	Isabel de Villena, 161	Chalé Blasco Ibáñez	2.959,29
	Pl. Juan Antonio Benlliure, 3	Las Reales Atarazanas.	3.481,46
13.-ALGIROS	Jesús Martínez Guerricabeitia	Suelo Socio Cultural	6.363,94
15.- RASCANYA	Avda. Constitución, 284	Monasterio San Miguel de Los Reyes.	19.432,54
17.-POBLATS DEL NORD	Entrada Casa Tota, 1.	Suelo socio cultural.. *	2.212,00
	Entrada Casa Tota, 3	Suelo socio cultural. *	289,84
18.- POBLATS DE L'OEST	Av. Cortes Valencianas, 60	Palacio de Congresos.	24.235,83
19.- POBLATS DEL SUD	SNU. El Saler	Casal de D'Esplai	1.495,44
		TOTAL PSP-2	260.379,57

*. Se incluyen los PSP de San Miguel de Los Reyes, sin perjuicio de la precisión del Plan de reordenación del BIC

SANITARIOS Y ASISTENCIALES (PSP-3)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
4- CAMPANAR	San Clemente 12	Hospital Arnau de Vilanova.	7.538,87
	Avda. Campanar., 21	Hospital "La Fe".	76.368,00
7.-LA OLIVERETA	Avda Tres Cruces, 2	Hospital General.	72.473,00
8.- PATRAIX	Juan de Garay, 21	Hospital Peset Aleixandre.	39.096,01
10.- QUATRE CARRERES	Cmno Azagador del Morro, s/n.	Nuevo Hospital "La Fe".	21.291,57
	EP. Ausias March106, 7	Nuevo Hospital "La Fe".	87.992,73
11.- POBLATS MARITIMS	Isabel de Villena, 2	S. Marítimo Malvarrosa.	11.847,00
	Eugenia Viñes, 156	Hospital Ntra Sra del Carmen.	4.580,24
13.- ALGIROS	Ctra Sorli, 2	Suelo Sanitario Asistencial	4.022,44
		TOTAL PSP-3	**325.209,86**

SANITARIOS Y ASISTENCIALES PRIVADOS(PSP*-3)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
4.-CAMPANAR	Profesor Beltrán Baguena, 11	Instituto Valenciano de Oncología.	2.308,76
	Valle de la Ballestera, 59	Hospital Nueve de Octubre.	9.283,71
6.-PLA DEL REIAL	Blasco Ibáñez, 14	Clínica Quirón	5.526,89
11.-POBLATS MARITIMS	Río Tajo, 1	Hospital Valencia al Mar.	14.531,27
12.-CAMINS AL GRAO	Aben Al Abbar, 28acc	Clínica La Salud	7.985,99
		TOTAL PSP*-3	**39.636,62**

ADMINISTRATIVOS E INSTITUCIONALES (PSP-4)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.- CIUTAT VELLA	Museo, 2	Centro El Carmen (IVAM)	7.615,54
	Palacio de Justicia, 1	Palacio de Justicia.	3.073,52
	Plaza del Ayuntamiento, 1	Ayuntamiento	6.173,43
	Plaza San Lorenzo, 1	Palacio de las Cortes Valencianas.	5.137,48
	Salvador, 23, 25	Cortes Valencianas	829,22
	Salvador, 16	Cortes Valencianas.	266,90
	Pl. del Temple, 1	Gobierno Civil.	4.538,77
	Serranos, 4	Diputación.	2.294,06
	Plaza de Manises, 9	Generalitat Valenciana	1.126,97
	Pl. de Tetuán, 3	Palacio de Cervello.	1.873,60
4.- CAMPANAR	Avda. Campanar. 30	Consellería de Educación.	57.378,27
	Joaquín Ballester, 39	Delegación de Gobierno.	4.035,92
6.- PLA DEL REIAL	Avda. de Aragón, 35	Ayuntamiento.	2.329,38
	Blasco Ibáñez, 50	Conselleria Obras Públicas Urbanismo y Transporte.	1.048,83
	Blasco Ibáñez, 48	Confederación Hidrográfica. del Jucar	1.084,16
	Avda. Suecia, s/n	Suelo Administrativo-Institucional	1.109,87
	Amadeo de Saboya, 11	Edifico de Tabacalera.	17.958,23
	Paseo de La Alameda, 24 a 29	Cuarteles San Juan De Ribera	40.652,00
7.- LA OLIVERETA	Castan Tobeñas, 77	Complejo Administrativo 9 de Octubre	35.935,00
8.-PATRAIX	Avda. Gaspar Aguilar,4	Junta Municipal Patraix.	3.928,56
10.- QUATRE CARRERES	Zapadores, 48	Cuartel de Zapadores.	29.027,42
	Avd. Profesor López Piñero, 14	Ciudad de la Justicia.	18.900,69
	.Avda. Ausias March, 39 dup	Demarcación de carreteras CDAD.	1.733,07
		TOTAL PSP-4	**248.050,89**

ADMINISTRATIVOS E INSTITUCIONALES PRIVADOS(PSP*-4)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.- CIUTAT VELLA	Pl. del Carmen, 7	Centro El Carmen (Parroquia Sta Cruz)	2.002,07
		TOTAL PSP*-4	**2.002,07**

MERCADOS MUNICIPALES (PSP-5)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.-CIUTAT VELLA	Plaza del Mercado, 5.	Mercado Central.	8.059,61
		TOTAL PSP-5	8.059,61

SERVICIOS RELIGIOSOS (PSP*-6)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.-CIUTAT VELLA	Plaza de La Virgen, 10	Catedral de Valencia	6.214,86
	Plaza de la Virgen, 9	Basílica Virgen de Los Desamparados.	967,73
5.-LA SAIDIA	Convento Trinidad, La, 12	Real Monasterio de La Trinidad.	7.187,06
		TOTAL PSP*-6	**14.369,65**

VIVIENDA ASISITENCIAL (PSP-7)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
11.- POBLATS MARITIMS	Remonta, 21	Suelo vivienda asistencial	1.980,16
		TOTAL PSP-7	**1.980,16**

DOTACIONAL MÚLTIPLE (PSP-8)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
2.- L'EIXAMPLE	Conde Salvatierra, 24	Mercado de Colón.	4.374,75
19.-POBLATS DEL SUD	Cmno Molino de la Campana	Reserva suelo dotacional múltiple	208.855,89
		TOTAL PSP-8	**213.230,64**

GREMIO ARTESANO DE ARTISTAS FALLEROS (PSP-9)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
16.-BENICALAP	Del Foc, s/n.	Artista Fallero	5.611,89
		TOTAL PSP-9	**5.611,89**

2.4.- SERVICIOS URBANOS

BOMBEROS (PSR-1)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
10.-QUATRE CARRERES	Avda. Plata, 20	Parque de Bomberos	14.023,77
14.-BENIMACLET	Daniel Balaciart, 8 a 12.	Parque Bomberos Benimaclet.	6.166,00
		TOTAL PSR-1	**20.189,77**

CEMENTERIO (PSR-2)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
4.-CAMPANAR	Camino Cementerio, 12	Cementerio Campanar.	8.373,54
9.-JESUS	Pl. Santo Domingo Guzmán, s/n	Cementerio General	319.172,19
	San Isidro, s/n	Ampliación cementerio.	119.300,45
11.-POBLATS MARITIMS	Poeta Sanmartín y Aguirre, s/n	Cementerio del Grao.	7.053,78
13. ALGIROS	Camino Cabañal, s/n	Cementerio Cabañal.	36.393,05
17.-POBLATS DEL NORD	Senént Ibáñez, s/n.	Cementerio Massarrochos.	2.779,89
18.-POBLATS DE L'OEST	Navarrés, 20.	Cementerio Benimámet	19.130,40
19.- POBLATS DEL SUD	Cmno del Palmar.	Cementerio El Palmar	3.666,12
	Cmno Alquería de Recati	Ampliación cementerio	157.858,66
		TOTAL PSR-2	**673.728,08**

CEMENTERIO PRIVADO (PSR*-2)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
9.- JESUS	Pl.Santo Domingo Guzmán,5	Cementerio Protestante	2.598,27
14.- BENIMACLET	Cmno Fuentes, 14.	Cementerio Benimaclet.	18.049,48
	Ferrer y Bigne, s/n.	Cementerio Benifaraig.	1.024,06
	Cmno del Calvario	Cementerio de Carpesa.	5.520,00
	Cmno Borboto a Godella.	Cementerio Borboto.	2.723,49
		TOTAL PSR*-2	**29.915,30**

DEFENSA Y FUERZAS DE SEGURIDAD (PSR-3)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
1.-CIUTAT VELLA	Pl. Tetuán, 9	Gobierno Militar.	9.659,23
	Archer y Ana Hunting, 3	Gobierno Militar.	2.144,46
	Gran Vía Ramón y Cajal, 42	Jefatura de Policía.	1.514,43
8.-PATRAIX	Calamocha. 4	Fuerzas Armadas.	3.623,86
11.- POBLATS MARITIMS	Castell de Pop, 24	Guardia Civil.	641,55
	Avd. Manuel Soto, Ingeniero, 17	Comandancia de Marina.	2.567,91
14.- BENIMACLET	Tirig, 1	Guardia Civil.	3.632,60
		TOTAL PSR*-3	**23.784,04**

2.5.-INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (PTR-1)			
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Superficie m²s
8.- PATRAIX	MPG. San Isidro, 1	Sur Parque de La Vida	62.639,07
13.- ALGIROS	Agusti Alaman i Rodrigo	Cocheras EMT	27.376,61
19.- POBLATS DEL SUD	Mossen Cuenca, s/n	Cocheras Autobús. Pinedo	2.601,55
		TOTAL PTR-2	**92.617,23**

TRANSPORTE FERROVIARIO (PTR-2)			
DISTRITO	**Emplazamiento**	**Identificación**	**Superficie m²s**
2.-L'EIXAMPLE	Xativa, 22	Estación del Norte	38.456,28
5.- LA SAIDIA	Cronista Rivelles, s/n	Estación Puente de Madera	825,00
9.- JESUS	vías AVE y FFCC	Ampliación Cementerio General	56.250,00
10.-QUATRE CARRERES	Federico García Lorca s/n	Infraestructura Ferroviaria	911.329,23
11.- POBLATS MARITIMS	D. Lluch, s/n	Tranvia	2.574,20
	Avda Blasco Ibáñez, 202	Estación Cabañal.	1.200,02
13.- ALGIROS	Ingeniero Fausto Elio, 9	Cocheras Ferrocarril	24.873,45
	Ingeniero Fausto Elio, s/n	Salida AVE	12.710,11
	Ingeniero Fausto Elio, s/n	Salida Ferrocarril. Acceso Norte Puerto	12.111,83
15.- RASCANYA	GPG NUM 80, 9	Cocheras Metro.	40.078,89
17.- POBLATS DEL NORD	Pare Gaspar Frances, s/n	Estación METRO.	12.208,35
19.- POBLATS DEL SUD	Cno Alquería Aiguamón	Ferrocarril	53.097,28
	Cmno Azagador dels Bous, 14	Ferrocarril	152.627,25
	La Torre y puente FFCC	Conexiones AVE	12.905,77
		TOTAL PTR-2	**1.331.247,66**

TRANSPORTE INTERURBANO (PTR-4) (PTR*-4)			
Distrito	**Emplazamiento**	**Identificación**	**Superficie m²s**
4.- CAMPANAR	Avda. Menéndez Pidal, 14.	Estación de autobuses.	22.972,95
		TOTAL PTR*-4	22.972,95

SERVICIO AEROPORTUARIO (PTR-5)			
DISTRITO	**Emplazamiento**	**Identificación**	**Superficie m²s**
10. QUATRE CARRERES	Entr.Mocholi/Norte Mercavalenc.	Zona servicio aeroportuario	1.510,00
		TOTAL PTR-5	1.510,00

3.-RED PRIMARIA INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y SERVICIOS

ABASTECIMIENTO DE AGUA (PID-1)			
Identificación	**Emplazamiento**	**Subzona Primaria de Ordenación**	**Superficie (m²s)**
Oficinas y centro de control EMIVASA	Dels Pedrapiquers, 4, Vara de Quart	PID-1	5.365,00
Estación Rebombeo y pozo de Benimámet	Joaquín Marín, 35 esp. C/ Cullera	EDA-1(PID-1)	
Estación Rebombeo y pozo de Borbotó	Dr.Constantino Gómez -Guillermina Medrano	ENS-1(PID-1)	
Depósito de agua del Perellonet	Av. Los Pinares, s/n	PID-1	259,15
Reserva Depósito Regulador Comarcal	Del Badall (Massarrojos)	PID-1	4.531,73

ABASTECIMIENTO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (PID*-2)			
Identificación	Emplazamiento	Subzona Primaria de ordenación	Superficie (m²s)
ST Torrefiel	Cno. de Moncada, s/n	PID*-2	10.325,00
ST Feria de Muestras	C/. Alfarrasí, 18	PID*-2	948,60
ST Beniferri	C/. Favanella, s/n	PID*-2	7.125,11
ST Parque de Cabecera	Av. Pío Baroja – General Avilés	PRV (PID*-2)	
ST Viveros	C/. Pintor Genaro Lahuerta, 23	PID*-2	1.268,84
ST Cabañal	Cno. Vera, 30	PID*-2	11.565,19
ST Nou Moles	Plaza Nou Moles, 8	PID*-2	2.105,75
ST Parque Central	C/. San Vicente mártir, 171	PQL-1 (PID*-2)	
ST Aqua (ant. Alameda)	C/. Pintor Maella - Menorca	PRV (PID*-2)	
ST Grao	C/. Ejército español, s/n	PID*-2	1.252,18
ST Fuente San Luis	Cno. Escuelas de Malilla, 61	TER2-b (PID*-2)	
ST La Punta	Carrera del rio–Entrada Vázquez	PID*-2	13.193,27
ST Nuevo Cauce	C/. San Isidro, s/n	PID*-2	4.536,06
ST La Torre	Variante La Torre – Bº San Jorge	PH-2 (PID*-2)	…
ST El Saler	Av. de los Pinares, 87	PID*-2	1.328,90

SANEAMIENTO, DRENAJE Y DEPURACIÓN DE AGUAS RESIDUALES (PID-3) DEPÓSITOS DE RETENCIÓN (DSU), BALSAS DE LAMINACIÓN ,ESTACIONES DEPURADORAS (EDAR)			
Identificación	Emplazamiento	Subzona* Primaria de ordenación	Superficie (m²s)
EDAR Carraixet	Partida El Miracle. Pol. 13. Alboraya	Fuera del térm.	45.425,54
EDAR Pinedo	Cno. Anouers, 76	PID-3	174.831,76
EDAR Quart-Benáger	Cno. Caragolero s/n. Partida Zafranar. Pol. 60	PID-3	81.442,06
EDAR El Saler	Cno Arbre del Gos- Av. Pinares s/n Pol. 35 p 69	PM-1	6.165,63
EDAR El Palmar	Cno. del Palmar, 4 Pol. 37 par. 736	PID-3	4.182,06
EDAR Perellonet	Partida El Recatí. Pol. 36 par. 1134	PM-1	15.974,82
EDAR Masarrochos	Cno. Hort del Fariner s/n. Pol. 15	PID-3	1.155,64
EDAR Vera -Est. Bpmbeo Malvarrosa	Isabel de Villena- Arnaldo de Vilanova	PID-3	1.547,66
DSU Masarrochos	Cno. Hort del Fariner s/n. Pol. 15	PID-3	existente
DSU Hermanos Machado	C/. Conde de Lumiares esq. Plaza Músico Espí	ASG-1	previsto
DSU Benimámet	C/. Dr. Rafael Molla Rodrigo, s/n	ENS-3	previsto
Balsa de laminación Campanar	Av. Pío Baroja esq. Maestro Rodrigo	EDA-2	previsto
DSU Malvarrosa	C/. Arnaldo de Vilanova esq. C/. Isabel Villena	PID-3	previsto
DSU Neptuno	Paseo de Neptuno – C/. Eugenia Viñes	ASG-2	existente
DSU Ibiza	Jardín del Turia, a la altura de la C/. Ibiza	PQL-1	previsto
DSU Grao	C/. Cuatretonda – Espolón Cantarranas	EDA-2	previsto
DSU Nazaret	Av. Moreras esq. C/. Cocoteros	PRV	previsto
DSU Mercavalencia Norte	Entrada de Mocholins, s/n. La Punta	PID-3	previsto
DSU Faitanar	Azagador dels Bous, s/n. Faitanar	IND-2	previsto
DSU La Torre	C/. Castillo de Corbera, s/n.	EDA-2	existente
DSU Horno de Alcedo	C/. Creueta alta, s/n.	NP	previsto
DSU Castellar	Ctra. Camilo, s/n	NP	previsto
DSU Mercavalencia Sur	Ctra. Fuente de En Corts, 231	IND-2	previsto
Balsa de laminación de Vera	Con. Farinós, s/n	PQL-6	previsto
DSU Viveros	Jardín del Turia, a la altura del Parque de Viveros	PQL-1	previsto

*Cuando la subzona primaria de ordenación no se corresponde con PID-3 se trata de un uso compatible

TRATAMIENTO Y ELIMINACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS (PID-4)			
Identificación	Emplazamiento	Subzona Primaria de ordenación	Superficie (m²s)
Ecoparque Vara de Quart	Cno. Alquería de la Morera, 4 dup	PID-4	4.894,78
Ecoparque Benimámet	Polígono 12 parcela 38	PID-4	4.000,00
Ecoparque Horno de Alcedo	Cno. Horno de Alcedo, 43	PID-4	6.104,72

CORREOS Y TELECOMUNICACIONES (PID-5) (PID*-5)			
Identificación	Emplazamiento	Subzona Primaria de ordenación	Superficie (m²s)
Central de Correos	Plaza del Ayuntamiento, 24	PID-5	2.374,40
Central de Telefonía	Plaza del Ayuntamiento, 25 esq. C/. Ribera	PID*-5	625,94

ANEXO II. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN GENERAL DE 1988

LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA
ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.-PLANEAMIENTO DE DESARROLLO PG88. UNIDADES DE ACTUACIÓN. SISTEMAS GENERALES Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN INTEGRADA.

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELO URBANO- ANEXO I NORMAS URBANÍSTICAS PG88

Código	Nombre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva
CV-1. CIUTAT VELLA	PEPRI Barri Carmen	Ayuntamiento	09.05.1991
	PEPRI Barri Xeu Xerea	Ayuntamiento	18.12.1992
	PEPRI Barri Universitat San Francesc	Ayuntamiento	20.11.1992
	PEPRI Barri Velluters	Ayuntamiento	23.07.1992
	PEPRI Barri Mercat	Ayuntamiento	19.02.1993
R-1	Ordenación Pza. junto Pasaje Dr. Serra	Transportes Alfonso Zamorano	13.09.2005
A-1	Manzana Bailén/Ermita/Pelayu/V. Liern	Tesorería Gral.Seguridad Social	14.03.1991
A-2	Músico Ayllón/ José Maestre	Inmobiliaria URBIS S.A.	24.11.2006
A-3	PEPRI Casco histórico de Patraix	Ayuntamiento	15.10.1993
A-4 / A-5	PERI Parque Central	Ayuntamiento	06.03.2007
	Reserva viaria paso bulevar suroeste	Ayuntamiento	
A-6	Hospital psiquiátrico	Ayuntamiento	14.06.1990
T-1	San Miguel de los Reyes	AUMSA	04.07.2001
T-2	Museo San Pío V	Dirección General Patrimonio	14.02.1991
T-3	PEPRI Casco histórico Benimaclet	Ayuntamiento	26.03.1999
T-4	Vicente Zaragozá/Cotolengo	Inmobiliaria Zabalburu, S.A.	29.12.1998
T-5	PEPRI Casco Campanar	Ayuntamiento	21.05.1992
T-6	Avda. Aragón/Finlandia	ASTOR S.A.	30.01.1998
T-7	PERI Convento Trinidad	Ayuntamiento	31.10.1997
T-8	Palacio Real /Viveros		Pendiente
T-9 / T-10	Valencia C.F. Modif. Plan General	Valencia C.F.	05/02/1999
	Administrativo Institucional Mestalla		
T-11	Administrativo Institucional Gregorio Gea (PROP)	Consellería de Hacienda	08.03.1990
M-3	Plan Especial Paseo Marítimo	Ayuntamiento	13.11.1990
M-4	PEPRI Conjunto Histórico Cabanyal-Canyamelar	Ayuntamiento	02.04.2001
M-5	PEPRI Atarazanas/Grao	Ayuntamiento	18.01.2006
M-6	Área Remodelación Integral Nazaret (Sector A)	COPUT	07.01.1999
M-6	Área Remodelación Integral Nazaret (Sector B)		Pendiente
M-6	Área Remod. Integral Nazaret (Sector C) PEPRI	Ayuntamiento	26.06.1998
M-7	Alameda/Avenida Francia	East Building S.A.	27.09.1996
PN-1	PEPRI Massarrojos	AUMSA	28.04.2000
PN-2	PEPRI Benifaraig	AUMSA	25.10.2000
PN-3	PEPRI Casas de Bárcena		Pendiente
PN-4	PEPRI Borbotó	AUMSA	15.09.2005
PO-1/PO-2/PO-3/PO-4	PEPRI Benimámet	AUMSA	26.03.1999
	PEPRI Beniferri	Ayuntamiento	
	Moli de Bonaire (Incluido PEPRI Benimámet)	Ayuntamiento	
	Viviendas unifamiliares (Incluido PEPRI Benimámet)	Ayuntamiento	
PS-1	PEPRI Castellar-Oliveral	Ayuntamiento	28.06.1999
PS-2	PEPRI Palmar	Ayuntamiento	18.12.1.992
PS-3/1, 3/2, 3/3	Gola Perellonet		Pendiente
	Barrio Pescadores del Carmen		Pendiente
	Sotavento/Cabrestante		Pendiente
PS-3/4	Irauca	Irauca	08.03.1990
PS-3/5	Botavara/Toldilla		Pendiente
PS-3/6	La Penyeta(duna fósil)	Sales Y Ramiro	11.05.1989
PS-3/7	Eslora	Apartamentos Valmar	28.07.1995
PS-3/8	Recatí		Pendiente
PS-3/9	Sirena/Delfines		Pendiente
PS-3/10	Estribor/Escotilla	Stirling S.L.	29.06.2011

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELOS URBANIZABLES - ANEXO II Y III NORMAS URBANÍSTICAS PG88

Código	Nómbre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva
SUP T-1	Ademuz PRR-1	Junta Compensación	29-12-98
SUP T-2	Tavernes Blanques	DEYGESA	29-03-96
SUP T-3	Orriols PRR-3	Espacios del Norte, SA.	28-09-97
SUP T-4	Benimaclet Este	Ayuntamiento	25-03-94
SUP R-5	Monteolivete PRT-5	Decursa	27-03-92
SUP R-6	Malilla Norte (PRR-6).	Malilla 2000, S.A.	11-11-04
SUP R-7	Malilla Sur PRR-7.	Ayuntamiento	30-10-08
SUP PS-8	Horno de Alcedo PRI-8.		Pendiente
SUP A-9	PatraixPRR-9.	DUPSA	05-03-14
SUP A-10	Vara de Quart PRI-10.	AIUSector 10 Vara de Quart	25-04-03
SUP T-11	San Pau	San Pau, SA	24-04-98
SUP T-12	Campanar Sur PRR-12.	Nuevo Campanar, S.A.	30-05-97
SUP T-13	Campanar Norte PRR-13-	Inmob.Guadalmedina, S.A.	24-07-98
SUP T-14	Beniferri PRR-14	Urbaniferri, A.I.E.	06-08-97
SUP PN-15	Massarrojos Sud	J.V. Castellanos	01-02-91
SUNP-1	Benicalap Norte NPR-1-	Azalea Residencias, SL.	25-02-02
SUNP-2	Benicalap Sur NPR-2.	Nova Benicalap, S.A.	21-10-98
SUNP-3	Avenida de Francia SUNP.NPR-3	PAU Av. Francia, SA	11-04-91
SUNP-4	Grao-Cocoteros	Ayuntamiento	08-07-10
SUNP-5	Camino de las Moreras II NPR-5	NAYDESA	18-01-02
SUNP-6	Camino de las Moreras I NPT-6	Generalitat Valenciana	11-02-00
SUNP-7	Quatre Carreres	Urbaniz.a Quatre Carreres, S.L.	17-01-03
SUNP-8	Fuente de San Luis NPI-8-. *(1)	Analyst Invierte 21, SL.	07-09-07
SUNP-9	Maassarrojos Nord NPR-9. A.I.U.	Realia Business, SA	07-11-07
*(1)	Antigua Ciudad del Tansporte		

UNIDADES DE ACTUACIÓN - ANEXO IV NORMAS URBANÍSTICAS PG88

Código	IDENTIFICACIÓN	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva	Ejecución
4-5-6/1	Calle de Senent Ibañez. Massarotjos	A.I.U. "Massarrochos"	30-07-99	ejecutado
23/1	Avda. Alfahuir (Planemiento asumido PG-88)	Salvador Coret	09-07-87	ejecutado
27/1	C/Maestro Rodrigo, Avda. Pío XII y General Avilés	ALTIPLA, S.L. (ED, post.PG)	26-07-90	ejecutado
	C/Maestro Rodrigo (Plaza de Badajoz)			
27/2	C/Valle de la Ballestera			
27/3	C/ Grabador Enguídanos. (convenio urbanístico)		22-12-86	ejecutado
27/4	Avda. General Avilés (UA-1, PP-24A, asum. PG-88)		29-07-82	ejecutado
29/2	C/Vicente Zaragozá (redelim. UA-5 PERI 22)			ejecutado
29/1	Avda. Cataluña.			ejecutado
35/1	Prolongación Avda.Islas Canarias .			ejecutado
35/2	C/Islas Canarias-Avda.Puerto.			ejecutado
36/1	C/ Justo y Pastor (UA "F" del PERI 12) asumido PG-88		12-11-87	ejecutado
36/2	C/Manuel Candela (UA "Q" del PER-12)		28-07-87	ejecutado
36/3	Avda. Blasco Ibañez. UA. "X" del PERI del 12		12-12-96	pendiente
36/4	C/Alcalde Cano Coloma. MPG	GESFESA VALENCIA, S.A.	08-09-06	pendiente
39/1	Plaza Enrique Granados		02-07-86	ejecutado
41/1	Alameda-Avda de Francia	East Building, S.A.	27-12-96	ejecutado
55/1	C/Alquería de Benimasot	MARDEVAL, S.L.	21-05-99	ejecutado

LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA
ANEXOS A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELO NO URBANIZABLE - ANEXO V NORMAS URBANÍSTICAS PG88

Código	Nómbre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva
R-2	En Corts		Pendiente
R-3	La Punta	Ayuntamiento	23/09//2002

SISTEMAS GENERALES SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO Y SUELO NO URBANIZABLE -ANEXO VI PG88

Código	Nómbre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva
M-1	Universidad Politécnica	Universidad Politécnica	26/03/1993
M-2	Universidad de Valencia (Estudi GeneralL)	Universidad Literaria	31/05/1990

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN INTEGRADA (PAI) APROBADOS. SUELO URBANO

Distrito	Nombre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva. *
1. Ciutat Vella	UE-16. PEPRI Velluters	Nuevas Residencias Mil, S.L.	25-04-97
	1AR y 1BR. PEPRI Velluters	AUMSA	27-11-98
	UE 6,0,2 R y 15R. PEPRI Velluters	IVVSA	30-07-98
	UE-17. PEPRI Velluters	Edifesa	29-04-99
	UE-4. PEPRI El Carmen	IUBA, S.L.	26-10-01
	UE-B. PEPRI Mercat	Habitat Floridablanaca, S.L.	25-04-03
2. L'Eixample	Maestro Aguilar	C.Valencia Constitución, S.L.	26-11-04
3. Extramurs	Juan llorens/San Ignacio de Loyola	Euroresidencias Gestión, S.A.	25-07-97
	Abate	Proyectos y Diseño Urbano, S.L.	26-09-97
	Palleter-Literato Gabriel Miró	P, de Urbanizaciones Palleter, S.L.	18-02-08
4, Campanar	UE-C T-5. Campanar	Mercoblanca, S.A.	28-09-01
5. La Saidia	UE-1. T-2-Convento Trinidad	T. Gil, S.L.	28-04-00
	Sagunto-Avda. Constitución	Cota Cero. Prom. Med, S.L.	28-12-01
6. Pla del Reial	UE-Mestalla	AUMSA	23-02-07
	Antonio Suárez	Vallehermoso	14-03-97
7, L'Olivereta	Brasil-Navarro Cabanes	Stirling, S.L.	27-07-01
	Virgen de Sales	Proara Ciudad, S.L.	30-01-04
8, Patraix	UE-1. CHP Patraix	Ensanche 19, S.A.	27-03-98
	UE-2. CHP Patraix	Urbanas de Levante, S.A.	26-07-02
	UE-4. CHP Patraix	F. Llorca, S.A.	21-05-99
	UE -5. CHP Patraix	Nuevas Residencias Mil, S.L.	28-01-00
	UE-7. CHP Patraix	Nuevas Residencias Mil, S.L.	22-02-02
	P.I. Vara de Quart (delegado en Chirivella)	FCO Ros Casares, S.L.	15-05-03
	Hierros Turia. Valencia/Chirivella	Hierros Turia, S.A.	26-05-06
9, Jesús	Alquería Benimasot	Mardeval, S.L.	29-05-98
	Tomás Sala	Edival, S.A..	29-12-98
	Moncayo	Proara, S.A.	25-04-03

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN INTEGRADA (PAI) APROBADOS. SUELO URBANO

Distrito	Nombre del Área	Promotor	Fecha de Aprobación Definitiva. *
10.Quatre Carreres	Alquería Benet	Urbanas Patraix, S.A..	30-10-98
	Hnos. Maristas- General Urrutia	Urbaniz. Quatre Carreres, S.L.	28-07-00
	Entrada Sant Pau	URB VAL 2000, S.L.	28-07-00
	Músico Chapi	A.I.U. Músico Chapi	20-06-05
	Ausias March / Bulevar Sur	Programas Inmobiliarios, S.L.	30-03-07
	UE-E y CA. PERI 4 BIS	Mercado de Construcciones	26-09-97
	Flor de Mayo	Edivama, S.A..	30-06-06
11. Poblats Maritims	Avda. Malvarrosa	Cota Cero. Prom. Med, S.L.	25-04-03
	Entorno Piscina Olímpica	AUMSA	27-04-07
	Atarazanas-Grao	Icono Mediterráneo, S.L.	25-02-11
12, Camins al Grau	UE-AB. PERI 12	Gesfesa Val, S.A.	14-03-97
	Juan Verdeguer	U.T.E.	30-12-99
	Islas Canarias-Pedro II	Vía Tertia, S.L.	29-12-00
	Rio Escalona	Vallehermoso División Promoción, SAU	22-06-05
12, Camins al Grau	Guillem de Anglesola	Proara S.A.	25-04-03
	Avd. Francia M-7	East Building, S.L.	10-04-96
	Camino Hondo del Grao	AIU. Camino Hondo del Grao	17-06-05
15. Rascanya	Sellent	Gesfesa Val, S.L.	29-04-99
	Río Bidasoa -Juan Piñol	Mercantil Valenciana de Obras, S.A.	26-10-01
	Pedro Cabanes	Construcciones Lidón, S.A.U.	25-06-04
	Modificación Estadio Levante	Levante Unión Deportiva, SAU	29-12-05
16. Benicalap	Camino de Moncada 113-125	Expocasa, S.A.	30-04-04
	Periodista Gil Sumbiela	Prodaemi, S.L.	25-09-07
17. Poblats del Nord	UA-3.PERI Carpesa	Noriesan, S.L.	27-06-97
	Senent Ibáñez	A.I.U. Massarrochos	30-07-99
	Hort del Fariner	Hogares Urbanos, S.L.	29-04-99
	Masarrochos Sur (Acceso sureste)	Altipla, S.A..	27-09-02
	UE-A. PRI Benifaraig	Jardines de Benifaraig, .SL.	25-07-03
	UE-1. PERI Carpesa	Borboto Urbana, S.L.	29-12-05
18. Poblats de L'Oest	UE-B. PRI Benimamet	Ecocasa del Mediterráneo, S.L.	29-11-02
	UE-D. PRI Benimamet	Inmobiliaria Urbis, S.L.	28-03-03
19. Poblats del Sud	UE-1. PS3-10. Estribor-Escotilla	Stirling, S.L.	29-02-06
	PS3-9. Sirena-Delfines	J.S.Moreyra, S.L.	26-02-99
	Horno de Alcedo (Urbano)	Fomento de Inversiones Cisneros, S.A.	27-07-01
	UE-1. PERI El Palmar	Construcciones Martí, S.A.	30-11-01
	UE-A. PRI Castellar	Construcciones José y Vicente Llop, S.L.	27-03-02
	Eduardo Dato	Proara Ciudad, S.L.	24-09-04
	Castellar-Benicasim	ECYSER Mediterráneo, SLU	30-11-07

*. La fecha de AD, corresponde según su caso a la Aprobación del Pleno del Ayuntamiento , o Resolución de Conselleria

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN INTEGRADA (PAI) APROBADOS. SUELO URBANIZABLE			
Distrito	**Nombre del Área**	**Promotor**	**Fecha de Aprobación Definitiva. ***
4. Campanar	Campanar Norte. PRR-13	Inmobiliaria Guadalmedina, S.A.	24-07-98
	Campanar Sur. PRR-12	INMOTEC	30-05-97
	Ademuz. PRR-1.**	Nuevo Campanar	29-12-98
8. Patraix	Patraix PRR-9	Desarrollo Urbano de Patraix, S.A.	05-03-14
	Vara de Quart. PRI-10	A.I.U. Sector 10-VQ	25-04-03
10. Quatre Carreres	Quatre Carreres UE 1	Urbanizadora Cuatre Carreres, S.L.	17-01-03
	Quatre Carreres UE-2	Urbanizadora Cuatre Carreres, S.L.	25-04-03
	Malilla Norte. PRR-6	Malilla 2000, S.A.	11-11-04
	Moreras II. NPR-5	NAYDESA	18-01-02
	Fuente San Luis. NPI-8	Analyst Invierte 21, S.L.	07-09-07
	Malilla Sur PRR-7	AUMSA	30-10-08
15. Rascanya	Orriols. PRR-3	Espacios del Norte, S.A.	28-09-07
16. Benicalap	Benicalap Sur. NPR-2	Nova Benicalap, S.A.	21-10-98
	Benicalap Norte. NPR-1	Valencia Park Siglo XXI, S.L.	25-02-02
17. Poblats del Nord	Massarrochos Nord NPR-9	Realia Business, S.A.	07-11-07
18. Poblats de L'Oest	Beniferri. PRR-14	Urbaniferri, A.I.E.	06-08-97
*. La fecha de AD, corresponde según su caso a la Aprobación del Pleno del Ayuntamiento , o Resolución de Conselleria			
**. Parte de su ámbito se incluye también en el Distrito 16. Benicalap			

2.-GESTIÓN RED PRIMARIA ZONAS VERDES PÚBLICAS PLANEAMIENTO VIGENTE

GESTIÓN DEL SISITEMA GENERAL DE ZONAS VERDES PÚBLICAS PREVISTAS EN PLANEAMIENTO VIGENTE (Medición actualizada)			
PARQUES PUBLICOS			
Identificación	**Calificación**	**Superficie (m²s)**	**superficie aprox. sin obtención garantizada (m²s)**
Parque Jardín del Turia	GEL-1	1.217.329,97	
Parque Central Nudo Sur (1)	PQL	56.102,10	
Parque Central	PQL-1	219.628,86	
Parque Calle Salvador Perles	PQL-1	39.593,29	5.563,44
Jardín Botánico	GEL-5	43.737,42	
Parque de Cabecera y ampliación	GEL-1	330.555,09	
Parque Calle Ricardo Micó	GEL-2	14.162,22	
Parque de Marxalenes	GEL-2	77.469,12	
Parque Jadines del Real	GEL-2	181.772,66	
Hípica	GEL-4	17.667,00	
Jardines de Monforte	GEL-5	11.946,58	
Parque Pistas Universitarias	GEL-4	17.992,31	
Parque Castañ Tobeñas	GEL-2	12.938,68	
Parque Cuartel de Aviación	GEL-2	71.849,11	
Parque Vara de Quart (sup. en Valencia)	PQL	8.747,53	
Parque de la Vida	PQL	42.499,83	
Parque de la Rambleta	GEL-2	156.397,30	35.002,54
Parque de Quatre Carreres	E/EL-4	56.199,68	
Parque Malilla	E/EL-2	69.920,81	
Parque Mercavalencia	GEL-2	46.194,68	
Parque de la Malvarrosa	GEL-4	9.786,61	
Parque Calle Doctor Lluch	GEL-2	31.485,24	
Parque Las Arenas	GEL	35.832,89	
Boulevard "Blasco Ibañez" (PE Cabanyal)	GEL	12.108,05	
Parque de Nazaret	GEL-2	45.015,24	
Parque Campus Universitario	GEL-2	53.225,01	
Parque Beteró	GEL-4	27.715,45	
Parque de Benimaclet	GEL-2	17.673,72	
Parque de Orriols	E/EL	44.807,92	
Parque de Benicalap	GEL-2	74.738,77	24.137,40
Ampliación Parque de Benicalap	GEL-2	72.837,36	
Parque del Ninot	GEL-4	19.545,25	4.264,25
Parque de Masarrochos	GEL-2	15.517,42	15.517,42
Parque de Camales	GEL-2	24.977,19	
Parque "La Torre"	PQL-1	51.126,04	
Parque Cuevas Carolinas	PQL-4	34.290,10	12.924,38
Parque Cuevas Carolinas	PQL-2	13.041,49	665,70
	TOTAL PQL	**3.276.427,99**	**101.028,87**

GESTIÓN DEL SISITEMA GENERAL DE ZONAS VERDES PÚBLICAS PREVISTAS EN PLANEAMIENTO VIGENTE (Medición actualizada)			
JARDINES PÚBLICOS PJL			
Identificación	Calificación	Superficie m²s	superficie aprox. sin obtención garantizada (m²s)
Jardín Pl. Miguel Catalá	PJL	10.080,40	0,00
Jardín Ciudad del Aprendiz	PJL	18.622,49	0,00
Jardines Bulevar F. García Lorca (3)	PJL	31.066,53	0,00
Jardines entorno Parque Central	PJL	7.565,59	0,00
Jardines Boulevard Ronda Sur	PJL	41.567,83	0,00
Jardín en Fuente de San Luis (3)	PJL	21.199,71	0,00
Jardín en Calle Doctor Lluch	PJL	4.644,86	0,00
Jardín en Calle Río Nervión (3)	PJL	5.000,02	0,00
Jardines zona ZAL	PZV	55.568,45	0,00
Jardines entorno Piscina Olímpica (3)	PJL	11.164,42	0,00
Jardín Malilla Oeste (3)	E/EL-2	7.701,03	0,00
	TOTAL PJL	**214.181,33**	**0,00**

3.-GESTIÓN SISTEMAS GENERALES PÚBLICOS PLANEAMIENTO VIGENTE

GESTIón DE SISTEMAS GENERALES DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO PREVISTO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE					
Distrito	Emplazamiento	Identificación	Calificación	Superficie suelo dotacional público m²s	Suelo pendiente obtención m²s
D-1. CIUTAT VELLA	Nave, 2	Universidad de valencia	GEC	4.187,52	
	Guillen de Castro, 118	Instituto Valenciano de Arte Moderno	GSP-2	6.373,54	
	La Beneficencia. Corona, 36	La Beneficencia.	GSP-2	8.085,37	
	Hospital, 13	Biblioteca Antiguo Hospital.	GSP-2	1.781,18	
	Pl. del Mercado, 31	La Lonja.	GSP-2	1.997,00	
	Poeta Querol, 2	Museo González Martí.	GSP-2	1.694,59	
	Teatro Principal. Barcas, 15	Teatro Principal.	GSP-2	1.868,25	
	Museo, 2. *	Centro. El Carmen (IVAM).	ESP-4	7615,54	
	Plaza del Carmen, 7 *	Centro. El Carmen (IVAM).	ESP-4P	2002,07	
	Palacio de Justicia, 1	Palacio de Justicia.	GSP-4	3.073,52	
	Plaza del Ayuntamiento, 1	Ayuntamiento	GSP-4	6.173,43	
	Plaza San Lorenzo, 4	Palacio de las Cortes Valencianas.	GSP-4	5.137,48	
	Salvador, 23, 25	Cortes Valencianas	GSP-4	829,22	
	Salvador, 16	Cortes Valencianas.	GSP-4	266,90	
	Pl. del Temple, 1	Gobierno Civil.	GSP-4	4.538,77	
	Serranos, 4	Diputación.	GSP-4	2.294,06	
	Plaza de Manises, 9	Generalitat Valenciana	GSP-4	1.126,97	
	Pl. de Tetuán, 3	Palacio de Cervello	GSP-4	1.873,60	
	Pl. Tetuán, 9	Gobierno Militar	GFS	9.659,23	
	Archer y Ana Hunting, 3	Gobierno Militar	GFS	2.144,46	
	Plaza del Ayuntamiento, 24	Correos	GIS-5	2.374,40	2.374,40
2. L'EIXAMPLE	PJE. D. Serra, 8	Plaza de Toros.	GSP-2	10.531,22	
	Salamanca, 22.	Telefónica	GIS-5	742,60	742,60
3- EXTRAMURS	Xativa, 22	Estación del Norte	PID-F	38.456,28	
	Paseo Pechina, 42	Centro Dep. y Cultural "La Pechina".	GSP-2	13.866,00	
	Alberique, 18	Centro Deportivo y Cultural "Abastos".	GSP-2	23.196,36	
	Gran Vía Ramón y Cajal, 42	Jefatura de Policía	GFS	1.514,43	
4- CAMPANAR	Avda. Menéndez Pidal, 14	Estación de Autobuses	GTR-4	22.972,95	22.972,95
	Terrateig, 5	Universidad Católica	PED	12.965,39	
	Partida de Arriba, s/n.	Deportivo Campanar	GSP-1	51.638,00	
	San Clemente 12	Hospital Arnau de Vilanova	GSP-3	7.538,87	
	Avda. Campanar, 21	Hospital "La Fe".	GSP-3	76.368,00	
	Profesor Beltrán Baguena, 11	Instituto Valenciano de Oncología	GSP-3	2.308,76	2.308,76
	Avda. Campanar. 30	Conselleria de de Educación.	PAD	57.378,27	
	Joaquín Ballester, 39	Delegación de Gobierno	GSP-4	4.035,92	
	Camino Cementerio, 12	Cementerio Campanar.	GSR-2	8.373,54	
5- LA SAIDIA	Cronista Rivelles, s/n	Estación Puente de Madera.	GTR-2	825,00	
	Pintor Genaro Lahuerta, 25	Instituto Benlliure	GEC	11.025,67	
	Pintor Genaro Lahuerta,25	Escuela Benlliure	GEC	2.255,55	
	San Pío V, 7	Museo Bellas Artes. San Pío V.	GSP-2	16.485,19	
	Pintor Genaro Lahuerta,23	Telefónica	GIS-5	1.268,94	1.268,94
6.-PLA DEL REIAL	Av. Blasco Ibañez, 15	Facultad de Medicina	GEC	28.981,86	
	Av. Blasco Ibáñez, 23.	Colegio Mayor Luis Vives	GEC	33.182,77	

GESTIÓN DE SISTEMAS GENERALES DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO PREVISTO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE

Distrito	Emplazamiento	Identificación	Calificación	Superficie suelo dotacional público m²s	Suelo pendiente obtención m²s
	Av. Blasco Ibáñez, 30	Facultad Ciencias Empresariales	GEC	17.613,73	
6.-PLA DEL REIAL	Av. Blasco Ibáñez, 32	Facultad de Económicas	GEC	5.530,16	
	Gasco Oliag, 5	Pista Universitarias.	GSP-1	28.237,73	
	Paseo de La Alameda, 30	Palau de la Música.	GSP-2	3.659,61	
	Avda. de Aragón, 35	Ayuntamiento.	PAD	2.329,38	
	Blasco Ibáñez, 50	Consell. O.P.Urbanismo y Transporte	PAD	1.048,83	
	Blasco Ibáñez, 48	Conferación Hidrográfica del Jucar	PAD	1.084,16	
	Avda. Suecia, s/n	Suelo Administrativo-Institucional	PAD	1.109,87	
	Amadeo de Saboya, 11	Edifico de Tabacalera.	PEQ-4	17.958,23	
	P. de La Alameda, 24 a 29	Cuarteles San Juan de Ribera	GSP-4	40.652,00	
	Avd. Primado Reig, 120	Telefónica.	GIS-5	602,89	602,89
7.- LA OLIVERETA	Casa de la Misericordia, 34.	UNED	GSP-2	52.720,00	
	Avda Tres Cruces, 2	Hospital General.	GSP-3	72.473,00	
	Castan Tobeñas, 77	Comp. Administrativo 9 de Octubre	GSP-2/4	35.935,00	
	Pl/ Nou Moles, 8	Subestación Eléctrica	GIS-2	2.105,75	2.105,75
	Pérez Galdos, 85	Telefónica	GIS-5	669,02	669,02
8- PATRAIX	San Isidro, 1	Instalaciones Transporte Urbano	GTR-1	80.661,62	
	C/ Pau	Suelo deportivo	GSP-1	1.971,17	1.971,17
	Gaspar Aguilar, 4	Junta Municipal Patraix.	GSP-2	17.803,53	
	Juan de Garay, 21	Hospital Peset Aleixandre	GSP-3	39.096,01	
	Avda. Gaspar Aguilar,4	Junta Municipal Patraix.	GSP-4	4.081,32	
	José Andréu Alabarta, 10	Suelo uso religioso	GSP-6	1.970,53	1.970,53
	Calamocha. 4	Fuerzas Armadas.	GFS	3.623,86	
	Gaspar Aguilar, 54	Iberdrola.	GIS-2	1.645,70	1.645,70
9- JESÚS	Pl.St.Domingo Guzmán, s/n	Cementerio General	GSR-2	319.172,19	
	San Isidro, s/n	Ampliación cementerio	GSR-2	119.300,45	
	San Isidro, s/n	Iberdrola.	PID	4.536,06	
10- QUATRE CARRERES	C. PG. NUM, 137	Infraestructuras -Servicios urbanos	PID	16.821,77	
	C. PG. NUM, 137	Infraestructuras -Servicios urbanos	PID	2.689,90	
	Cmno Molí de Bonjoch	Reserva Ferrocarril	GTR-2	310.866,77	
	Jaime Gasull, 3	Torre de la Música	PSP-2	19.531,56	
	En. Alquería del Volante, s/n	Deportivo Malilla Sur	E/RD	37.357,95	20.156,75
	Av.. Hermanos Maristas, 16	Polideportivo Fuente de San Luis	GSP-1	12.496,53	
	Con.Acequia Fabiana, 19	Suelo deportivo	GSP-1	6.127,39	6.127,39
	Ctra. Artes, 21	Suelo deportivo	GSP-1	8.351,73	911,19
	Joaquín Benlloch, 55	Suelo deportivo	GSP-1	11.202,20	
	Avd. Prof. López Piñero, 1	Ciudad de las Artes y las Ciencias	E/SP-4	22.015,48	
	Avd. Prof. López Piñero, 3	Ciudad de las Artes y las Ciencias	E/SP-2	79.144,32	
	Pl. Monteolivete, 4	Museo Fallero	GSP-2	2.487,26	
	Cn. Azagador del Morro,s/n	Nuevo Hospital "La Fe".	E/TD	21.291,57	
	Ausias March106	Nuevo Hospital "La Fe".	E/TD	87.992,73	
	Zapadores, 48	Cuartel de Zapadores.	GSP-4	29.027,42	
	Avd.Prof.López Piñero, 14	Ciudad de la Justicia.	GSP-4	18.900,69	
	Avda. Ausias March, 39 dup	CDADV	GSP-4	1.733,07	
	Avda. Plata, 20	Parque de Bomberos	GSR-1	14.023,77	
	Ctra Río, s/n	Depuradora Valencia	GIS-3	265.994,44	
	La Punta	Iberdrola	GIS-2	13.193,27	13.193,27

GESTIÓN DE SISTEMAS GENERALES DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO PREVISTO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE

Distrito	Emplazamiento	Identificación	Calificación	Superficie suelo dotacional público m²s	Suelo pendiente obtención m²s
11- POBLATS MARITIMS	Avda Blasco Ibañez, 202	Estación Cabañal.	GTR-2	1.200,02	
	Doctor Lluch, 60	Polideportivo Doctor Lluch.	GSP-1	11.317,43	
	Baler, 34	Suelo deportivo	GSP-1	11.752,61	
	Virgen del Sufragio, 10	Piscina Olímpica.	PRD	21.049,84	
	Puente de Astilleros, 24	Polideportivo Nazaret	GSP-1	41.136,07	
	Isabel de Villena, 161	Chalé Blasco Ibáñez	GSP-2	2.959,29	
	Isabel de Villena, 161	Hospital Ntra Sra del Carmen.	GSP-1	3.301,21	
	Pza. Juan Antonio Benlliure, 3	Las Reales Atarazanas.	GSP-2	3.481,46	
	Isabel de Villena, 2	Sanatorio Marítimo Malvarrosa.	GSP-3	11.847,00	
	Eugenia Viñes, 156	Hospital Ntra Sra del Carmen.	GSP-3	4.580,24	
	Remonta s/n, Naranjos	Suelo vivienda asistencial	GSP-1	1.980,16	225,80
	P. Sanmartín y Aguirre, s/n	Cementerio del Grao	PID	7.053,78	
	Castell de Pop, 24.	Guardia Civil.	GFS	641,55	
	Avd. Manuel Soto, Ing. 17	Comandancia de Marina	PAD	2.567,91	
	D.Lluch, s/n	Ciclo Integral del Agua	PID-3	1.371,28	
	Casa de Lanuza, 7	Ciclo Integral del Agua	PID-3	1.015,64	
	Isabel de Villena, s/n	Depuradora	GIS-3	1.547,66	
	Espolon Cantrranas, s/n	Subestación Eléctrica Iberdrola	GIS-2	1.252,18	1.252,18
	Avd. Puerto, 269	Telefónica	GIS-5	504,18	504,18
	Beato Juan Grande, 23	Telefónica	GIS-5	1.000,68	1.000,68
	P. Mercado Nuevo, 3	Telefónica	GIS-5	542,87	542,87
12,-CAMINS AL GRAU	Conserva, 12	Telefónica.	GIS-5	504,18	504,18
13- ALGIROS	Fausto Elio, 9	Cocheras EMT.	GTR-1	27.376,61	
	Ingeniero Fausto Elio, 9	Cocheras Ferrocarril.	GTR-2	24.873,45	
	Av. Los Naranjos, 1	Universidad Politécnica	GEC	492.840,73	
	Av. Los Naranjos, 12	Universidad de Valencia	GEC	131.213,29	
	Ramón Llull, 47	ampliación Universidad Literaria	GEC	22.015,02	
	Ramón Llull, 12	ampliación Universidad Literaria	GEC	13.088,93	
	Serpis, 29	Universidad de Valencia	GEC	9.723,28	
	Serpis, 27	ampliación Universidad Literaria	GEC	10.016,17	
	Cmno. Cabañal, 19	ampliación Universidad Literaria	GEC	33.595,68	
	Jesús Martínez Guerricabeitia	ampliación Universidad Literaria	GEC	14.646,61	
	C.PG.NUM 93	Suelo Socio-Cultural	GSP-2	6.363,94	878,40
	Ctra Sorli, 2	Suelo Sanitario-Asistencial	GSP-3	4.022,44	1.273,20
	Camino Cabañal, s/n	Cementerio Cabañal.	GSR-2	36.393,05	
	Cmno. Vera, 30	Iberdrola.	GIS-2	15.345,00	15.345,00
14.-BENIMACLET	Daniel Balaciart, 8 a 12.	Piscina y Bomberos Benimaclet	GSP-1 /GSP-4	14.350,51	
	Tirig, 1	Guardia Civil.	GFS	3.632,60	
15.-RASCANYA	NUM 80, 9	Cocheras Metro	GTR-2	40.078,89	
	Avda. Constitución, 284	Monasterio SM de Los Reyes.	ESP-2	26.032,43	

GESTIÓN DE SISTEMAS GENERALES DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO PREVISTO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE					
Distrito	**Emplazamiento**	**Identificación**	**Calificación**	**Superficie suelo dotacional público m²s**	**Suelo pendiente obtención m²s**
16.-BENICALAP	Av Corts Valencianes, de, 12	Nuevo Estadio Valencia CF	GSP-1	14.530,01	
	Del Foc, s/n	Ciudad Artista Fallero	GEC	5.611,89	3.263,46
17- POBLATS DEL NORD	SNU. Cmno. Alquería Chilet	Benifaraig	GEC-2	17.514,36	
	Pare Gaspar Frances, s/n	Estación METRO	GTR-1	12.208,35	
	Entrada Casa Tota, 1	Monast. San Miguel de Los Reyes.	ESP2-III	289,84	
		Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2	11.757,14	
	Entrada Casa Tota, 3	Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2-II	1.106,02	
		Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2	772,80	
	Entrada Casa Tota, 2	Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2-II	1.105,98	
	Entrada Casa Tota	Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2-III	289,84	
		Monast. San Miguel de Los Reyes	ESP2	5.668,28	
	Senent Ibáñez, s/n.	Cementerio Massarrochos.	GSR-2	2.779,89	
	Ferrer y Bigne, s/n.	Cementerio Benifaraig.	GSR-2	1.024,06	
	Cmno Borboto a Godella	Cementerio Borboto.	GSR-2	2.723,49	
	Masarrochos	DEPURADORA.	GIS-3	1.155,64	
18.-POBLES DE L'OEST	Cocentaina, 4.	Velódromo Luis Puig.	PRD	16.748,08	
	Av. Cortes Valencianas, 60	Palacio de Congresos.	PED-2	24.235,83	
	Navarres, 20.	Cementerio Benimamet	GSR-2	18.877,40	5.482,90
	Alfarrasi, 18.	Subest.Eléc.Iberdrola. Benimamet	PID-2	948,60	948,60
	Favanella, S/N	Subest.Eléct.Iberdrola. Beniferri	GIS-2	7.125,11	7.125,11
19- POBLATS DEL SUD	Avd. Los Pinares, 13	Suelo Socio Cultural	GEC	23.586,58	
	SNU. EL SALER	Reserva de suelo dotacional.	GSP-2	1.495,44	
	SNU. Valencia/Chirivella	Depuradora	PID-3	90.550,84	
	SNU. Cno Alquería Aiguamón	Ferrocarril	GTR-1	53.097,28	
	MOSSEN CUENCA s/n	Cocheras Autobus	GTR-1	2.601,55	1.869,42
	Cmno Azagador del Bou, 14	Ferrocarril	GTR-2	168.447,33	
	Ricardo Aparici, s/n	Ferrocarril AVE	PRD	12.111,51	3.338,56
	Cmno del Palmar, s/n	Cementerio El Palmar	GSR-2	3.666,12	1.301,78
	Cmno del Palmar, s/n	Abastecimiento de Agua Perellonet	GIS-1	1.974,03	
	Avda los Pinares, 87	Iberdrola Saler	GIS-2	1.328,90	1.328,90
	José Siurana, 13	Iberdrola Castellar	GIS-2	110,84	110,84
	Agustín Velarte Morte, s/n	ELÉCTRICA CASTELLAR.	GIS-2	143,17	143,17
	Cmno del Palmar, s/n	Depuradora El Palmar	GIS-3	2.208,72	1.155,85
	San Salvador, 29	Telefónica Castellar	GIS-5	592,00	592,00

4.-GESTIÓN SISTEMAS LOCALES PÚBLICOS PLANEAMIENTO VIGENTE.

GESTION DEL SISTEMA LOCAL DE ZONAS VERDES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE				
	Red Secundaria ZV públicas (m2s)	**RS ZV públicas pendiente obtención (m2s)**	**% Pendiente obtención**	**RS ZV públicas incluyendo viario (m²s)**
TOTAL	**3.095.532,04**	**348.753,24**	**11,27%**	**4.879.403,05**

GESTION DEL SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTOS PUBLICOS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE					
	Superficie total m2s	**Suelo propiedad municipal o de obtención garantizada**		**Suelo pendiente de obtención**	
		m²s	**%**	**m²s**	**%**
SLEQ	**2.873.416,46**	**2.109.954,11**	**2.109.954,11**	**763.462,35**	**26,57**

ANEXO III. LA DETERMINACION DEL APROVECHAMIENTO TIPO EN LAS AREAS DE REPARTO

1.-NUEVOS SECTORES URBANIZABLES PROPUESTOS EN LA REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA

AREA REPARTO 1 RESIDENCIAL

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
VERA I	357.761,04	6.393,23	34.215,80	0,00	**317.152,01**	1,00	0,85	0,15	0,00	269.579,21	47.572,80	0,00	317.152,01	50,00	134.789,60	134.789,60	1,00	1,68	1,30	1,07	225.857,81	134.789,60	61.883,14	0,00	422.530,56		142.158,31	493.526,12	0,64
BENIMAMET	411.535,99	0,00	0,00	25.000,00	**386.535,99**	1,00	0,90	0,10	0,00	347.882,39	38.653,60	0,00	386.535,99	50,00	173.941,20	173.941,20	1,00	1,04	1,30	1,07	180.907,13	173.941,20	50.280,96	0,00	405.129,28		61.665,01	473.201,00	0,82
LA PUNTA	565.694,88	6.979,00	0,00	0,00	**558.715,88**	1,00	0,85	0,15	0,00	474.908,50	83.807,38	0,00	558.715,88	50,00	237.454,25	237.454,25	1,00	1,68	1,30	1,07	397.886,01	237.454,25	109.017,42	0,00	744.357,67		310.712,25	869.428,13	0,64
CAMPANAR	382.709,03	0,00	0,00	7.199,75	**382.709,03**	1,00	0,85	0,15	0,00	325.302,68	57.406,35	0,00	382.709,03	50,00	162.651,34	162.651,34	1,00	1,68	1,30	1,07	272.543,83	162.651,34	74.674,72	0,00	509.869,89		212.831,58	595.540,61	0,64
TOTALES	**1.717.700,94**	**13.372,23**								**1.417.672,77**	**227.440,14**	**0,00**	**1.645.112,91**		**708.836,39**	**708.836,39**					**1.077.194,78**	**708.836,39**	**295.856,24**	**0,00**	**2.081.887,40**	**0,86**	**727.367,14**	**2.431.695,85**	

AREA REPARTO 2 RESIDENCIAL

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
ALBORAYA	181.940,60	1.229,84	0,00	0,00	**180.710,76**	0,80	0,70	0,10	0,00	126.497,53	18.071,08	0,00	144.568,61	100,00	0,00	126.497,53	1,00		1,30	1,07	0,00	126.497,53	23.507,02	0,00	150.004,55	**0,83**	0,00	180.710,76	0,80

AREA REPARTO 3 RESIDENCIAL

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
TAVERNES	98.751,29	1.145,13	0,00	0,00	**97.606,16**	0,80	0,70	0,10	0,00	68.324,31	9.760,62	0,00	78.084,93	100,00	0,00	68.324,31	1,00		1,30	1,07	0,00	68.324,31	12.696,70	0,00	81.021,01	**0,83**	0,00	97.606,16	0,80

AREA REPARTO 4 RESIDENCIAL

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
LA TORRE SUR	121.931,78	5.517,17	0,00	0,00	**116.414,61**	0,80	0,70	0,10	0,00	81.490,23	11.641,46	0,00	93.131,69	50,00	40.745,11	40.745,11	1,00	1,04	1,30	1,07	42.376,86	40.745,11	15.143,32	0,00	98.265,29	**0,84**		116.414,61	0,80

AREA REPARTO 5 TERCIARIO

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
MAHUELLA	78.355,28	0,00	0,00	0,00	**78.355,28**	0,80	0,00	0,80	0,00	0,00	62.684,22	0,00	62.684,22	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,30	1,07	0,00	0,00	81.540,22	0,00	81.540,22	**0,90**	12.000,00	90.355,28	0,69

AREA REPARTO 6 INDUSTRIAL

SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
FAITANAR	796.236,38	21.407,00	0,00	13.013,88	**774.829,38**	1,00	0,00	0,40	0,60	0,00	309.931,75	464.897,63	774.829,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	1,07	0,00	0,00	403.162,09	499.059,56	902.221,65	**0,91**	216.410,65	991.240,03	0,78

2.-SECTORES URBANIZABLES DEL PG88 CUYO USO SE CAMBIA

AREA REPARTO 7 TERCIARIO																													
SECTOR	SUP. SECTOR m^2s	SUELO DOTAC. EXISTENTE m^2s	R.P. INT.NO EJEC.POR SECTOR m^2s	PROTECC. INFRAEST m^2s	SUP. COMPUT. m^2s	IEB m^2t/m^2s	IER m^2t/m^2s	IET m^2t/m^2s	IEI m^2t/m^2s	TECHO RESIDENC. m2t	TECHO TER. m2t	TECHO INDUSTR. m2t	TECHO TOTAL m2t	% VP %	TECHO RESID. LIBRE m2t	TECHO RESID. VP m2t	Coef. VP	Coef. V.L.	Coef. Terc.	Coef. Ind.	U.A RESID.VIV. LIBRE ua	U.A RESID. VPP ua	U.A TER. ua	U.A INDUST. ua	TOTAL U.As	AT AR ua/m^2s	SUP.RP ADSCRITA m^2s	SUP AREA REPARTO m^2s	AT m^2t/m^2s
HORNO DE ALCEDO	227.372,71	0,00	0,00	0,00	**227.372,71**	0,72	0,00	0,72	0,00	0,00	163.708,35	0,00	163.708,35	0,00	0,00	0,00	1,00		1,30	1,07	0,00	0,00	212.820,86	0,00	212.820,86	**0,86**	20.729,91	248.102,62	0,66

ANEXO IV. ELEMENTOS QUE COMPONEN LA INFRAESTRUCTURA VERDE DE VALENCIA

1. CLASIFICACIÓN SEGÚN SU FUNCIÓN

El Estudio de Paisaje que acompaña a la RPGV recoge en su propuesta de sistema de "espacios abiertos/infraestructura verde" todos los elementos que de forma preceptiva fija la normativa autonómica, complementada con todos aquellos que consideraba relevantes a nivel local.

No obstante, el Plan ya revisado parte de un mejor análisis y conocimiento del funcionamiento de la ciudad y de la estructura del territorio en que se inserta. El resultado es que, tanto en la ciudad como su entorno periurbano, existen un buen número de espacios y elementos que, adecuadamente conectados, permitirían estructurar una verdadera infraestructura verde metropolitana, y ello constituye una buena oportunidad para la articulación ambiental y social del territorio. En consecuencia, de acuerdo con los objetivos y criterios fijados por el planeamiento territorial actualmente en trámite, el Plan va a profundizar y complementar la propuesta inicial yendo más allá del cumplimiento estricto de la normativa y diseñando una Infraestructura verde con características propias.

Los espacios que integran la infraestructura verde de Valencia se clasifican, de acuerdo con su función, en:

- Espacios de elevado interés ambiental, cultural y visual
- Corredores de conexión

Esta primera clasificación es, sin embargo, excesivamente genérica. Toda esta trama de "*espacios interconectados que no deben ser edificados*" debe responder a su propia lógica territorial: a los valores ambientales y culturales que alberga, a su potencial social y recreativo, a sus orígenes, su historia y su evolución previsible… independientemente de que, dentro del conjunto, cada uno de ellos posea un sentido estructural propio y puedan desempeñar varias funciones.

De acuerdo con esto, la estructura de espacios que integran la infraestructura verde de Valencia va a seguir el siguiente esquema:

a) Espacios de elevado interés ambiental, cultural y visual
   - Espacios del medio natural, lo que incluye los espacios ambientalmente protegidos, los cauces y lagos, la franja litoral, etc.
   - Espacios del medio rural, incluyendo tanto los espacios cultivados en regadío y secano como los destinados a pastos.
   - Espacios del medio periurbano, cuya misión fundamental es resolver la transición entre la ciudad y su entorno rural o natural
   - Espacios del medio urbano, dotado asimismo de amplios espacios abiertos cuya función en el diseño de la Infraestructura verde de Valencia se entiende fundamental. Incluye espacios de elevado valor cultural, los parques y jardines que estructuran la ciudad, los espacios asociados a dotaciones y equipamientos de singular importancia

b) Corredores de conexión
   - Corredores ecológicos
   - Corredores funcionales

Clasificados de esta manera, los espacios que integran la Infraestructura Verde estructural de Valencia son:

1.1 ESPACIOS DE ELEVADO INTERÉS AMBIENTAL, CULTURAL Y VISUAL

a) EL MEDIO NATURAL

- <u>El ciclo del agua:</u>
  Incluye las áreas marinas, las aguas interiores y los espacios vinculados a la regeneración de los recursos hídricos que abastecen a las poblaciones y sostienen los ecosistemas.

  - El mar, la playa y la franja litoral:
    Dominio público marítimo-terrestre (mar territorial y ribera del mar)

  - Las aguas interiores permanentes:
    Lago de la Albufera

  - Los cauces estacionales:
    Cauce nuevo del río Turia
    Barranco del Carraixet
    Barranco del Poyo
    Barranco de Aldonza o d'En Dolça
    Barranco de Masarrochos
    Barranco del Palmaret alto
    Barranco del Palmaret bajo
    Barranco de los Frailes
    Principales cursos de agua de alimentación a La Albufera

  - El suelo sometido a riesgo de inundación :
  Áreas inundables, según Estudio de Inundabilidad que acompaña a la presente RPGV.

  - El suelo con alta vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos:
  Según Cartografía de riesgos de la Generalitat.

- <u>Parques naturales y humedales :</u>
  Incluye los Parques naturales declarados, los parajes y reservas naturales autonómicos y municipales, los lugares e interés comunitario y zonas para especial protección de las aves, los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, las zonas húmedas catalogadas, los paisajes protegidos, los montes de dominio público, las microreservas de flora, las reservas de fauna…

Parque Natural de La Albufera
Parque Natural del Turia
Marjal de Rafalell y Vistabella

- Suelo forestal :
  Monte de la Dehesa del Saler

- Suelo sometido a riesgo de erosión elevado:
  Según Cartografía de riesgos de la Generalitat.

- Suelo incendiado:
  Según Cartografía de riesgos de la Generalitat.

b) EL MEDIO RURAL
Incluye las unidades de huerta de elevado valor paisajístico y los espacios agrícolas de alta calidad que configuran el entorno metropolitano de Valencia.

- Unidades de huerta de elevado valor paisajístico :
  Huerta de San Miguel de los Reyes
  Huerta de Petra
  Huerta de Poble Nou
  Huerta del Arco de Moncada
  Huerta de Campanar-Cantarranas
  Huerta de En Corts

- Suelo con alta capacidad agrícola:
  Según Cartografía de riesgos de la Generalitat.

- Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento municipal:
  Según zonificación propuesta en la presente Revisión.

- Regadío histórico del Turia y del Júcar:
  Acequia de Moncada
  Acequia de Quart-Benáger
  Acequia de Tormos
  Acequia de Mislata
  Acequia de Mestalla
  Acequia de Favara
  Acequia de Rascaña
  Acequia de Rovella
  Acequia del oro
  Francos, marjales y extremales

c) EL MEDIO PERIURBANO
Incluye los espacios de transición entre el medio urbano y el mundo rural, imprescindibles para definir y mejorar el paisaje del borde de la ciudad.

- Parques periurbanos o de transición:
  Parque de Vera - Alboraya
  Parque de San Miguel de los Reyes
  Parque de Cabecera
  Parque de La Punta

d) EL MEDIO URBANO

- Espacios de interés cultural:
  Incluye los espacios públicos asociados a los Bienes de Interés Cultural declarados y los Bienes de Relevancia Local que, por su importancia paisajística, se consideran significativos para su incorporación a la Infraestructura Verde.

  - Bienes de interés cultural :

BIC 01.01 Torre árabe Plaza del Ángel
BIC 01.02 Palacio del Marqués de Campo
Museo histórico de la ciudad
BIC 01.02bis Restos de la muralla romana
BIC 01.03 Baños del Almirante
BIC 01.04 Teatro Principal
BIC 01.05 Convento del Carmen
BIC 01.06 Iglesia de las Escuelas Pías
BIC 01.07 Colegio del Patriarca
BIC 01.08 Iglesia de los Santos Juanes
BIC 01.08bis Museo de Prehistoria
BIC 01.09 Conjunto histórico de Valencia
BIC 01.10 Puertas de Serranos
BIC 01.11 Ant. hospital y ermita Sta Lucía
BIC 01.12 Colegio arte mayor de la seda
BIC 01.13 Palacio de los Boil de Arenós
BIC 01.14 Palacio del Marqués de Escala
BIC 01.15 Palacio de la Generalitat
BIC 01.16 Lonja de la seda
BIC 01.17 Mercado Central
BIC 01.18 Universidad de Valencia
BIC 01.18bis Restos de la muralla islámica
BIC 01.19 Palacio de Catalá de Valeriola
BIC 01.20 Palacio de Justicia
BIC 01.21 Casa del Almirante
BIC 01.22 Iglesia del Pilar y San Lorenzo
BIC 01.22bis Restos muralla bajomedieval
BIC 01.23 Palacio del Marqués Dos Aguas
BIC 01.24 Iglesia de San Juan de la Cruz
BIC 01.25 Iglesia del Salvador
BIC 01.26 Iglesia de San Agustín
BIC 01.27 Iglesia de San Esteban
BIC 01.28 Palacio de los Escrivá
BIC 01.29 El Almudín
BIC 01.30 Iglesia de San Nicolás
BIC 01.31 Capilla del Instituto Luis Vives
BIC 01.32 Iglesia de Santo Tomás
BIC 01.33 Iglesia de San Martín
BIC 01.34 Torres de Quart
BIC 01.35 Monasterio del Temple
BIC 01.35bis Palacio de Cervellón
BIC 01.36 Convento de Santo Domingo
BIC 01.37 Iglesia San Juan del Hospital
BIC 01.38 Iglesia de Santa Catalina
BIC 01.39 Casa vestuario
BIC 01.40 Catedral de Santa María
BIC 01.41 Basílica de la Virgen
BIC 02.01 Mercado de Colón
BIC 02.02 Plaza de Toros
BIC 03.01 Jardín botánico
BIC 03.02 Iglesia de San Miguel
BIC 03.03 San Vicente de la Roqueta
BIC 03.04 Estación del Norte
BIC 04.01 Iglesia Ntra Sra de Campanar
BIC 05.01 Museo de San Pío V
BIC 05.02 Monasterio de la Trinidad
BIC 06.01 Jardines de Monforte
BIC 06.02 Archivo del Reino de Valencia
BIC 07.01 Alquería de Juliá
BIC 09.01 Cruz cubierta
BIC 11.01 Ensanche del Cabañal
BIC 11.02 Reales Atarazanas
EPA.SU.15.03 San Miguel de los Reyes
EPA.SU.16.01 Alquería del moro
EPH.SNU.04.01 Azud de Rascaña

- Conjuntos históricos y Núcleos históricos tradicionales:

CH Valencia
CH Ensanche del Cabañal
NHT Benifaraig
NHT Beniferri
NHT Benimaclet
NHT Benimámet
NHT Borbotó
NHT Carpesa
NHT Casas de Bárcena
NHT Castellar
NHT Campanar
NHT El Grao
NHT El Palmar
NHT La Punta
NHT Mahuella
NHT Masarrochos
NHT Nazaret
NHT Orriols
NHT Patraix
NHT Ruzafa
NHT San Isidro

- Yacimientos arqueológicos :

BRL 01.01.03 Cárcel de San Vicente

- Sistema público de parques y jardines:
  Incluye las zonas verdes más relevantes en la estructura urbana de la ciudad.

El jardín del Turia
El parque de Benicalap
Los jardines del Real
El parque de la vida
El parque de Malilla
Parque del cuartel de Aviación
El parque de La Torre
Parque central
Jardín botánico
El parque de Marchalenes
El jardín de Ayora
El parque de la Rambleta
Jardín de Quatre Carreres
Jardín del Campus universitario
Jardín de Beteró
Parque de Benimámet
Parque de Orriols
Parque de Nazaret

- Vías Parque y bulevares:
  Se incluyen en este apartado las avenidas que el Plan considera más representativas y que deben incorporar en su diseño amplios espacios para uso peatonal. En estas avenidas debe reforzarse el espacio destinado a ajardinamiento, así como deben habilitarse los mecanismos necesarios para el paseo y el tránsito seguro peatonal y ciclista.

Grandes vías
Ronda sur
Ronda norte
Avenida de Aragón
Avenida García Lorca
Avenida del Reino de Valencia
Paseo de la Alameda
Vía parque de Benimámet
Avenida Blasco Ibáñez
Avenida de los Naranjos
Bulevar de Serrerías
Jardín de Mercavalencia

- Espacios asociados a dotaciones y equipamientos de interés social/turístico/recreativo de elevado valor visual:
  En general, incluye centros recreativos, administrativos, culturales o comerciales de primer orden que constituyen, además, hitos en el paisaje.

Monasterio de San Miguel de los Reyes
Estación del Norte
Palacio de Congresos
Estación de autobuses
Ciudad de las Artes y las Ciencias
Antigua Cárcel Modelo
Antiguo Matadero
Antigua Tabacalera
Antigua Casa de la Misericordia
Cementerio General
Puente de la Ciudad de las Artes
Iglesia de La Punta
Estadio de fútbol Nuevo Mestalla
Marina Real
Palau de la Música
Hospital General
Antiguo Mercado de Abastos
Finca Roja
Polideportivo de la Fuente de San Luis

- Puntos de percepción visual relevante:
  Incluye aquellos puntos de observación desde los que el paisaje relevante es especialmente perceptible, según se contempla en el Estudio de Paisaje que acompaña al Plan.

Mirador de la Gola de Pujol
Mirador de L'Horta Nord
Mirador del Arco de Moncada

1.2 RED DE CORREDORES DE CONEXIÓN

Incluye los espacios y elementos de conexión territorial que garantizan la interconexión entre todos los espacios de la Infraestructura Verde.

a) CORREDORES ECOLÓGICOS:

Tienen por objeto garantizar la continuidad de los ecosistemas biológicos y la efectividad de los procesos naturales del clima y del territorio. Se distinguen las siguientes categorías:

- Principales corredores fluviales :
  Incluye el cauce propiamente dicho y su zona de policía.

Cauce nuevo del río Turia
Barranco del Carraixet
Barranco del Poyo
Barranco de Aldonza o d'En Dolça
Barranco de Benimámet
Barranco del Palmaret alto
Barranco del Palmaret bajo
Barranco de los Frailes

Actuación BS3: futura vía verde de Chirivella, para drenaje del barranco de la Saleta al nuevo cauce del Turia.
Actuación RP2: futura vía verde de Faitanar, para conexión de la rambla del Poyo con el nuevo cauce del Turia.
Actuación EVC13+: futura conexión del barranco de los Frailes con el Palmaret alto
Principales cursos de agua de alimentación a La Albufera

- Corredor litoral :
  Incluye la ribera del mar.

  Playa de la Malvarrosa
  Frente litoral del Parque Natural de la Albufera

b) CORREDORES FUNCIONALES:

Se consideran corredores funcionales aquellos cuyo objeto es resolver la comunicación entre los distintos espacios que constituyen la infraestructura verde. Dependiendo del mayor o menor valor de los paisajes que atraviesa, así como de las características de la propia vía, pueden distinguirse distintas categorías:

- Itinerarios patrimoniales:
  Son recorridos cuyo trazado histórico pervive y que, por sus valores culturales, artísticos o etnológicos, se incluyen en el Catálogo de bienes y espacios protegidos que acompaña la presente Revisión.

  Camino viejo de Godella
  Camino de Alfara a Carpesa
  Camino viejo de Torrente
  Camino viejo de Borbotó a Masarrochos
  Camino viejo de Picasent

  Se incluyen también algunos recorridos de interés recreativo que pretenden recuperar el sentido histórico, cultural, artístico o etnológico de antiguos rutas o recrear sobre el territorio la secuencia temporal de hechos históricos de especial significación para la ciudad. Afectan al término municipal de Valencia los siguientes:

  Vía Augusta
  Ronda de la muralla
  Camino de Valencia a Santiago
  Camino del Grao

- Recorridos de interés cultural :

  En este apartado se incluyen también los recorridos que intentan reproducir la traza de los antiguos caminos de acceso a la ciudad, recorridos que, en muchos casos, son prolongación de Itinerarios patrimoniales catalogados, o que pretenden potenciar caminos rurales existentes que atraviesan paisajes de interés o permiten acceder a distintos recursos del patrimonio cultural.

  Camino de Moncada
  Camino de Alfara a Carpesa
  Camino viejo de Borbotó a Masarrochos
  Camino viejo de Godella
  Camino viejo de Bétera
  Camino de Beniferri a Benimámet
  Avenida de las Cortes Valencianas
  Camino viejo de Campanar
  Camino viejo de Torrente
  Camino viejo de Picasent
  Camino viejo Ruzafa-Fuente de San Luis
  Camino viejo de Ruzafa-Castellar
  Itinerarios rurales de *L'Horta Sud*
  Antigua carretera de El Saler

- Vías verdes:
  Vía verde de Ojos negros o Vía Churra
  Vía Litoral

- Rutas escénicas:
  Son aquellos recorridos paisajísticos que permiten percibir de forma singular un paisaje determinado. En Valencia no existen senderos pertenecientes a la Red de senderos en el medio natural (GR-PR-SL), registrados y homologados por la Federación de deportes de montaña y escalada de la Comunidad Valenciana (FEMECV). Sin embargo, sí existen una serie de rutas que permiten percibir paisajes urbanos y rurales de alto valor o que, por sí mismos, tienen un valor paisajístico o cultural singular. El Estudio de Paisaje que acompaña la presente RPGV recoge las siguientes:

  Recorridos del Jardín del Turia
  Carril bici a la Albufera
  Recorridos del parque natural del Turia
  Recorridos del parque natural de la Albufera

- Red de itinerarios de preferencia peatonal:
  Esta red tiene como función conectar los distintos espacios de la Infraestructura verde para configurar una red continua e interconectada. Dentro de la red estructural, se han tenido en cuenta los recorridos preferentes para el viandante y la bicicleta en el vigente PMUS de Valencia.

  IPP_04: Antiguo Hospital- Rambleta
  IPP_02: Cirilo Amorós- Marina Real
  IPP_03: Ruzafa- Fonteta de San Luis
  IPS_Ronda Norte
  IPP_04: Trinidad-San Miguel de los Reyes
  IPP_05: Torres de Quart- Cárcel modelo
  IPP_06: IVAM-Palacio de Congresos
  IPS_Ronda Sur

  Conexión Hospital General-UNED con la ronda sur
  Conexión Gran Vía Fernando el Católico con el Antiguo Mercado de Abastos
  Conexión Nazaret-Ciudad de las ciencias
  Conexión Parque lineal de l'Horta-Vía Litoral/playas
  Conexión de la ronda sur con Horno de Alcedo
  Conexión Parque Central-Palau de la música
  Conexión Universidades-Vía Litoral
  Conexión Benimaclet-Ronda norte

ANEXO V: IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS TERCIARIAS DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL (TER2)

1. SUBZONA TER2-1 ARENA
2. SUBZONA TER2-2 AQUA
3. SUBZONA TER2-3 AVENIDA DE FRANCIA
4. SUBZONA TER2-4 MONTEOLIVETE
5. SUBZONA TER2-5 NUEVO CENTRO
6. SUBZONA TER2-6 FUENTE DE SAN LUIS
7. SUBZONA TER2-7 CAMPANAR

1-FICHA DE PLANEAMIENTO

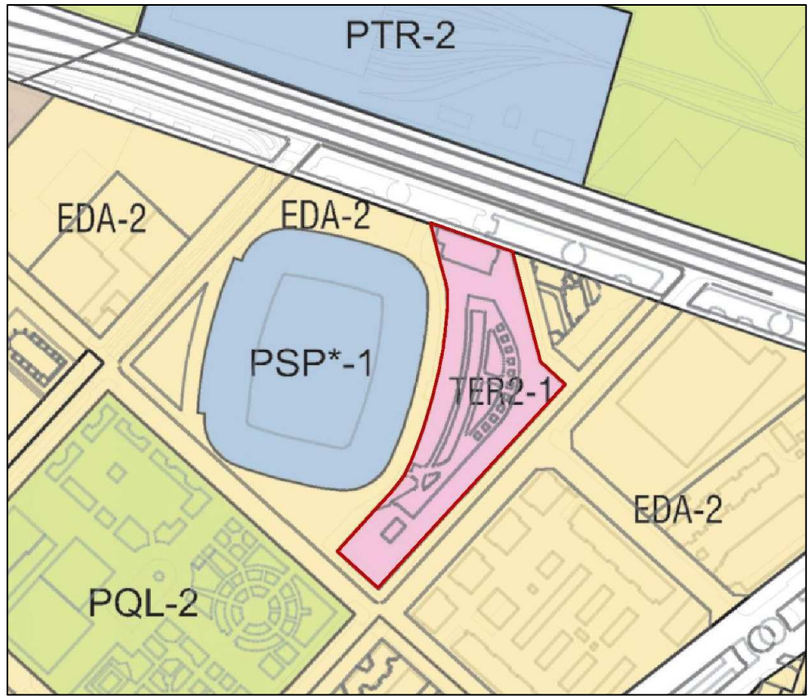
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL ARENA

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL ARENA (TER2-1)
BARRIO	3-SANT LLORENS
DISTRITO	15-RASCANYA
EMPLAZAMIENTO	C/ SANTA GENOVEVA TORRES, nº 21
SUPERFICIE	15.073,52 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-1 Arena
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico(Ve)
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	La establecida en el planeamiento vigente: Modificación puntual de la ordenación pormenorizada del P.G.O.U. de Valencia "Centro Comercial Levante Unión". (AP 25/04/2008 – BOP 21/05/2008)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

2-FICHA DE PLANEAMIENTO

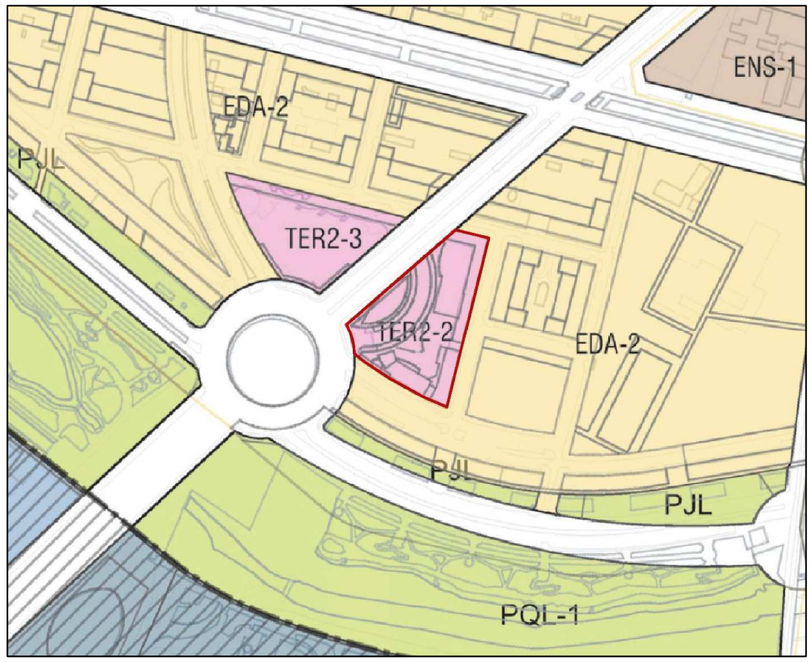
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL AQUA

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL AQUA (TER2-2)
BARRIO	5-PENYA-ROJA
DISTRITO	12-CAMINS AL GRAU
EMPLAZAMIENTO	C/ MENORCA, nº 19
SUPERFICIE	13.119,94 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

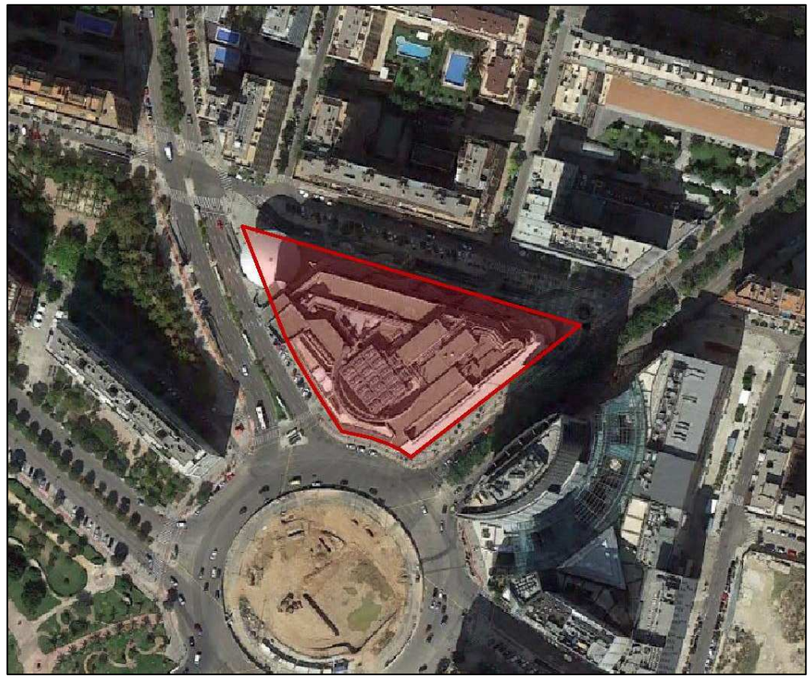
ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-2 Aqua
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico (Ve)
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	La establecida en el planeamiento vigente: Modificación puntual del Plan Parcial Área S.U.N.P. nº 3 Avenida de Francia (manzana 73). (AP 28/06/2002 – BOP 02/08/2002)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

3-FICHA DE PLANEAMIENTO

ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL AVENIDA DE FRANCIA

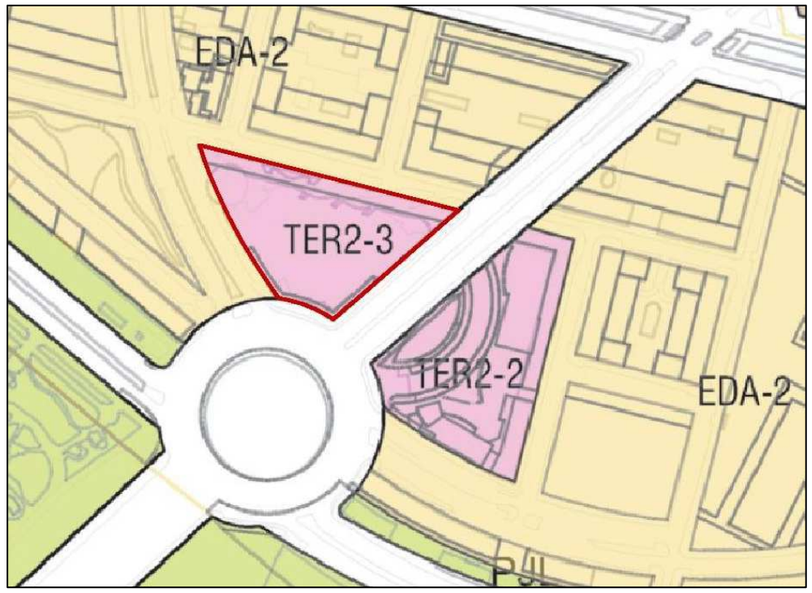
DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL AVENIDA DE FRANCIA (TER2-3)
BARRIO	5-PENYA-ROJA
DISTRITO	12-CAMINS AL GRAU
EMPLAZAMIENTO	C/ PINTOR MAELLA, nº 37
SUPERFICIE	10.398,28 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO



____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-3 Avenida de Francia
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico(Ve)
EDIFICABILIDAD MÁX.	La establecida en el planeamiento vigente: Modificación puntual del Plan Parcial Área S.U.N.P. nº3 Avenida de Francia (manzanas 72,73 y 74) (AD 29/10/1999 – BOP 19/01/2000)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

4-FICHA DE PLANEAMIENTO

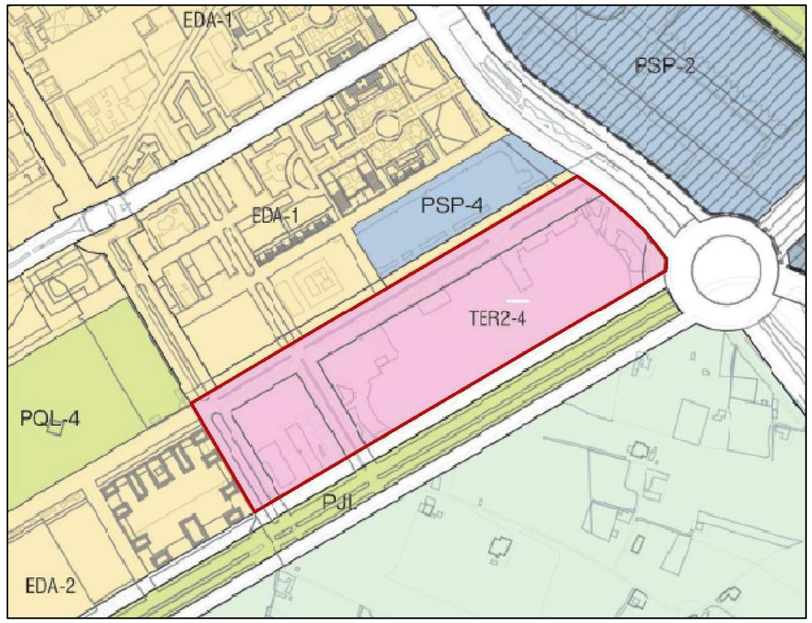
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL MONTEOLIVETE

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL MONTEOLIVETE (TER2-4)
BARRIO	7-CIUTAT DE LES ARTS
DISTRITO	10-QUATRE CARRERES
EMPLAZAMIENTO	AV./ PROFESOR LÓPEZ PIÑERO, nº 16
SUPERFICIE	101.000,64 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-4 Monteolivete
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico (Ve)
EDIFICABILIDAD MÁX.	La establecida en el planeamiento vigente: Plan Parcial de ordenación del sector nº 5 de Monteolivete (AP 27/03/1992 – BOP 21/07/1992)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

5-FICHA DE PLANEAMIENTO

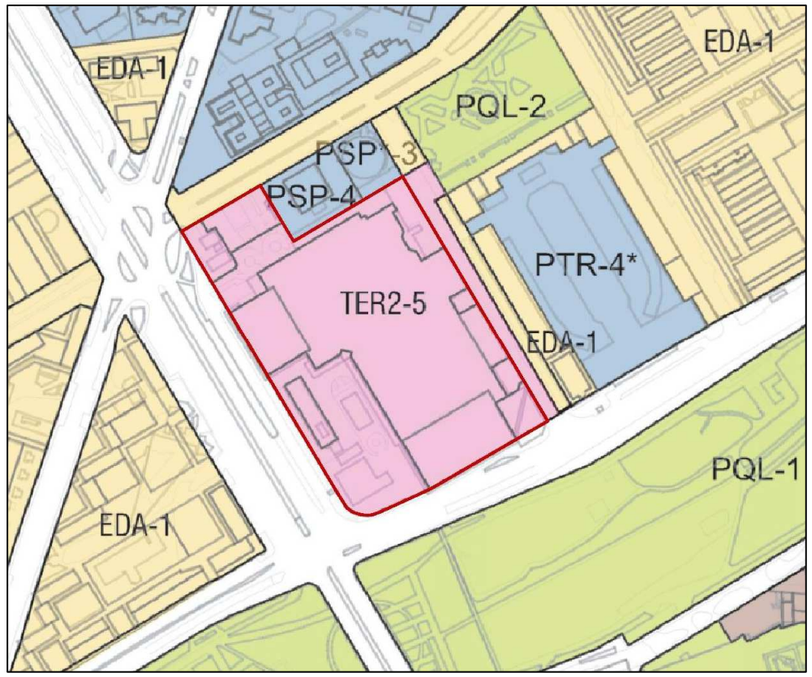
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL NUEVO CENTRO

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL NUEVO CENTRO (TER2-5)
BARRIO	1-CAMPANAR
DISTRITO	4-CAMPANAR
EMPLAZAMIENTO	AV./ PROFESOR BELTRÁN BÁGUENA, nº 9
SUPERFICIE	51.881,43 m²s (total parcelas H-1A y H-PJO)

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-5 Nuevo Centro
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico (Ve)
EDIFICABILIDAD MÁX.	La establecida en el planeamiento vigente: Estudio de detalle referente a las parcelas H-1A y H-PJO del Polígono de Campanar (AP 09-03-1979 – BOP 27 /03/1979)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

6-FICHA DE PLANEAMIENTO

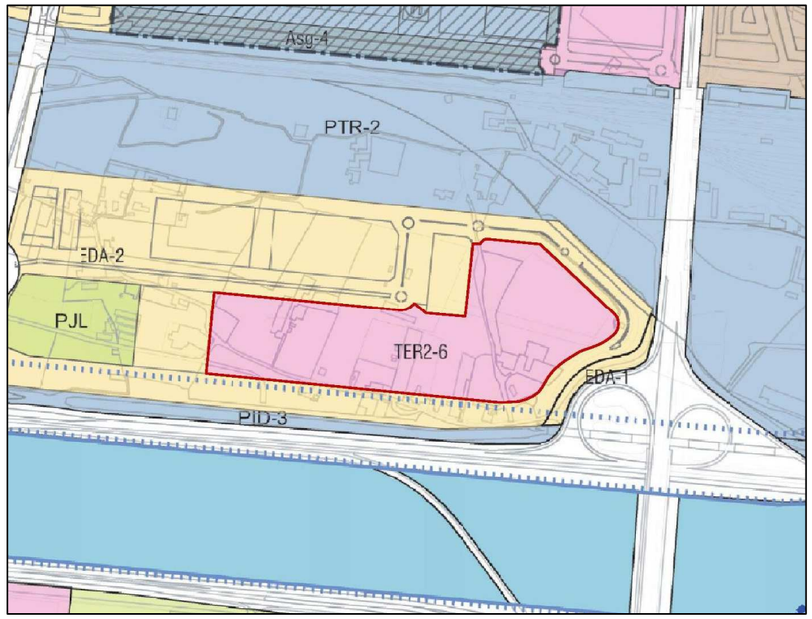
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL FUENTE DE SAN LUIS

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL FUENTE DE SAN LUIS (TER2-6)
BARRIO	3-MALILLA
DISTRITO	10-QUATRE CARRERES
EMPLAZAMIENTO	FUENTE DE SAN LUIS
SUPERFICIE	77.759,07 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-6 Fuente de San Luis
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico (Ve)
EDIFICABILIDAD MÁX.	La establecida en el planeamiento vigente: Modificación nº 1 del Plan Parcial de mejora del sector suelo urbanizable residencial "Fuente de San Luís". (AP 31/07/2009 – BOP 25/02/2010)
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente

7-FICHA DE PLANEAMIENTO

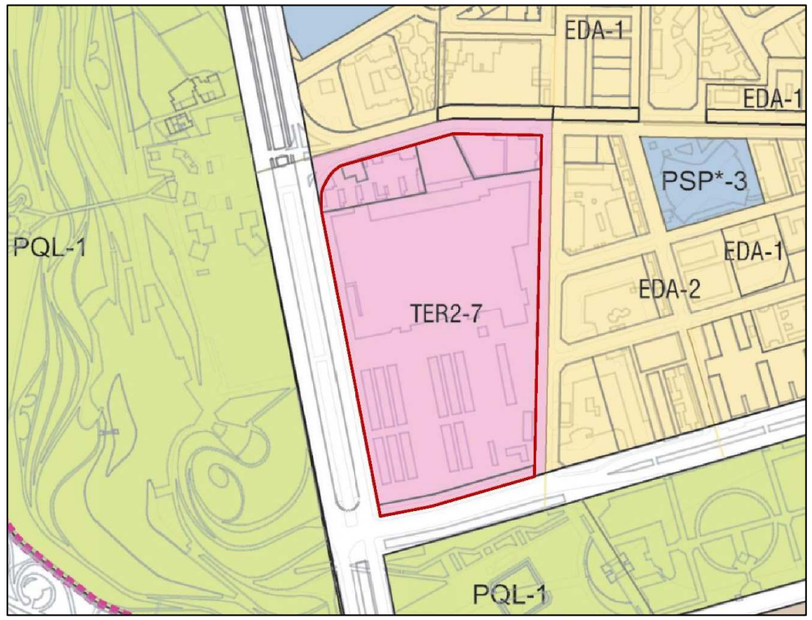
ZONA TERCIARIA DE CONCENTRACIÓN COMERCIAL CAMPANAR

DENOMINACIÓN	CONCENTRACIÓN COMERCIAL CAMPANAR (TER2-7)
BARRIO	4-SAN PAU
DISTRITO	4-CAMPANAR
EMPLAZAMIENTO	AV./ MANUEL DE FALLA, nº 13
SUPERFICIE	75.466,50 m²s

FOTOGRAFÍA AÉREA Y ÁMBITO

____ Ámbito de planeamiento

PLANO DE ZONAS PRIMARIAS DE ORDENACIÓN



____ Ámbito de planeamiento

ZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	Terciaria de Concentración comercial (TER2)
SUBZONA PRIMARIA DE ORDENACIÓN	TER2-7 Campanar
USO GLOBAL	Terciario Comercial (Tco)
TIPO EDIFICATORIO MAYORITARIO	Volumen específico (Ve)
EDIFICABILIDAD MÁX.	La establecida en el planeamiento vigente: Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (RC 28/12/1988 - BOP 14/01/1989).
ORDENACIÓN PORMENORIZADA	Según documento de planeamiento vigente