

FCO. ROS CASARES VALENCIA, S.L.

HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART" (VALENCIA / XIRIVELLA)

**HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL
POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART"
(VALENCIA / XIRIVELLA)**

Valencia, 26 de octubre de 2001

ALEJANDRO ESCRIBANO, S.L.

Urbanismo y Arquitectura

C/ Arquitecto Mora, 5-2ª

46010 – Valencia

Tel. 963 935 446 Fax. 963 623 577

ÍNDICE

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

1. INTRODUCCIÓN	1
2. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE	2
2.1. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia	3
2.1.1. Clasificación del suelo	3
2.1.2. Sistemas Generales	4
1.1.3. Zonas de Calificación Urbanística	5
1.1.4. Ordenación del suelo no urbanizable	8
1.1.5. Aprovechamiento medio	9
1.1.6. Determinaciones para los planes de desarrollo	9
1.1.7. Otras determinaciones	14
1.2. Plan General de Ordenación Urbana de Xirivella	15
1.2.1. Objetivos básicos del Plan General	15
1.2.2. Clasificación del suelo	16
1.2.3. Sistemas Generales	17
1.2.4. Calificación del suelo	18
1.2.5. Ordenación del suelo no urbanizable	22
1.2.6. Aprovechamiento medio	23
1.2.7. Determinaciones para los planes de desarrollo	23
1.2.8. Otras determinaciones	27
3. AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	27
3.1. Ferrocarriles	27
3.2. Carreteras	31
3.3. Aguas	34

PLANOS DE INFORMACIÓN

- A.1. Situación (Escala 1/20.000)
- A.2. Clasificación del suelo I del PGOU de Valencia (Escala 1/10.000)
- A.3. Clasificación del suelo II del PGOU de Valencia (Escala 1/10.000)
- A.4. Clasificación del suelo del PGOU de Xirivella (Escala 1/2.000)
- A.5. Calificación del suelo del PGOU de Valencia (Escala 1/5.000)
- A.6. Estructura orgánica del territorio del PGOU de Xirivella (Escala 1/2.000)
- A.7. Usos globales del PGOU de Xirivella (Escala 1/2.000)
- A.8. Situación de la Zona Verde de Sistema General del plano de Estructura orgánica del territorio del PGOU de Xirivella (Escala 1/2.000)
- A.9. Situación de la Zona Verde de Sistema General del plano de Usos globales del PGOU de Xirivella (Escala 1/2.000)

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. PLANTEAMIENTO DE LA HOMOLOGACIÓN	1
2. MODIFICACIONES RESPECTO AL PLANEAMIENTO VIGENTE.....	2
2.1. Modificaciones del P.G.O.U. de Valencia	2
2.1.1. Delimitación de un nuevo sector.....	2
2.1.2. Cambio de calificación de uso industrial a uso terciario	3
2.1.3. Desvío y canalización subterránea de línea eléctrica	3
2.2. Modificaciones del P.G.O.U. de Xirivella	4
2.2.1. Cambio de clasificación del suelo	4
2.2.2. Delimitación de un nuevo sector.....	6
2.2.3. Cambio de calificación de uso industrial a uso terciario	6
2.2.4. Red primaria viaria	6
2.2.5. Parque público de red primaria	6
2.3. Requisitos legales exigidos a las modificaciones de Plan	8
3. HOMOLOGACIÓN DE LAS DETERMINACIONES	12
3.1. Directrices de evolución urbana	13
3.2. Clasificación del suelo	14
3.3. Zonas de ordenación urbanística	16
3.4. Ordenación del suelo no urbanizable	18
3.5. Delimitación del sector.....	19

1.6. Bienes de dominio público no municipal	21
1.6.1. <i>Afecciones ferroviarias</i>	21
1.1.2. <i>Afecciones viarias</i>	26
1.1.3. <i>Afecciones en materia de aguas</i>	29
1.7. Área de reparto y aprovechamiento tipo	32
1.8. Objetivos para el planeamiento de desarrollo.....	35
1.8.1. <i>Directrices para la redacción del P.R.I.</i>	35
1.1.2. <i>Directrices para la formulación de Estudios de Detalle</i>	42
1.1.3. <i>Directrices para la Programación de Actuaciones Integradas</i>	45
1.9. Red primaria.....	47
1.9.1. <i>Clasificación según la función</i>	47
1.9.2. <i>Clasificación según el uso</i>	51
1.9.3. <i>Equivalencias entre Sistemas Generales y red primaria</i>	53
1.10. Coordinación entre Municipios colindantes	54
ANEXO A LA MEMORIA	56
Cuadro resumen de características	56

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA

NORMAS URBANÍSTICAS

1. DIRECTRICES DE EVOLUCIÓN URBANA	1
2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO	1
3. ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.....	2
4. ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE.....	2
5. DELIMITACIÓN DEL SECTOR	2
6. BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL.....	2
6.1. <i>Afecciones ferroviarias</i>	2
1.2. <i>Afecciones viarias</i>	5
1.3. <i>Afecciones en materia de aguas</i>	6

7. ÁREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO.....	8
8. OBJETIVOS PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	8
8.1. Directrices para la redacción del P.R.I.	8
8.1.1. <i>Función territorial</i>	8
8.1.2. <i>Usos globales</i>	9
8.1.3. <i>Tipologías edificatorias</i>	9
8.1.4. <i>Índices de edificabilidad bruta</i>	9
8.1.5. <i>Normas orientativas sobre implantación de dotaciones</i>	10
8.1.6. <i>Cómputo de la red primaria</i>	10
8.1.7. <i>Exigencias mínimas de implantación de infraestructuras</i>	10
8.1.8. <i>Otras determinaciones</i>	10
8.2. Directrices para la formulación de Estudios de Detalle.....	11
8.3. Directrices para la Programación de Actuaciones Integradas	14
8.3.1. <i>Delimitación de unidades de ejecución</i>	14
8.3.2. <i>Secuencia lógica de desarrollo territorial</i>	14
8.3.3. <i>Condiciones de conexión e integración</i>	14
9. RED PRIMARIA.....	15
9.1. Parques públicos.....	15
9.2. Equipamientos e infraestructuras supramunicipales.....	15
9.3. Dotaciones e infraestructuras municipales de rango estructural.....	16
9.4. Dotaciones estructurantes del sector	16
9.5. Dotaciones prefiguradas.....	16
ANEXO I.....	17
FICHA DE PLANEAMIENTO	17

PLANOS DE ORDENACIÓN

- B.1. Clasificación del suelo (Escala 1/1.000)
- B.2. Delimitación del sector (Escala 1/1.000)
- B.3. Red primaria (Escala 1/1.000)
- B.4. Ordenación estructural (Escala 1/1.000)

EQUIPO REDACTOR

Alejandro Escribano Beltrán
Arquitecto Director

Carlos Aubán Nogués
Francisco Aibar Teruel
Arquitectos

Julia Pizcueta Sales
Abogada

SECTOR: Superficie del Sector

SECTORV: Superficie en Valencia

SECTORX: Superficie en Xirivella

PQL: Parque público

SGZV1: Superficie de SGZV en Plano EGT

SGZV2: Superficie de SGZV en Plano Usos globales

MANZANAS: Superficie de manzanas

EB: Edificabilidad bruta

AT: Aprovechamiento tipo

IEB: Índice Edificabilidad Bruta

IET: Índice de Edificabilidad Terciaria

PORCENV: Porcentaje terrenos en Valencia

PORCENX: Porcentaje terrenos en Xirivella

FCO. ROS CASARES VALENCIA, S.L.

HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART" (VALENCIA / XIRIVELLA)

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

PLANOS DE INFORMACIÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

1. INTRODUCCIÓN

La actuación urbanística que se propone consiste en el desarrollo de una zona terciaria junto a la margen izquierda del nuevo cauce del río Turia, en el límite entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, incluyendo terrenos de ambos Municipios.

Se trata de unos terrenos clasificados como suelo urbano, por lo que la definición de su ordenación pormenorizada se instrumenta mediante un Plan de Reforma Interior. Como se plantean modificaciones respecto a la ordenación urbanística vigente, y los Planes Generales de Valencia y Xirivella no están homologados a la *Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística* (en adelante, L.R.A.U.), resulta necesaria la Homologación del sector. En efecto, la Disposición Transitoria Primera, apartado 3, de la L.R.A.U. establece que *«la aprobación de Planes Parciales, Especiales o de Reforma Interior que modifiquen determinaciones de los planes generales vigentes a la entrada en vigor de esta Ley, requiere la homologación del sector correspondiente, que podrá efectuarse directamente al aprobar dichos instrumentos, siempre que éstos contengan los documentos específicos y las determinaciones necesarias con ese fin»*.

Por otra parte, la *Instrucción de Planeamiento 1/1996, de 23 de enero de 1996, sobre la homologación de planes de urbanismo a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística* (en adelante, Instrucción de Homologación), en su apartado III.1, distingue varios supuestos en cuanto a la tramitación de la homologación. En nuestro caso resulta aplicable el supuesto B del citado apartado:

«B) Si la homologación se tramita junto a un plan parcial o de reforma interior al que se le quiere dar cobertura con ella, el procedimiento a seguir es el de un plan parcial modificativo de la ordenación estructural. Hay que observar que no es necesario tramitar primero la homologación y después el plan o viceversa, sino que se trata de un único trámite: el de aprobación del plan parcial acompañado de un documento Anexo.

Si el Plan (parcial o de reforma interior) modifica el planeamiento general, al no estar homologado el sector será siempre de aprobación autonómica. Tras la aprobación provisional municipal, las actuaciones se remitirán a la COPUT que procederá, en una única resolución, a aprobar definitivamente el plan y a homologar el sector.»

Por todas las razones anteriores queda justificada la necesidad –y también la conveniencia- de proceder a la homologación del sector.

La Homologación tiene por objeto definir las determinaciones de la ordenación estructural en el ámbito del nuevo sector de suelo urbano delimitado, quedando así adecuado a las determinaciones establecidas en la L.R.A.U.

La Homologación permite diferenciar aquellas determinaciones que tienen carácter de ordenación estructural, de aquellas con carácter de ordenación pormenorizada; la modificación posterior de dichas determinaciones dependerá de la Generalitat Valenciana, en el primer caso, y del Municipio en el segundo. Se trata, por tanto, de dar forma a un documento que permita diferenciar las determinaciones de ordenación estructural, a las que se refiere el artículo 17 de la L.R.A.U., distinguiéndolas de las determinaciones de ordenación pormenorizada, a las que se refiere el artículo 18 de la misma Ley.

2. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE

El ámbito de actuación incluye terrenos que pertenecen al Municipio de Valencia y terrenos que forman parte del Municipio de Xirivella. En consecuencia,

se han de analizar las determinaciones de la ordenación urbanística vigente en ambos Municipios.

2.1. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia

El planeamiento general vigente en el Municipio de Valencia es el Plan General de Ordenación Urbana (en adelante, P.G.O.U.) aprobado definitivamente el día 28 de diciembre de 1988. Este Plan no se encuentra adaptado a la L.R.A.U.

A continuación se analizan las determinaciones del P.G.O.U. de Valencia que tienen incidencia en la ordenación estructural del ámbito de la presente actuación.

2.1.1. Clasificación del suelo

En el ámbito estricto de la actuación que se desarrolla en el presente Plan, la clasificación de los terrenos es suelo urbano. La actuación limita por sus lindes Sudoeste y Sur con varias infraestructuras (nuevo cauce del río Turia, N-335 y Ferrocarril Valencia–Utiel) cuyos terrenos están clasificados como suelo no urbanizable. Al otro lado del trazado ferroviario anteriormente indicado, se sitúa el sector PRI-10 de suelo urbanizable programado de uso industrial¹.

La clasificación de suelo del planeamiento general vigente en los terrenos pertenecientes al Municipio de Valencia puede observarse en los planos A.2. *Clasificación del suelo I del P.G.O.U. de Valencia* y A.3. *Clasificación del suelo II del P.G.O.U. de Valencia* de los planos de información de la Homologación.

En relación con la clasificación de suelo es importante la determinación regulada en el art. 1.1.3 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. respecto a la consideración de los Sistemas Generales:

¹ En el momento de redacción de la presente Homologación, se encuentra en tramitación el planeamiento de desarrollo del Sector PRI-10.

«3. El suelo reservado a Sistemas Generales se encuentra sujeto al mismo régimen jurídico de ejecución que la clase de suelo a la que dichas reservas se adscriben en cada caso.»

2.1.2. Sistemas Generales

El art. 6.67 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia indica que *«los Sistemas Generales están constituidos por las áreas expresamente grafiadas con este título por el Plan».*

Por otra parte, tanto el apartado 5 de la Memoria justificativa, como el art. 6.68 de las Normas Urbanísticas, establecen una clasificación de tipos y categorías de Sistemas Generales. De esta clasificación general, se extractan a continuación los elementos que aparecen en el ámbito de la Homologación y su entorno.

a) GRV Sistema General de Red Viaria

GRV-2 Vías Metropolitanas

b) GTR Sistema General de transporte

GTR-2 Estación de ferrocarril. Red ferroviaria

e) GSP Sistema General de Servicios Públicos

GSP-2 Socio-cultural

g) GIS Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios

GIS-2 Suministro de Energía eléctrica

GIS-8 Dominio Público Hidráulico

En los planos A.2, A.3 y A.5 de los planos de información de la Homologación se identifican gráficamente los tipos y categorías de Sistemas Generales referidos en el párrafo anterior. Se indican a continuación qué elementos constituyen esos Sistemas Generales:

- La carretera N-335 se considera como GRV-2 (Sistema General de Red Viaria – Vías Metropolitanas).
- El trazado ferroviario Valencia–Utiel se considera como GTR-2 (Sistema General de transporte – Red ferroviaria)
- Los terrenos del actual Hospital Militar, que se sitúan en el lado opuesto de la C/ Tres Forques, se consideran –en el plano de Estructura Urbana, Serie C, Hoja 38- como GSP-2 (Sistema General de Servicios Públicos – Socio-cultural).
- En el Plano A.2 –que corresponde a la Serie A.1, Hoja 2 del P.G.O.U.- se observa el trazado de una línea eléctrica de alta tensión (red de 66 kv.) que atraviesa el ámbito de actuación en dirección Sudoeste-Nordeste; esta línea se considera como GIS-2 (Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios – Suministro de Energía eléctrica).
- Por último, el nuevo cauce del río Turia está considerado como GIS-8 (Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios – Dominio Público Hidráulico)

2.1.3. Zonas de Calificación Urbanística

El art. 6.1 de las Normas Urbanísticas regula las *Zonas de Calificación Urbanística* en los siguientes términos:

«La división del territorio municipal en Zonas de calificación urbanística tiene por objeto diferenciar los terrenos según su destino en la ordenación. El destino de cada terreno en la ordenación se concreta por la edificación permitida, por sus condiciones de implantación, conservación o reforma, así como por la asignación del uso dominante y de los usos permitidos o prohibidos.»

Más adelante, el art. 6.2 de las Normas Urbanísticas concreta la regulación de las *Zonas de Calificación en las distintas clases de suelo*:

«1. En suelo urbano las Zonas implican diferentes normas para la edificación y para el destino de las edificaciones y terrenos.

.../...

5. En cualquier clase de suelo: los Sistemas Generales, que constituyen en sí mismos Zonas de calificación urbanística.»

La división en zonas se establece en el art. 6.3 de las Normas Urbanísticas, del que se extractan las zonas que aparecen en el ámbito de actuación y su entorno:

1. En Suelo Urbano:

IND Industrias y Almacenes

5. En cualquier clase de suelo, los Sistemas Generales:

GRV Sistema General de Red Viaria

GTR Sistema General de Transporte

GSP Sistema General de Servicios Públicos

GIS Sistema General de Infraestructuras básicas y de servicios

Por otra parte, en el apartado 2.3.2 de la Memoria justificativa del P.G.O.U. de Valencia se establece también la división del territorio en Zonas de Calificación Urbanística. En concreto, en el epígrafe f) del citado apartado se define la zona de calificación urbanística *IND. Industrias y Almacenes*; en esta zona, se distingue la subzona *IND-2 Polígonos industriales*, que recoge los Polígonos Industriales existentes. Las citadas zona y subzona son las que corresponden al ámbito de actuación, tal como puede observarse en el plano *A.5. Calificación del suelo del P.G.O.U. de Valencia* de los planos de información de la Homologación.

La regulación normativa de esta zona se establece en el art. 6.52 de las Normas Urbanísticas:

«La Zona de Industrias y Almacenes está constituida por el conjunto de áreas expresamente grafiadas con este título en el Plano B de Calificación del suelo, y, en su caso, en el Plano C.»

En el apartado b) del art. 6.53 de las Normas Urbanísticas, se define expresamente la subzona *IND-2 Polígonos industriales*.

El art. 6.54 de las Normas Urbanísticas regula los usos en la Zona de Industrias y Almacenes. A efectos de la ordenación estructural, interesa destacar la regulación del uso global y de los usos prohibidos, que se recogen en los apartados 1 y 2:

«1. El uso global o dominante en esta Zona es el Industrial (Ind) y el de Almacén (Alm).

2. Se prohíben expresamente los siguientes usos:

a) Residencial (R), excepto viviendas destinadas al personal encargado de la vigilancia y conservación, con un máximo de 1 vivienda por industria.

b) Terciarios:

- Edificios, locales e instalaciones comerciales (Tco.2 y Tco.3).

- Hotelero (Tho).

- Locales e instalaciones destinadas a actividades recreativas (Tre).

c) Dotacionales:

- Edificios, locales, instalaciones y espacios dotacionales destinados a Cementerios (Dce), Defensa y fuerzas de seguridad (Ddf), Educativo (Ded), y las categorías de Infraestructuras Din.1, Din.3, Din.4 y Din.8.

d) Aparcamientos:

- En edificio de uso exclusivo (Par.1d).»

La regulación de los usos en los Sistemas Generales se establece en el art. 6.69 de las Normas Urbanísticas. En el apartado 1 de este artículo se indican los usos globales o dominantes en cada tipo de Sistema General:

- a) GRV Sistema General de Red Viaria: Uso de comunicaciones (Dcm).*
- b) GTR Sistema General de Transporte: Uso de comunicaciones (Dcm).*
- e) GSP Sistema General de Servicios Públicos: Uso dot. Socio-cultural (Dsc) para GSP-2.*
- g) GIS Sistema General de Infraestructuras básicas y de servicios: Uso dotacional de infraestructuras Din.2 para GIS-2; Din.8 para GIS-8.*

2.1.4. Ordenación del suelo no urbanizable

En el ámbito estricto del P.R.I. no existen terrenos clasificados como suelo no urbanizable. Sin embargo, en el ámbito más ampliado que se considera para integrar adecuadamente la Homologación del sector, aparecen terrenos clasificados como suelo no urbanizable. Estos terrenos, sin perjuicio de su clasificación como suelo no urbanizable, están clasificados como Sistemas Generales: el nuevo cauce del río Turia, clasificado como GIS-8; la carretera N-335, calificada como GRV-2; y el trazado ferroviario Valencia-Utiel, clasificado como GTR-2.

En consecuencia, la regulación normativa de estos terrenos es la que corresponde a su naturaleza de Sistemas Generales, que ya ha sido analizada en el apartado 2.1.2.

2.1.5. Aprovechamiento medio

El P.G.O.U. de Valencia está formulado de conformidad con las determinaciones del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976. Por lo tanto, el suelo urbano no está sujeto a la técnica del aprovechamiento medio.

2.1.6. Determinaciones para los planes de desarrollo

La actuación que se propone consiste en una modificación de la ordenación urbanística vigente. En consecuencia, no se trata de una actuación prevista en el P.G.O.U., por lo que éste no contiene determinaciones para su desarrollo, como sucede en los Ámbitos de Planeamiento de Desarrollo en suelo urbano.

No obstante, el propio P.G.O.U. contiene una regulación específica para el desarrollo de Planes Especiales de Reforma Interior no previstos en el Plan General. Esta regulación se establece en el art. 2.8.3 de las Normas Urbanísticas, en los siguientes términos:

«3. Fuera de los ámbitos de Reforma Interior perimetralmente delimitados, llegado el caso y si fuera necesario podrán formularse Planes Especiales de Reforma Interior, de iniciativa municipal, siempre que se ajusten a los siguientes requisitos:

a) No podrán comportar aumento del aprovechamiento o de la edificabilidad global prevista por el Plan General dentro de su ámbito, ni suponer reducción global de las superficies destinadas a espacios públicos o usos dotacionales (públicos o privados), sin perjuicio de que puedan alterar la asignación pormenorizada de usos y volúmenes, siempre que respeten las limitaciones antes expresadas cuantificando los parámetros enunciados (aprovechamiento y superficie pública o dotacional) en relación a todo el ámbito ordenado.

b) En ningún caso podrán suponer alteración de los Sistemas Generales, ni de ninguno de sus elementos, ni podrán modificar la clasificación del suelo ni

introducir variaciones en la red viaria interdistrital, ni tan siquiera desvirtuar su funcionalidad con medidas indirectas.

c) Salvo cuando se trate de pequeñas operaciones dirigidas a actuar sobre una manzana o manzanas que sean todas contiguas entre sí, deberán abarcar un área que, o bien incluya Zonas de Calificación completas o bien un sector perimetralmente definido por vías interdistritales, elementos de Sistema General o límites de Ámbito de Planeamiento de Desarrollo, sin que, en ningún caso, puedan solaparse con dichos Ámbitos de Planeamiento de Desarrollo gráficamente delimitados en este Plan.

d) No supondrán una alteración de las zonificaciones previstas. Respetarán las Ordenanzas generales de la edificación y el resto de la normativa de este Plan.

e) Podrán rediseñar los elementos de los Sistemas Locales siempre que preserven su conformación como tales sistemas. No interrumpirán la continuidad de las mallas viarias de red secundaria contempladas a nivel interdistrital en aquellos casos en que fuera apreciable.»

De modo puntual, el art. 2.16.3 de las Normas Urbanísticas también contiene determinaciones exigibles a los instrumentos de planeamiento de desarrollo en suelo urbano:

«Los instrumentos de planeamiento de desarrollo, en Suelo Urbano, deberán proyectar reservas dotacionales, cuanto menos, a un nivel equivalente u homologable al estándar medio dotacional proyectado por el presente Plan para el resto del suelo urbano, sin perjuicio de la eventual previsión de mayores reservas o de la adaptación de las mismas a las peculiaridades de los Conjuntos Históricos protegidos.»

El art. 2.15 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. establece la regulación de los *Estudios de Detalle*. Se transcribe su contenido, puesto que, una vez adaptado en la Homologación a la normativa urbanística vigente, formará parte de la

documentación con eficacia normativa de la Homologación, en el apartado correspondiente a las *Determinaciones para los planes de desarrollo*.

«Art.2.15.- *Estudios de Detalle*

1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto desarrollar el Plan General en suelo urbano, dentro de aquellas Zonas de Calificación Urbanística en que expresamente se permite, y los Planes Parciales en Suelo Urbanizable, reajustando o estableciendo alineaciones y redistribuyendo la edificabilidad asignada por el Plan sin aumentarla en ningún caso.

Estarán sujetos a las siguientes limitaciones específicas:

a) La adaptación y reajuste de alineaciones no podrá comportar la reducción del espacio viario diseñado por el Plan General o por otros Planes de rango superior en ninguna de sus partes, ni suponer alteraciones en la continuidad de recorrido o de trama establecida por el Plan para las calles que discurran a su través y se prolonguen hasta rebasar su ámbito, ni imponer retranqueos que no guarden una justificada articulación morfológica con el entorno. Podrán crear nuevo viario de acceso a los volúmenes que ordenen siempre que respeten las condiciones anteriores.

b) No podrán reducir ninguno de los espacios libres públicos previstos en el planeamiento de rango superior, ni suprimir o menguar las superficies reservadas a uso dotacional, público o privado, por dicho planeamiento.

c) No podrán introducir usos prohibidos por la Ordenanza Particular de la Zona, ni alterar el uso pormenorizado calificado por el Plan salvo que sea para adaptarlo al uso dominante de la Zona y, siempre, respetando la limitación establecida en el párrafo anterior para los dotacionales.

d) No podrán aumentar ni el volumen ni la edificabilidad prevista por el Plan, sea en previsión gráfica o numérica o derivada de parámetros de

edificación señalados en Ordenanza, sin perjuicio de que puedan redistribuirlo dentro de su ámbito.

e) No podrán rebasar la altura máxima permitida por el Plan en el ámbito objeto de Estudio de Detalle, salvo en los supuestos que expresamente se establecen en las ordenanzas particulares de Zona.

No obstante, podrán atribuir una altura superior cuando el presente Plan remita expresamente a Estudio de Detalle la ordenación de Ambito de Planeamiento de Desarrollo y especifique una altura máxima concreta.

f) No podrá suponer aumento global de la ocupación en planta prevista por el Plan al medirla sobre cada parcela afectada o sobre todo el ámbito ordenado, si lo fuera en unidad compositiva, aunque sí que podrá permutar, unas por otras, las superficies privadas de parcelas ocupadas por edificación o reducir la ocupación en planta. Cuando el Plan defina la ocupación en planta de forma gráfica y también normativa, será suficiente con que se ajuste al parámetro normativo siempre que ello no comporte aumento de volumen.

g) No podrán contener determinaciones propias de un Plan de rango superior como la calificación de nuevas reservas de suelo para destinos públicos salvo que el Plan hubiera previamente establecido la posibilidad de hacerlo así definiendo parámetros aritméticos para Ambito de Planeamiento de Desarrollo a diseñar mediante Estudio de Detalle, o cuando el Estudio de Detalle sea de iniciativa particular, promovido con la aquiescencia de la propiedad de modo que no exista la posibilidad de perjuicio derivada de la calificación de nuevas reservas conforme al artículo 65.5 del Reglamento de Planeamiento.

h) El Estudio de Detalle no podrá alterar las condiciones de los predios colindantes debiendo garantizar una adecuada incidencia estética y funcional en el entorno, que lo haga compatible con el interés público y congruente con los objetivos generales perseguidos por este Plan al ordenar

cada zona. No podrán aprobarse Estudios de Detalle para repartir el volumen entre parcelas privadas -so pretexto de buena justicia- sin reparar en la buena calidad de la ordenación resultante; si el Estudio de Detalle alterara la ordenación de detalle diseñada por el Plan habrá de ser para mejor conformación de la misma y respetando siempre las limitaciones antes estipuladas.

2. El Estudio de Detalle deberá respetar, en todo caso, las demás determinaciones del Plan General no mencionadas en los anteriores apartados y, en especial, la presente Normativa y sus Ordenanzas generales y particulares de la edificación y de los usos, así como las determinaciones en materia de protección.

Si junto al Estudio de Detalle se pretendiera aprobar dictamen vinculante acerca del tipo de protección aplicable a los elementos catalogados en su ámbito según el nivel que tenga asignado, deberá acompañarse el proyecto de cuanta documentación complementaria sea preciso.

3. El Estudio de Detalle no podrá comportar en ningún caso disminución de las obligaciones urbanizadoras a cuenta de la propiedad afectada o de las cesiones obligatorias que resulten de lo previsto en este Plan, aunque sí podrán ampliar la cuantía de las obligaciones cuando fueran de iniciativa particular o vinieran a introducir mayores dotaciones y/o espacios libres que los originariamente previstos en el planeamiento que desarrollen.»

En relación con las directrices para la Programación de Actuaciones Integradas, cabe destacar el art. 3.13. *Polígonos y unidades* de las Normas Urbanísticas:

«El justo reparto de beneficios y cargas y el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de la propiedad se efectuará en el ámbito de polígonos o unidades de actuación, ya sea de los que directamente ha delimitado este Plan o de los que, en su virtud, habrán de delimitarse para posibilitar su ejecución.»

Por último, en la Sección Tercera del Capítulo Primero del Título Tercero de las Normas Urbanísticas (arts. 3.14 a 3.20) se fijan los *Criterios para la delimitación de Polígonos y Unidades*.

2.1.7. Otras determinaciones

Se recogen a continuación otras determinaciones del P.G.O.U. de Valencia que tienen incidencia en la actuación que se propone y que no se han podido encuadrar en los conceptos de los apartados anteriores.

El ámbito de la presente actuación está incluido en el Polígono "Vara de Quart", que tiene una regulación específica en el art. 6.57 de las Normas Urbanísticas:

«Art. 6.57. Polígono "Vara de Quart". Ámbito de Planeamiento asumido

1. Comprende los terrenos incluidos en el correspondiente "Ámbito de planeamiento asumido" que se grafía en el Plano C.

2. Se seguirá ejecutando este polígono acorde a las determinaciones de los documentos urbanísticos asumidos por el Plan, según se establece en las Disposiciones transitorias de las presentes Normas.»

La disposición transitoria a la que se remite el artículo anterior es, concretamente, la disposición transitoria segunda:

«D.T. Segunda.- El Plan Especial de Reforma Interior de la Pedanía de Carpesa, el Plan Especial de Reforma Interior en el ámbito del P.P. 4-bis, el Plan Parcial del Polígono Industrial Vara de Quart, así como los Estudios de Detalle y modificaciones puntuales de Plan que se delimitan, gráficamente, en los planos de la presente revisión, con la leyenda "Ámbito de Planeamiento Asumido", se seguirán ejecutando conforme a sus determinaciones; no obstante, su eventual modificación

estará sujeta al mismo régimen previsto para los Ámbitos de Planeamiento de Desarrollo.»

2.2. Plan General de Ordenación Urbana de Xirivella

El planeamiento general vigente en el Municipio de Xirivella es el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el día 28 de noviembre de 1989. Este Plan no se encuentra adaptado a la L.R.A.U.

A continuación se analizan las determinaciones del P.G.O.U. de Xirivella que tienen incidencia en la ordenación estructural del ámbito de la presente actuación.

2.2.1. Objetivos básicos del Plan General

De los *Objetivos y criterios de la ordenación* señalados en el apartado 3 de la Memoria justificativa del P.G.O.U., se destacan aquellos que pueden tener alguna relación con la actuación que se propone.

Así, en cuanto a los *PROBLEMAS* detectados, se señala el siguiente: *M11.- Falta de medidas de protección en ferrocarril y autovías.*

Por lo que respecta a los *OBJETIVOS* del P.G.O.U., cabe destacar los siguientes:

«7.- Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización.

.../...

15.- Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera.»

Por último, en el apartado de *CRITERIOS* de la ordenación, merece reseñarse el siguiente:

«- Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales.»

2.2.2. Clasificación del suelo

La clasificación de suelo vigente es la que se recoge en el plano de información A.4. *Clasificación del suelo del P.G.O.U. de Xirivella.*

En este plano se puede apreciar que se clasifican como suelo urbano los terrenos comprendidos entre un antiguo trazado ferroviario, la carretera N-335 y el límite de término municipal con Valencia. Respecto a esta zona, el apartado 6.1.1.1 de la Memoria justificativa del P.G.O.U. indica lo siguiente:

«- Zona Industrial

.../...

Por último y con carácter de enclave, en la margen izquierda del nuevo cauce del Río Turia, se clasifica como urbano una superficie que quedó ordenada por el Plan Parcial Vara de Quart, conjuntamente con territorio del municipio de Valencia.

Su superficie es de 21.406 m² y su grado de consolidación del 69,13%.»

Los terrenos comprendidos entre el suelo urbano indicado anteriormente, la N-335 y la alineación opuesta de la C/ Tres Forques, se clasifican como suelo urbanizable programado. La superficie de este ámbito es de 27.294 m²s, según el citado plano de clasificación del suelo. Estos terrenos, sin perjuicio de la clasificación de suelo, están calificados como Sistemas Generales, como analizaremos en el siguiente apartado. A este respecto es importante transcribir el art. 5.2 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U.:

«5.2. *El suelo reservado para sistemas generales estará sujeto al mismo régimen jurídico de gestión y ejecución correspondiente a la clase de suelo a que dicha reserva se adscribe en cada caso.»*

Los terrenos ocupados por la N-335 y el nuevo cauce del río Turia están clasificados como suelo no urbanizable.

2.2.3. *Sistemas Generales*

Los Sistemas Generales, como elementos integrantes de la estructura general y orgánica del territorio, se definen en el plano de *estructura orgánica del territorio*, que se incluye como plano A.6. *Estructura orgánica del territorio del P.G.O.U. de Xirivella*, de los planos de información de la Homologación.

Por una parte, se califican como Sistema General de Comunicaciones (SGC) la carretera N-335 y la C/ Tres Forques. De otro lado, se califica como Sistema General de Zona Verde (SGZV) el ámbito delimitado por la N-335, la C/ Tres Forques y el límite del suelo urbano; también recibe la misma calificación la franja de terrenos más próxima a la N-335 en el interior del ámbito clasificado como suelo urbano.

Debe advertirse que existe una contradicción entre el plano 2. *Estructura orgánica del territorio* y el plano 3. *Usos globales*, ámbos integrantes del P.G.O.U. de Xirivella. En este último plano, la definición de los Sistemas Generales es diferente a la que se ha analizado en el párrafo anterior. En la Memoria justificativa de la presente Homologación se propone la solución para resolver esta contradicción entre los propios planos del P.G.O.U. de Xirivella.

En el segundo de los planos analizados, el de usos globales, se grafía el nuevo cauce del río Turia como Sistema General Hidráulico (SGH).

La regulación normativa de los Sistemas Generales se encuentra en el art. 17. *Características de los Sistemas Generales* de las Normas Urbanísticas. Los tipos de Sistemas Generales se definen en el apartado 1 del citado artículo:

«17.1. Tipos

El Plan diferencia, en función del régimen de usos que les asigna, los siguientes tipos y categorías de Sistemas Generales:

a) Sistema General de Comunicaciones.

b) Sistema General de Espacios Libres.

c) Sistema General Docente.

d) Sistema General Deportivo.

e) Sistema General de Servicios Públicos.

Socio-cultural

Sanitario-asistencial

Administrativo-Institucional

Religioso

Cementerio

f) Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios.

Abastecimiento de agua

Saneamiento»

2.2.4. Calificación del suelo

El planteamiento general de la calificación del suelo se establece en el apartado 6.2.1 de la Memoria justificativa del P.G.O.U, en los siguientes términos:

«6.2.1. ASIGNACIÓN DE USOS GLOBALES E INTENSIDAD

.../...

En el suelo urbano, las zonas implican diferentes condiciones para la edificación y para el destino de la edificación y los terrenos.

.../...

En cualquier clase de suelo, los Sistemas Generales, constituyen por sí mismos zonas de Calificación Urbanística.»

El art. 75 de las Normas Urbanísticas regula la *División del suelo urbano en Zonas de Ordenanza* en los siguientes términos:

«Art. 75.- *División del suelo urbano en Zonas de Ordenanza*

75.1.- La división del suelo urbano en Zonas de Ordenanza tiene por objeto diferenciar los terrenos según su destino en la ordenación. El destino de cada terreno en la ordenación se concreta por la edificación permitida, por sus condiciones de implantación, conservación o reforma, así como por la asignación del uso dominante y de los usos permitidos o prohibidos, implicando diferentes normas para la edificación y para el destino de las edificaciones y terrenos.

75.2.- El suelo urbano se divide en Zonas de Ordenanza cuya delimitación gráfica se señala en el Plano de Zonas. Las Zonas son las siguientes:

Núcleo primitivo.

Manzana cerrada.

Edificación abierta.

Vivienda unifamiliar.

Industrias y almacenes.»

En el ámbito de actuación únicamente aparece una zona de suelo urbano calificada como Industrias y almacenes. La regulación normativa de esta zona se establece en el art. 80 de las Normas Urbanísticas:

«Art. 80.- Zona de Industrias y Almacenes

80.1. Definiciones

La Zona de Industrias y Almacenes está constituida por el conjunto de áreas expresamente grafiadas con este título en el plano de Calificación del suelo.

Se diferencian las siguientes subzonas:

- a) Polígono Industrial Virgen de la Salud.*
- b) Zona Industrial de la Carretera de Torrente.*
- c) Polígono Industrial Vara de Quart.*
- d) Enclave industrial de la Plaza de España (Feycu).»*

La subzona denominada *Polígono Industrial Vara de Quart* es la que queda incluida en el ámbito de la actuación. Respecto a esta subzona, el apartado 6.2.1.2 de la Memoria justificativa del P.G.O.U. indica lo siguiente:

«En la margen izquierda del Nuevo Cauce, están situados los terrenos ordenados por el Plan Parcial "Vara de Quart", con una superficie de 16.374 m², a los que, igualmente, se les asigna un uso global industrial.»

El art. 80.2 de las Normas Urbanísticas regula los usos en la Zona de Industrias y Almacenes. A efectos de la ordenación estructural, interesa destacar la regulación del uso global y de los usos prohibidos, que se recogen en los apartados 1 y 2:

«1. El uso global o dominante en esta zona es el Industrial y el de Almacén limitado a aquellas actividades que no sean calificadas como nocivas o insalubres.

2. Se prohíben expresamente los siguientes usos:

- a) Residencial, excepto viviendas destinadas al personal encargado de la vigilancia y conservación, con un máximo de una vivienda por industria. Se respeta el uso*

residencial en el bloque de viviendas existente en el polígono industrial Virgen de la Salud.

b) Terciarios:

Hotelero.

Locales e instalaciones destinadas a actividades recreativas.

c) Dotacionales.

d) Aparcamientos:

En edificio de uso exclusivo.»

La regulación de los usos en los Sistemas Generales se establece en el art. 17.2 de las Normas Urbanísticas. En el apartado 1 de este artículo se indican los usos globales o dominantes en cada tipo de Sistema General:

«17.2. Usos

1. Los usos globales o dominantes en cada tipo de Sistema General son los siguientes:

a) Sistema General de Comunicaciones: Uso de comunicaciones.

b) Sistema General de Espacios Libres: Uso dotacional de espacios libres.

c) Sistema General Docente: Uso dotacional Educativo.

d) Sistema General Deportivo: Uso dotacional deportivo.

e) Sistema General de Servicios Públicos: Uso dot. Socio-cultural; Uso dot. asistencial y Sanitario; Uso dot. Administrativo; Uso dot. Religioso de Cementerio.

f) Sistema General de Infraestructuras básicas de servicios: Uso dotacional de infraestructuras.»

No es necesario analizar más allá de los usos globales de los Sistemas Generales, ya que el ámbito estricto de la actuación no incluye Sistemas Generales, a pesar de que la Homologación considera el entorno próximo para integrar adecuadamente el sector en el territorio. Únicamente procede considerar el régimen de usos pormenorizados del Sistema General de Zonas Verdes, ya que la Homologación sí que incluye dentro de su ámbito una zona de parque público de red primaria. Este régimen de usos viene regulado en el apartado 2 del art. 17.2 de las Normas Urbanísticas, en los siguientes términos:

«2. Se prohíben expresamente los siguientes usos:

.../...

b) Sistema general de espacios libres.

- Residencial

- Terciarios, excepto instalaciones recreativas.

- Edificios y locales industriales.

- Almacenes.

- Edificios, locales y espacios dotacionales destinados a: Abastecimiento, Cementerio e Infraestructura.»

2.2.5. Ordenación del suelo no urbanizable

En el ámbito estricto del PRI no existen terrenos clasificados como suelo no urbanizable. Sin embargo, en el ámbito más ampliado que se considera para integrar adecuadamente la Homologación del sector, aparecen terrenos clasificados como suelo no urbanizable. Estos terrenos, sin perjuicio de su clasificación como suelo no urbanizable, están calificados como Sistemas Generales: el nuevo cauce del río

Turia, calificado como Sistema General Hidráulico (SGH); y la carretera N-335, calificada como Sistema General de Comunicaciones (SGC).

En consecuencia, la regulación normativa de estos terrenos es la que corresponde a su naturaleza de Sistemas Generales, que ya ha sido analizada en el apartado 2.2.3.

2.2.6. Aprovechamiento medio

El P.G.O.U. de Xirivella está formulado de conformidad con las determinaciones del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976. Por lo tanto, el suelo urbano no está sujeto a la técnica del aprovechamiento medio.

En el art. 21 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. se regula el concepto de *aprovechamiento normal del suelo urbano residencial*. No obstante, esta técnica se aplica únicamente al suelo urbano de uso residencial, pero no resulta aplicable al suelo urbano de otros usos no residenciales.

2.2.7. Determinaciones para los planes de desarrollo

La actuación que se propone consiste en una modificación de la ordenación urbanística vigente. En consecuencia, no se trata de una actuación prevista en el P.G.O.U., por lo que éste no contiene determinaciones para su desarrollo.

El art. 18 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. establece la regulación de los *Estudios de Detalle*. Se transcribe su contenido, puesto que, una vez adaptado en la Homologación a la normativa urbanística vigente, formará parte de la documentación con eficacia normativa de la Homologación, en el apartado correspondiente a las *Determinaciones para los planes de desarrollo*.

«Art. 18.- Estudios de detalle

1.- Los estudios de detalle tienen por objeto desarrollar el Plan en suelo urbano, dentro de aquellas zonas de Calificación Urbanística en que expresamente se permite, y los Planes Parciales en Suelo Urbanizable, reajustando o estableciendo alineaciones y redistribuyendo la edificabilidad asignada por el Plan sin aumentarla en ningún caso.

Estarán sujetos a las siguientes limitaciones específicas:

a) La adaptación y reajuste de alineaciones no podrá comportar la reducción del espacio viario diseñado por este Plan o por otros Planes de rango superior en ninguna de sus partes, ni suponer alteraciones en la continuidad de recorrido o de trama establecida por el Plan para las calles que discurran a su través y se prolonguen hasta rebasar su ámbito, ni imponer retranqueos que no guarden una justificada articulación morfológica con el entorno. Podrán crear nuevo viario de acceso a los volúmenes que ordenen siempre que respeten las condiciones anteriores.

b) No podrán reducir ninguno de los espacios libres públicos previstos en el planeamiento de rango superior, ni público o privado, por dicho planeamiento.

c) No podrán introducir usos prohibidos por la Ordenanza Particular de la Zona, ni alterar el uso pormenorizado calificado por el Plan salvo que sea para adaptarlo al uso dominante de la Zona y, siempre, respetando la limitación establecida en el párrafo anterior para los dotacionales.

d) No podrán aumentar ni el volumen ni la edificabilidad prevista por el Plan, sea en previsión gráfica o numérica o derivada de parámetros de edificación señalados en Ordenanza, sin perjuicio de que puedan redistribuirlo dentro de su ámbito.

e) No podrán rebasar la altura máxima permitida por el Plan en el ámbito objeto de Estudio de Detalle, salvo en los supuestos que expresamente se establecen en las ordenanzas particulares de la zona.

No obstante, podrán atribuir una altura superior cuando el presente Plan permita expresamente a Estudio de Detalle la ordenación de Ámbito de Planeamiento de Desarrollo y especifique una altura máxima concreta.

f) No podrá suponer aumento global de la ocupación en planta prevista por el plan al medirla sobre cada parcela afectada o sobre todo el ámbito ordenado, si lo fuera en unidad compositiva, aunque sí que podrá permutar, unas por otras, las superficies privadas de parcelas ocupadas por edificación o reducir la ocupación en planta. Cuando el Plan defina la ocupación en planta de forma gráfica y también normativa, será suficiente con que se ajuste al parámetro normativo siempre que ello no comporte aumento de volumen.

g) No podrán contener determinaciones propias de un Plan de rango superior como la calificación de nuevas reservas de suelo para destinos públicos salvo que el Plan hubiera previamente establecido la posibilidad de hacerlo así definiendo parámetros aritméticos para Ámbito de Planeamiento de Desarrollo a diseñar mediante Estudio de Detalle, o cuando el Estudio de Detalle sea de iniciativa particular, promovido con la aquiescencia de la propiedad de modo que no exista la posibilidad de perjuicio derivada de la calificación de nuevas reservas conforme al artículo 65.5 del Reglamento de Planeamiento.

h) El Estudio de Detalle no podrá alterar las condiciones de los predios colindantes debiendo garantizar una adecuada incidencia estética y funcional en el entorno, que lo haga compatible con el interés público y congruente con los objetivos generales perseguidos por este Plan al ordenar cada zona. No podrán aprobarse Estudios de Detalle para repartir el volumen entre parcelas privadas -so pretexto de buena justicia- sin reparar en la buena calidad de la ordenación de detalle diseñada por el Plan habrá de ser para mejor conformación de la misma y respetando siempre las limitaciones antes estipuladas.

2. El Estudio de Detalle deberá respetar, en todo caso, las demás determinaciones del Plan no mencionadas en los anteriores apartados y, en especial, la presente Normativa y sus Ordenanzas generales y particulares de la edificación y de los usos, así como las determinaciones en materia de protección.

Si junto al Estudio de Detalle se pretendiera aprobar dictamen vinculante acerca del tipo de protección aplicable a los elementos catalogados en su ámbito según el nivel que tenga asignado, deberá acompañarse el proyecto de cuanta documentación complementaria sea preciso.

3. El Estudio de Detalle no podrá comportar en ningún caso disminución de las obligaciones urbanizadoras a cuenta de la propiedad afectada o de las cesiones obligatorias que resulten de lo previsto en este Plan, aunque sí podrán ampliar la cuantía de las obligaciones cuando fueran de iniciativa particular o vinieran a introducir mayores dotaciones y/o espacios libres que los originariamente previstos en el planeamiento que desarrollen.»

Como materia relacionada con las directrices para la programación de actuaciones integradas, se considera el art. 22 de las Normas Urbanísticas.

«Art. 22.- Delimitación de unidades espaciales para la ejecución del Plan en suelo urbano

22.1. Para el justo o equitativo reparto de los beneficios y cargas originados por el planeamiento será necesaria la delimitación de los ámbitos o espacios dentro de los cuales deberán llevarse a cabo las actuaciones urbanísticas.

22.2. En suelo urbano se delimitan:

a) Zona homogénea de utilización, denominada POLÍGONO DE GESTIÓN EN SUELO URBANO, necesaria para poder actuar mediante reparcelación voluntaria de unidades discontinuas o parcelas aisladas.

b) Polígonos

c) Unidades de actuación.

22.3. Las delimitaciones que, en su caso, pudieran llevarse a cabo después de la entrada en vigor del presente Plan deberán permitir la distribución justa de los

beneficios y cargas derivados de aquél, en función del aprovechamiento urbanístico fijado en estas Normas.»

2.2.8. Otras determinaciones

Se recogen a continuación otras determinaciones del P.G.O.U. de Xirivella que tienen incidencia en la actuación que se propone y que no se han podido encuadrar en los conceptos de los apartados anteriores.

Es importante destacar la referencia al modelo territorial que se efectúa en el apartado 1.1 de la Memoria justificativa: *«Por otro lado, la ejecución del llamado “Plan Sur” desgajó el casco urbano en dos partes bien diferenciadas: Xirivella como tal al oeste y el “Barrio de la Luz” al este, con una clara vocación de continuidad con Valencia capital».*

3. AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

El presente apartado tiene por objeto analizar las afecciones impuestas por la legislación sectorial en el ámbito de actuación. Ello con la finalidad de que la Homologación, en su documentación con eficacia normativa, determine el tratamiento de los bienes de dominio público no municipal que existan en el ámbito de actuación y su entorno.

3.1. Ferrocarriles

El ámbito de actuación limita por el borde sur con el trazado ferroviario Valencia-Utiel. Se trata de una línea ferroviaria de titularidad estatal.

La legislación en materia de ferrocarriles, en el ámbito estatal, queda integrada por la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* y el *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (en adelante, R.L.O.T.T.).

En el último de los textos citados se regulan las limitaciones impuestas a los terrenos inmediatos al ferrocarril, en los Capítulos II y III de su Título II. Se delimitan tres zonas: zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección. A continuación se resumen las determinaciones más importantes, transcribiendo las cuestiones que tienen una incidencia más directa con la actuación que se propone y remitiéndonos al texto reglamentario para las materias de carácter general.

La **zona de dominio público** está regulada en los arts. 280.1 y 283.1 del R.L.O.T.T. en los siguientes términos:

«Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de ocho metros² de anchura a cada lado de la misma. Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de ocho metros³ de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.»

«Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.»

La **zona de servidumbre** está regulada en los arts. 281.1 y 284 del R.L.O.T.T. en los siguientes términos:

² En suelo urbano, esta distancia es de cinco metros, en aplicación del art. 282 del R.L.O.T.T., que se transcribe más adelante.

³ Idem, nota al pie anterior.

«La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 20 metros⁴, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.»

«1. Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la Empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.»

2. Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.»

La **zona de afección** está regulada en los arts. 281.2 y 286 del R.L.O.T.T. en los siguientes términos:

«La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 50 metros⁵ medidos en horizontal y

⁴ En suelo urbano, esta distancia es de ocho metros, en aplicación del art. 282 del R.L.O.T.T., que se transcribe más adelante.

⁵ En suelo urbano, esta distancia es de 25 metros, en aplicación del art. 282 del R.L.O.T.T., que se transcribe más adelante.

perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.»

«1. Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

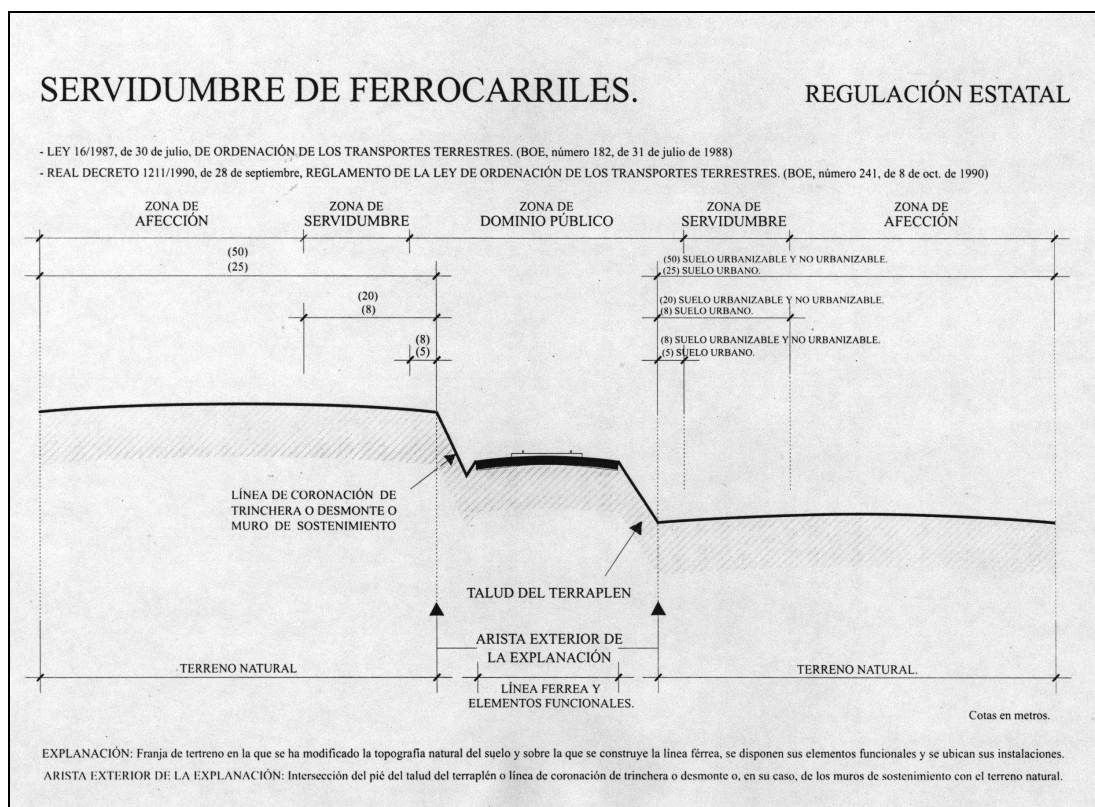
2. La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.»

Esta regulación general se matiza en el caso del **suelo urbano** en cuanto a las distancias de las diferentes zonas. Así, el art. 282 del R.L.O.T.T. establece lo siguiente:

«En suelo calificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección del ferrocarril serán de cinco metros para la zona de dominio público, ocho metros para la de servidumbre y 25 metros para la de afección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.»

Se incluye a continuación un esquema gráfico de las zonas de afección ferroviarias.



3.2. Carreteras

El ámbito de actuación linda por el borde sudoeste con la carretera N-335. Se trata de una carretera de titularidad estatal.

La legislación en materia de carreteras, en el ámbito estatal, queda integrada por la *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras* y el *Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras*.

La Ley de Carreteras tiene por objeto la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales. Con carácter general, se definen las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afectación; también se define la línea límite de edificación. A continuación se resumen las determinaciones más importantes, transcribiendo las cuestiones que tienen una incidencia más directa con la actuación que se propone y remitiéndonos a los textos legales para las materias de carácter general.

El **dominio público** está regulado en el art. 21 de la Ley de Carreteras en los siguientes términos:

«1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.»

«3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.»

La **zona de servidumbre** está regulada en el art. 22 de la Ley de Carreteras, destacando las siguientes cuestiones:

«1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.»

La **zona de afección** está regulada en el art. 23 de la Ley de Carreteras, destacando las siguientes cuestiones.

«1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de carreteras, medidas desde las citadas aristas.

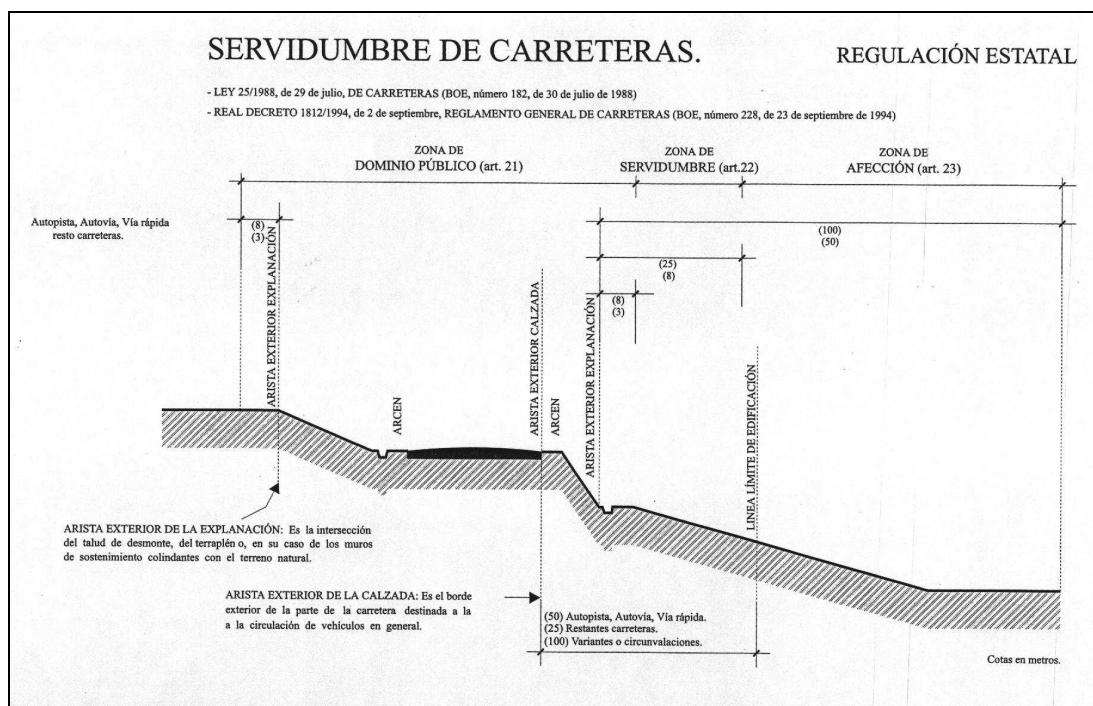
2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.»

La **línea límite de edificación** está regulada en el art. 25 de la Ley de Carreteras en los siguientes términos:

«1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.»

Se incluye a continuación un esquema gráfico de las zonas de afección en materia de carreteras estatales.



3.3. Aguas

Próximo al ámbito de actuación discurre el nuevo cauce del río Turia. En consecuencia, resultan aplicables las afecciones en materia de aguas.

En esta materia es aplicable el *Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas* (en adelante, texto refundido de la Ley de Aguas). Por otra parte, el *Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del dominio público hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas* (en adelante, Reglamento del dominio público hidráulico), está vigente en aquellas disposiciones que no se opongan al texto refundido de la Ley de Aguas.

El **dominio público hidráulico** está regulado en el art. 2 del texto refundido de la Ley de Aguas en los siguientes términos:

«Constituyen el dominio público hidráulico del Estado con las salvedades expresamente establecidas en esta Ley:

- a) *Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.*
- b) *Los cauces de corriente naturales, continuas o discontinuas.*
- c) *Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.*
- d) *Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.*
- e) *Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar una vez que, fuera de la planta de producción, se incorporen a cualquiera de los elementos señalados en los apartados anteriores.»*

Se definen en el Capítulo II del Título Primero del texto refundido de la Ley de Aguas los **cauces, riberas y márgenes**, en los siguientes términos:

«Álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.»

«Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal:

- a) *A una zona de servidumbre de 5 metros de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.*
- b) *A una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.»*

El desarrollo reglamentario de estas materias se contiene en el art. 7 del Reglamento del dominio público hidráulico, relativo a la **zona de servidumbre para uso público**, y en el art. 9 de la misma norma, referido a la **zona de policía**.

«La zona de servidumbre para uso público definida en el artículo anterior tendrá los fines siguientes:

- a) Paso para servicio del personal de vigilancia del cauce.*
- b) Paso para el ejercicio de actividades de pesca fluvial.*
- c) Paso para el salvamento de personas o bienes.*
- d) Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.»*

«En la zona de policía de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce y con el fin de proteger el dominio público hidráulico y el régimen de corrientes, quedan sometidas a lo dispuesto en este Reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- a) Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.*
- b) Las extracciones de áridos.*
- c) Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.*
- d) Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico.»*

«La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del Organismo de cuenca, sin perjuicio de los supuestos especiales regulados en este Reglamento. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las administraciones públicas.»

Con independencia de la legislación estatal en materia de aguas, la *Ley 6/1989, de 7 de julio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana* contiene una afección en materia de aguas, que se regula en el art. 69 de la citada ley.

«Se prohíbe toda edificación sobre terrenos provenientes de cauces y hasta veinte metros de su arista exterior.»

PLANOS DE INFORMACIÓN

- A.1. Situación
(Escala 1/20.000)
- A.2. Clasificación del suelo I del PGOU de Valencia
(Escala 1/10.000)
- A.3. Clasificación del suelo II del PGOU de Valencia
(Escala 1/10.000)
- A.4. Clasificación del suelo del PGOU de Xirivella
(Escala 1/2.000)
- A.5. Calificación del suelo del PGOU de Valencia
(Escala 1/5.000)
- A.6. Estructura orgánica del territorio del PGOU de Xirivella
(Escala 1/2.000)
- A.7. Usos globales del PGOU de Xirivella
(Escala 1/2.000)
- A.8. Situación de la Zona Verde de Sistema General del plano de Estructura orgánica del territorio del PGOU de Xirivella
(Escala 1/2.000)
- A.9. Situación de la Zona Verde de Sistema General del plano de Usos globales del PGOU de Xirivella
(Escala 1/2.000)

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. PLANTEAMIENTO DE LA HOMOLOGACIÓN

La Homologación se plantea con carácter *sectorial y modificativo*, tal como están definidos dichos conceptos en los apartados I.3 y I.4 de la Instrucción de Homologación. Por una parte, el alcance territorial de la Homologación es sectorial, puesto que se refiere a un único sector delimitado en la propia homologación; de otro lado, el alcance material de la Homologación es del tipo modificativo, ya que introduce cambios y modificaciones en el planeamiento vigente.

Los objetivos del presente documento son los siguientes:

- a) Identificación de los elementos pertenecientes a la ordenación estructural, diferenciándolos claramente de los correspondientes a la ordenación pormenorizada.
- b) Resolver la integración del nuevo sector en la ordenación estructural -concepto homologado respecto a la estructura general y orgánica del territorio- de los Planes Generales de Valencia y Xirivella.

Estamos ante una Homologación modificativa, por lo que la Memoria justificativa se estructura en dos partes diferenciadas: la parte modificativa, que analiza las modificaciones que se introducen respecto al planeamiento vigente; y la parte de la homologación, que adapta las determinaciones del Plan –las que resultan de refundir las determinaciones vigentes con las modificadas- a la normativa urbanística vigente, para definir la ordenación estructural.

2. MODIFICACIONES RESPECTO AL PLANEAMIENTO VIGENTE

En primer lugar, debe precisarse que serán objeto de análisis en el presente apartado aquellas modificaciones que afecten a determinaciones de la ordenación estructural. Las modificaciones de la ordenación pormenorizada serán consideradas en el análisis de la ordenación pormenorizada que efectuará el Plan de Reforma Interior.

2.1. Modificaciones del P.G.O.U. de Valencia

2.1.1. Delimitación de un nuevo sector

Se delimita un nuevo sector de planeamiento como ámbito de ordenación propio del Plan de Reforma Interior. Este sector está integrado por terrenos clasificados como suelo urbano que forman parte del Polígono Industrial "Vara de Quart", pero que no han sido urbanizados. Debe destacarse que la delimitación del sector incluye terrenos pertenecientes a los Municipios de Valencia y Xirivella.

La delimitación del sector es la que aparece grafiada en el *Plano B.2. Delimitación del sector* de la Homologación. La descripción de sus límites es la siguiente:

- Norte: C/ Tres Forques.
- Nordeste: apartadero ferroviario existente.
- Sur: trazado ferroviario Valencia-Utiel.
- Sudoeste: carretera N-335.

El sector así delimitado tiene una superficie de 70.886,14 m²s. De esta superficie total, 45.480,64 m²s de terrenos pertenecen al Municipio de Valencia y 25.405,50 m²s de terrenos forman parte del Municipio de Xirivella.

Esta modificación se justifica en la necesidad de definir un ámbito que sirva de referencia para la ordenación conjunta de terrenos pertenecientes a los Municipios de Valencia y Xirivella. El ámbito de ordenación propio de las operaciones de reforma interior, a desarrollar mediante un Plan de Reforma Interior, es el sector, tal como establece el art. 17.1 del *Decreto 201/1998, de 15 de diciembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana* (en adelante, R.P.C.V.).

2.1.2. Cambio de calificación de uso industrial a uso terciario

El ámbito de actuación está incluido en una zona de Industrias y Almacenes. El uso global o dominante de esta zona es el Industrial (Ind) y Almacenes (Alm). Ahora bien, el nuevo sector delimitado se sitúa en un emplazamiento estratégico, por su proximidad a importantes vías de comunicación (carretera N-335 y C/ Tres Forques), su situación en el frente del núcleo urbano de Valencia hacia el nuevo cauce del río Turia y su posición cercana al acceso oeste a la ciudad de Valencia. Estas características determinan que se trata de una zona más adecuada para destinarla a usos terciarios que a usos industriales. En consecuencia, la Homologación plantea la modificación de la zona de ordenación urbanística, pasando de zona industrial a zona terciaria, a la que corresponde el uso global Terciario (T).

La justificación de esta modificación, además de las razones ya indicadas, se basa en ajustar el planeamiento a la vocación de los terrenos hacia el uso terciario y también por cuanto los usos terciarios permiten configurar un frente más adecuado del núcleo urbano hacia el río Turia.

2.1.3. Desvío y canalización subterránea de línea eléctrica

En el estado actual existe una línea aérea de suministro de energía eléctrica de 66 kv., que atraviesa el ámbito de actuación en dirección sudoeste-nordeste. Esta infraestructura eléctrica está calificada en el P.G.O.U. de Valencia como Sistema General de Infraestructuras básicas y de Servicios – Suministro de energía eléctrica (GIS-2).

En la actuación que se propone, se plantea un desvío de trazado y la canalización subterránea de parte de esta línea eléctrica. Las características técnicas de esta actuación se encuentran descritas pormenorizadamente en el Proyecto de Urbanización que se tramita junto a la presente Homologación. Sin embargo, a efectos de la ordenación estructural –y con independencia de la calificación concreta de este elemento según la terminología de la normativa urbanística vigente, que se realiza en el apartado 3.9 de la presente Memoria justificativa- ha de considerarse que se efectúa una modificación del trazado de esta línea eléctrica.

El nuevo trazado es el que se refleja en el plano *B.3. Red primaria* de los planos de ordenación de la Homologación.

Esta modificación se justifica en la mejora que supone el trazado subterráneo frente al tendido aéreo, liberando los terrenos de las afecciones físicas y jurídicas derivadas de la línea aérea de alta tensión y eliminando la situación de peligrosidad que supone la implantación de instalaciones terciarias bajo un tendido aéreo de las características citadas en un entorno urbano.

2.2. Modificaciones del P.G.O.U. de Xirivella

2.2.1. Cambio de clasificación del suelo

Tal como se ha analizado en el apartado 2.2.2 de la Memoria informativa, en el ámbito de actuación que pertenece al Municipio de Xirivella existe una zona de suelo urbano de uso industrial y una zona de suelo urbanizable destinada a Sistemas Generales.

El ámbito de suelo urbano estaba configurado por un acceso ferroviario antiguamente existente que, rodeando las naves de Ros Casares, S.A., se dirigía hacia la C/ Tres Forques. A su vez, ese trazado sirvió para plantear una conexión viaria desde la N-335 hacia la C/ Tres Forques, tal como puede observarse en el plano *A.7. Usos globales del P.G.O.U. de Xirivella*. Sin embargo, esta conexión viaria se ha realizado siguiendo un trazado desplazado ligeramente hacia al Oeste respecto al previsto en el planeamiento. En consecuencia, y adaptándonos a la realidad existente,

lo que procede es ajustar la delimitación del suelo urbano al trazado realmente ejecutado de la conexión viaria desde la N-335 hacia la C/ Tres Forques. Esta actuación supone un cambio de clasificación de unos terrenos que pasan de suelo urbanizable (destinado a Sistemas Generales) a suelo urbano.

Los terrenos clasificados como suelo urbanizable corresponden principalmente a la conexión viaria entre la N-335 y la C/ Tres Forques. En el estado actual, esta conexión viaria se encuentra totalmente ejecutada y en servicio. Desde este punto de vista no tiene sentido mantener la clasificación de los terrenos como suelo urbanizable (no hay una actuación urbanizadora pendiente de realizar). Por otra parte, este suelo urbanizable no estaba adscrito al sector A de suelo urbanizable que ya se ha desarrollado y ejecutado. Por lo tanto, tampoco tiene sentido mantener un ámbito de suelo urbanizable de Sistemas Generales que no está adscrito a ningún sector de suelo urbanizable. Por último, considerando la C/ Tres Forques en toda su longitud, no es coherente que esté clasificada como suelo urbano en la mayor parte de su desarrollo (en la parte correspondiente al término municipal de Valencia) y un pequeño tramo se clasifique como suelo urbanizable (en la parte correspondiente al término municipal de Xirivella). Por todas las razones anteriores, se propone el cambio de clasificación de estos terrenos, de suelo urbanizable a suelo urbano.

En definitiva, todo el ámbito delimitado entre la N-335, el Sector A⁶ y el límite de término municipal queda clasificado como suelo urbano.

2.2.2. Delimitación de un nuevo sector

Nos remitimos a las consideraciones expresadas en el apartado 2.1.1 de la Memoria justificativa, en el que se ha realizado un análisis unitario de esta materia considerando conjuntamente los terrenos pertenecientes a Valencia y Xirivella.

⁶ El alcance de la presente Homologación es de carácter sectorial, por lo que excede de sus posibilidades el reconocimiento de la condición de suelo urbano del Sector A ya desarrollado y ejecutado. Será el planeamiento general de Xirivella el que, en su momento, otorgue la clasificación de suelo urbano a dichos terrenos.

2.2.3. Cambio de calificación de uso industrial a uso terciario

Cabe reproducir las mismas consideraciones expresadas en el apartado 2.1.2 de la Memoria justificativa, ya que la calificación vigente de la zona en el P.G.O.U. de Xirivella es la misma que en el P.G.O.U. de Valencia (Industrias y Almacenes).

2.2.4. Red primaria viaria

En el P.G.O.U. de Xirivella se plantea la conexión viaria entre la N-335 y la C/ Tres Forques mediante un elemento del Sistema General de Comunicaciones. Ahora bien, ya se ha comentado anteriormente que existe una discrepancia entre los propios planos del Plan General en cuanto a la solución viaria propuesta. Y más aún, la solución viaria finalmente ejecutada no coincide con ninguna de las dos propuestas del P.G.O.U. En cualquier caso, la presente Homologación es el instrumento adecuado para resolver estas contradicciones.

La solución más razonable consiste en que la Homologación refleje la solución viaria finalmente ejecutada. De este modo, en el plano *B.3. Red primaria* se grafían como red primaria viaria los terrenos ocupados por la conexión viaria existente entre la N-335 y la C/ Tres Forques.

2.2.5. Parque público de red primaria

El P.G.O.U. de Xirivella tiene previsto un Sistema General de Zona Verde en esta zona. Y también se produce la contradicción entre los propios planos del P.G.O.U. en cuanto a la configuración de esta zona verde. Es evidente, por otra parte, ya que la forma de la zona verde está condicionada por la solución viaria de conexión entre la N-335 y la C/ Tres Forques. En consecuencia, procede modificar la configuración de la zona verde.

Para definir la nueva configuración de la zona verde se han seguido los siguientes criterios:

- Teniendo en cuenta el entorno de la zona, con importantes infraestructuras viarias y ferroviarias y el emplazamiento distante y separado del casco urbano de Xirivella por el nuevo cauce del río Turia, no resulta adecuado el tratamiento de la zona verde con el carácter de zona ajardinada para el disfrute y esparcimiento de la población. Con las características del entorno que se han señalado, la zona verde puede cumplir una importante función de transición entre las infraestructuras de comunicaciones (N-335 y ferrocarril Valencia-Utiel) y la zona terciaria propuesta. En consecuencia, la zona verde se plantea como una franja de transición entre las manzanas terciarias y las infraestructuras de comunicaciones.
- No debe mermarse la superficie de zona verde calificada en el planeamiento vigente; es decir, la nueva superficie de zona verde será igual o superior a la calificada en el P.G.O.U. No obstante, respecto a este criterio debe hacerse una advertencia previa: parte de la zona verde de Sistema General ya ha desaparecido por las ampliaciones viarias ejecutadas tanto en la N-335 como en su enlace con la C/ Tres Forques. En consecuencia, una vez ajustado el límite del sector a las infraestructuras viarias realmente existentes, el criterio será mantener, al menos, la superficie de SGZV calificada en el P.G.O.U. que quede incluida en el sector. Nos encontramos otra vez con la contradicción entre los planos del P.G.O.U. en cuanto a la configuración de la zona verde. Para superar esta cuestión, lo que se ha hecho es analizar las dos soluciones y verificar que la zona verde propuesta en la Homologación tiene una superficie mayor a la correspondiente a cada una de las propuestas del P.G.O.U. El análisis gráfico de esta cuestión se recoge en los planos A.8 y A.9 de los planos de información de la Homologación. La conclusión definitiva de este criterio es que la superficie de parque público de red primaria propuesta en la Homologación (12.876,52 m²s) es superior a la superficie de Sistema General de Zona Verde incluida en el sector en el plano de *Estructura orgánica del territorio* (12.596,98 m²s) y en el plano de *Usos globales* (8.280,16 m²s).
- La actuación se plantea de modo unitario, a pesar de que estamos actuando en terrenos pertenecientes a dos Municipios diferentes. Desde este punto de vista, el cómputo de los estándares dotacionales debe realizarse para el conjunto del Plan. No tendría mucho sentido que en una actuación de este tipo se exigiera el 10% de zona verde o el porcentaje exigible de red viaria en cada uno de los ámbitos

perteneciente a un Municipio. Del mismo modo, el cómputo del parque público de red primaria se realiza para el conjunto del sector, con independencia de los términos municipales.

Siguiendo los criterios analizados, la Homologación califica unos terrenos como parque público de red primaria, que equivale al Sistema General de Zona Verde del planeamiento vigente, y cuya configuración se grafía en el plano *B.3. Red primaria*.

2.3. Requisitos legales exigidos a las modificaciones de Plan

Toda modificación de un Plan está sujeta al cumplimiento de una serie de requisitos exigidos tanto por la L.R.A.U. (art. 55) como por el R.P.C.V. (Capítulo V del Título Segundo). La presente Homologación, en la medida en que introduce modificaciones respecto a la ordenación vigente, debe justificar el cumplimiento de los requisitos que resulten aplicables a las modificaciones propuestas.

- El art. 55.1 L.R.A.U. determina que *«el cambio o sustitución de determinaciones en los Planes y Programas exige cumplir el mismo procedimiento legal previsto para su aprobación»*. En nuestro caso, la tramitación de una Homologación modificativa junto a un Plan de Reforma Interior está expresamente regulada en la Disposición Transitoria Primera de la L.R.A.U.
- El art. 55.3 de la L.R.A.U. determina que *«toda alteración de la ordenación establecida por un Plan que aumente el aprovechamiento lucrativo privado de algún terreno o desafecte el suelo del destino público, deberá contemplar las medidas compensatorias precisas para mantener la proporción y calidad de las dotaciones públicas previstas respecto al aprovechamiento, sin aumentar éste en detrimento de la mejor realización posible de los estándares legales de calidad de la ordenación»*. Vamos a analizar con detenimiento las diferentes cuestiones que se plantean:
 - En primer lugar, el aprovechamiento lucrativo privado viene determinado tanto por la edificabilidad como por el uso de esa edificabilidad. Respecto

a la edificabilidad, la comparación entre la ordenación vigente y la ordenación propuesta, se realiza del siguiente modo. La edificabilidad de la ordenación vigente se obtiene aplicando el índice de edificabilidad neta de $1,60 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$ -transformación del índice de $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ a $\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$ con una altura de planta de 5 m- a la superficie de manzanas privadas, que es de $45.889,18 \text{ m}^2\text{s}$. Así resulta una edificabilidad total de $73.422,69 \text{ m}^2\text{t}$. En la ordenación propuesta, la asignación de edificabilidad se realiza aplicando el mismo índice de edificabilidad neta a la superficie de manzanas resultante de la nueva ordenación. Este último dato se obtiene de la ordenación pormenorizada; ahora bien, como la Homologación se formula simultáneamente al Plan de Reforma Interior, se conoce esa superficie, que es de $39.796,84 \text{ m}^2\text{s}$. Aplicando a esta superficie el índice medio de edificabilidad neta de $1,60 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$ se obtiene una edificabilidad total de la Homologación de $63.674,94 \text{ m}^2\text{t}$. En consecuencia, se produce una disminución de la edificabilidad respecto al planeamiento vigente.

- En relación con el uso global, el uso terciario puede tener una mayor rentabilidad económica que el uso industrial. La cuantificación exacta de cuánto más valor puede tener el uso terciario respecto del uso industrial es difícil de determinar; ni el P.G.O.U. de Valencia, ni el P.G.O.U. de Xirivella tienen coeficientes de ponderación que expresen el valor relativo de los distintos usos. No obstante, a los efectos que estamos analizando, tampoco es necesario determinar ese mayor valor, por el razonamiento que hacemos a continuación. Admitamos que el mayor valor del uso terciario supone que, incluso con una edificabilidad total mucho menor, se produce finalmente un incremento de aprovechamiento lucrativo. Resulta aplicable, entonces, el art. 55.3 de la L.R.A.U.

- Lo que exige el citado artículo es que si se produce un aumento del aprovechamiento lucrativo, se contemplen las medidas compensatorias precisas para mantener la proporción y calidad de las dotaciones públicas previstas respecto al aprovechamiento. En nuestro caso, las medidas compensatorias son las mayores dotaciones públicas de la ordenación modificada, que no sólo mantienen la proporción entre dotaciones y

aprovechamiento, sino que la incrementan de manera sustancial, como se comprueba en el cuadro siguiente:

Art. 55.3 L.R.A.U.	Planeamiento vigente	Modificación
Parcelas privadas	45.889,18 m ² s	39.915,37 m ² s
Dotaciones públicas	24.996,96 m ² s	30.970,77 m ² s
Edificabilidad total	73.422,69 m ² t	63.674,94 m ² t
Dotaciones/Edificabilidad	0,34 m ² s/m ² t	0,49 m ² s/m ² t

En definitiva, el incremento de aprovechamiento lucrativo de la modificación queda compensado con la mayor superficie de dotaciones públicas y la menor edificabilidad total, lo que determina una proporción entre dotaciones y aprovechamiento mucho mayor en la ordenación modificada que en la ordenación vigente.

En todo caso, debe recordarse que el régimen urbanístico vigente en los terrenos es el de suelo urbano con actuaciones aisladas. En la ordenación modificada se propone una actuación integrada que garantiza la urbanización completa de todo el sector. Además, la actuación asume el coste de una serie de infraestructuras exteriores, como son el túnel en la C/ Tres Forques, el enterramiento de la línea eléctrica de alta tensión y el ajardinamiento de la franja de terrenos situada entre el sector y la N-335, que pueden considerarse como medidas compensatorias del incremento de aprovechamiento.

- La modificación conlleva una diferente calificación o uso urbanístico de las zonas verdes o espacios libres anteriormente previstos, por lo que, de conformidad con lo establecido en el art. 55.4 de la L.R.A.U., requiere previo informe favorable del Consejo Superior de Urbanismo. Como este Organismo aún no está constituido,

resulta aplicable la Disposición Transitoria Novena de la L.R.A.U.: *«Hasta que se constituya el Consejo Superior de Urbanismo regulado en la Disposición Adicional Primera, el ejercicio de sus funciones corresponderá al Conseller competente en materia de Urbanismo, previo informe de las Comisiones Territoriales de Urbanismo reguladas en el Decreto 137/90, del Consell de la Generalitat»*. Con independencia del trámite, el análisis de la modificación de zonas verdes –además de lo ya indicado en el apartado 2.2.5 de la Memoria justificativa- contempla los siguientes aspectos: desde el punto de vista cuantitativo, se produce un aumento de la superficie de zonas verdes en el ámbito de la modificación, ya que la superficie de zonas verdes de la ordenación propuesta (12.876,52 m²s) es superior a la superficie de zonas verdes de la ordenación vigente (12.596,98 m²s); desde el punto de vista cualitativo, la disposición de las zonas verdes en la nueva ordenación como elemento de transición entre las infraestructuras viarias del entorno y las manzanas terciarias es una mejor solución que la contenida en el planeamiento vigente que dispone la zona verde en el interior de un importante nudo de comunicaciones viarias. Además, la zona verde propuesta cumple uno de los objetivos del P.G.O.U. de Xirivella: la mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera.

- El art. 76 del R.P.C.V. exige que *«para aprobar Planes que modifiquen el planeamiento anteriormente aprobado por la Administración de la Generalitat, se exigirá que las nuevas soluciones propuestas para la red estructural o primaria de reservas de suelo dotacional mejoren su capacidad o funcionalidad y cumplan las necesidades y los objetivos considerados en el Plan General»*. En los apartados 2.1 y 2.2 de la presente Memoria justificativa ya se han expuesto las mejoras que supone cada una de las modificaciones puntuales propuestas. Considerada globalmente la red primaria en la solución propuesta, se mejora la coordinación entre los Municipios de Valencia y Xirivella y se logra una mejor integración del sector en el territorio.
- El art. 78 del R.P.C.V. exige *«que todas las variaciones de la ordenación urbanística respetarán los estándares de calidad urbana aplicables en cada caso según las previsiones del Anexo de este Reglamento»*. Los citados estándares se refieren, en nuestro caso, a la ordenación pormenorizada, por lo que

corresponderá al Plan de Reforma Interior la justificación del cumplimiento de esta exigencia reglamentaria.

- Las exigencias documentales del art. 79 del R.P.C.V. quedan suficientemente cumplidas con los documentos que integran la Homologación y el Plan de Reforma Interior. Cabe precisar que no es posible elaborar el documento de refundición allí indicado, ya que el alcance territorial está limitado por el carácter sectorial de la Homologación: se reflejan tanto las nuevas determinaciones como las que quedan en vigor en el ámbito del sector y su entorno.

3. HOMOLOGACIÓN DE LAS DETERMINACIONES

En el presente apartado se consideran las determinaciones del planeamiento general vigente, refundidas con las modificadas introducidas por la Homologación según lo indicado en el apartado anterior, adaptándolas a la normativa urbanística vigente para definir las determinaciones que integran la ordenación estructural. Esta operación es la que constituye propiamente el objeto de la Homologación, tal como está definida en la Instrucción de Homologación.

3.1. Directrices de evolución urbana

En las determinaciones establecidas por los Planes Generales vigentes, no se definen expresamente unas *directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y de ocupación del territorio*, en los términos que se regulan en el art. 17.1 de la L.R.A.U. y en los arts. 6 y 7 del R.P.C.V. Por otra parte, al tratarse de una actuación no prevista en los planes vigentes, es lógico que no existan directrices específicas para su desarrollo.

No obstante, el Plan General de Xirivella contiene varias determinaciones que son homologables a los conceptos definidos en los citados preceptos normativos.

Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales.

Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización.

Adopción de medidas de protección en ferrocarril y autovías. Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera.

Por otra parte, el instrumento de Homologación tiene capacidad para complementar la ordenación vigente con aquellas determinaciones integrantes de la ordenación estructural que no estén definidas en los planes que se homologan. En ese sentido, se propone la siguiente determinación relativa a las directrices de evolución urbana, bien entendido que su alcance se limita a la actuación que se plantea.

Coordinación de la ordenación urbanística en la zona limítrofe entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, junto a la marginal izquierda del nuevo cauce del río Turia.

3.2. Clasificación del suelo

Respecto a la clasificación del suelo, si consideramos las determinaciones del planeamiento vigente refundidas con las modificaciones que en esta materia introduce la propia Homologación (apartado 2.2.1 de la presente Memoria justificativa), en el ámbito de actuación y su entorno próximo aparecen 2 clases de suelo:

- *Suelo urbano: terrenos incluidos en la delimitación del nuevo sector y red primaria viaria constituida por la C/ Tres Forques.*
- *Suelo no urbanizable: terrenos ocupados por diversas infraestructuras de red primaria (nuevo cauce del río Turia, N-335 y ferrocarril Valencia-Utiel).*

Respecto a la clasificación del suelo es importante recordar la referencia a esta materia en el apartado I.2. *Objeto de la Homologación* de la Instrucción de

Homologación: *«Así, por ejemplo, la ley no exige para la homologación del planeamiento que se modifiquen sus determinaciones a fin de cumplir los estándares dotacionales de los artículos 19 y 22 de la Ley Reguladora. Tampoco exige modificar la clasificación para adecuarla a los criterios de su artículo 8».*

En todo caso, la clasificación como suelo urbano propuesta se justifica en el art. 10.2.B del R.P.C.V.:

«2. Excepcionalmente, el Plan podrá clasificar como suelo urbano terrenos cuyo desarrollo prevea realizar mediante Actuaciones Integradas en los siguientes casos:

.../...

B) Los terrenos clasificados como suelo urbano en el planeamiento general aprobado con anterioridad a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística integrados en el núcleo urbano y consolidados por la edificación.

Se considera consolidación por la edificación la ocupación del suelo por la edificación en más de un 50% del suelo edificable del ámbito de gestión propio de una actuación integrada definido con las exigencias de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.»

En nuestro caso, se cumplen todos los requisitos exigidos, como se justifica a continuación:

- Los terrenos están clasificados como suelo urbano tanto en el P.G.O.U. de Valencia como en el P.G.O.U. de Xirivella.
- La actuación está integrada en el núcleo urbano de Valencia como se comprueba al contemplar la zona a mayor escala y constatar que el entorno está completamente urbanizado y consolidado. Se trata de un pequeño ámbito que completa la configuración del núcleo urbano de Valencia hasta llegar al nuevo cauce del río Turia. Por otra parte, la zona de actuación proviene de un ámbito no desarrollado del Polígono Industrial Vara de Quart, por lo que también debe

considerarse, a otra escala, como parte integrante del núcleo urbano constituido por el citado polígono.

- Los terrenos se encuentran consolidados por la edificación ya que las naves existentes de la mercantil *Fco. Ros Casares Valencia, S.L.* determinan que la gran manzana definida en el planeamiento vigente está totalmente consolidada. Como la superficie de esta manzana es muy superior a la del resto de manzanas que no están edificadas, se concluye que la ocupación del suelo por la edificación es superior al 50% del suelo edificable. El grado de consolidación por la edificación puede observarse en el plano A.5. *Estado actual* de los planos de información del Plan de Reforma Interior.

En relación con la clasificación de suelo también son importantes las determinaciones reguladas en el art. 1.1.3 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia y en el art. 5.2 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Xirivella, respecto a la consideración de los Sistemas Generales y que ha sido transcrita en los apartados 2.1.1 y 2.2.2 de la Memoria informativa de la Homologación. Adaptando la redacción de esta determinación a la terminología de la normativa urbanística vigente, queda expresada en los siguientes términos:

El suelo reservado a la red primaria se encuentra sujeto al mismo régimen jurídico de gestión y ejecución que la clase de suelo a la que dichas reservas se adscriben en cada caso.

En definitiva, la clasificación de suelo es la que se expresa en el Plano B.1. Clasificación de suelo de los planos de ordenación de la Homologación.

3.3. Zonas de ordenación urbanística

Uno de los aspectos modificativos de la Homologación, como ya hemos analizado anteriormente, es el cambio de calificación de uso industrial a uso terciario. En consecuencia, el sector queda sujeto a la regulación de una zona de ordenación urbanística de uso global terciario. Para definir las características de esta zona tomaremos como referencia las *zonas de calificación urbanística* definidas en el

P.G.O.U. de Valencia (art. 6.3 de sus Normas Urbanísticas) y las *zonas de ordenanza* del P.G.O.U. de Xirivella (art. 75 de sus Normas Urbanísticas). Ambos conceptos, y su regulación, son perfectamente equiparables a la *división del territorio en zonas de ordenación urbanística* que se regula en el art. 17.1.C de la L.R.A.U. Ahora bien, como este artículo remite al Reglamento de zonas de ordenación urbanística previsto en el art. 14 de la L.R.A.U. -que ya ha sido aprobado mediante *Orden de 26 de abril de 1999, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba el Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana* (en adelante, R.Z.O.U.)-, esta determinación deberá adaptarse a los conceptos definidos en el citado Reglamento. En definitiva, la Homologación debe adaptar las calificaciones del suelo de carácter terciario establecidas en los Planes Generales vigentes a una división del territorio en zonas de ordenación urbanística siguiendo los criterios del R.Z.O.U.

El P.G.O.U. de Valencia sí que define una zona de calificación urbanística de carácter terciario, designada con las siglas TER. En esta zona se diferencian varias subzonas (art. 6.43 de las Normas Urbanísticas), pero esta determinación pertenece a la esfera de la ordenación pormenorizada, que se analizará en el Plan de Reforma Interior.

En cambio, el P.G.O.U. de Xirivella no regula específicamente una zona de carácter terciario en el suelo urbano. Sí que tiene un sector de suelo urbanizable programado de uso global terciario-comercial (Sector A), que ya fue desarrollado mediante el correspondiente Plan Parcial. Pero, con carácter general, la regulación del uso terciario se define en el art. 85 de sus Normas Urbanísticas.

En consecuencia, la zona de ordenación urbanística aplicable al sector será la denominada **Terciario** (TER). El desarrollo de esta calificación global en subzonas o usos pormenorizados corresponderá a la ordenación pormenorizada que se desarrollará en el Plan de Reforma Interior.

El uso global que corresponde a esta zona de ordenación urbanística se define en el art. 6.44 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia en los siguientes términos:

«El uso global o dominante en esta Zona es el Terciario (T)».

En virtud del art. 79 del R.Z.O.U., *«todas las zonas de ordenación urbanística se configuran mediante la integración de 3 variables urbanísticas: un sistema de ordenación, una tipología edificatoria y un uso global».* Siguiendo la definición que de tales conceptos contiene el citado Reglamento, en nuestro caso las variables urbanísticas que configuran la zona son:

Sistema de ordenación Ordenación por edificación aislada
Tipología edificatoria Bloque exento
Uso global Terciario

De ello se deriva que la zona de ordenación urbanística resultante, siguiendo la clasificación recogida en el art. 80, y en la Tabla 1 del Anexo I, del R.Z.O.U., es **TERCIARIO BLOQUE EXENTO**.

En suma, la división del territorio en zonas de ordenación urbanística, recogida del planeamiento general vigente y adaptada a la L.R.A.U. y al R.Z.O.U., queda en virtud de la Homologación del siguiente modo:

El nuevo sector delimitado en el Polígono Industrial "Vara de Quart" pertenece a la zona Terciario (TER), que constituye una zona Terciario Bloque Exento en la sistemática del Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística.

Por otra parte, tanto el P.G.O.U. de Valencia como el de Xirivella consideran que los Sistemas Generales constituyen en sí mismos zonas de calificación urbanística. Sin embargo, en la sistemática de las determinaciones de la ordenación estructural establecida en la L.R.A.U., la regulación concreta de estos elementos se traslada al apartado relativo a la red primaria. Por lo tanto, a los efectos del presente apartado relativo a las zonas de ordenación urbanística, nos limitamos a la siguiente determinación, traducida a la nueva terminología.

Los elementos de la red primaria constituyen en sí mismos zonas de ordenación urbanística.

3.4. Ordenación del suelo no urbanizable

Tal como se ha analizado en los apartados 2.1.4 y 2.2.5 de la Memoria informativa de la Homologación, los terrenos clasificados como suelo no urbanizable en el entorno del ámbito de actuación están calificados todos ellos como Sistemas Generales. Por lo tanto, en lo que se refiere a la ordenación del suelo no urbanizable hay que remitirse a la regulación de los elementos de red primaria que tienen esa clasificación de suelo.

La regulación normativa de los terrenos clasificados como suelo no urbanizable es la que corresponde a su naturaleza de elementos de la red primaria.

3.5. Delimitación del sector

El documento de Homologación, en lo que respecta a la delimitación del sector, debe seguir los criterios establecidos en el apartado *II.6. La división del territorio en sectores* de la Instrucción de Homologación. En síntesis, los criterios más importantes que resultan aplicables a la actuación propuesta son:

- *Sector es el ámbito mínimo de planeamiento (parcial o de reforma interior).*
- *La delimitación o configuración del entorno del sector debe cumplir determinados requisitos legales expresados en el artículo 20 de la Ley Reguladora. La definición de la red primaria de reserva de suelo para infraestructuras públicas y dotaciones es importante a la hora de dar cumplimiento a esos requisitos.*
- *El propósito legal de estas exigencias es evitar que el planeamiento parcial se diseñe partiendo de ámbitos inadecuados que induzcan malformaciones o disfuncionalidades en la ordenación resultante, por haberse proyectado con una visión demasiado fragmentaria del territorio.*
- *En suelo urbano, no es preceptiva la inclusión en «sectores» de todos los terrenos. Bastará delimitarlos para las operaciones de reforma interior*

previstas. Ante todo, habrá que recoger las previstas en el planeamiento vigente (los PERI que en él se hubieran previsto). Si su delimitación no se ajusta a los criterios del mencionado artículo 20, habrá que corregirla...

La delimitación del sector es la que ya ha sido analizada en el apartado 2.1.1 de la presente Memoria justificativa. Lo que procede ahora es justificar que la delimitación del sector cumple los criterios de sectorización definidos en el art. 20 de la L.R.A.U. y desarrollados en el art. 17 del R.P.C.V.

Comenzando por el linde Sur de la actuación, el perímetro del sector se configura con la alineación de un elemento de la red primaria, como es el trazado ferroviario Valencia-Utiel. De esta manera, en este linde del sector se cumple el criterio establecido en el art. 17.2.A del R.P.C.V.

El límite Sudoeste del sector se configura con otro elemento de la red primaria, en este caso la carretera N-335. Por lo tanto, la sectorización en este linde también se ajusta al criterio legal señalado en el apartado anterior.

El límite Norte del sector se configura también con un elemento de la red primaria como es la C/ Tres Forques. En consecuencia, se aplica el mismo criterio legal señalado en los dos apartados anteriores.

Para configurar adecuadamente el linde Nordeste del sector, se dispone un vial perimetral que permite una articulación correcta de la ordenación del suelo urbano colindante con la nueva ordenación propuesta en el sector. De este modo, el límite del sector, en este caso, queda justificado en el criterio establecido en el art. 17.2.B del R.P.C.V. Queda por justificar el último tramo más al sur de este linde, que en este caso se configura con un elemento de la red primaria como es el parque público incluido en el sector. Se aplica en este tramo, por lo tanto, el criterio establecido en el art. 17.2.A del R.P.C.V

Interesa destacar una cuestión que adquiere una importancia relevante en la presente actuación y que deriva del criterio de sectorización señalado en el art. 17.3.B del R.P.C.V.: *«Dicho trazado [el trazado del perímetro del sector] no se*

determinará con el exclusivo propósito de ajustarlo a límites del término municipal o a lindes de propiedad». Es precisamente la aplicación de este criterio la que determina la conveniencia de abordar de manera unitaria la ordenación conjunta de las zonas limítrofes de Valencia y Xirivella en el ámbito de un único sector situado a caballo entre ambos Municipios.

De esta manera queda justificado que la delimitación del sector cumple los criterios de sectorización establecidos en el art. 20 de la L.R.A.U. y en el art. 17 del R.P.C.V.

Los análisis que se han efectuado en este apartado se han centrado en justificar la delimitación del sector efectuada. Estas cuestiones son propias de la Memoria justificativa que estamos analizando en este momento, pero, al final, el documento de Homologación debe definir el límite del sector como un elemento integrante de la ordenación estructural, que se trasladará a la documentación con eficacia normativa de la Homologación, en concreto a las Normas Urbanísticas.

La delimitación del nuevo sector en el Polígono Industrial "Vara de Quart", reflejada en el Plano B.2. Delimitación del sector, es una determinación integrante de la ordenación estructural.

3.6. Bienes de dominio público no municipal

Con carácter general, el planteamiento de la Homologación en cuanto al tratamiento de los bienes de dominio público no municipal consiste en aplicar las afecciones que con carácter general establece la legislación sectorial a los elementos de tal naturaleza que discurren por el ámbito de actuación o su entorno próximo.

En el ámbito estricto de la actuación, no existen bienes de dominio público no municipal. No obstante, dado que la homologación sectorial no tiene que ceñirse exclusivamente al ámbito del sector, sino que debe considerar la ordenación de su entorno, sí aparecen tres tipos de terrenos de dominio público que generan zonas de protección que entran en el ámbito de actuación: el trazado ferroviario Valencia-Utiel, la carretera N-335 y el nuevo cauce del río Turia.

3.6.1. Afecciones ferroviarias

Las exigencias de la legislación sectorial que, con carácter general, resultan aplicables ya han sido analizadas en el apartado 3.1 de la Memoria informativa de la Homologación. Lo que procede ahora es aplicar esas determinaciones generales al supuesto concreto que se presenta: trazado del ferrocarril Valencia-Utiel, lindante con un suelo urbano.

De entrada, la cuestión principal consiste en determinar la zona de dominio público. Aplicando los criterios de los art. 280.1 y 282 del R.L.O.T.T., la arista exterior de la explanación se define a partir de las líneas que aparecen en la base cartográfica. Esta línea se ha contrastado con RENFE en las consultas previas realizadas a dicho Organismo. Trazando una paralela a dicha línea a 5 m de distancia, se determina la línea límite de la zona de dominio público.

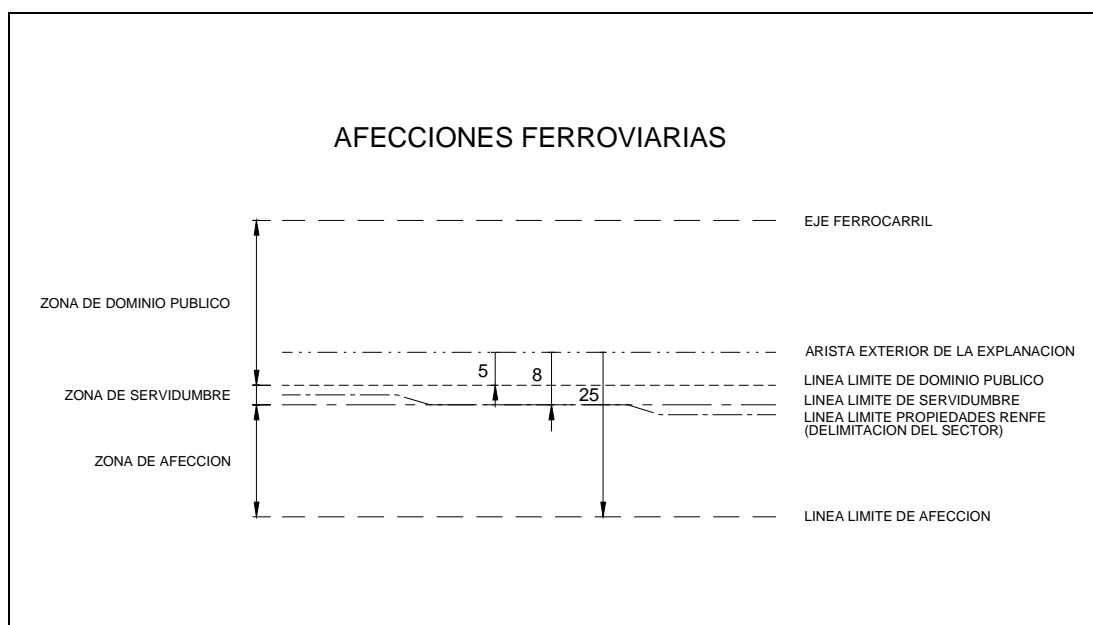
Una vez definida la zona de dominio público, la delimitación de la zona de servidumbre y de la zona de afección se obtiene de modo directo trazando sendas paralelas a la arista exterior de la explanación a unas distancias, respectivamente, de 8 y 25 m, como corresponde al suelo urbano según el art. 282 del R.L.O.T.T.

Por otra parte, de las consultas previas realizadas a RENFE, se obtuvo información respecto a sus propiedades en esta zona. Concretamente, en el inventario de bienes inmuebles del citado Organismo relativo a la línea "Variante Vara de Quart" se grafían las propiedades de RENFE. En la zona que nos afecta, estas propiedades quedan delimitadas por una línea sensiblemente paralela al eje de la vía y situada a una distancia que oscila entre 22 y 23 m. Trasladando esta línea a la base cartográfica utilizada en la Homologación, queda grafiada la línea que delimita las propiedades de RENFE.

Analizando la posición relativa de las zonas de protección legales y las propiedades de RENFE (ver plano *B.4. Ordenación estructural*), se observa que las propiedades de dicho Organismo comprenden la totalidad de la zona de dominio público legalmente establecida y la mayor parte de la zona de servidumbre. La línea que delimita las propiedades de RENFE discurre junto a la línea límite de la zona de

servidumbre, pero su trazado no es coincidente: hay una pequeña superficie de zona de servidumbre que no es propiedad de RENFE y, al contrario, en otra zona las propiedades de RENFE van un poco más allá de la zona de servidumbre. Ante esta situación, el criterio que se ha seguido consiste en situar el límite del sector en la línea que delimita las propiedades de RENFE; de este modo, los terrenos que actualmente son propiedad de la administración ferroviaria no se ven afectados directamente por la gestión de la actuación y, por otra parte, el desarrollo del P.R.I. supondrá la cesión como terrenos de uso y dominio públicos, destinados a zonas verdes, del resto de terrenos afectados por las protecciones ferroviarias.

Todas las cuestiones descritas anteriormente se expresan gráficamente en el siguiente esquema y en el *Plano A.7. Afecciones de los planos de información del Plan de Reforma Interior*.



Más allá de la justificación del tratamiento de los bienes de dominio público no municipales, las determinaciones con rango normativo que formarán parte de la documentación con eficacia normativa de la Homologación son las que corresponden a la regulación establecida en la legislación sectorial aplicable y que ya ha sido analizada en el apartado 3.1 de la Memoria informativa. Se transcriben a continuación las determinaciones más directamente relacionadas con el supuesto que

nos ocupa, sin perjuicio de que resulten aplicables, con carácter general, el resto de determinaciones de la legislación sectorial señalada en la Memoria informativa.

- *Zona de dominio público*

Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de cinco metros de anchura a cada lado de la misma. Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de cinco metros de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.

- *Zona de servidumbre*

La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 8 metros, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la Empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

- **Zona de afección**

La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la

correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

3.6.2. Afecciones viarias

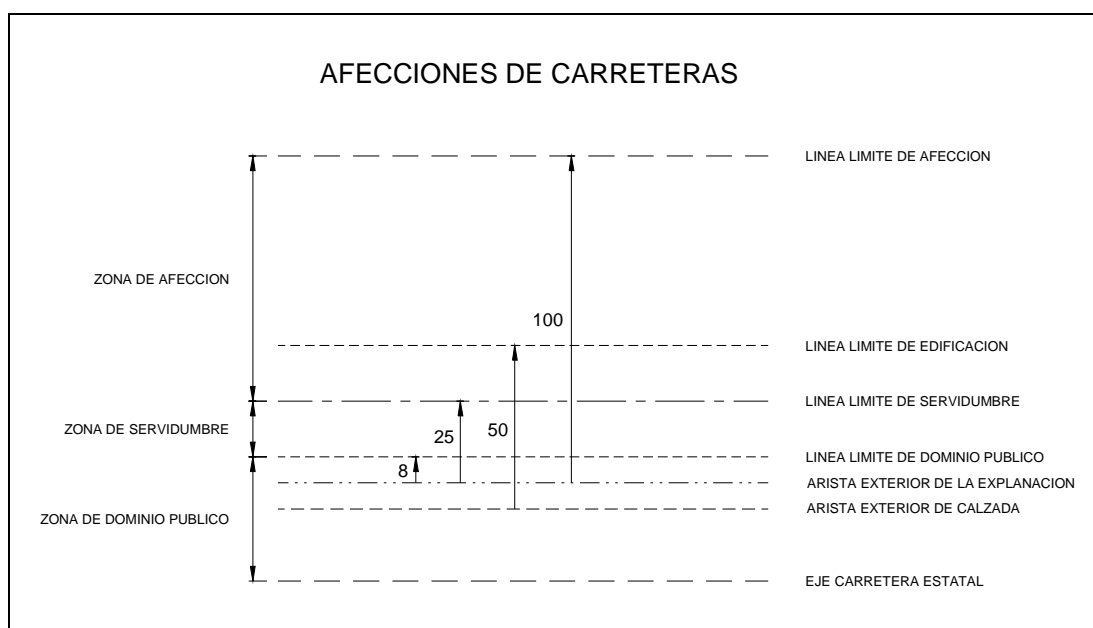
Para la aplicación de la normativa general de carreteras -analizada en el apartado 3.2 de la Memoria informativa- al supuesto concreto que nos ocupa, es necesario determinar a qué tipo de carretera pertenece la N-335. Las características de esta vía responden a las indicadas para las autovías en el art. 2.4 de la Ley de Carreteras: «*Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes*». En consecuencia, las anchuras de las diferentes zonas de protección son las que corresponden al grupo de autopistas, autovías y vías rápidas: 8 m para la zona de dominio público, 25 m para la zona de servidumbre, 100 m para la zona de afección y 50 m para la línea límite de edificación.

En primer lugar, se ha procedido a situar la arista exterior de la explanación como resultado del análisis sobre el terreno y el traslado a la base cartográfica del Plan. A partir de esta línea, se trazan líneas paralelas a 8 m, 25 m y 100 m, que corresponden, respectivamente, a las líneas exteriores de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección. Por otra parte, y tomando como referencia la arista exterior de la calzada, se traza una línea paralela a 50 m de distancia, que corresponde a la línea límite de edificación. Todas estas líneas están grafiadas en el plano *B.4. Ordenación estructural*.

El criterio seguido para la delimitación del sector ha consistido en situar el límite del sector en la línea exterior de la zona de dominio público. De esta forma, la actuación urbanística no afecta directamente al dominio público de la carretera. La zona de servidumbre sí que queda incluida dentro de la delimitación del sector, pero se califica como zona verde pública. En todo caso, tanto esta zona de servidumbre como la zona de afección y la zona afectada por la línea límite de edificación, están sujetas a las limitaciones de uso impuestas por la legislación de carreteras. Siguiendo un criterio similar al indicado en el art. 18.4 del R.P.C.V., el área intersticial que

queda entre el límite del sector y la carretera se acondiciona como zona ajardinada de fácil conservación y a costa de la actuación. Conviene remarcar que esta superficie no se incluye en la superficie computable del sector, ni se computa como zona verde.

Todas las cuestiones descritas anteriormente se expresan gráficamente en el siguiente esquema y en el *Plano A.7. Afecciones de los planos de información del Plan de Reforma Interior*.



Del mismo modo que se ha realizado con las afecciones ferroviarias, se recogen a continuación las determinaciones con rango normativo que regulan las afecciones en materia viaria.

- ***Zona de dominio público***

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

- *Zona de servidumbre*

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

- *Zona de afección*

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

• *Línea límite de edificación*

A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

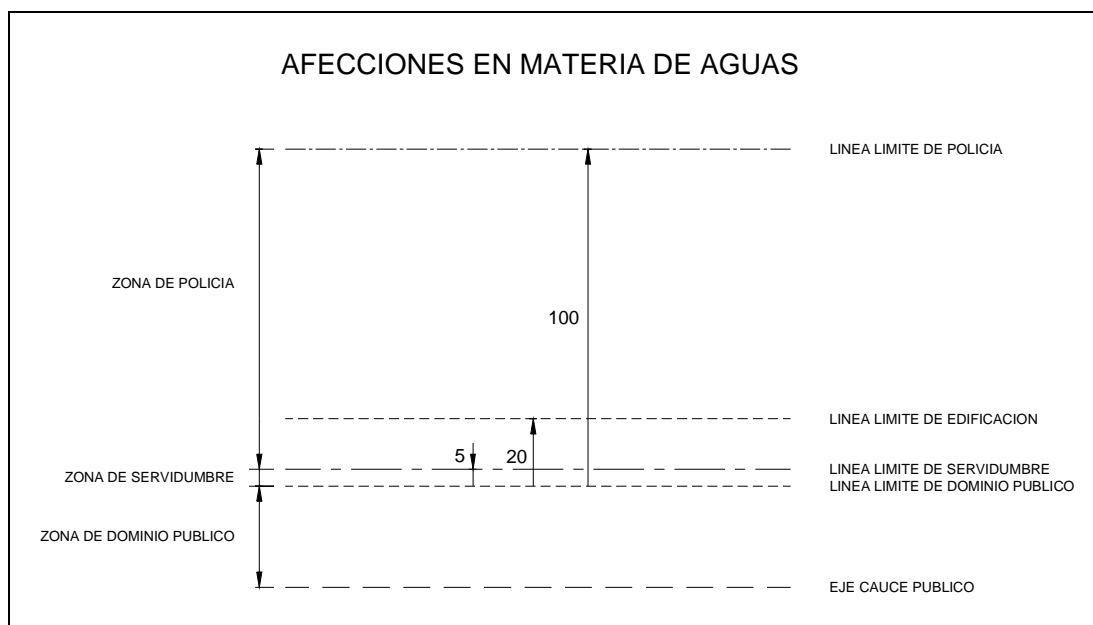
3.6.3. Afecciones en materia de aguas

Ya se ha analizado en la Memoria informativa que la proximidad de la actuación al nuevo cauce del río Turia determina la existencia de afecciones en materia de aguas.

En este caso, la delimitación del cauce público es sencilla, ya que al tratarse de una obra de encauzamiento queda perfectamente delimitado dicho cauce. A partir de esta línea se trazan líneas paralelas a 5 m, 20 m y 100 m de distancia, que corresponden, respectivamente, a la zona de servidumbre, a la línea límite de edificación y a la zona de policía.

La situación de estas líneas en relación con la actuación puede observarse en el Plano *B.4. Ordenación estructural*. La zona de servidumbre y la línea límite de edificación quedan totalmente fuera del ámbito de actuación. La zona de policía sí que tiene una parte incluida en la delimitación del sector, lo que supone que estos terrenos quedarán sujetos a las condiciones exigidas por la legislación de aguas.

Todas las cuestiones descritas anteriormente se expresan gráficamente en el siguiente esquema y en el *Plano A.7. Afecciones* de los planos de información del Plan de Reforma Interior.



Del mismo modo que se ha realizado con el resto de afecciones, se recogen a continuación las determinaciones con rango normativo que regulan las afecciones en materia de aguas.

- ***Zona de dominio público hidráulico***

Constituyen el dominio público hidráulico del Estado, entre otros elementos, los cauces de corriente naturales, continuas o discontinuas.

Álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

• **Zona de servidumbre**

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a una zona de servidumbre de 5 metros de anchura, para uso público.

La zona de servidumbre para uso público definida en el artículo anterior tendrá los fines siguientes:

- a) Paso para servicio del personal de vigilancia del cauce.*
- b) Paso para el ejercicio de actividades de pesca fluvial.*
- c) Paso para el salvamento de personas o bienes.*
- d) Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.*

• **Zona de policía**

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

En la zona de policía de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce y con el fin de proteger el dominio público hidráulico y el régimen de corrientes, quedan sometidas a lo dispuesto en este Reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- a) Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.*
- b) Las extracciones de áridos.*
- c) Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.*

d) Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico.

La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del Organismo de cuenca, sin perjuicio de los supuestos especiales regulados en este Reglamento. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las administraciones públicas.

• *Línea límite de edificación*

Se prohíbe toda edificación sobre terrenos provenientes de cauces y hasta veinte metros de su arista exterior.

3.7. Área de reparto y aprovechamiento tipo

En la Memoria informativa ya se ha señalado que los Planes Generales de Valencia y Xirivella no contienen determinaciones relativas al aprovechamiento tipo, o aprovechamiento medio, de esta zona de suelo urbano. Sin embargo, la normativa urbanística vigente determina que todo el suelo urbano quedará incluido en una o varias áreas de reparto (art. 63.1 de la L.R.A.U.). El criterio de delimitación del área de reparto aplicable a nuestro caso viene regulado en el art. 62.2 *in fine* de la L.R.A.U.:

«En particular, las Unidades de Ejecución delimitadas por los Planes Generales o de Reforma Interior, conforme al artículo 33.3 y 5, conformarán, cada una de ellas, su respectiva área de reparto, salvo que dichos Planes establezcan expresamente otra cosa.»

Por otra parte, el art. 111.3.C del R.P.C.V. también resulta aplicable a nuestro caso:

«La determinación del aprovechamiento tipo también podrá realizarse, según la misma fórmula de cálculo:

.../...

C) En los Planes de Reforma Interior que tengan por objeto subsanar insuficiencias manifiestas del planeamiento vigente delimitando Unidades de Ejecución donde antes no estuvieran previstas, a fin de garantizar un correcto proceso de urbanización de los terrenos, mediante Actuaciones Integradas. En este caso el aprovechamiento tipo coincidirá con la edificabilidad media de la Unidad.»

Conviene precisar que el hecho de que el área de reparto afecte a dos Municipios no supone, en principio, ninguna modificación de ese criterio general; igualar el aprovechamiento tipo de los terrenos situados a uno y otro lado del límite de los términos municipales es una determinación perfectamente válida. La consecuencia de ello puede ser que el aprovechamiento que corresponda a alguna parcela se materialice en parte de terrenos situados en el otro término municipal; no obstante, esta cuestión se resolverá en el Proyecto de Reparcelación. Esta situación es similar a la que se produce, por ejemplo, en un Plan Parcial con dos unidades de ejecución, en el que puede suceder que el aprovechamiento correspondiente a algunas parcelas deba materializarse en la otra unidad de ejecución.

En consecuencia, el área de reparto coincide con el sector, siendo su superficie de 70.886,14 m²s.

El área de reparto coincide con la delimitación del sector, tal como viene reflejada en el Plano B.4. Ordenación estructural.

Para calcular el aprovechamiento tipo se divide el aprovechamiento objetivo total del área de reparto entre la superficie de ésta, tal como establece el art. 64.2 de la L.R.A.U.

La determinación del aprovechamiento objetivo se ha realizado del modo que se explica a continuación. Para la definición de esta actuación se han formulado

simultáneamente la Homologación y el Plan de Reforma Interior. Esta circunstancia determina que, al definir la ordenación estructural, se conoce también la ordenación pormenorizada. Por otra parte, los planeamientos vigentes no definen para los terrenos incluidos en la actuación un índice de edificabilidad bruta, sino que establecen un índice de edificabilidad neta que se aplica sobre las manzanas industriales. Además, ese índice coincide en ambos planes en el valor $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$. Este parámetro se transforma en $\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$ mediante la aplicación de una altura de planta de 5 m, con lo que resulta un índice de edificabilidad neta de $1,60 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$. En definitiva, la asignación de edificabilidad se realiza aplicando el índice de edificabilidad neta del planeamiento vigente a la superficie de manzanas resultantes de la ordenación pormenorizada propuesta⁷.

$$EB = 1,60 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s} \times 39.796,84 \text{ m}^2\text{s} = 63.674,94 \text{ m}^2\text{t}$$

Una vez determinado el aprovechamiento objetivo total, ya podemos aplicar la fórmula de cálculo del aprovechamiento tipo:

$$AT = \frac{A_{\text{objetivo}}}{\text{Superficie AR}}$$
$$AT = \frac{63.674,94 \text{ m}^2\text{t}}{70.886,14 \text{ m}^2\text{s}} = 0,89827 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$$

$$AT = 0,89827 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$$

⁷ En el apartado 2.3 de la Memoria justificativa de la Homologación se analiza la comparación de aprovechamientos entre la ordenación vigente y la ordenación propuesta.

3.8. Objetivos para el planeamiento de desarrollo

La operación que debe efectuar la Homologación en esta materia es múltiple: por una parte, debe coordinar las determinaciones de los Planes Generales de Valencia y Xirivella; de otro lado, debe traducir las condiciones establecidas por el planeamiento general para el planeamiento de desarrollo a los conceptos y terminología de la normativa urbanística vigente; finalmente, debe añadir aquellas otras determinaciones no previstas en el planeamiento general vigente y que los arts. 20, 21 y 22 del R.P.C.V. exigen que se definan en la ordenación estructural: *determinaciones de la ordenación estructural relativas a la redacción de Planes de Reforma Interior; directrices para la formulación de Estudios de Detalle; y directrices y condiciones objetivas de conexión e integración para la programación de Actuaciones Integradas delimitadas por el Plan General.*

3.8.1. Directrices para la redacción del P.R.I.

Debe cumplimentarse en este apartado el art. 20 del R.P.C.V., referido a las determinaciones de la ordenación estructural relativas a la redacción del Plan de Reforma Interior. Por una parte, se tendrán en cuenta las determinaciones generales que prevean los Planes Generales para la redacción de Planes de Reforma Interior, coordinándolas entre los Municipios de Valencia y Xirivella; de otro lado, por tratarse de un nuevo sector no previsto en el planeamiento vigente, tomaremos como referencia las condiciones exigidas a otros sectores de suelo urbano de características similares; por último, cuando sea necesario, se completarán las condiciones anteriores con aquellas otras exigidas por el art. 20 del R.P.C.V.

A) Función territorial

La función territorial que ha de cumplir el desarrollo del sector respecto al conjunto de la ciudad o núcleos urbanos es la que se deriva de las directrices de evolución urbana definidas en el apartado 3.1 de la Memoria justificativa. Complementariamente, cabe añadir una determinación más específica, relativa a la función de este sector en el territorio.

Resolución de un frente adecuado del Polígono Industrial "Vara de Quart" al nuevo cauce del río Turia.

B) Usos globales

El uso global queda determinado implícitamente con la asignación a esta zona de ordenación urbanística de la calificación Terciario (TER). Ya hemos analizado en el apartado 3.3 de la presente Memoria justificativa que a esta zona le corresponde el uso global **terciario**.

La regulación de los usos globales principales e incompatibles de la zona de Terciario se establece en el art. 6.44 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U de Valencia. Ante la inexistencia de una regulación específica de usos en una zona terciaria en el P.G.O.U. de Xirivella, se adopta la regulación del P.G.O.U. de Valencia.

Teniendo en cuenta que la zona de actuación está integrada en el Polígono Industrial "Vara de Quart", se introduce una pequeña variación respecto a esa regulación general del P.G.O.U., que consiste en eliminar de los usos prohibidos el *uso industrial enclavado en zonas no residenciales* (Ind.2).

La regulación de los usos globales queda del siguiente modo:

El uso global o dominante en esta Zona es el Terciario (T).

Se prohíben expresamente los siguientes usos:

a) Terciarios:

- Campamentos (Tho.2)

b) Industrias y almacenes:

- Edificios, locales e instalaciones industriales (Ind.3) y almacenes (Alm.3).

c) Dotacionales:

- Edificios, locales, instalaciones y espacios dotacionales, destinados a Cementerio (Dce), Defensa y Fuerzas de Seguridad (Ddf), e Infraestructuras (Din) excepto Din.5 y Din.6.

Debe señalarse que la regulación de usos del planeamiento vigente no establece claramente una diferenciación entre usos globales y usos pormenorizados. No se incorporan con rango de ordenación estructural las condiciones de compatibilidad reguladas en las Normas Urbanísticas, ya que se trata de una regulación de usos pormenorizados que corresponde a la esfera de la ordenación pormenorizada.

C) Tipologías edificatorias

En el P.G.O.U. de Valencia, la regulación de las condiciones de edificación en la mayoría de las subzonas de la zona de Terciario determinan que la tipología edificatoria resultante es la denominada *bloque exento*. Esta tipología edificatoria se define en el art. 70 del R.Z.O.U. del siguiente modo: *edificación que se sitúa separada de todos los lindes de la parcela*.

Por otra parte, esta tipología edificatoria es la misma que corresponde al Polígono Industrial "Vara de Quart". En consecuencia, adoptamos la tipología edificatoria de bloque exento, cuyas condiciones de edificación concretas se definirán en la ordenación pormenorizada.

Tipología edificatoria Bloque exento

D) Índices de edificabilidad bruta

Cabe remitirse en esta materia al análisis de la edificabilidad que se ha realizado en el apartado relativo al aprovechamiento tipo. Como el área de reparto coincide con el sector, el aprovechamiento tipo coincide con el índice de edificabilidad bruta.

Índice de edificabilidad bruta (IEB) 0,89827 m²t/m²s

Por otra parte, la edificabilidad global se destina al uso terciario –sin perjuicio de los usos compatibles que se definan en la ordenación pormenorizada-, por lo que no existen otros índices de edificabilidad global referidos a otros usos (industriales, residenciales,...).

Índice de edificabilidad bruta terciaria (IET) 0,89827 m²t/m²s

Estos valores se consideran como índices de edificabilidad máximos y no se considera oportuno fijar índices de edificabilidad mínimos.

E) Normas orientativas sobre implantación de dotaciones

El apartado E del art. 20 del R.P.C.V. insta a que se regulen unas «*normas orientativas sobre la necesidad de implantar una determinada dotación o equipamiento dentro del sector, dejando constancia de las circunstancias que así lo aconsejan*».

Considerando el emplazamiento del sector lindante con el trazado de dos importantes infraestructuras (trazado ferroviario Valencia-Utiel y carretera N-335), resulta aconsejable establecer, como norma orientativa, la recomendación de disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto a dichas infraestructuras. No se advierten otras cuestiones que requieran establecer directrices de rango estructural en la ordenación de las dotaciones públicas.

Se recomienda disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto al ferrocarril Valencia-Utiel y la carretera N-335.

F) Cómputo de la red primaria

Como elementos de red primaria incluidos en el ámbito estricto de la actuación únicamente aparece el parque público. El resto de elementos de red primaria del entorno del sector se consideran en la Homologación a efectos de integrar adecuadamente la actuación en el territorio.

El citado parque público se encuentra incluido en el ámbito del sector y se cede y se ejecuta con cargo al mismo. Considerando estas circunstancias, los criterios de cómputo de esta red primaria son:

- En cuanto al cómputo de la edificabilidad, sí que computa a efectos del techo edificable, ya que según las «*Notas aclaratorias a la circular del Subsecretario de Urbanismo y Ordenación Territorial, de 13/07/1999, sobre "Interpretación de determinadas cuestiones del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana*», de fecha 15 de marzo de 2000: «*la Red Primaria incluida en el sector computa a efectos del techo edificable y la Red Primaria adscrita no*».
- En cuanto al cómputo como dotación, la reserva de parque público propuesta en la Homologación equivale a la reserva de Sistema General de Zona Verde prevista en el P.G.O.U. de Xirivella, que sí fue computada para cumplir el estándar general de 5 m²/hab. (apartado 6.2.1.6.2 de la Memoria justificativa del P.G.O.U. de Xirivella). Por lo tanto, y en aplicación del art. 2 del Anexo al R.P.C.V., el parque público no puede computar como dotación de la red secundaria.

En definitiva, los criterios de cómputo de la red primaria se resumen de la siguiente manera:

El parque público de red primaria computa a efectos de calcular el techo edificable del sector, pero no computa como dotación de la red secundaria.

G) Exigencias mínimas de implantación de infraestructuras

El apartado G del art. 20 del R.P.C.V. insta a que se definan unas *normas de obligada observancia respecto al ancho mínimo del viario y exigencias mínimas en materia de implantación de infraestructuras o servicios de urbanización*. En este sentido, el P.G.O.U. de Xirivella tiene definidas unas *exigencias mínimas de las infraestructuras y servicios* en el art. 20 de sus Normas Urbanísticas. Una regulación similar se establece en el Capítulo Cuarto del Título Tercero (arts. 3.44 a 3.56) de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia. Sin embargo, la regulación tan detallada que contienen los citados preceptos es más propia de la ordenación pormenorizada. Por lo tanto, incorporaremos como determinación de la ordenación estructural la obligatoriedad de que el Plan de Reforma Interior cumpla las exigencias mínimas de implantación de infraestructuras reguladas en el planeamiento general.

El Plan de Reforma Interior deberá cumplir las exigencias mínimas de implantación de infraestructuras reguladas en el art. 20 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Xirivella y en los arts. 3.44 a 3.56 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia. El propio Plan de Reforma Interior realizará la armonización entre ambas regulaciones.

H) Otras determinaciones

Hasta este apartado se ha seguido la estructura que establece el art. 20 del R.P.C.V. en cuanto a las determinaciones de la ordenación estructural relativas a la redacción de Planes de Reforma Interior. El P.G.O.U. de Valencia establece otra serie de determinaciones generales aplicables a los Planes de Reforma Interior no previstos en el Plan General. En concreto, nos referimos a los arts. 2.8.3 y 2.16.3 de las Normas Urbanísticas, cuyo contenido se ha transcrito en el apartado 2.1.6 de la Memoria informativa de la Homologación. Una vez realizada la adaptación de esta regulación a la normativa urbanística vigente, queda expresada del siguiente modo:

a) No podrán comportar aumento del aprovechamiento o de la edificabilidad global prevista por el Plan General dentro de su ámbito, ni suponer

reducción global de las superficies destinadas a espacios públicos o usos dotacionales (públicos o privados), sin perjuicio de que puedan alterar la asignación pormenorizada de usos y volúmenes, siempre que respeten las limitaciones antes expresadas cuantificando los parámetros enunciados (aprovechamiento y superficie pública o dotacional) en relación a todo el ámbito ordenado.

b) En ningún caso podrán suponer alteración de la red primaria, ni de ninguno de sus elementos, ni podrán modificar la clasificación del suelo ni introducir variaciones en la red viaria interdistrital, ni tan siquiera desvirtuar su funcionalidad con medidas indirectas.

c) Salvo cuando se trate de pequeñas operaciones dirigidas a actuar sobre una manzana o manzanas que sean todas contiguas entre sí, deberán abarcar un área que, o bien incluya Zonas de Calificación completas o bien un sector perimetralmente definido por vías interdistritales, elementos de red primaria o límites de Ámbito de Planeamiento de Desarrollo, sin que, en ningún caso, puedan solaparse con dichos Ámbitos de Planeamiento de Desarrollo gráficamente delimitados en este Plan.

d) No supondrán una alteración de las zonificaciones previstas. Respetarán las Ordenanzas generales de la edificación y el resto de la normativa de este Plan.

e) Podrán rediseñar los elementos de la red secundaria de dotaciones siempre que preserven su conformación como tal red o sistema. No interrumpirán la continuidad de las mallas viarias de red secundaria contempladas a nivel interdistrital en aquellos casos en que fuera apreciable.

f) Los instrumentos de planeamiento de desarrollo, en Suelo Urbano, deberán proyectar reservas dotacionales, cuanto menos, a un nivel equivalente u homologable al estándar medio dotacional proyectado por el presente Plan para el resto del suelo urbano, sin perjuicio de la eventual previsión de mayores reservas o de la adaptación de las mismas a las peculiaridades de los Conjuntos Históricos protegidos.

3.8.2. Directrices para la formulación de Estudios de Detalle

En los apartados 2.1.6 y 2.2.7 de la Memoria informativa ya se ha analizado la regulación de los Estudios de Detalle establecida en los Planes Generales de Valencia y Xirivella. Se comprueba que ambas regulaciones son similares, por lo que, una vez unificadas y adaptadas, tanto a la normativa urbanística vigente como al supuesto que nos ocupa, quedan del siguiente modo.

1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto desarrollar el Plan de Reforma Interior en suelo urbano, reajustando o estableciendo alineaciones y redistribuyendo la edificabilidad asignada por el Plan sin aumentarla en ningún caso.

Estarán sujetos a las siguientes limitaciones específicas:

a) La adaptación y reajuste de alineaciones no podrá comportar la reducción del espacio viario diseñado por el Plan de Reforma Interior o por otros Planes de rango superior en ninguna de sus partes, ni suponer alteraciones en la continuidad de recorrido o de trama establecida por el Plan para las calles que discurran a su través y se prolonguen hasta rebasar su ámbito, ni imponer retranqueos que no guarden una justificada articulación morfológica con el entorno. Podrán crear nuevo viario de acceso a los volúmenes que ordenen siempre que respeten las condiciones anteriores.

b) No podrán reducir ninguno de los espacios libres públicos previstos en el planeamiento de rango superior, ni suprimir o menguar las superficies reservadas a uso dotacional, público o privado, por dicho planeamiento.

c) No podrán introducir usos prohibidos por la Ordenanza Particular de la Zona, ni alterar el uso pormenorizado calificado por el Plan salvo que sea para adaptarlo al uso dominante de la Zona y, siempre, respetando la limitación establecida en el párrafo anterior para los dotacionales.

d) No podrán aumentar ni el volumen ni la edificabilidad prevista por el Plan, sea en previsión gráfica o numérica o derivada de parámetros de edificación señalados en Ordenanza, sin perjuicio de que puedan redistribuirlo dentro de su ámbito.

e) No podrán rebasar la altura máxima permitida por el Plan en el ámbito objeto de Estudio de Detalle, salvo en los supuestos que expresamente se establecen en las ordenanzas particulares de Zona.

f) No podrá suponer aumento global de la ocupación en planta prevista por el Plan al medirla sobre cada parcela afectada o sobre todo el ámbito ordenado, si lo fuera en unidad compositiva, aunque sí que podrá permutar, unas por otras, las superficies privadas de parcelas ocupadas por edificación o reducir la ocupación en planta. Cuando el Plan defina la ocupación en planta de forma gráfica y también normativa, será suficiente con que se ajuste al parámetro normativo siempre que ello no comporte aumento de volumen.

g) No podrán contener determinaciones propias de un Plan de rango superior como la calificación de nuevas reservas de suelo para destinos públicos salvo que el Estudio de Detalle sea de iniciativa particular, promovido con la aquiescencia de la propiedad de modo que no exista la posibilidad de perjuicio derivada de la calificación de nuevas reservas conforme al artículo 100.4 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

h) El Estudio de Detalle no podrá alterar las condiciones de los predios colindantes debiendo garantizar una adecuada incidencia estética y funcional en el entorno, que lo haga compatible con el interés público y congruente con los objetivos generales perseguidos por este Plan al ordenar cada zona. No podrán aprobarse Estudios de Detalle para repartir el volumen entre parcelas privadas -so pretexto de buena justicia- sin reparar en la buena calidad de la ordenación resultante; si el Estudio de Detalle alterara la ordenación de detalle diseñada por el Plan habrá de ser para

mejor conformación de la misma y respetando siempre las limitaciones antes estipuladas.

2. El Estudio de Detalle deberá respetar, en todo caso, las demás determinaciones del Plan General y de la Homologación no mencionadas en los anteriores apartados y, en especial, las Normas Urbanísticas y sus Ordenanzas generales y particulares de la edificación y de los usos, así como las determinaciones en materia de protección.

3. El Estudio de Detalle no podrá comportar en ningún caso disminución de las obligaciones urbanizadoras a cuenta de la propiedad afectada o de las cesiones obligatorias que resulten de lo previsto en este Plan, aunque sí podrán ampliar la cuantía de las obligaciones cuando fueran de iniciativa particular o vinieran a introducir mayores dotaciones y/o espacios libres que los originariamente previstos en el planeamiento que desarrollen.

Por otra parte, es conveniente complementar la anterior regulación con algunas exigencias derivadas de la normativa urbanística actualmente vigente (art. 100 del R.P.C.V.). Así, se añaden los siguientes apartados.

4. Los Estudios de Detalle deberán comprender, como mínimo, manzanas o unidades urbanas equivalentes completas.

5. Los Estudios de Detalle no pueden trasvasar edificabilidades entre manzanas.

3.8.3. Directrices para la Programación de Actuaciones Integradas

El art. 22 del R.P.C.V. considera como una determinación de la ordenación estructural la determinación de *directrices y condiciones objetivas de conexión e integración para la programación de Actuaciones Integradas delimitadas por el Plan General*. En nuestro caso, al tratarse de un Homologación sectorial, esta determinación se limitará a las Actuaciones Integradas previstas en el sector homologado.

A) Delimitación de unidades de ejecución

El art. 33.5 de la L.R.A.U. establece que «*el Plan de Reforma Interior incluirá en Unidades de Ejecución todo o parte de su ámbito, según lo dispuesto en el artículo 23.2*». En nuestro caso, la Homologación sectorial no es el instrumento que define la ordenación pormenorizada, por lo que no resulta conveniente predeterminar las unidades de ejecución en la Homologación, sin conocer la ordenación pormenorizada. Será el Plan de Reforma Interior el instrumento que, al definir la ordenación pormenorizada, analice la delimitación de unidades de ejecución más conveniente para la ejecución de la actuación.

Sin perjuicio de ello, tanto el P.G.O.U. de Valencia como el de Xirivella contienen una serie de normas generales –analizadas en los apartados 2.1.6 y 2.2.7 de la Memoria informativa- que tienen una incidencia directa en la delimitación de unidades de ejecución. Estas normas generales, aplicadas a nuestro caso, se resumen en la siguiente determinación.

El justo reparto de beneficios y cargas y el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de la propiedad se efectuará en el ámbito de unidades de ejecución, que se delimitarán en el Plan de Reforma Interior.

B) Secuencia lógica de desarrollo territorial

En el ámbito de la actuación, no tiene sentido analizar esta determinación, por las razones aducidas en el apartado anterior. Respecto al entorno territorial próximo, la mayor parte de las actuaciones previstas en el planeamiento general se encuentran desarrolladas y ejecutadas. El sector de suelo urbanizable industrial PRI-10 del P.G.O.U. de Valencia se encuentra, en el momento de formulación de la presente Homologación, en la fase de tramitación del PAI; en todo caso, la separación de este sector respecto a nuestra actuación por el trazado ferroviario Valencia-Utiel determina la innecesidad de condicionar el desarrollo de ambos sectores. En definitiva, la integración de este sector en la estructura territorial no requiere el previo desarrollo de otros sectores de suelo urbanizable.

No se establece una secuencia lógica de desarrollo territorial de la presente actuación respecto a los sectores del entorno territorial próximo. En su caso, el Plan de Reforma Interior establecerá la secuencia lógica de desarrollo de las actuaciones integradas que prevea.

C) Condiciones de conexión e integración

La adecuada integración del sector en el territorio requiere su conexión con la red primaria viaria de su entorno. Esta red primaria está constituida por la carretera N-335 y la C/ Tres Forques. Se han realizado consultas previas con las administraciones titulares de estos viarios (Ministerio de Fomento, en el primer caso, y Ayuntamientos de Valencia y Xirivella, en el segundo), en las que se han fijado las condiciones de conexión con estos elementos.

El acceso al sector desde la carretera N-335 no podrá incidir directamente en el tronco central ni en la vía de servicio de esa carretera, sino que deberá plantearse desde el ramal de salida de la N-335 hacia la C/ Tres Forques.

El sector deberá resolver su conexión con la C/ Tres Forques, con la condición de que no interfiera, de modo significativo, en la ordenación viaria actual de la zona y se realice un estudio de tráfico de la solución viaria propuesta.

Las conexiones viarias indicadas en los apartados anteriores serán financiadas y ejecutadas íntegramente con cargo a la presente actuación.

3.9. Red primaria

En este apartado, la Homologación debe identificar los elementos que integran la red primaria de reservas de suelo dotacional público, siguiendo los criterios regulados en el art. 17.2 de la L.R.A.U. y en el art. 28 del R.P.C.V. Para ello, en una primera fase debe considerar los sistemas generales definidos por el planeamiento general y traducirlos a la nueva terminología, según los citados criterios; posteriormente, debe analizar si procede complementar la definición de sistemas generales del planeamiento general con otros elementos de red primaria,

para integrar una red unitaria con todos los contenidos exigidos en la actual normativa urbanística (debe advertirse que, en principio, el concepto de red primaria es más amplio que el de sistemas generales).

3.9.1. Clasificación según la función

El art. 28.2 del R.P.C.V. contiene una relación de elementos de la red primaria, clasificada según la función que desempeña cada elemento en la ordenación estructural. Seguiremos ese mismo esquema para clasificar las dotaciones de red primaria que se consideran en la actuación.

A) Parques públicos

El concepto de *parque público* es equivalente al de *sistema general de espacios libres* regulado en la anterior legislación urbanística estatal.

El P.G.O.U. de Valencia no califica ningún elemento de Sistema General de Espacios Libres en el ámbito de actuación ni en su entorno próximo, como puede comprobarse en el plano A.5. *Calificación del suelo del P.G.O.U. de Valencia* de los planos de información de la Homologación.

El P.G.O.U. de Xirivella sí que tiene una reserva de Sistema General de Zonas Verdes en la zona de actuación. El tratamiento de esta dotación, y su modificación para integrarla en la ordenación que se propone, ya ha sido analizado en el apartado 2.2.5 de la presente Memoria justificativa. Como resumen, basta señalar que la Homologación incluye, dentro del ámbito del sector, una reserva de parque público de red primaria, con una superficie de 12.876,52 m²s.

Por otra parte, interesa resaltar que la citada dotación de Sistema General de Zonas Verdes sí que fue computada para cumplir el estándar general de 5 m²/hab. (apartado 6.2.1.6.2 de la Memoria justificativa del P.G.O.U. de Xirivella). Las modificaciones que se proponen en la presente actuación no tienen incidencia en cuanto a la población prevista en el planeamiento, por lo que no resulta aplicable la

reserva suplementaria de parque público regulada en el último párrafo del art. 17 del Anexo al R.P.C.V.

Desde el punto de vista de la gestión urbanística, estos terrenos se incluyen en la delimitación del sector, son computables para calcular el techo edificable del sector, sólo computan como dotación de parque público de la red primaria y se cederán y ejecutarán con cargo a la actuación.

Realizadas todas las anteriores justificaciones, la determinación que, con rango normativo, debe trasladarse a la documentación con eficacia normativa de la Homologación, se expresa en los siguientes términos:

La zona verde calificada junto al trazado ferroviario Valencia-Utiel y la carretera N-335 se considera como parque público de la red primaria, incluido en el sector.

La regulación de usos del parque público se extrae de la normativa del Sistema General de Zonas Verdes del P.G.O.U. de Xirivella –dotación a la que equivale el parque público-, armonizándola con la normativa del Sistema General de Espacios Libres del P.G.O.U. de Valencia –parte del parque público se sitúa en la ordenación propuesta sobre terrenos de este Municipio-, quedando expresada del siguiente modo.

El uso global o dominante del parque público es el uso dotacional de espacios libres (Del).

Se prohíben expresamente los siguientes usos:

- Residencial (R)***
- Terciarios (T), excepto instalaciones recreativas (Tre.1)***
- Edificios y locales industriales (Ind)***
- Almacenes (Alm)***

- *Edificios, locales y espacios dotacionales destinados a: Abastecimiento (Dab), Cementerio (Dce), Defensa y fuerzas de seguridad (Ddf) e Infraestructuras (Din), excepto tendidos de alta tensión y subestaciones de alta a media tensión (Din.2).*
- *Aparcamiento (Par), excepto Par.1b.*

Se permiten cualesquiera otros usos no incluidos entre los usos prohibidos, salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso global dominante.

B) Equipamientos e infraestructuras supramunicipales

En la categoría de *equipamientos y redes de transporte, comunicaciones y servicios de titularidad o carácter supramunicipal*, se encuadran el trazado ferroviario Valencia-Utiel y la carretera N-335. En ambos casos se trata de redes de transporte y comunicaciones de titularidad estatal (Ministerio de Fomento). Aunque dichos trazado no discurren por terrenos interiores del sector, son tangentes al mismo, por lo que la Homologación debe reconocer su carácter estructural.

El nuevo cauce del río Turia, dada su naturaleza de infraestructura hidráulica, también se encuadra en este apartado como red de servicio de carácter supramunicipal (su titularidad corresponde a la Confederación Hidrográfica del Júcar).

Por último, la línea eléctrica de 66 kv. que discurre por el ámbito de actuación constituye una de las líneas de suministro de energía eléctrica a la zona del Polígono "Vara de Quart". Por lo tanto, forma parte de una red de servicio de carácter supramunicipal y debe considerarse como un elemento de la red primaria.

El trazado ferroviario Valencia-Utiel, la carretera N-335, el nuevo cauce del río Turia y la línea eléctrica de 66 kv. constituyen elementos de la red primaria encuadrados en la categoría de equipamientos y redes de transporte, comunicaciones y servicios de titularidad o carácter supramunicipal.

C) Dotaciones e infraestructuras municipales de rango estructural

En esta categoría de red primaria se incluyen las infraestructuras, espacios libres, jardines y otras dotaciones de titularidad o carácter municipal que, por su cometido específico, sus dimensiones o su posición estratégica, integren la estructura del desarrollo urbanístico del territorio ordenado.

Unos conceptos similares a los indicados son los que utiliza el P.G.O.U. de Valencia para calificar determinados elementos viarios como *vía colectora distribuidora de sector* (RV). Con este carácter se considera la C/ Tres Forques, tal como puede observarse en el plano A.2. *Clasificación del suelo I del P.G.O.U. de Valencia*.

Por otra parte, el P.G.O.U. de Xirivella sí que considera el tramo de la C/ Tres Forques incluido en su término municipal como parte del Sistema General de Comunicaciones.

En suma, considerando el planeamiento vigente y, principalmente, los criterios de la normativa urbanística vigente para considerar que una determinada infraestructura forma parte de la estructura del desarrollo urbanístico del territorio, procede considerar la C/ Tres Forques como elemento de la red primaria viaria, en la categoría de infraestructuras municipales de rango estructural.

La C/ Tres Forques constituye un elemento de la red primaria encuadrado en la categoría de dotaciones e infraestructuras municipales de rango estructural.

D) Dotaciones estructurantes del sector

Teniendo en cuenta la configuración del sector y sus reducidas dimensiones, no se considera necesario definir ninguna dotación que cumpla una función estructurante respecto al propio sector.

No existen elementos de la red primaria que correspondan a la categoría de dotaciones estructurantes del sector.

E) Dotaciones prefiguradas

No se considera oportuno definir terrenos dotacionales cuya reserva convenga establecer con anterioridad y preferencia al desarrollo urbanístico de su entorno.

Todos los elementos de la red primaria vienen reflejados en el Plano B.3. Red primaria de la Homologación.

3.9.2. Clasificación según el uso

Además de la clasificación de la red primaria por su función en el sistema de planeamiento (art. 28 del R.P.C.V.), se establece una clasificación general de las dotaciones públicas según su uso (art. 30 del R.P.C.V.). En los siguientes apartados analizaremos esta segunda cuestión.

A) Zonas verdes

La dotación de zona verde de red primaria a la que nos hemos referido en el apartado 3.9.1.A, pertenece a la clase de dotaciones denominada **ZONAS VERDES** y, dentro de dicha clase, a la categoría de *parques*. En consecuencia, las siglas que identifican esta dotación en los planos, según el criterio del art. 30.2 del R.P.C.V., serán **PQL**.

Se analiza a continuación el cumplimiento de las condiciones dimensionales exigidas a las zonas verdes en el art. 34 del R.P.C.V. En primer lugar, debe advertirse que la reserva de parque público de la Homologación es la dotación equivalente al Sistema General de Zonas Verdes previsto en el P.G.O.U. de Xirivella. Esta última dotación no cumplía los requisitos dimensionales mínimos exigidos al tipo de zona

verde denominado *parque* en el art. 34 del R.P.C.V., por lo que su zona verde equivalente en la nueva ordenación tampoco estará obligado a cumplirlos⁸. Sin embargo, sí que se cumplen las condiciones dimensionales exigidas a los *jardines*. La superficie de la zona verde (12.876,52 m²s) es muy superior a la superficie mínima de 1.000 m²s exigida en el art. 34 del R.P.C.V. Por otra parte, se puede inscribir un círculo de 25 m de diámetro en todo el frente de la zona verde que linda con la vía férrea y, en el linde con la carretera N-335, también se cumple esta condición si consideramos el tratamiento ajardinado de la franja que queda entre el límite del sector y la carretera. El tratamiento ajardinado de esta zona resulta de la aplicación, por analogía, del art. 18.4 del R.P.C.V. Este ajardinamiento se realizará a cargo de la actuación como ámbito externo de urbanización. En los puntos donde la zona verde disminuye su anchura (extremo Norte, junto a la N-335, y extremo Este, junto a la vía férrea y al vial perimetral) se ha realizado la construcción geométrica del círculo concéntrico a 6 m de distancia del círculo de 25 m de diámetro, determinándose las áreas que no son computables como zonas verdes. En las referencias a la superficie de la dotación de parque público que se hacen a lo largo de la Homologación, con un valor de 12.876,52 m²s, no se han incluido las zonas verdes no computables ni la zona ajardinada situada entre el sector y la carretera N-335.

B) Equipamientos

Algunas de las dotaciones consideradas en el apartado 3.9.1.B. *Equipamientos e infraestructuras supramunicipales*, pertenecen a la clase de dotaciones denominada **EQUIPAMIENTOS**. Dentro de esta clase general, el trazado ferroviario Valencia-Utiel, el nuevo cauce del río Turia y la línea eléctrica de alta tensión, se encuadran en la categoría de *Infraestructura-servicio urbano (ID)*, como infraestructuras del transporte y otras análogas, tal como indica el art. 32 del R.P.C.V. En consecuencia, la identificación de estos elementos de la red primaria en los planos se realizará con el código **PID**.

⁸ Véase el comentario al artículo 34 del R.P.C.V. de la *Circular del Subsecretario de Urbanismo y Ordenación Territorial, de 13 de julio de 1999, relativa a la interpretación de determinadas cuestiones sobre el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana*.

C) Red viaria

La carretera N-335 y la C/ Tres Forques pertenecen a la clase de dotaciones denominada *RED VIARIA*. El R.P.C.V. diferencia dentro de esta clase general las categorías *viario de tránsito* y *aparcamiento*; no obstante, teniendo en cuenta el grado de definición de la ordenación estructural, no se considera oportuno que la Homologación efectúe esa concreción tan detallada, por lo que será el Plan de Reforma Interior, en su caso, el instrumento que establezca esa diferenciación. Siguiendo el criterio de denominación indicado en el art. 30.2 del R.P.C.V., la designación de estos elementos en los planos se hará con el código **PRV**.

3.9.3. Equivalencias entre Sistemas Generales y red primaria

Se analizan en el siguiente cuadro las equivalencias entre los Sistemas Generales definidos en los Planes Generales vigentes y los elementos de red primaria considerados en la Homologación.

Elemento estructural	PGOU Valencia	PGOU Xirivella	Homologación
Zona verde	-----	SGZV	PQL
Ferrocarril Valencia-Utiel	GTR-2	-----	PID
Nuevo cauce del río Turia	GIS-8	SGH	PID
Línea eléctrica de alta tensión	GIS-2	-----	PID
Hospital Militar	GSP-2	-----	PED
Carretera N-335	GRV-2	SGC	PRV
C/ Tres Forques	RV	SGC	PRV

GTR-2: Sistema General de Transporte – Red ferroviaria

GIS-8: Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios – Dominio Público Hidráulico

GIS-2: Sistema General de Infraestructuras Básicas y de Servicios – Suministro de Energía Eléctrica

GSP-2: Sistema General de Servicios Públicos – Socio-cultural

GRV-2: Sistema General de Red Viaria – Vías Metropolitanas

RV: Sistemas Locales – Vía Colectora Distribuidora de Sector

SGZV: Sistema General de Zonas Verdes

SGH: Sistema General Hidráulico

SGC: Sistema General de Comunicaciones

PQL: Red primaria - Zona verde - Parque

PID: Red primaria - Equipamiento - Infraestructura-servicio urbano

PED: Red primaria - Equipamiento - Educativo-cultural

PRV: Red primaria - Red viaria - Viario de tránsito

3.10. Coordinación entre Municipios colindantes

Aunque el art. 5 del R.P.C.V. no recoge de modo expreso la *coordinación con el planeamiento de los Municipios colindantes* como una determinación de la ordenación estructural, la remisión general que dicho precepto efectúa al art. 17 de la L.R.A.U. y su inclusión en el apartado 6 de este último artículo determinan la oportunidad de analizar también esta determinación como ordenación estructural de la Homologación. Y, sobre todo, en el presente supuesto en el que la actuación se sitúa a caballo entre los términos municipales de Valencia y Xirivella.

El criterio general respecto a esta materia ha consistido en realizar una ordenación conjunta de terrenos pertenecientes a Valencia y Xirivella superando el límite administrativo que constituye el límite de término municipal. Los límites de la actuación se configuran con los elementos presentes en el territorio (ferrocarril Valencia-Utiel, carretera N-335, C/ Tres Forques y apartadero ferroviario existente) sin que, a estos efectos, el límite de término municipal deba suponer un condicionante de la ordenación. Este criterio supone una aplicación evidente de la regla establecida en el art. 17.3.B del R.P.C.V., relativa a que el trazado del perímetro del sector no se determinará con el exclusivo propósito de ajustarlo a límites del término municipal.

En consecuencia, no se trata de verificar que el planeamiento a uno y otro lado del límite de término municipal son homogéneos o están coordinados (art. 17.6

de la L.R.A.U.), sino que se ha realizado un plan unitario que ordena conjuntamente terrenos pertenecientes a Valencia y Xirivella.

ANEXO A LA MEMORIA

Cuadro resumen de características

SUPERFICIES	
Terrenos pertenecientes a Valencia	45.480,64 m ² s (64,16 %)
Terrenos pertenecientes a Xirivella	25.405,50 m ² s (35,84 %)
Sector	70.886,14 m²s
Red primaria incluida en el sector (PQL)	12.876,52 m ² s

FCO. ROS CASARES VALENCIA, S.L.

HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART" (VALENCIA / XIRIVELLA)

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA

NORMAS URBANÍSTICAS

PLANOS DE ORDENACIÓN

NORMAS URBANÍSTICAS

1. DIRECTRICES DE EVOLUCIÓN URBANA

Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales.

Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización.

Adopción de medidas de protección en ferrocarril y autovías. Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera.

Coordinación de la ordenación urbanística en la zona limítrofe entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, junto a la marginal izquierda del nuevo cauce del río Turia.

2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

- Suelo urbano: terrenos incluidos en la delimitación del nuevo sector y red primaria viaria constituida por la C/ Tres Forques.
- Suelo no urbanizable: terrenos ocupados por diversas infraestructuras de red primaria (nuevo cauce del río Turia, N-335 y ferrocarril Valencia-Utiel).

El suelo reservado a la red primaria se encuentra sujeto al mismo régimen jurídico de gestión y ejecución que la clase de suelo a la que dichas reservas se adscriben en cada caso.

En definitiva, la clasificación de suelo es la que se expresa en el *Plano B.1. Clasificación de suelo* de los planos de ordenación de la Homologación.

3. ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El nuevo sector delimitado en el Polígono Industrial "Vara de Quart" pertenece a la zona TERCARIO (TER), que constituye una zona TERCARIO BLOQUE EXENTO en la sistemática del Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística.

Los elementos de la red primaria constituyen en sí mismos zonas de ordenación urbanística.

4. ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

La regulación normativa de los terrenos clasificados como suelo no urbanizable es la que corresponde a su naturaleza de elementos de la red primaria.

5. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

La delimitación del nuevo sector en el Polígono Industrial "Vara de Quart", reflejada en el *Plano B.2. Delimitación del sector*, es una determinación integrante de la ordenación estructural.

6. BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL

6.1. Afecciones ferroviarias

- **Zona de dominio público**

Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de cinco metros de anchura a cada lado de la misma. Estos

terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de cinco metros de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.

- **Zona de servidumbre**

La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 8 metros, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la Empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

- **Zona de afección**

La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

6.2. Afecciones viarias

- **Zona de dominio público**

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en

autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

• **Zona de servidumbre**

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

• **Zona de afección**

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles

se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

• **Línea límite de edificación**

A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

6.3. Afecciones en materia de aguas

• **Zona de dominio público hidráulico**

Constituyen el dominio público hidráulico del Estado, entre otros elementos, los cauces de corriente naturales, continuas o discontinuas.

Álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

• **Zona de servidumbre**

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a una zona de servidumbre de 5 metros de anchura, para uso público.

La zona de servidumbre para uso público definida en el artículo anterior tendrá los fines siguientes:

- a) Paso para servicio del personal de vigilancia del cauce.
- b) Paso para el ejercicio de actividades de pesca fluvial.
- c) Paso para el salvamento de personas o bienes.
- d) Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.

• **Zona de policía**

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

En la zona de policía de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce y con el fin de proteger el dominio público hidráulico y el régimen de corrientes, quedan sometidas a lo dispuesto en este Reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- a) Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.
- b) Las extracciones de áridos.
- c) Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.

- d) Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico.

La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del Organismo de cuenca, sin perjuicio de los supuestos especiales regulados en este Reglamento. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las administraciones públicas.

• **Línea límite de edificación**

Se prohíbe toda edificación sobre terrenos provenientes de cauces y hasta veinte metros de su arista exterior.

7. ÁREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO

El área de reparto coincide con la delimitación del sector, tal como viene reflejada en el *Plano B.4. Ordenación estructural*.

$$AT = 0,89827 \text{ m}^2\text{/m}^2\text{s}$$

8. OBJETIVOS PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

8.1. Directrices para la redacción del P.R.I.

8.1.1. Función territorial

Resolución de un frente adecuado del Polígono Industrial "Vara de Quart" al nuevo cauce del río Turia.

8.1.2. Usos globales

El uso global o dominante en esta Zona es el Terciario (T).

Se prohíben expresamente los siguientes usos:

a) Terciarios:

- Campamentos (Tho.2)

b) Industrias y almacenes:

- Edificios, locales e instalaciones industriales (Ind.3) y almacenes (Alm.3).

c) Dotacionales:

- Edificios, locales, instalaciones y espacios dotacionales, destinados a Cementerio (Dce), Defensa y Fuerzas de Seguridad (Ddf), e Infraestructuras (Din) excepto Din.5 y Din.6.

8.1.3. Tipologías edificatorias

Tipología edificatoria Bloque exento

8.1.4. Índices de edificabilidad bruta

Índice de edificabilidad bruta (IEB) 0,89827 m²t/m²s

Índice de edificabilidad bruta terciaria (IET) 0,89827 m²t/m²s

8.1.5. Normas orientativas sobre implantación de dotaciones

Se recomienda disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto al ferrocarril Valencia-Utiel y la carretera N-335.

8.1.6. Cómputo de la red primaria

El parque público de red primaria computa a efectos de calcular el techo edificable del sector, pero no computa como dotación de la red secundaria.

8.1.7. Exigencias mínimas de implantación de infraestructuras

El Plan de Reforma Interior deberá cumplir las exigencias mínimas de implantación de infraestructuras reguladas en el art. 20 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Xirivella y en los arts. 3.44 a 3.56 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Valencia. El propio Plan de Reforma Interior realizará la armonización entre ambas regulaciones.

8.1.8. Otras determinaciones

a) No podrán comportar aumento del aprovechamiento o de la edificabilidad global prevista por el Plan General dentro de su ámbito, ni suponer reducción global de las superficies destinadas a espacios públicos o usos dotacionales (públicos o privados), sin perjuicio de que puedan alterar la asignación pormenorizada de usos y volúmenes, siempre que respeten las limitaciones antes expresadas cuantificando los parámetros enunciados (aprovechamiento y superficie pública o dotacional) en relación a todo el ámbito ordenado.

b) En ningún caso podrán suponer alteración de la red primaria, ni de ninguno de sus elementos, ni podrán modificar la clasificación del suelo ni introducir variaciones en la red viaria interdistrital, ni tan siquiera desvirtuar su funcionalidad con medidas indirectas.

c) Salvo cuando se trate de pequeñas operaciones dirigidas a actuar sobre una manzana o manzanas que sean todas contiguas entre sí, deberán abarcar un área que, o bien incluya Zonas de Calificación completas o bien un sector perimetralmente definido por vías interdistritales, elementos de red primaria o límites de Ámbito de Planeamiento de Desarrollo, sin que, en ningún caso, puedan solaparse con dichos Ámbitos de Planeamiento de Desarrollo gráficamente delimitados en este Plan.

d) No supondrán una alteración de las zonificaciones previstas. Respetarán las Ordenanzas generales de la edificación y el resto de la normativa de este Plan.

e) Podrán rediseñar los elementos de la red secundaria de dotaciones siempre que preserven su conformación como tal red o sistema. No interrumpirán la continuidad de las mallas viarias de red secundaria contempladas a nivel interdistrital en aquellos casos en que fuera apreciable.

f) Los instrumentos de planeamiento de desarrollo, en Suelo Urbano, deberán proyectar reservas dotacionales, cuanto menos, a un nivel equivalente u homologable al estándar medio dotacional proyectado por el presente Plan para el resto del suelo urbano, sin perjuicio de la eventual previsión de mayores reservas o de la adaptación de las mismas a las peculiaridades de los Conjuntos Históricos protegidos.

8.2. Directrices para la formulación de Estudios de Detalle

1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto desarrollar el Plan de Reforma Interior en suelo urbano, reajustando o estableciendo alineaciones y redistribuyendo la edificabilidad asignada por el Plan sin aumentarla en ningún caso.

Estarán sujetos a las siguientes limitaciones específicas:

a) La adaptación y reajuste de alineaciones no podrá comportar la reducción del espacio viario diseñado por el Plan de Reforma Interior o por otros Planes de rango superior en ninguna de sus partes, ni suponer alteraciones en la continuidad de recorrido o de trama establecida por el Plan para las calles que discurren a su través y se prolonguen hasta rebasar su ámbito, ni imponer

retranqueos que no guarden una justificada articulación morfológica con el entorno. Podrán crear nuevo viario de acceso a los volúmenes que ordenen siempre que respeten las condiciones anteriores.

b) No podrán reducir ninguno de los espacios libres públicos previstos en el planeamiento de rango superior, ni suprimir o menguar las superficies reservadas a uso dotacional, público o privado, por dicho planeamiento.

c) No podrán introducir usos prohibidos por la Ordenanza Particular de la Zona, ni alterar el uso pormenorizado calificado por el Plan salvo que sea para adaptarlo al uso dominante de la Zona y, siempre, respetando la limitación establecida en el párrafo anterior para los dotacionales.

d) No podrán aumentar ni el volumen ni la edificabilidad prevista por el Plan, sea en previsión gráfica o numérica o derivada de parámetros de edificación señalados en Ordenanza, sin perjuicio de que puedan redistribuirlo dentro de su ámbito.

e) No podrán rebasar la altura máxima permitida por el Plan en el ámbito objeto de Estudio de Detalle, salvo en los supuestos que expresamente se establecen en las ordenanzas particulares de Zona.

f) No podrá suponer aumento global de la ocupación en planta prevista por el Plan al medirla sobre cada parcela afectada o sobre todo el ámbito ordenado, si lo fuera en unidad compositiva, aunque sí que podrá permutar, unas por otras, las superficies privadas de parcelas ocupadas por edificación o reducir la ocupación en planta. Cuando el Plan defina la ocupación en planta de forma gráfica y también normativa, será suficiente con que se ajuste al parámetro normativo siempre que ello no comporte aumento de volumen.

g) No podrán contener determinaciones propias de un Plan de rango superior como la calificación de nuevas reservas de suelo para destinos públicos salvo que el Estudio de Detalle sea de iniciativa particular, promovido con la aquiescencia de la propiedad de modo que no exista la posibilidad de

perjuicio derivada de la calificación de nuevas reservas conforme al artículo 100.4 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

h) El Estudio de Detalle no podrá alterar las condiciones de los predios colindantes debiendo garantizar una adecuada incidencia estética y funcional en el entorno, que lo haga compatible con el interés público y congruente con los objetivos generales perseguidos por este Plan al ordenar cada zona. No podrán aprobarse Estudios de Detalle para repartir el volumen entre parcelas privadas -so pretexto de buena justicia- sin reparar en la buena calidad de la ordenación resultante; si el Estudio de Detalle alterara la ordenación de detalle diseñada por el Plan habrá de ser para mejor conformación de la misma y respetando siempre las limitaciones antes estipuladas.

2. El Estudio de Detalle deberá respetar, en todo caso, las demás determinaciones del Plan General y de la Homologación no mencionadas en los anteriores apartados y, en especial, las Normas Urbanísticas y sus Ordenanzas generales y particulares de la edificación y de los usos, así como las determinaciones en materia de protección.

3. El Estudio de Detalle no podrá comportar en ningún caso disminución de las obligaciones urbanizadoras a cuenta de la propiedad afectada o de las cesiones obligatorias que resulten de lo previsto en este Plan, aunque sí podrán ampliar la cuantía de las obligaciones cuando fueran de iniciativa particular o vinieran a introducir mayores dotaciones y/o espacios libres que los originariamente previstos en el planeamiento que desarrollen.

4. Los Estudios de Detalle deberán comprender, como mínimo, manzanas o unidades urbanas equivalentes completas.

5. Los Estudios de Detalle no pueden trasvasar edificabilidades entre manzanas.

8.3. Directrices para la Programación de Actuaciones Integradas

8.3.1. Delimitación de unidades de ejecución

El justo reparto de beneficios y cargas y el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de la propiedad se efectuará en el ámbito de unidades de ejecución, que se delimitarán en el Plan de Reforma Interior.

8.3.2. Secuencia lógica de desarrollo territorial

No se establece una secuencia lógica de desarrollo territorial de la presente actuación respecto a los sectores del entorno territorial próximo. En su caso, el Plan de Reforma Interior establecerá la secuencia lógica de desarrollo de las actuaciones integradas que prevea.

8.3.3. Condiciones de conexión e integración

El acceso al sector desde la carretera N-335 no podrá incidir directamente en el tronco central ni en la vía de servicio de esa carretera, sino que deberá plantearse desde el ramal de salida de la N-335 hacia la C/ Tres Forques.

El sector deberá resolver su conexión con la C/ Tres Forques, con la condición de que no interfiera, de modo significativo, en la ordenación viaria actual de la zona y se realice un estudio de tráfico de la solución viaria propuesta.

Las conexiones viarias indicadas en los apartados anteriores serán financiadas y ejecutadas íntegramente con cargo a la presente actuación.

9. RED PRIMARIA

9.1. Parques públicos

La zona verde calificada junto al trazado ferroviario Valencia-Utiel y la carretera N-335 se considera como parque público de la red primaria, incluido en el sector.

El uso global dominante del parque público es el uso dotacional de espacios libres (Del).

Se prohíben expresamente los siguientes usos:

- Residencial (R)
- Terciarios (T), excepto instalaciones recreativas (Tre.1)
- Edificios y locales industriales (Ind)
- Almacenes (Alm)
- Edificios, locales y espacios dotacionales destinados a: Abastecimiento (Dab), Cementerio (Dce), Defensa y fuerzas de seguridad (Ddf) e Infraestructuras (Din), excepto tendidos de alta tensión y subestaciones de alta a media tensión (Din.2).
- Aparcamiento (Par), excepto Par.1b.

Se permiten cualesquiera otros usos no incluidos entre los usos prohibidos, salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso global dominante.

9.2. Equipamientos e infraestructuras supramunicipales

El trazado ferroviario Valencia-Utiel, la carretera N-335, el nuevo cauce del río Turia y la línea eléctrica de 66 kv. constituyen elementos de la red primaria encuadrados en la categoría de equipamientos y redes de transporte, comunicaciones y servicios de titularidad o carácter supramunicipal.

9.3. Dotaciones e infraestructuras municipales de rango estructural

La C/ Tres Forques constituye un elemento de la red primaria encuadrado en la categoría de dotaciones e infraestructuras municipales de rango estructural.

9.4. Dotaciones estructurantes del sector

No existen elementos de la red primaria que correspondan a la categoría de dotaciones estructurantes del sector.

9.5. Dotaciones prefiguradas

No se considera oportuno definir terrenos dotacionales cuya reserva convenga establecer con anterioridad y preferencia al desarrollo urbanístico de su entorno.

Todos los elementos de la red primaria vienen reflejados en el *Plano B.3. Red primaria* de la Homologación.

Valencia, 26 de octubre de 2001

Alejandro Escribano Beltrán
Arquitecto

Carlos Aubán Nogués
Arquitecto

ANEXO I

FICHA DE PLANEAMIENTO

FCO. ROS CASARES VALENCIA, S.L.

HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART" (VALENCIA / XIRIVELLA)

HOMOLOGACIÓN DE UN NUEVO SECTOR EN EL POLIG.INDUSTRIAL "VARA DE QUART" (VALENCIA/XIRIVELLA)									
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN SUELO URBANO									
FICHA DE PLANEAMIENTO									
CODIGO									
IDENTIFICACIÓN	1. NOMBRE DEL ÁREA: NUEVO SECTOR EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL "VARA DE QUART"								
	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 2. TIPO DE PLAN: PLAN DE REFORMA INTERIOR </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 3. INICIATIVA: PRIVADA </td> </tr> </table>	2. TIPO DE PLAN: PLAN DE REFORMA INTERIOR	3. INICIATIVA: PRIVADA						
2. TIPO DE PLAN: PLAN DE REFORMA INTERIOR	3. INICIATIVA: PRIVADA								
RÉGIMEN URBANÍSTICO	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 4. SUPERFICIE: 70.886,14 m2s </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 5. EDIFICABILIDAD TOTAL: 63.674,94 m2t </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> 6. INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: 0,89827 m2t/m2s </td> <td style="vertical-align: top;"> 7. INDICE DE EDIFICABILIDAD TERCIARIA: 0,89827 m2t/m2s </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> 8. ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA TERCIARIO </td> <td style="vertical-align: top;"> 9. TIPOLOGÍA EDIFICATORIA: BLOQUE EXENTO </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> 10. USO DOMINANTE: TERCIARIO (T) </td> <td style="vertical-align: top;"> 11. USOS PROHIBIDOS: Tho.2, Ind.3, Alm.3, Dce, Ddf, Din.1 a Din.4 </td> </tr> </table>	4. SUPERFICIE: 70.886,14 m2s	5. EDIFICABILIDAD TOTAL: 63.674,94 m2t	6. INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: 0,89827 m2t/m2s	7. INDICE DE EDIFICABILIDAD TERCIARIA: 0,89827 m2t/m2s	8. ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA TERCIARIO	9. TIPOLOGÍA EDIFICATORIA: BLOQUE EXENTO	10. USO DOMINANTE: TERCIARIO (T)	11. USOS PROHIBIDOS: Tho.2, Ind.3, Alm.3, Dce, Ddf, Din.1 a Din.4
	4. SUPERFICIE: 70.886,14 m2s	5. EDIFICABILIDAD TOTAL: 63.674,94 m2t							
	6. INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: 0,89827 m2t/m2s	7. INDICE DE EDIFICABILIDAD TERCIARIA: 0,89827 m2t/m2s							
	8. ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA TERCIARIO	9. TIPOLOGÍA EDIFICATORIA: BLOQUE EXENTO							
10. USO DOMINANTE: TERCIARIO (T)	11. USOS PROHIBIDOS: Tho.2, Ind.3, Alm.3, Dce, Ddf, Din.1 a Din.4								
GESTIÓN	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 12. SISTEMA DE GESTIÓN: ACTUACIÓN INTEGRADA </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 13. TIPO DE GESTIÓN: INDIRECTA </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> 14. AREA DE REPARTO: SECTOR </td> <td style="vertical-align: top;"> 15. APROVECHAMIENTO TIPO: 0,89827 m2t/m2s </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> 16. RED PRIMARIA INCLUIDA: 12.876,52 m2s </td> <td style="vertical-align: top;"> 17. RED PRIMARIA ADSCRITA: ----- </td> </tr> </table>	12. SISTEMA DE GESTIÓN: ACTUACIÓN INTEGRADA	13. TIPO DE GESTIÓN: INDIRECTA	14. AREA DE REPARTO: SECTOR	15. APROVECHAMIENTO TIPO: 0,89827 m2t/m2s	16. RED PRIMARIA INCLUIDA: 12.876,52 m2s	17. RED PRIMARIA ADSCRITA: -----		
	12. SISTEMA DE GESTIÓN: ACTUACIÓN INTEGRADA	13. TIPO DE GESTIÓN: INDIRECTA							
	14. AREA DE REPARTO: SECTOR	15. APROVECHAMIENTO TIPO: 0,89827 m2t/m2s							
16. RED PRIMARIA INCLUIDA: 12.876,52 m2s	17. RED PRIMARIA ADSCRITA: -----								
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center; vertical-align: middle;">OBJETIVOS DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales. - Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización. - Adopción de medidas de protección en ferrocarril y autovías. Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera. - Coordinación de la ordenación urbanística en la zona limítrofe entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, junto a la marginal izquierda del nuevo cauce del río Turia. - Resolución de un frente adecuado del Polígono Industrial "Vara de Quart" al nuevo cauce del río Turia. - Se recomienda disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto al ferrocarril Valencia-Utiel y la carretera N-335. </td> </tr> </table>		OBJETIVOS DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales. - Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización. - Adopción de medidas de protección en ferrocarril y autovías. Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera. - Coordinación de la ordenación urbanística en la zona limítrofe entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, junto a la marginal izquierda del nuevo cauce del río Turia. - Resolución de un frente adecuado del Polígono Industrial "Vara de Quart" al nuevo cauce del río Turia. - Se recomienda disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto al ferrocarril Valencia-Utiel y la carretera N-335. 						
OBJETIVOS DEL PLAN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Compatibilizar en solidaridad y colaboración entre municipios aquellas determinaciones que afecten a límites municipales. - Potenciación del desarrollo industrial y terciario como base de localización de empleo, aprovechando las ventajas de localización. - Adopción de medidas de protección en ferrocarril y autovías. Mejora de las condiciones de seguridad y uso de las grandes infraestructuras, resolviendo el efecto barrera. - Coordinación de la ordenación urbanística en la zona limítrofe entre los términos municipales de Valencia y Xirivella, junto a la marginal izquierda del nuevo cauce del río Turia. - Resolución de un frente adecuado del Polígono Industrial "Vara de Quart" al nuevo cauce del río Turia. - Se recomienda disponer las zonas verdes como elementos de transición respecto al ferrocarril Valencia-Utiel y la carretera N-335. 								

PLANOS DE ORDENACIÓN

- B.1. Clasificación del suelo
(Escala 1/1.000)
- B.2. Delimitación del sector
(Escala 1/1.000)
- B.3. Red primaria
(Escala 1/1.000)
- B.4. Ordenación estructural
(Escala 1/1.000)