

**Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad**

*Anuncio de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad sobre aprobación definitiva del Plan Especial Zona Sur 1 del Puerto de València (Nazaret Este), expediente 1548172.*

**ANUNCIO**

Comisión Territorial de Urbanismo de València, en sesión celebrada el 31 de marzo de 2021, adoptó el siguiente acuerdo:

“En referencia al Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València (en adelante, PEZS1), que fue remitido por el Ayuntamiento de València, se destacan los siguientes:

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.** Como antecedentes del expediente, cabe indicar los que se relacionan a continuación.

El 19 de mayo de 1986 se firma el “Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de València y el Puerto Autónomo de València sobre la Ordenación Urbanística del entorno portuario y su relación con la ciudad”. En desarrollo de este convenio, el Pleno del Ayuntamiento de València aprueba definitivamente, el 11 de octubre de 1990, el Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto.

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

En desarrollo del citado convenio, se formulan las “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este”; este documento es aprobado por el Consejo de Administración de la APV, en sesión de fecha 17 de febrero de 2017, y por el Pleno del Ayuntamiento de València, en sesión de fecha 23 de febrero de 2017.

Posteriormente, en fecha 14 de enero de 2019 se suscribe el “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”.

**SEGUNDO.** La solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València se presentó en el órgano ambiental en fecha 13 de julio de 2015. La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 30 de mayo de 2017, emitió informe ambiental y territorial estratégico favorable, en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, respecto al Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València, condicionado al cumplimiento de una serie de determinaciones, que se recogen en los fundamentos de derecho del presente documento. El informe ambiental y territorial estratégico se publicó en el DOGV núm. 8103, de 10 de agosto de 2017.

El citado Plan Especial delimita dos zonas en el ámbito global de la Zona Sur del Puerto de València, y según se indica en el propio documento: “dada la diferente vocación de cada una de ellas, vocación ciudadana de una y vocación puramente portuaria de la otra, la Autoridad Portuaria considera que lo más adecuado es llevar a cabo dos planes especiales distintos: Plan Especial de la Zona Sur 1 del puerto de València, y Plan Especial de la Zona Sur 2 del puerto de València”.

En fecha 29 de enero de 2019, la Autoridad Portuaria de València presenta en el Ayuntamiento la solicitud de tramitación del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València.

El Pleno del Ayuntamiento de València, en sesión de 28 de febrero de 2019, acuerda someter a información pública el PEZS1. Se publican anuncios en el DOGV núm. 8510, de 21 de marzo de 2019, y en el diario “Levante” el 2 de abril de 2019. Se presentaron los escritos de alegaciones que se indican en la certificación de la Secretaría Municipal de fecha 29 de octubre de 2019.

El Plan de Movilidad relativo al PEZS1 se sometió a información pública insertando anuncio en el DOGV núm. 8745, de 21 de febrero de 2020.

Tras la información pública y las consultas a las administraciones afectadas, el Pleno del Ayuntamiento de València, en sesión de 25 de junio de 2020, aprueba provisionalmente el PEZS1.

El Ayuntamiento de València solicita la aprobación definitiva del PEZS1 en fecha 30 de octubre de 2020.

**TERCERO.** De conformidad con el art. 56 del Real Decreto Ley 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPMM), relativo a la “articulación urbanística de los puertos”, la zona tiene la consideración de sistema general portuario (red primaria de infraestructuras, según la normativa autonómica vigente) y se debe desarrollar, previa la aprobación de una Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, mediante un Plan Especial. En consecuencia, la figura de planeamiento adoptada para la ordenación de la zona es el Plan Especial.

El PEZS1 incluye memoria informativa, memoria justificativa, planos de información, planos de ordenación y normas urbanísticas. Y se complementa con los siguientes documentos: catálogo de bienes y espacios protegidos, estudio de demandas de recursos hídricos, plan de movilidad, estudio de integración paisajística, estudio acústico, estudio de viabilidad económica, memoria de sostenibilidad económica, memoria de impacto patrimonial y anexo de servidumbres aeronáuticas. La integración de la perspectiva de género se analiza en el apartado 2.6 de la memoria informativa del Plan Especial. Por otra parte, el documento contiene las determinaciones necesarias para homologar el ámbito de actuación, al definir las determinaciones que forman parte de la ordenación estructural.

**CUARTO.** El objetivo general de la actuación es el de fomentar la integración entre el puerto y la ciudad, de modo que se busca potenciar funciones urbanas relacionadas con la oferta lúdica, deportiva, comercial y cultural. Como objetivos más concretos, se plantean los siguientes: la dinamización social y económica del barrio de Nazaret mediante la previsión de un área dotacional deportiva y un área de uso terciario; la conservación y rehabilitación del antiguo balneario de Benimar; la integración en la ordenación y mantenimiento del equipamiento público existente en el edificio de Marblau; y la cualificación de la zona con el Parque de Desembocadura del río Turia.

La zona ordenada se configura como una prolongación del barrio de Nazaret hasta la valla del Puerto, de modo que actúa como una transición entre el núcleo urbano y la zona de actividad específicamente portuaria, sin perder su carácter de dominio público portuario, incluido en la Zona de Servicio Terrestre del Puerto de València.

El Plan General de Ordenación Urbana (en adelante, PGOU) de València, de 1988, clasificó los terrenos como suelo urbano y los calificó como Sistema General Portuario (GTR 3). En el plano de calificación de suelo de la serie B, hoja 6B (que se reproduce en el plano de información I05 del PEZS1) se desarrolla esa calificación global en tres calificaciones más concretas: GTR-3, un espacio libre parque urbano (GEL-2) y un espacio libre de uso deportivo (GEL 4); estas dos últimas calificaciones están incluidas en el Sistema General de Espacios Libres. Posteriormente, el Plan Especial de la Zona Sur aprobado en el año 1990 mantiene, en líneas generales, esta ordenación, como se puede apreciar en el plano I10.

El PEZS1 mantiene la clasificación de los terrenos como suelo urbano y establece una calificación global de todo el ámbito como Red Primaria de Infraestructura - Servicio urbano, de la red portuaria de interés general (PQI-3). Incluye un cambio de clasificación, de suelo no urbanizable a suelo urbano, en el extremo Sur del ámbito, que afecta a una superficie de 18.611,27 m<sup>2</sup>s.

En el estado actual se observa, de Norte a Sur, una zona industrial abandonada, unas instalaciones deportivas en desuso, un equipamiento público destinado a Casa de la Juventud (en el edificio Marblau) y una zona verde. En la parte central del ámbito de actuación existen las instalaciones correspondientes al Balneario Benimar, cuya edificación está catalogada con protección de nivel 3 (protección arquitectónica y ambiental); y tiene definido un entorno de protección de 200 m.

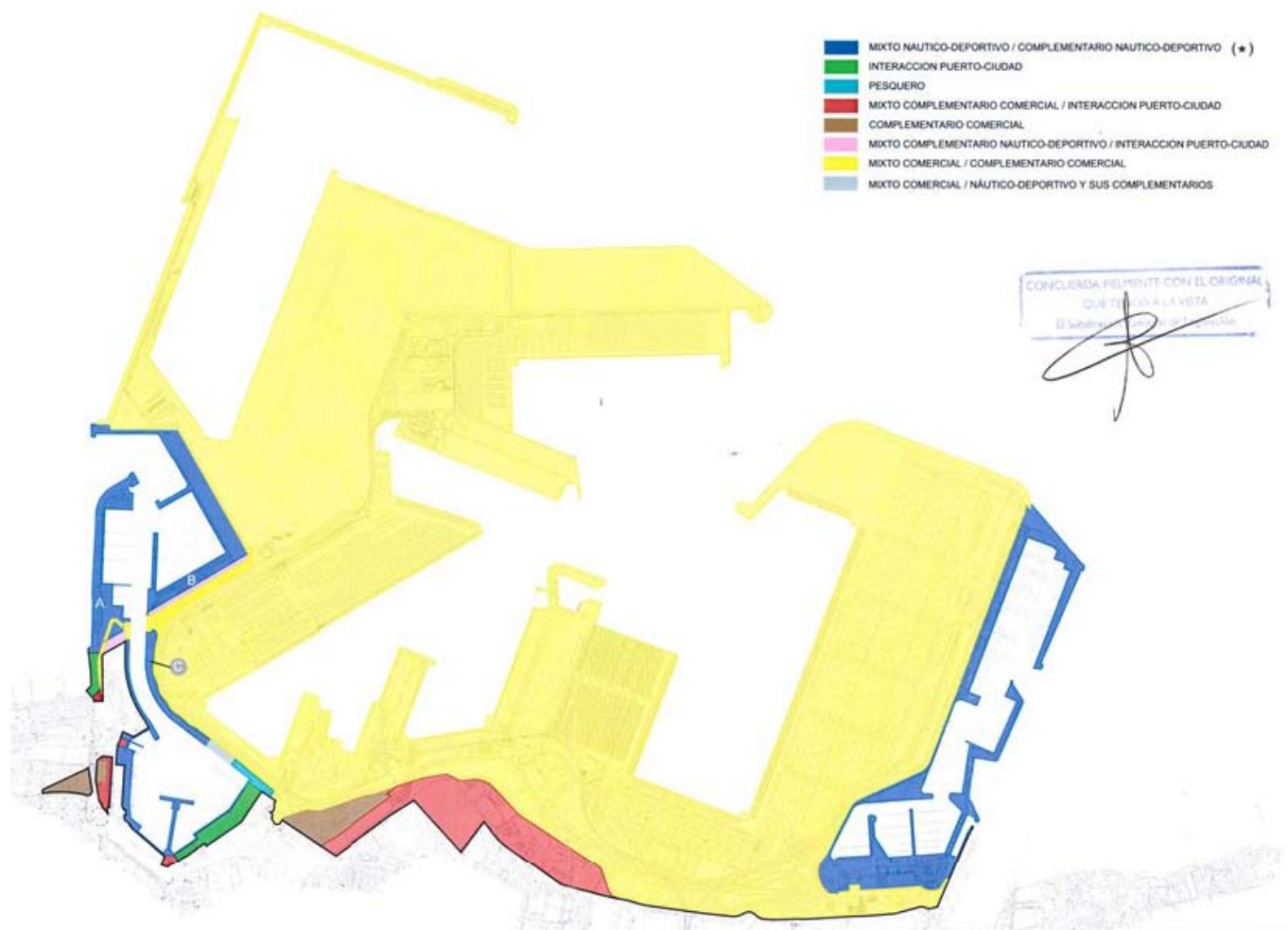


Figura 1. Usos previstos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

El PEZS1 toma como punto de partida la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia (en adelante, DEUP), aprobada por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre. Se definen varias zonas, con los usos que se indican en el esquema de la figura 1. Como se observa en esta figura, el ámbito del PEZS1 se destina a un uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad. En el apartado 8, zonificación de usos, de la DEUP, se indica: “el área colindante con el barrio de Nazaret, donde se propone crear una zona de transición donde puedan establecerse tanto actividades de interacción puerto-ciudad, como complementarias a la actividad comercial portuaria”.

Con carácter general, la ordenación de la zona se estructura en las siguientes áreas: Parque de Desembocadura, Espacio Libre de uso deportivo, zona terciaria (se destina a uso terciario, y, en su caso, también dotacional), equipamiento público existente en el edificio Marblau, Parque Sur de Nazaret y una zona de Infraestructuras y Servicios Urbanos (colector a cielo abierto que recoge y depura las aguas pluviales de la cuenca vinculada).

De conformidad con los convenios suscritos entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia, la ordenación y ejecución del Parque de Desembocadura corresponde al Ayuntamiento de Valencia, y constituirá el tramo final del Jardín del Turia.

El espacio libre de uso deportivo se plantea como recuperación de unas instalaciones deportivas antiguamente implantadas en la zona, se configura como un espacio verde de transición entre la actividad portuaria y el Barrio de Nazaret, y con la finalidad de constituirse

como un centro dinamizador de usos y actividades vinculadas al ocio y al deporte, con gran potencial de repercusión en la regeneración social del barrio y la reactivación económica. El equipamiento deportivo que se implante en esta área deberá ejecutar las obras de rehabilitación del edificio Benimar, según las pautas de actuación en materia de patrimonio cultural que se regulan en el art. 3.43 de las Normas Urbanísticas.

El conjunto del área terciaria y dotacional múltiple se integra en la trama urbana de Nazaret y recae al Parque de Desembocadura, actuando también como un importante factor de dinamización social y económica del barrio. El uso principal de esta zona es Terciario y Dotacional Múltiple (QM), con los usos compatibles que permite la DEUP, siempre que sean usos vinculados al principal, y todos los usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal. También se admiten los usos de Oficinas y Almacén. Se dispone una edificabilidad máxima de 25.000 m<sup>2</sup>, en bloques de edificación de 2, 3 y 5 plantas máximas.

Se califica una parcela como equipamiento deportivo, con una superficie de 3.940 m<sup>2</sup>s, con el fin de ubicar en ella un equipamiento deportivo cubierto. La inclusión de la construcción de esta dotación resulta de la voluntad expresada por el Ayuntamiento de permitir este tipo de dotación junto al equipamiento deportivo al aire libre, de manera que refuerce el uso deportivo de la parcela principal, al tiempo que lo complementa.

Se integra en la ordenación del PEZS1 el equipamiento situado en la calle Algemesí, en funcionamiento en la actualidad, gestionado

por el Ayuntamiento de València a través de una concesión de uso para centro de juventud, universidad popular y museo de la huerta, en el antiguo balneario Marblau. Se califica como equipamiento de uso múltiple (SQM).

Se proyecta un corredor verde, de uso ciclista y peatonal, que enlaza el Parque de Desembocadura con el actual corredor que, discurriendo por la Zona de Actividades logísticas, viene a conectar con las zonas de La Punta y Pinedo, con el objetivo de mejorar la continuidad y las dimensiones del corredor verde que circunda Nazaret por el nordeste, enlazando todos los poblados marítimos desde La Malvarrosa hasta La Punta y Pinedo.

Las condiciones de ejecución del Plan Especial son las que quedaron establecidas en las “Bases para el acuerdo específico entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València sobre la ordenación del Plan Especial Nazaret Este” y en el “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València para la utilización por aquel de Dominio Público Portuario ubicado en el área este del barrio de Nazaret (Área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de València)”.

La gestión de los suelos incluidos en el ámbito del Plan Especial se debe realizar por la Autoridad Portuaria de València en lo relativo a la zona deportiva y terciaria, en base a la titularidad de los mismos, a través de las correspondientes concesiones de suelo.

El cuadro de superficies de la ordenación propuesta se resume en la tabla siguiente:

Uso Zonas verdes y Espacios libre			
		Z	Sup. parcela
Parques	ZV-P		63.308,95 27,55%
Jardines	ZV-J		20.022,70 8,71%
Espacio Libre deportivo	ZV-DP		94.999,66 41,34%
<b>TOTAL zonas verdes</b>			<b>178.331,31 77,61%</b>

Uso Equipamientos Dotacionales			
	Calificación		Sup. parcela
Deportivo	DP		3.940,51 1,71%
Multifuncional	QM		2.246,00 0,98%
<b>TOTAL Equipamientos dotacionales</b>			<b>6.186,51 2,69%</b>

Uso Terciario			
	Calificación	Sup. Parcela	%
Terciario/dotacional m. TER/QM		6.807,16	2,96%
<b>TOTAL Terciario-dotacional múltiple</b>		<b>6.807,16</b>	<b>2,96%</b>

Uso Infraestructuras y servicios urbanos			
	Calificación	Sup. parcela	%
Canal del Antiguo Cauce del Turia	QI-C	22.987,13	10,00%
<b>TOTAL Infraestructuras</b>		<b>22.987,13</b>	<b>10,00%</b>

Uso Viario			
	Calificación	Sup. parcela	%
Viario	CV	15.463,85	6,73%
<b>TOTAL Viario</b>		<b>15.463,85</b>	<b>6,73%</b>

Total ámbito del Plan			
			%
		<b>229.775,96</b>	<b>100,00%</b>

Figura 2. Cuadro de superficies.

QUINTO. Del expediente administrativo tramitado, cabe destacar la emisión de los siguientes informes sectoriales, haciendo referencia, en su caso, al último de los emitidos por cada organismo:

- 18/8/15: informe favorable de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.
- 24/8/15: informe de la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte, en materia de patrimonio cultural, en el que se requiere una justificación de la existencia de bienes con valores patrimoniales y la realización de una memoria de impacto patrimonial.
- 31/8/15: informe favorable de la Dirección Territorial de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, en materia de espacios naturales protegidos, vías pecuarias y montes de utilidad pública.
- 25/9/15: informe de la Subdirección General de Puertos, Aeroportuarios y Costas, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, en el que se indica que el ámbito del Plan Especial no afecta a la zona de servidumbre de protección del

Dominio Público Marítimo Terrestre, ni a la zona de servidumbre de protección.

- 3/3/16: informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, referido a la tramitación del Plan Especial.
- 29/6/16: informe del Servicio Territorial de Urbanismo de València, relativo a la tramitación y documentación del Plan Especial.
- 27/4/17: informe favorable del Servicio de Ordenación del Territorio, en materia de riesgo de inundación.
- 15/4/19: informe favorable de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.
- 24/4/19: informe de la Unidad de Igualdad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.
- 28/7/19: informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar.
- 9/8/19: informe favorable del Servicio de Planificación, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, en lo referente a infraestructuras públicas de competencia autonómica y planificación viaria. Y se indica que es necesario redactar un Plan de Movilidad de área generadora de alta movilidad.
- 16/1/20: informe favorable de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.
- 13/3/20: informe favorable de la Dirección General de Obras Públicas, en materia de movilidad.
- 2/6/20: informe favorable del Servicio municipal competente en materia de calidad acústica, respecto al estudio acústico.
- 13/6/20: informe favorable de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
- 22/6/20: informe favorable del Servicio de Movilidad Urbana, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, respecto al Plan de Movilidad.
- 17/9/20: informe favorable de Puertos del Estado. Tras los cambios introducidos en el estudio de integración paisajística, se reitera el informe favorable en un nuevo informe de 16/10/20. Este informe se emite en cumplimiento del art. 56.2.c) del TRLPEMM.
- 21/10/20: informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil.
- 23/11/20: informe favorable del Servicio de Infraestructuras Deportivas, de la Dirección General de Deporte.
- 22/12/20: informe desfavorable de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual. Las observaciones se refieren al apartado 6. Urbanización: redes de infraestructuras básicas, de la memoria justificativa, y al art. 3.46. Paisaje, de las Normas Urbanísticas. Y el informe requiere que, tras las correcciones, se remita al citado Organismo el Plan Especial adaptado al ordenamiento legal vigente. En fecha 26 de enero de 2021, el Ayuntamiento de València remite documentación complementaria para corregir las cuestiones indicadas en dicho informe, de la que se da traslado, en la misma fecha, a la citada Dirección General.
- 12/1/21: informe favorable del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, en el que se concluye lo siguiente:

«Visto lo expuesto, cabe emitir informe favorable al estudio de integración paisajística del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València, estableciendo, respecto a la coherencia y funcionalidad de la infraestructura verde, la siguiente condición para la aprobación del Plan: “La compatibilidad de las soluciones de accesibilidad y movilidad con la infraestructura verde existente en el exterior del ámbito estricto del Plan Especial deberá ser supervisada por la conselleria competente en materia de ordenación del territorio y paisaje en los planes o proyectos correspondientes”».

- 6/2/21: informe favorable de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual.

SEXTO. El Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, en sesión celebrada el día 17 de marzo de 2021, emitió dictamen favorable en lo que afecta a las zonas verdes y espacios libres de la Modificación propuesta.

SÉPTIMO. El planeamiento general vigente en el municipio de València es el Plan General de Ordenación Urbana aprobado defini-

tivamente por resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de 28 de diciembre de 1988.

En la zona de actuación, posteriormente se aprobó el Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto, que fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de València, en sesión de 11 de octubre de 1990.

También afecta a la zona de actuación el documento denominado Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (DEUP), aprobado por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre.

OCTAVO. La Comisión Informativa de Urbanismo de València, en sesión celebrada el 24 de marzo de 2021, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los artículos 5.5 y 8 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat.

#### FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. La legislación urbanística aplicable a este expediente es la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante, LOTUP), con las modificaciones introducidas por la ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat.

SEGUNDO. La naturaleza del ámbito del plan como dominio público marítimo terrestre afectado al dominio público portuario estatal, tal como indica el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, de 16 de enero de 2020, determina ciertas particularidades en cuanto a su tramitación. El artículo 56.2 del TRLPEMM establece lo siguiente:

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

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

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

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

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

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

La remisión a la legislación urbanística determina que se aplica el procedimiento de aprobación de planes de la LOTUP. Y la administración competente para su aprobación, dado que el plan afecta a determinaciones de la ordenación estructural, como son la red primaria de infraestructuras y la clasificación de suelo, es la administración autonómica, en aplicación del art. 44.2.c) de la LOTUP.

El informe ambiental y territorial estratégico se publicó en el DOGV núm. 8103, de 10 de agosto de 2017, por lo que mantiene su vigencia hasta el 10 de agosto de 2021, tal como resulta del período de vigencia de cuatro años desde su publicación, según el art. 51.7 de la LOTUP.

Por todo ello, la tramitación ha sido correcta, en aplicación del art. 57 de la LOTUP, por remisión del art. 56.2 del TRLPEMM.

La documentación está completa, de conformidad con el art. 43.2 de la LOTUP.

TERCERO. En el expediente administrativo consta la tramitación del Plan de Movilidad del PEZS1. El informe del Servicio de Movilidad Urbana, de 22 de junio de 2020, sobre el Plan de Movilidad, indica lo siguiente:

“...teniendo en cuenta que la zona terciaria y el Parque de desembocadura añadirían una demanda relevante de desplazamientos a los generados por la ciudad deportiva y a la vista de cómo se ha tramitado desde la fecha del informe el Plan Especial, que es el

documento urbanístico que posibilita el desarrollo de todo el sector con sus diferentes usos, se considera más conveniente la tramitación y aprobación del Plan de Movilidad conforme al artículo 10 de la Ley de Movilidad. En la aplicación del artículo 10, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes

En el expediente se ha documentado la tramitación de este Plan de Movilidad, con su correspondiente periodo de información pública, como ha quedado referido en el antecedente de hecho segundo del presente documento; y consta informe favorable del Servicio de Movilidad Urbana, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible (departamento autonómico competente en materia de transportes), de fecha 22 de junio de 2020.

En consecuencia, la tramitación del Plan de Movilidad ha sido correcta, de conformidad con el art. 10 de Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

En relación con el Plan de Movilidad, la solución de accesos que se propone en este plan es la denominada alternativa 5. Como esta solución tiene incidencia en zonas externas al ámbito del Plan Especial, en el acuerdo de aprobación provisional, el Ayuntamiento establece la siguiente solución:

“Con el objeto de no demorar la aprobación del Plan Especial y facilitar que la ciudad pueda disponer lo antes posible de las nuevas zonas verdes que aquel prevé, sin resultar comprometida tampoco la puesta en servicio de las nuevas instalaciones deportivas previstas, habilitar con carácter transitorio el acceso a las futuras instalaciones deportivas por el itinerario propuesto mayoritariamente en las alegaciones presentadas, con las condiciones que requieran los diferentes Servicios municipales, que discurre a través del siguiente recorrido: acceso a Natzaret desde V-15, calle José Luis Hidalgo, calle Algemesí, calle Els Sech, resolvería mediante una rotonda el cambio de sentido para volver a salir a la V-15 por el mismo recorrido, calle El Sech, calle Algemesí, y calle José Luis Hidalgo.

Todo ello hasta tanto se acredite la viabilidad urbanística, técnica y económica de la Alternativa 5 prevista en el Plan de Movilidad ajustada a las condiciones establecidas por el Servicio municipal de Movilidad Sostenible y se ejecuten las obras correspondientes, o se ejecute otra alternativa de acceso independiente que pueda consensuarse entre las Administraciones afectadas.”

En relación con la solución de accesos propuesta en el Plan de Movilidad, procede recoger, como parte del acuerdo de aprobación del PEZS1, la condición que establece el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje:

“La compatibilidad de las soluciones de accesibilidad y movilidad con la infraestructura verde existente en el exterior del ámbito estricto del Plan Especial deberá ser supervisada por la conselleria competente en materia de ordenación del territorio y paisaje en los planes o proyectos correspondientes”.

CUARTO. En la tramitación del expediente se ha planteado cierta controversia en cuanto a la aplicación de la legislación de costas y la legislación de puertos. En esta materia, la Autoridad Portuaria de València expone los siguientes argumentos:

“Entiende la APV que la aprobación de la DEUP (Orden FOM 1973/2014) establece el ámbito de la Zona de Servicio Terrestre y por tanto el límite exterior del ámbito del Plan Especial de forma inequívoca.

2.2.2. A tenor de las referencias legales efectuadas queda patente que el Artículo 30 de la LC no resulta de aplicación.

2.2.3. Por las mismas razones expuestas previamente, tampoco aplican los artículos 112 a) y 117.2 de la LC, existiendo un procedimiento específico y detallado, no procediendo remitir el documento diligenciado a esa Dirección General antes de su aprobación definitiva, puesto que, en el caso que nos ocupa, la Administración del Estado competente es Puertos del Estado a quien se debe remitir el expediente tal como indica el Artículo 56 del TRLPEMM.”

El Ayuntamiento de València remite un informe, de fecha 23 de diciembre de 2020, sobre la materia indicada, que concluye lo siguiente:

«Por todo lo expuesto, y dado que este instrumento de planeamiento afecta a una instalación declarada de interés general del estado a la



que le es aplicable el artículo 56, c) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y no los artículos 112,a) y 117-2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se entiende que no procede la emisión de un nuevo informe de Costas, puesto que el órgano competente ha realizado un pronunciamiento favorable respecto de plan, por lo que debe continuar, sin más dilación, el trámite de aprobación definitiva del Plan Especial SUZD-1 “Nazaret Este”.)»

En relación con la cuestión que se analiza, debe tenerse en cuenta la naturaleza del dominio público portuario, que se regula en el artículo 67 del TRLPEMM, en los siguientes términos:

“1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre (DPMT) e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.”

Y, finalmente, ha de considerarse también lo que se establece en el apartado III de la Exposición de Motivos de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas:

“Quedan fuera del ámbito de aplicación de la Ley los puertos de interés general, que, aun formando parte de los bienes de dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal, continuarán rigiéndose por su legislación específica, en atención a las sustantividad y peculiaridades de estas grandes obras públicas”.

Con todo ello, se concluye que ha sido correcta la tramitación y la obtención del informe favorable de Puertos del Estado (de fecha 16 de octubre de 2020), antes de la aprobación definitiva del PEZS1.

QUINTO. El informe ambiental y territorial estratégico es favorable e indica que, con carácter previo a la aprobación definitiva del Plan Especial, se deben cumplir unas determinaciones, que se analizan a continuación:

“1. Se deberá obtener el correspondiente informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.”

Se ha emitido informe favorable de Aviación Civil, de fecha 21 de octubre de 2020.

“2. Se deberá obtener el informe preceptivo y vinculante en materia de costas a la Dirección General de sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.”

Ya se ha justificado en el fundamento de derecho anterior que el informe preceptivo y vinculante corresponde a Puertos del Estado, que lo ha emitido en sentido favorable en fecha 16 de octubre de 2020.

“3. Se deberá realizar una Memoria de Impacto Patrimonial y obtener informe de la administración competente en la materia.”

Se ha realizado la Memoria de Impacto Patrimonial, que constituye uno de los estudios sectoriales que acompaña al PEZS1. Se solicitó informe al Servicio Territorial de Cultura y Deporte, el día 11 de noviembre de 2020, y hasta la fecha en la que se emite el presente documento, no se ha recibido dicho informe.

“4. Se deberá realizar un estudio de demandas de recursos hídricos y acreditar la disponibilidad sobre dichos recursos y obtener informe de la administración competente en la materia.”

El PEZS1 incluye un estudio de demandas de recursos hídricos, en el que se acredita la disponibilidad sobre dichos recursos, y se ha obtenido informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de fecha 28 de julio de 2019.

A la vista de lo anteriormente analizado, se han cumplido las determinaciones establecidas en el informe ambiental y territorial estratégico, a excepción del informe en materia de patrimonio cultural.

SEXTO. El planteamiento de la actuación se encuadra en la regulación establecida en el art. 72.1 del TRLPEMM, que establece lo siguiente:

“En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales,

recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.”

En los mismos términos se recoge este planteamiento en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios ya aprobada.

Por otra parte, la directriz 144 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, relativa a las actividades económicas en el litoral, regula lo siguiente:

“7. Las estrategias de integración entre los puertos y las ciudades deberán contemplar la potenciación de las funciones urbanas, entre las que destacan la oferta lúdica, deportiva, recreativa, digital, comercial, artística y cultural, entre otras. Es recomendable relacionar estas estrategias con las políticas de atracción de talentos y profesionales creativos.”

Por lo tanto, la propuesta que se contiene en el PEZS1, que incluye, con carácter general, zonas verdes, áreas deportivas y área terciaria, se ajusta a los usos permitidos en las determinaciones normativas que se han indicado.

El ámbito del Plan Especial tiene la consideración de zona urbanizada, ya que, dadas las peculiaridades de su naturaleza de dominio público y su configuración como área de interacción puerto-ciudad, cabe encuadrarla en el supuesto de terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan la culminación de las tramas urbanas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas, según el art. 25.2.b) de la LOTUP; dejando aparte la ejecución del Parque de Desembocadura —que es una actuación a promover por el Ayuntamiento de Valencia—, las obras de urbanización se reducen, con carácter general, a la urbanización del vial de borde entre la zona urbanizada de Nazaret y el ámbito del Plan Especial. En consecuencia, los terrenos se clasifican como suelo urbano, en aplicación del art. 28.3 de la LOTUP. También cabe añadir que los terrenos ya están clasificados como suelo urbano en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

Los suelos objeto del presente Plan no se obtienen, ni se cede su titularidad a la administración local o competente en materia de urbanismo para el cumplimiento de los estándares dotacionales, ya que, por tratarse de suelos de dominio público portuario estatal, el Estado es su único titular, y quien tiene además la competencia exclusiva sobre dichos terrenos. Todo el ámbito son terrenos de dominio público, por lo que los estándares cuantitativos de dotaciones públicas, en este caso, suponen un 100 % de dotaciones públicas en el ámbito del PEZS1. Por otra parte, esa naturaleza de los terrenos como dominio público portuario estatal conlleva la no consideración de aprovechamientos lucrativos privados en el ámbito del Plan.

No obstante lo anterior, en el documento se ha justificado que las dotaciones públicas cumplen los estándares cualitativos referidos a las condiciones dimensionales y de calidad de las dotaciones públicas, de conformidad con el apartado III.2 y III.3 del Anexo IV de la LOTUP. En el art. 3.2 de las Normas Urbanísticas se exige una dotación de aparcamiento en función de los usos a implantar, de conformidad con el apartado III.5 del citado anexo.

El Parque de Desembocadura del río Turia constituye un elemento de la máxima relevancia en la ordenación urbanística de la ciudad de Valencia. Permite dar un tratamiento final a todo el conjunto del Jardín del Turia. La definición de la ordenación de este parque corresponde al Ayuntamiento de Valencia, según los acuerdos suscritos entre la Autoridad Portuaria de Valencia y el propio Ayuntamiento de Valencia. La ubicación que se propone en el Plan Especial para esta importante dotación de zona verde estructural se considera muy adecuada, ya que posibilita la finalización del Jardín del Turia con un elemento significativo (similar al Parque de Cabecera) y contribuirá muy decisivamente a la recualificación urbana del barrio de Nazaret. Además, el corredor verde que se propone, permite articular este Parque de Cabecera con la infraestructura verde que conecta los poblados marítimos del Norte y del Sur del término municipal.

El representante de la Administración General del Estado en la Comisión Territorial de Urbanismo manifiesta la conformidad de dicha administración con la documentación corregida en materia de telecomunicaciones a la que se ha hecho referencia en el antecedente de hecho cuarto del presente documento.

El representante de la conselleria competente en materia de patrimonio cultural valenciano en la Comisión Territorial de Urbanismo

manifiesta que son correctas las determinaciones en materia de patrimonio cultural relativas al edificio catalogado del Balneario Benimar.

A la vista de todo lo anterior, se considera que las determinaciones contenidas en la Modificación están justificadas por la Corporación municipal, responden al interés público local, y se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de la política urbanística y territorial de la Generalitat Valenciana.

SÉPTIMO. Los usos del suelo que establece la ordenación propuesta del Plan Especial determinan que se produce una modificación de zonas verdes y espacios libres calificados en la ordenación vigente. Ya se ha indicado que la ordenación vigente de los terrenos está establecida en el Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de València, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de València, en sesión de 11 de octubre de 1990. Este Plan, que mantiene, en líneas generales, las calificaciones urbanísticas (global y pormenorizada) que estableció el Plan General de Ordenación Urbana de 1988, y se representa en el plano de información I10 del PEZS1, delimita los siguientes ámbitos: en la parte Sur del ámbito, una zona verde que se califica como “espacio libre parque urbano” (GEL-2); y, en la parte central del ámbito, un espacio libre que se califica como “espacio libre de uso deportivo” (GEL-4). No ofrece dudas, por tanto, su calificación como “espacios libres”.

El art. 10.8.e) de la Ley 10/1994, de 19 de diciembre, de creación del Consejo Jurídico Consultivo de la Comunidad Valenciana, establece que este órgano deberá ser consultado preceptivamente en las modificaciones de los planes de urbanismo, las normas complementarias y subsidiarias y los programas de actuación que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes o de los espacios libres previstos.

En el presente caso, parte del espacio libre parque urbano (GEL-2) se califica como equipamiento dotacional multifuncional (SQM); el resto de calificaciones de zonas verdes y espacios libres del PEZS1 coinciden con calificaciones de zonas verdes y espacios libres en la ordenación vigente, por lo que no se produce modificación cualificada que requiera dictamen del órgano consultivo por este concepto.

La modificación que supone el cambio de espacio libre parque urbano a equipamiento dotacional multifuncional, y que solo afecta a una superficie de 2.246 m<sup>2</sup>s, se considera correcta, puesto que supone la integración en la ordenación de un equipamiento que actualmente está prestando servicio como centro de juventud y ha recuperado una edificación que correspondía al antiguo balneario Marblau. Además, se califica una zona verde colindante por el Sur y linda por el Este y por el Norte con la gran área de espacios libres de uso deportivo, por lo que esta dotación está rodeada de espacios libres.

En conjunto, la ordenación propuesta en el PEZS1 dispone un total de 178.331,31 m<sup>2</sup>s de zonas verdes y espacios libres, lo que representa un porcentaje del 78 % del ámbito de actuación destinado a zonas verdes y espacios libres. En comparación con la ordenación vigente (según los datos de la página 124 de la memoria justificativa del Plan), que tiene un total de 115.084,83 m<sup>2</sup>s, supone un aumento de la superficie de zonas verdes y espacios libres de 63.246,48 m<sup>2</sup>s; y ello representa un incremento del 55 % respecto a la superficie de zonas verdes y espacios libres en la ordenación vigente.

En el dictamen del Pleno del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, en sesión celebrada el día 17 de marzo de 2021, se concluye lo siguiente:

“Por consiguiente, y de conformidad con lo informado por la Comisión Territorial de Urbanismo, en su Acuerdo de 3 de febrero de 2021, y con lo establecido en el cuadro de superficies que consta en la Memoria Justificativa (página 124), el Plan Especial conlleva un incremento de superficies de zonas verdes y espacios libres, cuyas condiciones funcionales y dimensionales y tipología se justifican igualmente en la citada Memoria, por lo que nada obsta a la aprobación del Plan Especial de la Zona Sur-1, en lo que afecta a las zonas verdes y espacios libres

III

### CONCLUSIÓN

Por cuanto queda expuesto, el Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana es del parecer:

Que el Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València es conforme con el ordenamiento jurídico, en lo que se refiere a las zonas verdes.”

OCTAVO. La Comisión Territorial de Urbanismo, a propuesta del director general de Urbanismo, es el órgano competente para resolver sobre la aprobación definitiva de los Planes Especiales, de conformidad con los arts. 44.2.c) y 57.1.d) de la LOTUP, en relación con los arts. 5.1 y 7.1 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

A la vista de cuanto antecede, la Comisión Territorial de Urbanismo de fecha 31 de marzo de 2021, por unanimidad, ACUERDA:

PRIMERO. APROBAR DEFINITIVAMENTE el Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València.

SEGUNDO. APROBAR DEFINITIVAMENTE el Plan de Movilidad del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València.

Contra el instrumento de planeamiento aprobado podrá interponerse recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa. En el caso de las Administraciones Públicas, podrán formular requerimiento de anulación o revocación al amparo de lo previsto en el artículo 44 de dicha norma. Dicho requerimiento deberá dirigirse a esta Administración en el plazo de DOS MESES contados desde la publicación o notificación de este acuerdo.

Todo ello sin perjuicio de que se puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que se estime oportuno.”

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autorizan los artículos 16.2 y 17.7 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Así mismo, a los efectos de lo dispuesto en el art. 55.7 de la LOTUP, en su redacción dada por Ley 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, se indica lo siguiente:

- El órgano ambiental municipal, emite informe ambiental y territorial estratégico el 30 de mayo de 2017, que se publicó en el DOGV núm. 8103, de 10 de agosto de 2017.

- El contenido íntegro del proyecto aprobado definitivamente está a disposición del público en la página web que se indica a continuación, en el apartado de “Consulta del Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento – RAIP”

[https://ovius.gva.es/oficina\\_tactica/?idioma=ca\\_ES#/inicio](https://ovius.gva.es/oficina_tactica/?idioma=ca_ES#/inicio)  
València, 10 de mayo de 2021.—El secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo de València, Carlos Aubán Nogués.

### NORMAS URBANÍSTICAS

#### ÍNDICE

#### TÍTULO PRIMERO. EL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA.

##### Capítulo Único. Disposiciones Generales

##### Artículo 1.1. Ámbito del planeamiento

##### Artículo 1.2. Objeto del Plan Especial

##### Artículo 1.3. Vigencia, revisión y modificación

##### Artículo 1.4. Efectos de la Aprobación del Plan Especial

##### Artículo 1.5. Obligatoriedad

##### Artículo 1.6. Publicidad

##### Artículo 1.7. Interpretación

##### Artículo 1.8. Administración actuante

##### Artículo 1.9. Actos sujetos a licencia

##### Artículo 1.10. Régimen de fuera de ordenación

##### Artículo 1.11. Obras permitidas en las construcciones en situación de fuera de ordenación

##### Artículo 1.12. Documentación del Plan Especial

##### Artículo 1.13. Zonas de Ordenación Urbanística

##### Artículo 1.14. Desarrollo del Plan Especial

##### Artículo 1.15. Medidas de Integración Paisajística

**TÍTULO SEGUNDO. RÉGIMEN GENERAL DE USOS Y ORDENANZAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN****Capítulo Único**

Artículo 2.1. Normas generales de la urbanización

Artículo 2.2. Régimen general de usos y condiciones generales de la edificación

Artículo 2.3. Urbanización de los espacios públicos

Artículo 2.4. Arbolado y zonas ajardinadas

**TÍTULO TERCERO. ORDENANZAS PARTICULARES DE LOS USOS PORMENORIZADOS Y RÉGIMEN DE LA EDIFICACIÓN****Capítulo Primero. Condiciones Comunes**

Artículo 3.1. Condiciones comunes de uso y de la edificación

Artículo 3.2. Dotación de plazas de aparcamiento

**Capítulo Segundo. Uso ZONA VERDE: PARQUE (ZV-P). Condiciones particulares**

Artículo 3.3. Ámbito

Artículo 3.4. Condiciones generales

Artículo 3.5. Usos

Artículo 3.6. Condiciones específicas

Artículo 3.7. Condiciones de integración paisajística

Artículo 3.8. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

**Capítulo Tercero. Uso ZONA VERDE: JARDÍN (ZV-J). Condiciones particulares**

Artículo 3.9. Ámbito

Artículo 3.10. Condiciones generales

Artículo 3.11. Condiciones específicas

Artículo 3.12. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

**Capítulo Cuarto. Uso ZONA VERDE-DEPORTIVO (ZV-DP). Condiciones particulares**

Artículo 3.13. Ámbito

Artículo 3.14. Condiciones generales

Artículo 3.15. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

Artículo 3.16. Dotación de aparcamiento

Artículo 3.17. Plan de movilidad

Artículo 3.18. Condiciones de tratamiento del linde y el vallado

Artículo 3.19. Condiciones de protección del patrimonio

**Capítulo Quinto. Uso EQUIPAMIENTO DEPORTIVO (DP). Condiciones particulares**

Artículo 3.20. Ámbito

Artículo 3.21. Condiciones generales

Artículo 3.22. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

Artículo 3.23. Dotación de aparcamiento

Artículo 3.24. Plan de movilidad

Artículo 3.25. Condiciones de tratamiento del linde y el vallado

**Capítulo Sexto. Uso EQUIPAMIENTO MULTIFUNCIONAL (MD). Condiciones particulares**

Artículo 3.26. Ámbito

Artículo 3.27. Condiciones generales

Artículo 3.28. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

Artículo 3.29. Condiciones de tratamiento del linde y el vallado

**Capítulo Séptimo. Uso TERCARIO/DOTACIONAL MÚLTIPLE (TER/QM). Condiciones particulares**

Artículo 3.30. Ámbito

Artículo 3.31. Condiciones generales

Artículo 3.32. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

Artículo 3.33. Condiciones de urbanización y accesos

Artículo 3.34. Dotación de aparcamiento

Artículo 3.35. Estudios de Detalle

**Capítulo Octavo. Uso INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS (IS-C). Condiciones particulares**

Artículo 3.36. Ámbito

Artículo 3.37. Condiciones generales

Capítulo Noveno. Uso VIARIO (V). Condiciones particulares

Artículo 3.38. Ámbito

Artículo 3.39. Condiciones generales

Artículo 3.40. Condiciones particulares

Capítulo Décimo. Zona de Afección en Materia Aeronáuticas

Artículo 3.41. Ámbito

Capítulo Decimoprimer. Zona de Afección en Materia de Costas

Artículo 3.42. Ámbito

Capítulo Decimosegundo. Zona de Afección en Materia del Patrimonio Cultural Valenciano (LPCV), en relación con el tratamiento que el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos realiza respecto al ámbito afectado por el PES

Artículo 3.43. Ámbito

Capítulo Decimotercero. Ordenanzas particulares de protección de medioambiente

Artículo 3.44. Compromisos medioambientales

Artículo 3.45. Compromisos Vegetación

Artículo 3.46. Paisaje

Artículo 3.47. Residuos

**TÍTULO CUARTO. DISPOSICIONES FINALES**

Disposición final primera.

Disposición final segunda.

**TÍTULO PRIMERO. EL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 1 DEL PUERTO DE VALÈNCIA****CAPÍTULO ÚNICO. DISPOSICIONES GENERALES.**

Artículo 1.1. Ámbito del planeamiento

El ámbito del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València, Nazaret Este, (en adelante PEs) y, por tanto, de las presentes Normas Urbanísticas (en adelante NNUU), es el señalado en los Planos de Ordenación.

Artículo 1.2. Objeto del Plan Especial

El PEs tiene por objeto la ordenación urbanística de los terrenos incluidos en el Espacio de Dominio Público Portuario, denominado Zona Sur 1, de la Autoridad Portuaria de València (en adelante APV), como viene recogido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (en adelante TRLEMM) y en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) aprobada por Orden FOM 1973/2014, de 28 de octubre, y estas NNUU serán de aplicación en el ámbito del citado Plan, en la zona de suelo portuaria calificada como PQI-3 (GTR-3) de la Red Primaria de Suelo Dotacional Portuaria (Sistema General de Transporte – Área Portuaria).

Artículo 1.3. Vigencia, revisión y modificación

El PEs entrará en vigor con la publicación del contenido del acuerdo de su aprobación definitiva y tiene una vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación o revisión, según lo dispuesto en la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (en adelante LOTUP), Ley 5/2014, de 25 de julio de la Comunidad Valenciana.

Cualquier alteración de las determinaciones del presente PEs será tramitada conforme a lo legalmente establecido como modificación de plan. No será necesaria la modificación del presente PEs para adición de nuevos viarios, complementarios de la red viaria básica del Plan y exigidos por la ordenación de parcela que establezcan los proyectos de edificación que se redacten.

Artículo 1.4. Efectos de la aprobación del Plan Especial

El presente PEs es público, ejecutivo y obligatorio desde el momento que se publique su acuerdo de aprobación definitiva, en los términos que establece la legislación urbanística valenciana para la entrada en vigor de los instrumentos de planeamiento.

Artículo 1.5. Obligatoriedad

Los particulares, al igual que la administración, quedan obligados en cualquier actuación sobre su ámbito a respetar la legislación vigente aplicable, sus Reglamentos y las prescripciones de las normas y planos del presente PEs.

Según acuerdo entre el Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València, en aras de una solución coherente y óptima para la ciudad, y en transposición de usos de la DEUP, el presente

PEs adopta como regla general para el desarrollo de cada una de las parcelas situadas en la Zona de Servicio Terrestre de la APV, la preceptiva prelación de los siguientes documentos, por orden de importancia:

1. TRLP Emm
2. DEUP en vigor.
3. Ficha Urbanística según PEs.

Y a tal efecto, se incorpora en las fichas urbanísticas una condición obligatoria, que transpone los usos recogidos en la DEUP vigente (o en su defecto, en tramitación), en el momento de la redacción de este plan especial. Estos usos se desprenden de la aplicación del TRLP Emm y se considerarán a todos los efectos como los únicos permitidos, respetando en todos los casos las condiciones de compatibilidad urbanística recogidas en los usos pormenorizados. Serán por tanto de obligado cumplimiento y de forma simultánea ambas condiciones.

Las NNUU del PGOU de València no son de obligado cumplimiento en el dominio público portuario calificado como GTR-3. Sin embargo, estas NNUU se tomarán como recomendación en lo no regulado en los anteriores documentos citados por orden de importancia.

#### Artículo 1.6. Publicidad

Todos los documentos integrantes de este Plan podrán ser consultados por el público, en la forma y lugar que determine el Ayuntamiento, según la legislación vigente.

Los peticionarios de licencias o posibles interesados, podrán solicitar información urbanística al Ayuntamiento, sobre el tipo y categoría del suelo que corresponda a la parcela de que se trate y sobre los usos e intensidades que tengan atribuidos por el Planeamiento vigente. Dicho informe será contestado por escrito en los plazos establecidos en la legislación vigente.

#### Artículo 1.7. Interpretación

Las prescripciones de estas normas deben interpretarse de acuerdo con su contenido y con los fines y objetivos del presente PEs del que forman parte, expresados en la memoria y resto de documentación.

Cuando exista un caso de duda por contradicción entre dos documentos, o estos con la realidad, el Ayuntamiento de València resolverá de acuerdo con los criterios de su Dirección General de Planeamiento. Se admitirán pequeños ajustes a la realidad catastral o topográfica en el momento de aplicar las determinaciones contenidas en el PEs, siempre que no impliquen variaciones superiores al 10% de las superficies afectadas. Estos ajustes no serán considerados como modificación del PEs.

#### Artículo 1.8. Administración actuante

Los organismos competentes para la proposición, tramitación y gestión del presente PEs son la APV, según el alcance del artículo 56 del TRLP Emm, el Ayuntamiento de València y la Generalitat Valenciana, además de los Organismos públicos que en su caso deban decidir sobre la validez de algunos de los extremos de este Plan.

#### Artículo 1.9. Actos sujetos a licencia

Estarán sujetos a licencia previa aquellos actos para los que así lo exija la normativa vigente contenida en el Artículo 1.10 del PGOU de València "Actividades sujetas a licencias" y en todo caso los actos referidos en el artículo 213 de la LOTUP, así como lo dispuesto en el TRLP Emm.

Con objeto de garantizar la compatibilidad de usos resultante de la transposición de la DEUP, se recabará informe previo de la APV, según el alcance del artículo 56 del TRLP Emm, para la ejecución de obras y/o actividades en el ámbito del Plan.

#### Artículo 1.10. Régimen de Fuera de ordenación

Según el artículo 192.2 de la LOTUP:

"Se entenderán fuera de ordenación las construcciones que presenten una de estas características:

- a) Ocupar el viario público previsto por el Plan.
- b) Ocupar los espacios libres previstos por el Plan, salvo que se trate de construcciones que puedan armonizar con un entorno ajardinado y sólo ocupen una porción minoritaria de su superficie."
- c) Además de aquellas construcciones que no cumplan las determinaciones referentes al régimen urbanístico, reguladas en los Planos de ordenación 06 y 07 Régimen Urbanístico. Ordenación de la Edificación, Viario y Zonas verdes, así como en las presentes NNUU.

Artículo 1.11. Obras permitidas en las construcciones en situación de fuera de ordenación

Se estará a lo dispuesto en el Artículo 192 la LOTUP.

#### Artículo 1.12. Documentación del Plan Especial

1. Son documentos integrantes del presente PEs:

I) DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

a) MEMORIA INFORMATIVA

b) MEMORIA JUSTIFICATIVA

ANEXOS CUADROS DE SUPERFICIES

c) PLANOS P.1.- PLANOS DE INFORMACIÓN

II) DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

a) NORMATIVA URBANÍSTICA

b) FICHAS DE ZONA DEL SECTOR

c) CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS EN EL ÁMBITO AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL

d) PLANOS P.2.- PLANOS DE ORDENACIÓN

2. Tendrán eficacia normativa, las presentes Normas Urbanísticas, las Fichas de Zona, el Catálogo y los Planos de Ordenación.

3. Adicionalmente se incorporan los siguientes anexos al proyecto:

a) BASES PARA EL ACUERDO Y CONVENIO ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE VALÈNCIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

b) INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

c) SEPARATA SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

d) SEPARATA SERVIDUMBRES DE COSTAS

e) MEMORIA IMPACTO PATRIMONIAL

f) ESTUDIO DE DEMANDAS DE RECURSOS HÍDRICOS

g) ESTUDIO DE MOVILIDAD

h) ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

i) ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

#### Artículo 1.13. Zonas de ordenación urbanística

El PEs determina todo el ámbito como Suelo Urbano (SU), y una única Zona de Calificación Urbanística con la consideración de para el conjunto de terrenos incluidos en el PEs de PQI-3 (GTR3), Red Primaria de Suelo Dotacional Portuario (Sistema General de Transporte – Área Portuaria) de interés general, por tratarse de suelo perteneciente al Dominio Público Portuario Estatal.

El uso previsto para el ámbito del PEs, según las determinaciones de la DEUP, conforme al TRLP Emm, y que se incluye en las fichas urbanísticas, es el siguiente:

- Uso Mixto complementario comercial/Interacción puerto-ciudad

Los usos pormenorizados, la intensidad y los tipos básicos de edificación en el ámbito de dominio público portuario figuran en las fichas urbanísticas de parcela, y en los planos de ordenación 06 y 07 Régimen Urbanístico. Ordenación de la Edificación, Viario y Zonas verdes.

#### Artículo 1.14. Desarrollo del Plan Especial

a. Los terrenos de este PEs se desarrollarán mediante la actividad urbanizadora y sistema de gestión que determine el TRLP Emm y establecido en el correspondiente Convenio interadministrativo suscrito entre el Ayuntamiento de València y la APV.

b. Las posibles actuaciones urbanísticas derivadas del desarrollo del PEs que modifiquen sustancialmente la ordenación deberán incluir un estudio de integración paisajística particularizado en el que se analicen, con la nueva ordenación propuesta, los impactos visuales y paisajísticos de cada actuación, así como la necesidad de introducción de las correspondientes medidas de integración.

c. En los proyectos de urbanización se tendrán en cuenta las necesidades de suministro eléctrico, para realizar las posibles reservas de centro de transformación.

#### Artículo 1.15. Medidas de integración Paisajística.

Se tendrán en cuenta las medidas de integración paisajística expuestas en el Anexo 8 del documento, Estudio de Integración Paisajística, así como las del presente articulado tanto generales como por subzonas de ordenación.

TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN GENERAL DE USOS Y ORDENANZAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN



**CAPÍTULO ÚNICO**
**Artículo 2.1. Normas generales de la urbanización**

a. El Proyecto de Urbanización (en adelante PU) se ajustará, como recomendación, a lo dispuesto en las NNUU del PGOU de València y a las condiciones que establezcan el Ayuntamiento de València y la APV.

b. A efectos de la redacción del PU, o en su caso de fases parciales de PU se tendrá en consideración que las ordenaciones grafiadas en este Plan tienen carácter meramente indicativo y deberán definirse como definitivas en los mismos.

**Artículo 2.2. Régimen general de usos y Condiciones generales de la edificación**

Se estará a lo dispuesto en las NNUU del presente PEs, y a las que derivan de la DEUP, en sus respectivos subámbitos. Se usarán como recomendación las NNUU del PGOU de València vigente, siempre y cuando estén conforme a la DEUP.

El uso global es el que corresponde a la zona de calificación urbanística PQI-3 (GTR-3) Red Primaria de suelo Dotacional Portuario (Sistema General de Transportes-Área Portuaria). De acuerdo con el criterio apuntado en el apartado 2.3.2 de la Memoria Informativa:

“Este PEs dejará sin efecto lo regulado en el artículo 6.69 de las NNUU del PGOU de València en cuanto a los usos expresamente prohibidos en el Área Portuaria. A tal efecto, se estará a lo específicamente regulado en el Plano de uso y en cada una de las fichas urbanísticas a las que hace referencia el punto de esta memoria.

Por el contrario, se admitirán todos los usos que no resulten manifiestamente incompatibles con los explicitados en la citada documentación.”

Cuando las fichas urbanísticas recojan la compatibilidad de determinadas categorías concretas, se entenderán como compatibles también aquellas de idéntico uso y menor superficie de aforo. Se consideran además compatibles, todos aquellos usos complementarios, pero necesarios para el correcto desarrollo de la actividad principal.

El Sector se desarrolla en zona de dominio público portuario (dominio público marítimo terrestre) del Puerto de València, en el ámbito de “Uso Mixto Complementario Comercial/Interacción puerto-ciudad” conforme establece la DEUP del Puerto de València.

De acuerdo con el apartado “1.4. Dominio Público portuario Estatal” de la “Introducción” de la DEUP del Puerto de València, se describe que:

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

(...)

“Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilidades del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos o rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria”

(...)

Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la Zona de Servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros

20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.”

De acuerdo con apartado “8. Zonificación de usos” de la DEUP del Puerto de València, se describe que:

“(…) El área colindante al barrio de Nazaret: donde aprovechando la modificación del trazado viario y ferroviario, se va a crear una zona que pueda tener tanto uso de interacción puerto-ciudad como complementario comercial.

(…) También se destina a este uso la zona colindante al barrio de Nazaret donde se pretende promover una ordenación de los espacios portuarios. Esta propuesta se enmarca dentro de la política de Responsabilidad Social Corporativa impulsada por la APV y consiste en generar y mantener una zona de transición o protección entre el núcleo urbano de Nazaret y la actividad portuaria, revitalizando la zona de contacto con este barrio y creando una fachada de usos amables.

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

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

El artículo 72 del TRLPMM “Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario” recoge:

“(…) Tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

b) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios y otras actividades portuarias comerciales. (...)

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores (...)

**Artículo 2.3. Urbanización de los espacios públicos**

a. Los proyectos de urbanización que desarrollen obras en el ámbito del PES deberán considerar, si se desarrollan sobre un ámbito ya urbanizado previamente, la eliminación de los elementos que supongan un deterioro ambiental, visual o paisajístico en su ámbito de actuación o que no sean compatibles con la ordenación aprobada, sustituyéndolos por otros con una mejor integración en el entorno.

b. En la urbanización de plazas, ajardinamientos y viales de coexistencia, se potenciará el carácter unitario de estos elementos, primando la homogeneidad en cuanto a materiales de pavimentación, elementos vegetales, elementos de alumbrado, mobiliario urbano, etc.

c. La iluminación del espacio público responderá a un tratamiento unitario. Se procurará que los elementos de iluminación no afecten a las fachadas de las edificaciones. La iluminación de todos los espacios públicos (plazas, parques, viarios de todo tipo, tenderá siempre a asegurar la máxima visibilidad en todo momento evitando zonas de luminosidad reducida u oscuras.

d. En los proyectos de urbanización en el ámbito del PES y en especial en los viarios de coexistencia y resto de elementos integrantes de la Infraestructura Verde se deberá analizar la implantación de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDs), de manera que se minimicen las escorrentías superficiales. Se procurará el empleo de pavimentos drenantes y soluciones constructivas similares.

e. En la ordenación y distribución de los espacios públicos primará la circulación y estancia del peatón sobre la de los vehículos motorizados. Se procurará, como norma general, la minimización de ellos espacios destinados al aparcamiento en superficie; la superficie así obtenida se dedicará preferentemente a la implantación de ajardinamientos y mobiliario urbano que favorezcan la estancia y circulación del peatón y la interacción con la ciudad consolidada.

f. Los proyectos de urbanización deberán tener en cuenta lo indicado en el Plan de Movilidad que acompaña al PEs, así como a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de València, en particular lo que se

refiere a la implantación de itinerarios peatonales y de movilidad no motorizada.

#### Artículo 2.4. Arbolado y zonas ajardinadas

a. En la urbanización del espacio público se procurará la introducción de arbolado de alineación y zonas ajardinadas teniendo en cuenta la permeabilidad de las visuales.

b. Se tendrá en consideración la implantación y utilización de arbolado, y demás elementos vegetales, para minimizar el impacto acústico ambiental.

c. Las intervenciones de los espacios libres deberán recrear la jardinería típica de la zona, incluyendo trazado, especies y tipo de riego.

d. En el caso de nuevas plantaciones de arbolado y ajardinamiento se tendrá en cuenta, además de lo anterior:

I. Distancia adecuada del árbol a las edificaciones, considerando el porte o diámetro futuro, así como el desarrollo de raíces.

II. Disponibilidad de espacio suficiente alrededor del árbol sin pavimentar para desarrollo y mantenimiento.

III. Elegir sistema de riego adecuado y disponer las condiciones técnicas necesarias para evitar cualquier afección al subsuelo.

IV. Tener en cuenta la plantación de árboles de hoja caduca para la mejora de las condiciones de protección de soleamiento.

e. En el caso de existir arbolado y ajardinamiento existente:

I. Cabe el mantenimiento de los ejemplares de Ficus, de formación natural, que se encuentran en la zona terciaria y donde la geometría de sus edificaciones se ha adaptado para el mantenimiento de estas. Queda reflejado en los planos de ordenación.

II. No puede verse afectado el espacio donde se encuentra un Eucalipto casi-monumental, entre la zona del Parque de Desembocadura y la zona Terciaria, debiendo mantener libre la parcela rectangular donde se encuentra. Queda reflejado en los planos de ordenación.

### TÍTULO TERCERO: ORDENANZAS PARTICULARES DE LOS USOS PORMENORIZADOS Y RÉGIMEN DE LA EDIFICACIÓN

#### CAPÍTULO PRIMERO: CONDICIONES COMUNES

##### Artículo 3.1. Condiciones comunes de uso y de la edificación

En lo referente a las condiciones particulares de uso, de parcela, y de la edificación se tomará como recomendación lo dispuesto en el PGOU de València en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera específica en este Plan, siempre y cuando no entren en contradicción con el articulado de la DEUP del Puerto de València, o cualquier otra normativa sectorial de rango superior de aplicación al ámbito del Plan.

##### Artículo 3.2. Dotación de plazas de aparcamiento

Los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos, para cada parcela.

Aunque no es exigible la reserva dotacional de la LOTUP por ser Dominio Público Portuario se considera oportuno establecer una reserva similar para la dotación mínima de plazas de aparcamiento, ubicadas en parcela como dotación de la actividad que se solicite en el suelo reservado en la ordenación, señalada en el ANEXO IV “Estándares urbanísticos y normalización de determinaciones urbanísticas”, apartado III, dentro del punto 5 (“Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante terciario”), el punto 5.4 de la LOTUP.

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

c) Para usos comerciales o recreativos, una plaza por cada 25 metros cuadrados construidos.

d) Para usos hosteleros y similares, una plaza por cada 50 metros cuadrados.

e) Para otros usos terciarios distintos a los anteriormente regulados, una plaza por cada 100 metros cuadrados.

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

Por otro lado, según el punto 5.3 del mismo Anexo IV:

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

En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.

La exigencia de plazas públicas y privadas queda detallada en el articulado particular de cada zona.

Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.

### CAPÍTULO SEGUNDO: USO ZONA VERDE: PARQUE (ZV-P). CONDICIONES PARTICULARES

#### Artículo 3.3. Ámbito

El uso Zona Verde: Parque (ZV-P) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

#### Artículo 3.4. Condiciones generales

El presente plan respecto este espacio libre de escala municipal, tiene como objetivo principal delimitar, y definir los usos de este nuevo espacio libre, que constituye el tramo final del Jardín del Turia de la ciudad de València, infraestructura verde urbana de primera magnitud.

Su diseño y ordenación no es objeto del presente plan, y su definición será objeto de un Proyecto de Urbanización que recoja las iniciativas municipales independientes y diferenciadas del presente PEs. En el presente instrumento de desarrollo se fijan las condiciones básicas urbanísticas, condiciones de usos, parcela y urbanización principales.

Se deberá cumplir lo dispuesto lo dispuesto en el Anexo IV de la LOTUP en relación con las condiciones de diseño de las zonas verdes.

En relación con las determinaciones no reguladas en las presentes NNUU se tomará como recomendación lo establecido en las NNUU del PGOU de València vigente, para el uso previsto de la parcela, siempre y cuando esté conforme a la DEUP del Puerto de València.

#### Artículo 3.5. Usos

1. El uso global o dominante en estas zonas es el Dotacional de Zonas Verdes. Dicho uso comprende las actividades de esparcimiento y reposo al aire libre, de la población, desarrolladas en terrenos dotados del arbolado, jardinería y mobiliario urbano necesarios, de modo que se garanticen las citadas actividades, así como la mejora de las condiciones medioambientales.

2. Se prohíbe cualquier otro uso que no se encuentre directamente vinculado con el uso dominante asignado.

#### Artículo 3.6. Condiciones específicas

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

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

Podrán interpolarse usos e instalaciones deportivas y recreativas, hasta un 25% de la superficie del parque, con un aprovechamiento de 0,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s. Las construcciones cerradas no excederán de una planta.

#### Artículo 3.7. Condiciones de integración paisajística

El diseño se definirá en el pertinente PU a propuesta del Ayuntamiento y de acuerdo con las condiciones de uso y condiciones de ordenación que las presentes NNUU determinan para este ámbito. En él se incorporará la exigencia de prolongar el camino del Sech, con un ancho mínimo de 10 metros, urbanizado como recorrido peatonal interno del parque con un trazado paralelo a la delimitación definida entre las áreas 1 y 3 propuestas.

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

Artículo 3.8. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

a. Linde compartido con la parcela p3.1 Zona Verde-Deportivo (ZV-DP), donde se admite vallado separador entre parcelas coincidente con los lindes parcelarios, habiéndose de ser este concebido como cerramiento vegetal desde la parcela del nuevo parque, o desde ambas parcelas. Su altura máxima podrá alcanzar los 2,50 metros, no pudiendo sobrepasar el basamento del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante., de manera que el paisaje interior quede integrado con el entorno.

b. En el linde compartido con la parcela p3.1. se podrá permitir la apertura de accesos de manera excepcional, siempre que quede justificada su necesidad para garantizar las condiciones de seguridad y evacuación que deban requerirse a las instalaciones deportivas.

c. Linde con zona aduanera del Puerto, deberá concebirse como cerramiento vegetal desde los terrenos incluidos en el plan, aunque las determinaciones de vallado con todo linde a la zona aduanera del puerto quedarán determinadas por los requerimientos de la APV.

**CAPÍTULO TERCERO: USO ZONA VERDE: JARDÍN (ZV-J).  
CONDICIONES PARTICULARES**

Artículo 3.9. Ámbito

El uso Zona Verde: Jardín (ZV-J) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

Las parcelas que la ordenación destina a espacio libre/zona verde en tipología de jardín son:

- Parcela p2.1 con un área de 11.646,84 m<sup>2</sup>s.
- Parcela m3.4 con un área de 3.530 m<sup>2</sup>s.
- Parcela m4.1 con un área de 4.845 m<sup>2</sup>s.

Artículo 3.10. Condiciones generales

Se deberá cumplir lo dispuesto en el Anexo IV de la LOTUP en relación con las condiciones de diseño de las zonas verdes.

En relación con las determinaciones no reguladas en las presentes NNUU se tomará como recomendación lo especificado en las normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela, siempre y cuando no entre en contradicción con lo regulado por la DEUP.

Artículo 3.11. Condiciones específicas

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

Se admitirá la ubicación de instalaciones recreativas al aire libre, tales como juegos para uso infantil, etc.

El paisaje de estas zonas verdes y su vegetación quedará integrado con la vegetación de los viales colindantes y los que lo atraviesen, de manera que se genere un paisaje integrado sin solución de continuidad

Con carácter excepcional, se permitirá en la zona verde m3.4. la habilitación de un acceso rodado a la parcela p3.1. ZV-DP desde la calle Algemesí para el acceso a zonas de aparcamiento, siempre que quede justificada la imposibilidad de resolver este acceso de otra forma, que integrado en la urbanización de la zona verde y resulte compatible con el proyecto de los accesos viarios a la instalación que apruebe el Ayuntamiento. Para ello, se incorporará esta posibilidad y condiciones en las normas relativas a la parcela P3.4.

Artículo 3.12. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

Linde compartido con otras parcelas de otros usos, se admitirá vallado separador entre parcelas coincidente con los lindes parcelarios, habiéndose de ser este concebido como cerramiento vegetal desde la parcela del nuevo parque, o desde ambas parcelas. Su altura máxima podrá alcanzar los 2,50 metros, no pudiendo sobrepasar

el basamento del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante. De manera que el paisaje interior quede integrado con el entorno. Salvo que se especifiquen otras condiciones particulares en las zonas de ordenación

Para el resto de las determinaciones se tomará como recomendación lo especificado en las normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

**CAPÍTULO CUARTO: USO ZONA VERDE-DEPORTIVO (ZV-DP).  
CONDICIONES PARTICULARES**

Artículo 3.13. Ámbito

El uso Zona Verde-Deportivo (ZV-DP) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos. El uso de Zona Verde-Deportivo (ZV-DP) está identificado como parcela p3.1 con una superficie de 95.000 m<sup>2</sup>s.

Artículo 3.14. Condiciones generales

En relación con el Régimen de usos pormenorizado, y de acuerdo con la DEUP del Puerto de València:

- Uso principal: Zona Verde-Deportivo (ZV-DP).
- Usos prohibidos: Industrial (Ind) y Residencial (Res).
- Usos compatibles: Hospedaje y hotelero (condicionado al levantamiento de la prohibición del uso hotelero en espacios del dominio público portuario según el artículo 72.4 del TRLPEMM), como uso vinculado al principal, y todos los usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal.

Artículo 3.15. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

En relación con las condiciones de parcela, de posición de la edificación y volumen de esta:

- Parcela mínima 15.000 m<sup>2</sup>s
- Índice de edificabilidad neta (IEN): 0,193 m<sup>2</sup>t / m<sup>2</sup>s

Las plantas diáfanas cubiertas, pero no cerradas, como cubiertas de gradas o similares, no computarán a los efectos del cálculo de la edificabilidad, debido a la peculiar configuración de las edificaciones deportivas.

En esta parcela, no computará la edificabilidad destinada a aparcamientos sobre rasante.

- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 15%
- Ocupación máxima adicional de las construcciones auxiliares (graderíos, marquesinas, pérgolas): 5%
- Superficie destinada a instalaciones deportivas al aire libre será de un mínimo del 60%, no ocupando más del 80% de la superficie total. Los espacios auxiliares, zonas de paso y protección se entenderán comprendidas dentro de la superficie de las instalaciones deportivas. La superficie no ocupada por instalaciones deportivas o construcciones se destinará a espacios de circulación interior, zonas ajardinadas o construcciones auxiliares.

- Distancia mínima a lindes de la edificación sobre rasante: 3 m (La distancia mínima de retiro a lindes no será de aplicación a las construcciones auxiliares)

- Número máximo de plantas sobre rasante: 3 (Se admitirá, no obstante, 4 plantas hasta en un 10% del máximo permitido de la superficie construida sobre rasante)

- Altura de cornisa máxima:  $H_c = 6,50 + 5 \times (N_p - 1)$ , se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 6.47.5 de las NNUU del PGOU de València.

- Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, tanto bajo las edificaciones y construcciones auxiliares como bajo las instalaciones descubiertas de uso deportivo, permitiéndose ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.

- La ocupación máxima y las distancias a lindes se establecen como medidas de integración paisajística. Debiendo tratarse los espacios libres con vegetación quedando integrada con la vegetación de los viales colindantes y los que lo atraviesen, de manera que se genere un paisaje integrado sin solución de continuidad.

- La urbanización en torno al edificio de Benimar no obstaculizará las vistas a este desde el espacio público y la materialización de la misma tendrá en cuenta elementos de integración con el entorno y con la infraestructura verde.

**Artículo 3.16. Dotación de aparcamiento**

En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.

En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.

Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.

La exigencia de plazas públicas y privadas será de 1 plaza/100 m<sup>2</sup> (respectivamente), correspondiendo un total de 367 plazas. No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, se exigen un máximo de 382 plazas de acuerdo con las estimaciones por la atracción y afluencia estudiada en el Plan de Movilidad. De esas plazas serán exigibles en parcela privada un mínimo de 269, debiendo ser públicas al menos 78. Las 113 plazas públicas restantes se resuelven en los viales públicos del ámbito.

Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.

**Artículo 3.17. Plan de movilidad**

De acuerdo con artículo 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, se ha tramitado con el presente PE el correspondiente Plan de movilidad para todo el ámbito.

En el Plan de Movilidad se han tenido en cuenta las posibles actividades de la parcela destinada a uso de Zona Verde-Deportivo (p3.1), por ser susceptible de ser actuación singular capaz individualmente de atraer a una gran afluencia de público, y con el fin de evitar un impacto negativo en la movilidad en el entorno y garantizar que dicha actuación cuente con los accesos y dotaciones viarias de conexión necesarias para su buen funcionamiento sin hipotecar la ordenación general del ámbito. No será necesaria la tramitación y aprobación del correspondiente Estudio de Movilidad individualizado para la parcela, siempre que el uso efectivo a implantar sea el previsto en este PE.

**Artículo 3.18. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado**

En relación con el vallado de la parcela, se permite vallado coincidente con la delimitación de la parcela, con las siguientes características:

- Linde compartido con el espacio libre de parcela p1.2, desde el frente de parcela recayente al antiguo edificio "Benimar" hasta el límite de la valla portuaria: se admite vallado separador entre parcelas coincidente con los lindes parcelarios, debiendo ser configurado como cerramiento de reja o malla metálica sobre basamento, con tratamiento vegetal desde el interior de la parcela de uso deportivo. Su altura máxima podrá alcanzar los 2,50 metros, no pudiendo sobrepasar el basamento del cerramiento de 50 cm de altura desde la cota de rasante.

- Linde con zona aduanera del Puerto, este también deberá concebirse como cerramiento vegetal desde los terrenos incluidos en el plan, aunque las determinaciones de vallado con todo linde a la zona aduanera del puerto quedarán determinadas por los requerimientos de la APV.

- Resto de linde de parcela: tendrá una concepción de cerramiento transparente permitiendo el paso del aire y vistas en un 50% de su longitud lineal total, admitiéndose un máximo de longitud lineal opaca continua de 10cm. Su altura total máxima será de 2,50 m, no pudiendo sobrepasar el basamento continuo del cerramiento 50 cm de altura desde la cota de rasante.

- En el linde compartido con la parcela p3.1. se podrá permitir la apertura de accesos de manera excepcional, siempre que quede justificada su necesidad para garantizar las condiciones de seguridad y evacuación que deban requerirse a las instalaciones deportivas.

**Artículo 3.19. Condiciones de protección del patrimonio**

En la parcela de uso ZV-DP (p3.1) se ubica el inmueble protegido por el planeamiento general, edificio "Benimar", construido en torno al año 1.950, con nivel de protección 3. Este bien se incluye en el Inventario de edificios conjuntos y elementos de interés arquitectónico del municipio de València. El equipamiento deportivo previsto

que incluya este área deberá ejecutar las obras de rehabilitación del edificio Benimar.

Será requisito indispensable para la obtención de la correspondiente licencia urbanística, la licencia ambiental y la de funcionamiento, o trámite equivalente de habilitación del nuevo complejo deportivo en espacio libre, la justificación del cumplimiento de las determinaciones de las fichas del Catálogo relativas al bien protegido

Como medida de integración paisajística del edificio, se tendrá que utilizar vegetación baja para que las vistas de este edificio desde el vial exterior no se oculten de manera que el entorno entre el edificio a rehabilitar colindante con el vial exterior se conciba como un paisaje que integre la imagen del edificio con el espacio público.

Para el resto de las determinaciones se tomará como recomendación lo especificado en las NNUU del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

**CAPÍTULO QUINTO: USO EQUIPAMIENTO DEPORTIVO (DP).  
CONDICIONES PARTICULARES****Artículo 3.20. Ámbito**

El uso Deportivo (DP) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

El ámbito destinado a Uso Deportivo está identificado como parcela p3.2 con una superficie de 3.941 m<sup>2</sup>.

**Artículo 3.21. Condiciones generales**

En relación con el Régimen de usos pormenorizado, y de acuerdo con la DEUP del Puerto de València:

- Uso principal: Deportivo (DP)
- Usos prohibidos: Industrial (Ind) y Residencial (Res).
- Usos compatibles: la totalidad de los permitidos según la DEUP del Puerto de València siempre que sean usos vinculados al principal y no estén incluidos como uso prohibidos salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso dominante dotacional asignado, además de todos aquellos usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal.
- Aforo máximo 2.500 personas.

En relación con las determinaciones no reguladas en las presentes NNUU se tomará como recomendación lo especificado en las NNUU del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

**Artículo 3.22. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación**

En relación con las condiciones de parcela, de posición de la edificación y volumen de esta:

- La parcela está limitada por viales y espacios libres de uso público y por la parcela p3.1 de uso ZV-DP.
- La parcela es única y se entiende su ámbito como parcela mínima, no pudiendo ser objeto de segregación ni división
- Los planos de fachada de la edificación coincidirán, en la parte recayente a viales públicos, con la totalidad de las alineaciones de parcela definidas con el presente plan, no siendo por tanto necesario vallado de parcela.
- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 100%
- Índice de Edificabilidad neta (IEN): 1,5 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>s
- Altura total máxima reguladora: 20 m
- Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, con posibilidad de ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.

**Artículo 3.23. Dotación de aparcamiento**

En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.

En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.

Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.

La exigencia de plazas públicas y privadas será de 1 plaza/100 m<sup>2</sup> (respectivamente), correspondiendo un total de 118 plazas en parcela

privada, de las cuales al menos 59 plazas deben ser públicas. No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, el futuro aforo determinará si la dotación es suficiente o debe actualizarse la exigencia.

Para ello, previa obtención de la licencia de edificación de la parcela será necesaria la elaboración de un nuevo estudio de movilidad que determine la afluencia a las dos parcelas de uso deportivo que se prevén en el Plan y los modos de desplazamiento. En caso de que del Estudio de Movilidad se derive la necesidad de aumentar la oferta de aparcamientos, la utilización de esta parcela deberá resolver la satisfacción de estas necesidades.

Es posible disponer las plazas de aparcamiento en un única parcela, pudiendo unirse en la parcela ZV-DP todas las exigibles.

Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.

#### Artículo 3.24. Plan de movilidad

De acuerdo con artículo 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, se ha tramitado con el presente PEs el correspondiente Plan de movilidad para todo el ámbito.

En el Plan de Movilidad se han tenido en cuenta las posibles actividades de la parcela destinada a uso Deportivo (p3.2), por ser susceptible de ser actuación singular capaz individualmente de atraer a una gran afluencia de público, y con el fin de evitar un impacto negativo en la movilidad en el entorno y garantizar que dicha actuación cuente con los accesos y dotaciones viarias de conexión necesarias para su buen funcionamiento sin hipotecar la ordenación general del ámbito.

No obstante, dada la naturaleza y ubicación de la actuación prevista por el presente plan, el futuro aforo determinará si la dotación es suficiente o debe actualizarse la exigencia. Para ello, previa obtención de la licencia de edificación de la parcela será necesaria la realización de un nuevo estudio de movilidad.

#### Artículo 3.25. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

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

### CAPÍTULO SEXTO: USO QM (USO EQUIPAMIENTO MULTIFUNCIONAL). CONDICIONES PARTICULARES

#### Artículo 3.26. Ámbito

El uso Equipamiento Multifuncional (QM) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

El presente plan delimita la parcela p3.3 para uso Equipamiento Multifuncional, con una superficie de 2.246 m<sup>2</sup>s.

#### Artículo 3.27. Condiciones generales

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

En relación con el Régimen de usos pormenorizado, y de acuerdo con la DEUP del Puerto de València:

- Uso principal: Equipamiento multifuncional (QM).
- Usos prohibidos: Residencial (Res), Industrial (Ind), Hospedaje y Hotelero (condicionado al levantamiento de la prohibición del uso hotelero en espacios del dominio público portuario según el artículo 72.4 del TRLPEMM).
- Usos compatibles: la totalidad de los permitidos según la DEUP del Puerto de València siempre que no estén incluidos como uso prohibidos salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso dominante dotacional asignado y todos los usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal

En relación con las determinaciones no reguladas en las presentes NNUU se tomará como recomendación lo especificado en las

normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

#### Artículo 3.28. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

De acuerdo con información catastral actualizada, en relación con las condiciones de parcela, de posición de la edificación y volumen de esta:

- La parcela es única y se entiende su ámbito como parcela mínima, no pudiendo ser objeto de segregación ni división.
- Edificabilidad máxima permitida: 1.345m<sup>2</sup>t.
- Ocupación máxima permitida: 35%.
- Índice de Edificabilidad neta (IEN): 0,6 m<sup>2</sup>t / m<sup>2</sup>s.
- Alturas máximas permitidas: Planta baja y dos alturas piso (3 plantas).
- Se permiten sótanos (máximo 2 plantas bajo rasante) y semisótanos, pudiéndose ocupar en todos los casos el 100% de la parcela.

Para el resto de las determinaciones se tomará como recomendación lo especificado en las normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

#### Artículo 3.29. Condiciones del tratamiento del linde y el vallado

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

### CAPÍTULO SÉPTIMO: USO TERCIARIO / DOTACIONAL MÚLTIPLE (TER-QM). CONDICIONES PARTICULARES

#### Artículo 3.30. Ámbito

El uso Terciario / Dotacional Múltiple (TER-QM) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

Las parcelas delimitadas destinadas al uso Terciario/Dotacional Múltiple, identificados y delimitados en las parcelas siguientes:

- p2.2 con una superficie de 1.722,50 m<sup>2</sup>s.
- p2.3 con una superficie de 1.318,23 m<sup>2</sup>s.
- p2.4 con una superficie de 1.722,50 m<sup>2</sup>s.
- p2.5 con una superficie de 2.043,93 m<sup>2</sup>s.

#### Artículo 3.31. Condiciones generales

En relación con el Régimen de usos pormenorizado, y de acuerdo con la DEUP del Puerto de València:

- Uso principal: Terciario (Ter) y Dotacional Múltiple (QM).
- Usos prohibidos: Residencial (Res).
- Usos compatibles: la totalidad de los permitidos según la DEUP del Puerto de València siempre que sean usos vinculados al principal y todos los usos complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad principal. Oficinas y Almacén.

Para el resto de las determinaciones de carácter general o particular, se tomará como recomendación lo especificado en las normas urbanísticas del PGOU de València para el uso previsto de la parcela.

#### Artículo 3.32. Condiciones de parcela, de posición y volumen de la edificación

En relación con las condiciones de parcela, de posición de la edificación y volumen de esta:

- Parcela mínima: 300 m<sup>2</sup>
- Los planos de fachada en planta baja deberán ser coincidentes con la alineación exterior de parcela recayentes a zonas verdes y/o viario.
- Ocupación máxima de la edificación sobre rasante: 100%
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcelas p2.2: 5m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcela p2.3: 3 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcelas p2.4: 4,84 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s
- Índice de Edificabilidad neta (IEN) en parcela p2.5: 2 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s



- Altura total máxima en parcelas p2.2, p2.4: 5 alturas
  - Altura total máxima en parcela p2.3: 3 alturas
  - Altura total máxima en parcela p2.3: 2 alturas
  - Altura máxima de cornisa:  $H_c = 6,50 + 5 \times (N_p - 1)$ , se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 6.47.5 de las NNUU del PGOU de València.
  - No se permiten cubiertas inclinadas por encima de la máxima altura de cornisa.
  - Se permite la construcción de sótanos y semisótanos, se tomará como recomendación las determinaciones que se establecen en las Ordenanzas generales de las normas urbanísticas del PGOU de València.
  - Se permite la construcción de sótanos y semisótanos en subsuelo del espacio público de la zona 2, siempre que estos estén vinculados a las edificaciones previstas por la Ordenación y para el cumplimiento de los estándares en ella exigidos.
  - La cara inferior del forjado de techo de la planta baja no podrá situarse, en ningún caso, a menos de 4,00 metros sobre la cota de referencia. La planta baja tendrá una altura libre mínima de 3 metros, se tomará como recomendación lo dispuesto en el artículo 5.42 apartado 5 de las Normas urbanísticas del PGOU de València.
  - Se permite la construcción de entreplantas, se tomará como recomendación las determinaciones que se establecen en las Ordenanzas Generales de las Normas urbanísticas del PGOU de València.
  - Se permiten los vuelos en todos los frentes y a lo largo de la totalidad de la longitud de cada una de las alineaciones de fachada, plantas salvo la planta baja, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad de bomberos en caso de incendios conforme a normativa aplicable.
  - Se permite longitudes de vuelo máximo de 2 metros medidos de manera ortogonal a la alineación de parcela.
  - Los vuelos computarán a efectos del cálculo de edificabilidad máxima permitida, cuando tengan dos o más frentes cerrados, en el resto de los casos no computarán a tales efectos. No computarán en ningún caso en el cálculo de la ocupación máxima.
- Artículo 3.33. Condiciones de urbanización y accesos
- Se permitirá la construcción de viales de servicio y acceso a las edificaciones siempre integrados en el conjunto del parque y no se permite el vallado de dichas zonas para una mejor integración del conjunto con el entorno.
  - Igualmente se permite la creación de zonas puntuales de carga/descarga, así como estacionamiento en superficie siempre cumpliendo las medidas de integración paisajística descritas en las presentes NNUU.
  - Se permite además la disposición de rampas de acceso al aparcamiento en subsuelo en cualquier punto del área 2 terciaria siempre que no suponga obstáculo alguno ni barrera para la integración en el entorno y continuidad del parque.
  - Se reserva un área de afección por la existencia de Ficus, que se grafía en los planos, donde no se permite la construcción sobre rasante ni bajo rasante.
  - La parcela rectangular donde se encuentra un eucalipto casi monumental debe quedar siempre libre de edificaciones sobre rasante.

#### Artículo 3.34. Dotación de aparcamiento

En lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, será de aplicación lo mencionado en el Artículo 3.2. de las presentes NNUU.

En relación con la reserva de aparcamiento exigible para la implantación del uso previsto, y sus compatibles, se distingue entre la dotación de plazas públicas para la implantación del uso y las plazas de uso privado requeridas para el funcionamiento de la actividad.

Se entiende que los usos complementarios a la actividad principal, pero necesarios para el desarrollo de esta, se entenderán comprendidos dentro del uso principal a efectos del cálculo de la reserva de aparcamientos.

Se requiere la dotación mínima de 1 plaza/100 m<sup>2</sup>t edificable para uso público (250 plazas) y 1 plaza / 100 m<sup>2</sup>t edificable para uso privado. En parcela privada se requiere la dotación mínima de 1,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup>t edificable (mínimo 375 plazas), situadas en subsuelo bajo las edificaciones y bajo el jardín, siempre vinculadas a estas. Del total de plazas previstas, al menos

125 deberán ser de uso público, con independencia de que su uso sea gratuito o no. Del resto de plazas, 104 se resuelven en los viales de la propuesta y las 21 plazas restantes pueden disponerse tanto en superficie como integradas con el resto en el subsuelo para satisfacer la dotación de 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup>t edificable (500 plazas).

Se permite la disposición de un número máximo de plazas de aparcamiento en superficie de hasta el 0,1% de la edificabilidad (máximo 25 plazas). Estas plazas de aparcamiento en superficie deberán quedar integradas en la urbanización de la zona verde y se potenciará la utilización de materiales que favorezcan el drenaje sostenible y la integración en el entorno.

Para el dimensionamiento de las plazas de aparcamiento será de aplicación lo establecido en el Anexo IV de la LOTUP y en la Ordenanza Municipal de Aparcamientos.

#### Artículo 3.35. Estudios de Detalle

Se permite la realización de estudios de detalle para redefinir la volumetría de la zona terciaria tanto sobre como bajo rasante siempre en los términos que rigen las NNUU del PGOU de València.

En caso de modificación sustancial de la ordenación será necesario que el documento se acompañe de un estudio de integración urbana que evalúe sus efectos en el paisaje.

#### CAPÍTULO OCTAVO: USO INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS (QI-C). CONDICIONES PARTICULARES.

##### Artículo 3.36. Ámbito

El uso Infraestructuras y Servicios Urbanos (QI-C) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos

El ámbito se destina a uso de Infraestructuras y Servicios Urbanos como colector a cielo abierto que recoge y depura las aguas pluviales de la cuenca vinculada.

La parcela p1.1 tiene una superficie de 22.987 m<sup>2</sup>s.

##### Artículo 3.37. Condiciones generales

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

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

#### CAPÍTULO NOVENO: USO VIARIO (CV). CONDICIONES PARTICULARES

##### Artículo 3.38. Ámbito

El uso viario (CV) está delimitado en las áreas expresamente señaladas con estos códigos en el Plano O.05. Ordenación Pormenorizada de Usos.

El PEs ha optado por proponer a modo indicativo una ordenación viaria. En los Planos O.06 y O.07 se indican las características principales de la red viaria que deberán ser contempladas en el correspondiente Proyecto de Urbanización.

El presente plan reserva y ordena un total de 23.651,63 m<sup>2</sup>s de suelo para uso viario.

Se distingue entre los ámbitos viarios internos de nueva creación y aquellos de borde y existentes en la actualidad, en los que se materializan los lindes de la actuación.

##### Artículo 3.39. Condiciones generales

En el suelo destinado a uso viario, se deben cumplir los criterios establecidos en el Anexo IV de la LOTUP para la red viaria urbana para su diseño en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano. La ordenación justifica y garantiza su cumplimiento:

- Equilibrio entre los trazados viarios (perfiles longitudinales y transversales) y el relieve natural de los terrenos, de modo que las pendientes de los viales no resulten excesivas, pero tampoco se produzcan movimientos de tierra exagerados que den lugar a desmontes y terraplenes inadecuados por su impacto paisajístico. En ningún caso se superan pendientes del 12% para viales de tráfico, 5% en los recorridos peatonales, 10% para carriles bici.

- Todos los viales permiten el paso de los vehículos de emergencia, para lo cual disponen de una anchura mínima, libre de cualquier obstáculo, de 5 metros.

- Se implanta un recorrido de carril-bici que discurre, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecta con la red de carril-bici ya implantada en las áreas urbanizadas.

- En PU, las calles peatonales con acceso restringido para vehículos diferenciarán en su tratamiento de materiales la banda de posible circulación de vehículos, dejando, en todo caso, una franja de circulación exclusiva de peatones.

- Las áreas peatonales se separan del tránsito rodado y reúnen las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. En Proyecto de urbanización, se podrá a través de ellas dar acceso a aparcamientos de uso privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo.

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

- Las aceras tienen una anchura mínima de 2 metros. Las aceras de más de 3 metros de anchura incorporan arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no es inferior a 2 metros, siendo este compatible con la red de servicios. Las de más de 4 metros de anchura disponen siempre de arbolado de alineación.

- Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos tienen una anchura mínima de 4,50 metros en los viales de un solo sentido de circulación y de 6 metros en los viales con doble sentido de circulación.

- Las bandas específicas de carril-bici tienen una anchura superior en todos los casos a la mínima de 2 metros.

- Las plazas de aparcamiento dispuestas en cordón tienen superiores en todos los casos a las unas dimensiones mínimas de 2,20 metros por 4,50 metros. Las plazas de aparcamiento dispuestas en batería cuentan con unas dimensiones en todos los casos superiores a las dimensiones mínimas de 2,40 metros por 4,50 metros. En los planos se delimitan gráficamente cada una de las plazas de aparcamiento. En las zonas específicas de aparcamiento, el cómputo de las plazas de estacionamiento resultantes se obtiene de la distribución concreta de plazas que se grafían en los planos.

- Se computan como aparcamientos las áreas públicas destinadas a tal fin y separadas de la red viaria que, por su forma y ubicación, solo admiten los movimientos del vehículo imprescindibles para estacionar.

- Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en cambios de nivel.

- Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.

- Pasos de peatones muy diferenciados.

- Diseño del carril bici de forma que ocupe parte de la calzada sin reducir el ancho de acera, ni disminuyendo el espacio para el peatón.

- Amplias aceras para el paso de coches de bebés, sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y carros de la compra.

- Fomentar el uso del transporte público, y movilidad sostenible.

Se establece como condición del Plan Especial que las soluciones de accesibilidad y movilidad para el ámbito deberán ser compatibles con la infraestructura verde existente en el exterior del mismo y, en especial, con la Huerta de Protección Grado 1 definida por el Plan

de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València y con la infraestructura verde de la ZAL.

Artículo 3.40. Condiciones particulares

a) Viarios internos de nueva creación

Conforme al Anexo IV de la LOTUP, la anchura mínima de los viales se define en función del uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía. Para el uso Terciario, al que se asimila el uso dominante del sector para la aplicación del apartado específico del Anexo IV de la LOTUP, la anchura mínima de viales de sentido único es de 16 metros, y de 20 metros para viales de doble sentido.

Los viarios internos de nueva creación se identifican en el presente plan con la siguiente denominación:

- Calle E

- Viario de 20m de ancho que enlaza con la calle de Algemesí en su encuentro con la calle de Carlos Pau Español.

- Tiene la función de dar acceso a la zona de estacionamiento formada por los viales calle F y calle G.

- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.

- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 6,50m de ancho, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, acera de 4,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- Calle F

- Área de estacionamiento de 25,10m de ancho que enlaza con la calle E y la calle G

- Tiene la función de estacionamiento exterior abierto, con tipología de calle en cul-de-sac con glorieta de 16m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.

- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.

- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 2,00m de ancho, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, aparcamiento en batería en ambos lados con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 2,00m de ancho y espacio libre de ancho mínimo de 2,00 m hasta alcanzar el linde de la actuación con la zona portuaria aduanera.

- Calle G

- Área de estacionamiento de 21,85m de ancho que enlaza con la calle E y la calle F.

- Tiene la función de estacionamiento exterior abierto, con tipología de calle en cul-de-sac con glorieta de 16m de diámetro para permitir el giro en su tramo final.

- La circulación prevista es de doble sentido y se resuelve mediante un carril independiente para cada uno de ellos.

- Cuenta con una sección funcional única formada por el siguiente programa: acera de 4,45m de ancho con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales, calzada de dos carriles con un ancho total de 6,00m, aparcamiento en batería en ambos lados con plazas de 4,5m de largo y 2,5 m de ancho, acera de 2,40m de ancho.

b) Viarios de borde

Los viarios existentes de borde en cuyo ámbito se ubica linde de la actuación con el frente urbano de Nazaret, y que son objeto de reurbanización de sus anchos funcionales y adecuación a las nuevas necesidades de movilidad del Sector, con los objetivos siguientes:

- accesibilidad del ámbito del Plan y de cada una de las dotaciones prevista en él a partir de la naturaleza de estas con la estructura y jerarquía viaria existente y prevista a escala municipal.

- movilidad interna del ámbito de acuerdo una jerarquización viaria clara que permita la ordenación de los tráfico generados y previstos de manera fluida sin generar afectaciones negativas a las tramas colindantes existentes.

- renovación de la urbanización viaria de acuerdo con criterios de pacificación del tráfico rodado y la inclusión de medios de transporte no motorizados

- garantizar una dotación de aparcamiento suficiente de acuerdo con la normativa aplicable.

- accesibilidad del medio urbano de acuerdo la normativa municipal y autonómica aplicable

- tratamiento vegetal integrador y valoración de la vegetación existente que pueda mantenerse

Los viarios afectados por la presente ordenación y cuyos terrenos forman de manera parcial del ámbito del plan son los siguientes:

- Calle de Jesús de Nazaret (Tramo entre calle de Fontilles y calle A)

- Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 23,75m

- La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 3,75m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, calzada de un único carril de 5,00m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 3,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 8,40 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle de Jesús de Nazaret (tramo entre calle de Fontilles y calle del Castell de Pop)

- Tramo de vial con ancho variable, con un valor mínimo de 19,55m y uno máximo de 24,20m

- La circulación prevista es de un único sentido mediante un único carril de 5,00 metros de ancho

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 6,40m de ancho, aparcamiento en cordón con plazas de 4,5m x 2,3m, calzada de un único carril de 5,00m de ancho, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado y ancho funcional de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada, acera de 3,00m de ancho. Ambas aceras cuentan con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 8,40 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle del Castell de Pop (tramo entre calle de Santa Pola y calle del Sech)

- Tramo de vial con ancho 21,25m.

- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,45m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, aparcamiento en batería con plazas de 4,5m x 2,5m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 3,00m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 6,80 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle del Sech (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula y calle del Castell de Pop)

- Tramo de vial con ancho 19,00m.

- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,20m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de

50cm de ancho a cada lado, acera de 5,00m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 12,15 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle del Sech (tramo entre calle de Sant Francesc de Paula y camino de la Punta a la Mar)

- Tramo de vial con ancho 14,05m hasta bordillo delimitador de jardín central a modo de boulevard.

- La circulación prevista es de un único sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 5,05m de ancho. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 14,25 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle del Sech (tramo 1 entre camino de la Punta a la Mar y Equipamiento Marblau)

- Tramo de vial con ancho 17,85m de reciente urbanización. La ordenación en este tramo de vial no se prevé actuación alguna, si bien incorpora su urbanización a la ordenación del espacio viario con el fin de hacerlo compatible con el plan.

- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- La sección funcional consiste en: alcorque corrido de 1,80 m con arbolado de alineación y especies arbustivas de poca densidad, aparcamiento en cordón con plazas de 2,30m de ancho y 4,50m de largo, calzada de doble carril de 6,00m, acera de 5,45m. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 11,65 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle del Sech (tramo 2 entre Equipamiento Marblau y calle de Algemesí)

- Tramo de vial con ancho 12,95m de reciente urbanización. La ordenación en este tramo de vial no se prevé actuación alguna, si bien incorpora su urbanización a la ordenación del espacio viario con el fin de hacerlo compatible con el plan.

- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- La sección funcional consiste en: alcorque corrido de 1,95 m con arbolado de alineación y especies arbustivas de poca densidad, aparcamiento en cordón con plazas de 2,300m de ancho y 4,50m de largo, calzada de doble carril de 6,00m, acera de 2,75m.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 6,75 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

- Calle de Algemesí (trama entre camino de la Punta a la Mar y calle de Carlos Pau Espanyol)

- Tramo de vial con ancho 17,40m

- La circulación prevista es de doble sentido mediante dos carriles con un ancho total de calzada de 6,00 m.

- Se propone sección funcional renovada en todo su ancho consistente en: acera de 2,00m, aparcamiento en cordón con plazas de 4,50m x 2,30m, calzada de doble carril de 6,00m, carril bici de 2,50m en plataforma a nivel de la calzada segregado mediante separadores de 50cm de ancho a cada lado, acera de 3,60m. Este último encintado cuenta con arbolado de alineación dispuestos cada 7,5m mediante alcorques individuales.

- El ámbito de vial incluido en el ámbito corresponde al suelo afectado por un plano ubicado a unos 3,75 metros de distancia desde la alineación última definida en descripción anterior.

c) Dotación de aparcamiento en ámbito viario

En relación con la dotación de aparcamiento de uso público en espacio viario incluido en el ámbito del plan, se propone un incremento de 171 plazas nuevas en superficie respecto a las 46 plazas existentes, lo que hacen un total de 217 plazas.

Adicionalmente la parcela TER-QM resolverá en aparcamiento bajo rasante un mínimo de 125 plazas públicas además de 21 plazas públicas que puede repartir en superficie o en el subsuelo; la parcela ZV-DP dispondrá de al menos 78 plazas públicas en parcela privada y la parcela DP dispondrá de al menos 59 plazas públicas en parcela privada\*.

Todas estas plazas públicas suman un total de 500 plazas a disposición del público, independientemente de que su utilización sea gratuita o no.

De acuerdo con las descripciones arriba detalladas, la ordenación propone una reordenación de las secciones funcionales de los viarios de borde, con el fin de adecuar la accesibilidad y su utilización a la nueva realidad de la actuación y del entorno. En consecuencia y en coherencia a lo anterior y la nueva jerarquía viaria planteada, así como condición de conexión, sugiere también la remodelación de ámbitos viarios contiguos y externos al Sector. La reurbanización propuesta permitiría un incremento de 57 plazas adicionales a las 103 existentes, resultando un total de 160 plazas.

Se adjunta cuadro resumen a continuación:

Nombre Carrer	Ámbito PEs				Ámbito PU externo al ámbito del PEs		
	Ancho calle Propuesto	Nº Plazas Existentes	Nº Plazas Propuesta	TOTAL Nº Pl. nuevas	Nº Plazas Existentes	Nº Plazas Propuesta	TOTAL Nº Pl. nuevas
Jesús de Nazaret	variable 19,35m - 26,00 m	32	70	38	20	55	35
Castell de Pop	21,25m	0	28	28	24	46	22
Calle del Sech (St Fcsc. Paula - Castell de Pop)	19,00m	0	0	0	17	17	0
Calle del Sech (Camino de la Punta al Mar-St Fcsc. Paula)	14,05m	0	0	0	0	0	0
Calle del Sech (Camino de la Punta al Mar - C. Algemesí)	17,85m	14	14	0	27	27	0
<b>Calle E</b>	<b>20,00m</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Calle F</b>	<b>25,10m</b>	<b>0</b>	<b>82</b>	<b>82</b>			
<b>Calle G</b>	<b>variable mín. 21,85m</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>23</b>			
Algemesí	17,00m				15	15	0
<b>Total nº Plazas</b>		<b>46</b>	<b>217</b>	<b>171</b>	<b>103</b>	<b>160</b>	<b>57</b>

## CAPÍTULO DÉCIMO: ZONA AFECCIÓN EN MATERIA AERONÁUTICAS

### Artículo 3.41. Ámbito

La totalidad del ámbito del PEs se encuentra afectado tanto por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas, como por la propuesta de servidumbres aeronáuticas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de València.

Dicha afección está regulada en:

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

La totalidad del ámbito del presente Plan se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de València. En los planos de Ordenación se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de València que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluido todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos.

Se encuentra principalmente afectado por:

- SERVIDUMBRES POR OPERACIÓN DE AERONAVES
- Limite Aproximación Final ILS 30 ALTITUD 150m
- Limite Aproximación Intermedia VOR 30 ALTITUD 206m
- Limite Aproximación Final L/NDB 30 ALTITUD 206m
- SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- LO/NBD PND

- Superficie de Limitación de Alturas de las Servidumbres Radioeléctrica 120m

- SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO

- Superficie de limitación de alturas de las servidumbres de aeródromo tramo horizontal:

SUPERFICIE APROXIMACIÓN ELEVACIÓN 202m

Por ello, la a Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento impone las siguientes condiciones:

a. Condiciones referentes a las construcciones propuestas (incluidos todos los elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), a las modificaciones del terreno u objetos fijos (postes, antenas, carteles, aerogeneradores-incluidas las palas, y similares) no deben vulnerar la cota de 100 metros. En caso que las construcciones previstas, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, comentas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, y similares) incluidas las grúas de construcción y similares, superasen los 100 metros de altura sobre el nivel del mar o vulnerasen las servidumbres aeronáuticas, en el supuesto de que éstas se modificasen, se requerirá nuevo informe vinculante de la Dirección General de Aviación Civil, sin perjuicio de lo que el Ministerio de Defensa estime en relación con las instalaciones de su competencia.

b. Según el artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, las instalaciones previstas en el ámbito del presente Plan no deben emitir humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyen un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de València, incluidas las instalaciones que pueden suponer un refugio de aves en régimen de libertad. Por otro lado, se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

c. Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos,

requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

d. Al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores, incluidas las palas) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requiere resolución favorable, conforme los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.

e. Dado las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacua no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 297/2013, se solicita a la Generalitat Valenciana, la remisión a dicha Dirección General de la documentación completa del presente plan, previamente a la aprobación inicial o tramite equivalente, al objeto de elaborar el citado informe preceptivo y vinculante. Igualmente se deberá de disponer de informe expreso favorable de la Dirección General de Aviación Civil, sobre el presente plan, para la aprobación definitiva del planeamiento.

#### CAPÍTULO DECIMOPRIMERO: ZONA DE AFECCIÓN EN MATERIA DE COSTAS

##### Artículo 3.42. Ámbito

La totalidad del ámbito del PE se encuentra dentro de la franja de suelo delimitado por el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) y el límite interior de la Ribera del Mar, sin afectar a la zona de servidumbre de protección. Por tanto, el Sector se ve afectado en su totalidad por la regulación sectorial en esta materia.

El presente plan traslada al ámbito urbanístico el convenio interadministrativo Ayuntamiento de València y la Autoridad Portuaria de València en que se detallan los usos de acuerdo la DEUP del Puerto de València a partir de las Bases del Acuerdo Específico.

Según el Artículo 67. Naturaleza y determinación del dominio público portuario, del TRLPEMM:

“1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre (DPMT) e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas. Pertenecen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el Ministerio de Fomento.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.
- d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.
- e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.
- f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tienen la condición de adscrito a dicha comunidad.”

La legislación en materia de costas queda regulada en adicionalmente en:

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

#### CAPÍTULO DÉCIMOSEGUNDO

ZONA DE AFECCIÓN EN MATERIA DEL PATRIMONIO CULTURAL VALÈNCIANO (LPCV), EN RELACIÓN TRATAMIENTO QUE EL CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS REALIZA RESPECTO AL ÁMBITO AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL

##### Artículo 3.43. Ámbito.

En el ámbito se ubica el inmueble protegido por el planeamiento general, edificio Benimar, con nivel de protección 3. Este bien se incluye en el Inventario de edificios conjuntos y elementos de interés arquitectónico del municipio de València, construido en torno al año 1.950.

Dicha afección está regulada en:

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

Tal y como queda recogido en el “Estudio de Impacto Patrimonial del Plan Especial Zona Sur 1 Puerto de València”, redactado por el Gabinete de Arqueología Algarra y Berrocal, que se adjunta en Anexo:

“La documentación recopilada en el informe permite no solo realizar una aproximación histórica del área afectada por la intervención del Plan Especial de la Zona Sur 1 del Puerto de València (Nazaret Este) y del territorio en el que se incluye, sino que, gracias al proyecto localizado en el Archivo Histórico Municipal de València sobre la construcción del Balneario Benimar, se ha podido reconstruir documentalmente el inmueble desde su implantación, analizando además su entorno primitivo y actual, así como los sucesivos cambios urbanísticos y ocupaciones territoriales que han afectado al área de Nazaret desde la creación del edificio.

Se ha de señalar que dentro del área afectada por el plan no se encuentra ningún elemento protegido con categoría BRL- BIC. Tras el análisis realizado hasta el momento sobre el inmueble Balneario Benimar destacamos que el conjunto contiene un valor de conjunto.

El inmueble mantiene, al menos, en su aspecto exterior, aunque con deficiencias en su estado, la totalidad de sus partes, haciendo legible la corriente moderna a la que se asocia, otorgándole además cierto grado de valor técnico por las soluciones constructivas empleadas dentro de esta vertiente.”

Respecto al inmueble Balneario Benimar con Nivel 3 de protección se dice:

“El nivel de protección ambiental integra las construcciones y recintos que, aun sin presentar en sí mismas y consideradas individualmente, un especial valor, contribuyen a definir un entorno valioso para el paisaje urbano por su belleza, tipismo o carácter tradicional. También se catalogan en este grado los edificios integrados en unidades urbanas que configuren espacios urbanos como calles, plazas o bordes, que deben ser preservados por el valor histórico o ambiental de su imagen o ambiente urbano.

En el nivel de protección Ambiental se admiten las obras de conservación, restauración, reforma y reconstrucción con los límites establecidos en la legislación urbanística. En los proyectos de reforma de inmuebles con protección Ambiental, pueden autorizarse obras congruentes con la preservación de su imagen o de las características que hacen que contribuya a definir un entorno valioso para el paisaje urbano. El Ayuntamiento podrá autorizar la demolición de las partes del inmueble no visibles desde la vía pública, preservando y restaurando sus elementos propios y acometiendo la reposición del volumen preexistente respetando el entorno y los caracteres originarios de la edificación. También podrá autorizar la reforma de la fachada y elementos visibles desde la vía pública, con licencia de intervención para proyecto de fiel reconstrucción, con idénticas técnicas constructivas y reutilizando los elementos de sillería, cerrajería,



materiales cerámicos, carpintería y otros que puedan conservarse y reutilizarse, de modo que la actuación contribuya a preservar los rasgos definitorios del ambiente protegido.”

Según el artículo 3.62. Definición de nivel de protección y tipo de protección de las NNUU del PGOU de València:

1. Se entiende por nivel de protección el régimen normativo que determina los tipos de protección a los que puede estar sometidos un inmueble y, en consecuencia, la clase de obras que, en general, se pueden efectuar sobre él. El nivel de protección se establece en el catálogo atendiendo, prioritariamente, a los valores arquitectónicos o urbanísticos que presentan las edificaciones incluidas en el mismo.

2. Se entiende por tipo de protección el conjunto de medidas o acciones específicas, de carácter material, que pueden adoptarse para la mejor preservación de los valores arquitectónicos o urbanísticos que presenta un inmueble y, en consecuencia, determina las obras que, en particular, se pueden realizar sobre él. El tipo de protección se determinará ponderando las circunstancias sobrevenidas y aquellas otras que, por su especificidad, resultan de difícil valoración y no puedan haber sido consideradas al catalogar, siendo preciso tenerlas en cuenta para emprender las más eficaces actuaciones en orden a salvaguardar las finalidades perseguidas por el propio catálogo.

3. Cada nivel de protección cuenta con un tipo básico de protección que define las facultades que asisten a la propiedad, por aplicación directa del Plan y del catálogo, para actuar sobre un edificio protegido. Además, cada nivel de protección cuenta, también, con un tipo subsidiario de protección que supone la realización de otras obras distintas a las contempladas en el tipo básico, pero que pueden ser autorizadas al intervenir sobre el edificio, siempre que se pruebe ante la autoridad y así se declare por ésta, que dichas obras permiten lograr, con mayores garantías de eficacia, la protección de los valores arquitectónicos o urbanísticos que persigue la catalogación.

Además, el artículo 3.64. Criterios de adscripción a los distintos niveles de las NNUU del PGOU de València dice:

4. Se incluyen en el nivel de protección nº3 (con protección básica arquitectónica) los edificios cuya fachada o elementos visibles desde la vía pública, por su singularidad o su carácter tradicional, o por su notable articulación morfológica con el entorno, contribuyen sensiblemente a conformar determinado ambiente, urbano o rústico, de especial belleza o valor ambiental siendo de interés público su presencia en el escenario urbano o en el paisaje a fin de preservar esas características ambientales.

Según el artículo 3.68. las NNUU del PGOU de València, el régimen de protección del NIVEL nº3 implica:

1. Protección básica: arquitectónica. En los edificios sujetos a protección arquitectónica se puede autorizar la demolición de sus partes invisibles desde la vía pública, preservando y restaurando sus elementos propios y acometiendo la reposición del volumen preexistente con cuidado y respeto de los caracteres originarios de la edificación y procurando la congruencia de las obras con el mantenimiento de la fachada y con el entorno.

2. Protección subsidiaria: ambiental. No obstante, previo dictamen favorable de la Comisión de Patrimonio u órgano consultivo equivalente, mediante licencia de intervención sobre edificio protegido, se podrá autorizar la demolición o reforma de la fachada y elementos visibles desde la vía pública cuando, a instancia de parte interesada, se presente un proyecto de fiel reconstrucción, remodelación o construcción alternativa de superior interés arquitectónico que, a juicio de la Administración, fundado en razones de orden técnico o estético, contribuya de forma más eficaz a preservar los caracteres del entorno rústico o urbano cuya protección se persigue. Para ello se ponderarán los caracteres de dicho entorno, las dificultades constructivas que presente la restauración de la fachada, su valor arquitectónico intrínseco, la posibilidad de reconstruirla y el resultado que hayan dado operaciones análogas.

En todo caso, por tratarse de edificio protegido, la autorización para demoler y edificar se concederá en unidad de acto mediante licencia de intervención en edificios protegidos y para su concesión será preciso el compromiso, garantizado por la propiedad, de ejecutar el proyecto en un plazo a determinar en la propia licencia. El incumplimiento de dicho compromiso determinará la pérdida de las garantías prestadas y, en su caso, la inclusión del inmueble en el Registro Municipal de Solares de Edificación Forzosa.

3. La Administración sólo estará directamente vinculada a la autorización de los proyectos de intervención que se promuevan sobre edificios catalogados en régimen de protección, cuando la solicitud propuesta se circunscriba a la posibilidad contemplada en el tipo básico (apartado 1 de este artículo) y observe las demás normas aplicables. En estos casos, al igual que en los demás niveles de protección, la aplicación del tipo subsidiario sólo será procedente cuando quede fehacientemente justificado y acreditado que la actuación pretendida a su amparo permite preservar con mayor eficacia los valores arquitectónicos, histórico-artísticos o ambientales protegidos por el Catálogo.

4. La resolución de los expedientes de licencia, en estos casos, deberá ser motivada.

5. Si por cualquier motivo se destruyesen o demolieran los edificios incluidos en este nivel de protección el aprovechamiento urbanístico de la parcela subyacente consistirá en la facultad de reconstruir el inmueble con fachada y elementos propios exteriormente identificables que sean idénticos a los originarios.

En general son de aplicación los artículos que correspondan del Capítulo Quinto de las NNUU del PGOU de València, De la conservación, protección y renovación del patrimonio inmobiliario.

De manera particular, en el caso del Balneario Benimar, se incluyen en la normativa de aplicación las siguientes pautas de actuación recogidas en el Anexo 5. Memoria de Impacto Patrimonial del presente plan en materia de patrimonio:

- Estudio previo de valoración del estado actual del conjunto que guíe el diagnóstico y tratamiento del inmueble, integrando en la memoria la catalogación de los valores del conjunto otorgando un grado de protección ambiental al inmueble, vistos los valores con los que cuenta el edificio, con la finalidad de establecer un estudio de los elementos considerados propios e impropios.

- Conservación de los parámetros de la edificación. Abogar en una futura intervención del edificio por el mantenimiento de la estructura arquitectónica poniendo el acento en la conservación de las fachadas, la preservación de la volumetría del conjunto, no incrementando ni alterando los parámetros esenciales que hemos indicado en el apartado de valoración arquitectónica y no modificando el volumen geométrico preexistente donde reside la principal característica del elemento asociado a la vertiente racionalista.

- Conservación de elementos ornamentales. Encontramos en el edificio presencia de elementos decorativos que marcan cierta singularidad en la composición estilística del inmueble dentro de la vertiente arquitectónica racionalista en la que se adscribe, como son las ya señaladas columnas neobarrocas de la pérgola o el letrero en tipografía árabe cuya traducción es Benimar. Se hace necesario por tanto el mantenimiento y conservación de los elementos ornamentales mencionados y de otros que pudieran subsistir en el interior del conjunto.

- Parcelación. La delimitación de la protección queda reflejada en los planos de ordenación del plan y en la ficha de zona correspondiente, en la que se encuentra ubicado el edificio. Tras el análisis, resulta aconsejable respetar y recuperar la tipología de arbolado y jardinería original existente en el recinto, por el valor ambiental que presenta su conjunto.

- Adecuación de materiales. En las obras de intervención sobre edificios protegidos los materiales empleados habrán de adecuarse a los que presentaba el edificio en su forma originaria o de mayor interés. En el apartado de Análisis del Balneario Benimar hemos hecho referencia a los materiales de construcción tal y como se indica en la memoria del proyecto.

Teniendo en cuenta las indicaciones que se extraen del citado Estudio de Impacto Patrimonial y siguiendo las directrices establecidas anteriormente, y en la normativa vigente correspondiente en esta materia, no se considera que genere ningún tipo de incompatibilidad. Tras este estudio se confirma que el proyecto no afecta negativamente al Balneario Benimar.

#### CAPÍTULO DECIMOTERCERO: ORDENANZAS PARTICULARES DE PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE

##### Artículo 3.44. Compromisos medioambientales

Con el objetivo de llevar a cabo una ordenación urbanística de los terrenos comprendidos en este Plan Especial comprometida con la preservación del medio ambiente, se definen en los artículos siguientes

tes las actuaciones medioambientales para el desarrollo sostenible en su ejecución.

#### Artículo 3.45. Compromisos Vegetación

Para la defensa y mejora del arbolado y su control, se redactará un documento específico en el correspondiente Proyecto de Urbanización (o proyectos) que incluirá un inventario, determinación de usos y planificación de este. En dicho documento se fijarán los trabajos a realizar y se contemplarán especialmente los trabajos de defensa contra plagas, enfermedades y de manera muy pormenorizada la defensa contra incendios.

#### Artículo 3.46. Paisaje

Los diferentes proyectos deberán estar en coherencia con lo establecido en el Estudio de Integración Paisajística que forma parte imprescindible de este Plan Especial.

La construcción de las nuevas infraestructuras necesarias deberá minimizar, en la medida de lo posible, el efecto de los impactos visuales que su instalación pudiera causar, siendo recomendables técnicas de mimetización con el entorno paisajístico en el que se implantan, conforme a la legislación sectorial vigente aplicable en cada caso y siempre que estas sean viables técnica y económicamente.

Las soluciones de accesibilidad y movilidad para el ámbito del Plan Especial deberán ser compatibles con la infraestructura verde existente en el exterior de este y, en especial, con la Huerta de Protección Especial Grado 1 definida por el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València y con la infraestructura verde de la ZAL.

La compatibilidad de las soluciones de accesibilidad y movilidad con la infraestructura verde existente en el exterior del ámbito estricto del Plan Especial deberá ser supervisada por la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y paisaje en los planes o proyectos correspondientes.

#### Artículo 3.47. Residuos

Los residuos sólidos serán evacuados diariamente. Los contenedores estarán integrados en el paisaje, no producirán malos olores y contarán con elementos para evitar dispersión de papeles, plásticos, etc. por efecto del viento. Contarán con medidas para evitar lixiviados.

Los contenedores estarán debidamente señalizados y tendrán una previsión de capacidad de almacenamiento para tres días de recogida de residuos. Todos los residuos generados serán transportados a planta de transferencia o vertedero debidamente legalizados.

### TÍTULO CUARTO. DISPOSICIONES FINALES

#### DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

Se cumplirán las medidas de protección medioambiental para el desarrollo sostenible contenidas en la legislación sectorial existente a nivel estatal, autonómico y municipal y que, por lo tanto y, en consecuencia, adquieren carácter normativo.

En lo no previsto en estas normas se recomienda estar a lo dispuesto en la Orden de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 26 de abril de 1999 por el que se aprueba el Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana.

#### DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

La entrada en vigor del presente plan conlleva la modificación en el ámbito afectado del Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto de València, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de València en fecha de 11 de octubre de 1990.