

MEMORIA

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSULERIA D'OPORTES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS
APROBACION DEFINITIVA POR RESOLUCION DE
FECHA 27 JUN. 2002 DEL
HBLE SR CONSELLER DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES.

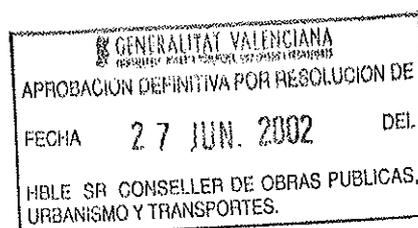
MEMORIA.

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSSELLER D'OBRES PUBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS
APROBACION DEFINITIVA POR RESOLUCION DE
FECHA 27 JUN. 2002 DEL
HBLE SR CONSELLER DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES.

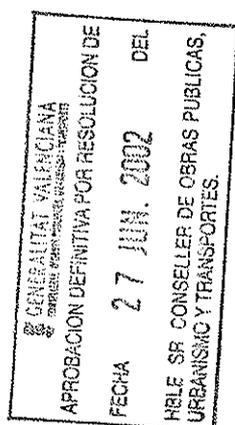
MEMORIA

ÍNDICE

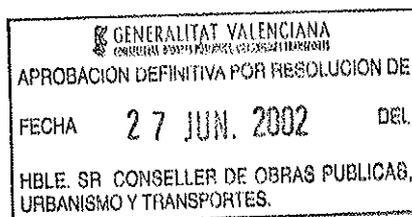
1.	INTRODUCCIÓN	5
1.1.	ANTECEDENTES	5
1.2.	OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	6
1.3.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO	7
	a) Parte sin eficacia normativa	7
	b) Parte con eficacia normativa	7
1.4.	MARCO LEGAL	8
2.	MEMORIA INFORMATIVA	10
2.1.	INFORMACIÓN URBANÍSTICA DEL TERRITORIO ORDENADO: CONDICIONES GEOGRÁFICAS	10
	a) Características naturales del territorio.	10
	b) Usos y edificaciones.	12
	c) Infraestructuras existentes.	13
	d) Aprovechamientos potenciales del territorio.	14
2.2.	INFORMACIÓN URBANÍSTICA DEL TERRITORIO ORDENADO: CONDICIONES INSTITUCIONALES	15
	a) Instrumentos urbanísticos	15
	b) Obras Proyectadas y/o en ejecución.	17
2.3.	ANÁLISIS DE DEMANDA	18
	a) Depósito y Reparación de Contenedores.	19
	b) Ciudad Logística.	19
	c) Área de Estacionamiento de Vehículos de Mercancías de Riesgo.	21
	d) Conclusiones.	22

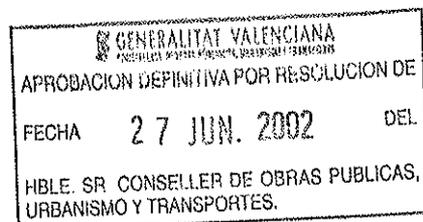


3.	MEMORIA JUSTIFICATIVA	23
3.1.	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.	23
3.2.	PLANEAMIENTO VIGENTE.	24
3.3.	CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	25
a)	Ámbito de actuación.	25
b)	Carácter dotacional.	25
c)	Zonas verdes.	25
d)	Accesos exteriores.	26
e)	Reposición de caminos.	26
3.4.	ESTRUCTURA Y DESARROLLO FINAL DEL PARQUE LOGÍSTICO	27
3.5.	DETERMINACIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL.	29
a)	Directrices Definitorias de la Estrategia de Evolución Urbana y Ocupación del Territorio.	30
b)	Clasificación del Suelo.	31
c)	División del Territorio en Zonas de Ordenación Urbanística.	32
d)	Delimitación de Sectores Definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento.	33
e)	Ordenación del Suelo no Urbanizable.	33
f)	Tratamiento, conforme a su legislación reguladora, de los bienes de dominio público no municipal.	35
g)	Delimitación de la red primaria estructural de reservas de terreno y construcciones de destino dotacional público.	35



- h) Establecimiento de áreas de reparto, cálculo del aprovechamiento tipo. 37
- i) Ordenación de los centros cívicos y de las actividades susceptibles de generar tránsito intenso. 38
- j) Expresión de los objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo del Plan General. 38





ORDENACIÓN PORMENORIZADA

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	40
2. NECESIDADES SUPERFICIALES	41
3. JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA	42
4. ELEMENTOS INTEGRANTES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA	44
4.1. RED VIARIA Y SISTEMA DE APARCAMIENTOS	44
4.2. SISTEMA DE ZONAS VERDES	45
4.3. PARCELACIÓN DE LOS TERRENOS	46
4.4. ALINEACIONES Y RASANTES	46
4.5. USOS PORMENORIZADOS	46
4.6. CONDICIONES EDIFICATORIAS	47
4.7. REDES DE SERVICIOS	47
4.7.1. Red Eléctrica y de Alumbrado Público	48
4.7.2. Red de Abastecimiento	48
4.7.3. Red de Saneamiento	49
4.7.4. Red de Telefonía	51
4.7.5. Red de Riego	51
4.8. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA. ADECUACIÓN A LA LEGISLACIÓN VIGENTE	52
4.8.1. Cumplimiento de las determinaciones de aplicación de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.	52
4.8.2. Cumplimiento de criterios y estándares dotacionales previstos en el articulado de la LRAU y RPCV.	53

1. INTRODUCCIÓN



1.1. ANTECEDENTES.

La Generalitat Valenciana, a través de la Direcció General de Transports está desarrollando un importante proyecto en el campo del transporte de mercancías y sus actividades complementarias.

El objetivo final de esta iniciativa es el desarrollo del futuro Parque Logístico de Riba-Roja, respondiendo a unas necesidades históricas del sector del transporte terrestre y de la logística en el entorno de la ciudad de Valencia. En particular, la primera actuación constituye el desarrollo de un espacio adecuado para el depósito y reparación de contenedores, que permita resolver el grave problema que plantea la localización actual de las bases en el entorno portuario (Nazaret, La Punta, etc...) donde se generan graves impactos ambientales y sociales (ocupación de áreas de huerta, contaminación acústica y visual, deterioro de los entornos urbanos, tráfico de vehículos pesados en vías de carácter urbano, etc...).

El inicio de las actuaciones se remonta a la redacción del *Estudio de Localización y Viabilidad del Parque Logístico Metropolitano de Valencia*. El citado estudio concretó la situación más adecuada, tras un análisis de alternativas, para la implantación de un área que aglutinase diversas funcionalidades ligadas al transporte de mercancías por carretera.

El desarrollo posterior se concretó con la redacción del *Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo*, cuyo objeto fue delimitar un área de reserva en previsión de la ampliación de patrimonio público de suelo, legitimando en este área la expropiación de los bienes y derechos afectados por la actuación, cuya definición y valoración se concretará debidamente mediante el correspondiente procedimiento. El Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, en Resolución de 31 de Enero de 2000, adoptó el acuerdo de someter a información pública el citado Plan Especial. Dicho trámite se

materializó mediante anuncios en el D.O.G.V. (7 de Febrero de 2000) y el periódico "Las Provincias" (7 de Febrero de 2000), además de remitirse aviso a los propietarios catastrales.

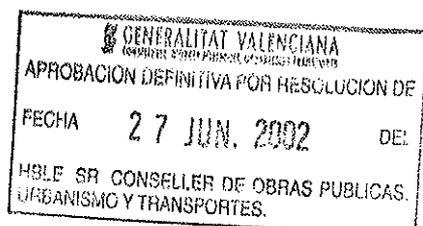
Finalizado el periodo de información pública, resueltas las alegaciones presentadas y actuando en el marco de consenso con los municipios afectados por la citada actuación, el Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo fue aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001.

Con el objeto de dar continuidad a la iniciativa, y al tiempo que la aprobación del Plan Especial de Reserva permitirá la adquisición del suelo por cualesquiera de los procedimientos legalmente establecidos, se ha iniciado la redacción de los documentos urbanísticos pertinentes para lograr el desarrollo de la Primera Fase del Parque Logístico, en la que se localizará un Área de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores en el ámbito del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo " Parque Logístico de Riba-Roja ".

1.2. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.

El objeto del presente documento es la formalización de los instrumentos urbanísticos adecuados para el desarrollo de la primera fase del Parque Logístico de Riba-Roja sobre una extensión total de 328.433 m². El procedimiento se concreta mediante un Plan Especial de Ordenación de Usos de un Área de Suelo Dotacional Público, para el depósito y reparación de contenedores. La actuación contempla un cambio sustancial en el uso del suelo, y se acompaña de Estudio de Impacto Ambiental.

Adicionalmente, en estos documentos cuyo objetivo principal es el de definir y determinar la ordenación estructural de dicha Área de Suelo Dotacional Público conforme a las determinaciones especificadas en la vigente Ley



Reguladora de la Actividad Urbanística y el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, se realiza la ordenación pormenorizada de la citada área, destinada al depósito, limpieza y reparación de contenedores.

El ámbito que se delimita como Área de Suelo Dotacional Público, mantiene la clasificación vigente de Suelo No Urbanizable, adquiriendo mediante este documento, el uso para el depósito de contenedores y actuaciones complementarias, adecuado a los usos existentes en el entorno de la zona de actuación y a las previsiones de desarrollo de suelo de los Planes Generales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.

1.3. CONTENIDO DEL DOCUMENTO.

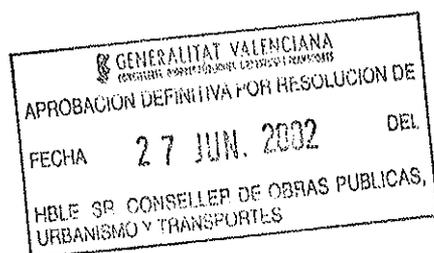
El presente Plan Especial consta de los siguientes documentos:

a) Parte sin eficacia normativa.

- MEMORIA.
 - Memoria Informativa.
 - Memoria Descriptiva y Justificativa.
- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

b) Parte con eficacia normativa.

- NORMAS URBANÍSTICAS.
- PLANOS DE ORDENACIÓN.



1.4. MARCO LEGAL.

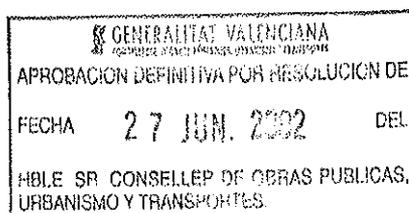
El presente documento se desarrolla al amparo de la legislación urbanística vigente en la Comunidad Valenciana:

- Ley 6/1994, de 15 de Noviembre de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU). (DOGV, núm. 2394, de 24 de Noviembre de 1994).
- Decreto 201/1998, de 15 de Diciembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana (RPCV). (DOGV, núm. 3408, del 8 de Enero de 1999).
- Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana, aprobado por Orden de 26 de Abril de 1999, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana. (DOGV, núm. 3488, de 5 de Mayo de 1999) (Corrección de errores en DOGV, núm. 3494 de 13 de Mayo de 1999).
- Ley 4/1992, de 5 de Junio, de la Generalitat Valenciana, sobre el Suelo No Urbanizable. (DOGV, núm. 1806, de 17 de Junio de 1992; BOE, núm. 180, de 28 de Julio de 1992).

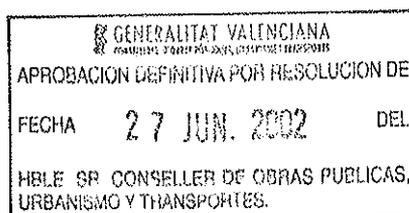
Modificada por Ley 2/1997, de 13 de Junio, de la Generalitat Valenciana. (DOGV, núm. 3014, de 16 de Junio de 1997).

- Orden de 29 de Marzo de 1996, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba la instrucción de planeamiento 1/1996, de 23 de Enero, sobre la homologación de los planes de urbanismo de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística. (DOGV, núm. 2732, de 27 de Abril de 1996).

Los artículos principales en los que se fundamenta este documento son los siguientes:



- Artículo 99 de la LRAU que faculta a los Ayuntamientos, entidades supramunicipales y a la Generalitat Valenciana, para que en previsión de la ampliación de sus patrimonios públicos de suelo, puedan reservar áreas para legitimar en ellas la expropiación de bienes inmuebles, cualquiera que sea su clasificación o calificación urbanística. La reserva, si no estuviera prevista en el Plan General, se efectuará mediante Plan Especial y podrá ser previa incluso a la Programación de los terrenos.
- Artículo 54 y 55 de la LRAU y 76 y 79 del RPCV, relativos a actuaciones que implican modificación del planeamiento.
- Artículo 17 de la LRAU y 5, 6, 7, 15, 18 y 20 a 36 del RPCV, relativos a las determinaciones de carácter estructural.
- Artículos 24 y 37 de la LRAU y 86 a 91 del RPCV referentes a los Planes Especiales, su contenido y las condiciones de su aprobación. En concreto, en el artículo 86.2 se hace referencia explícita a los Planes Especiales de Ordenación de Usos cuyo objeto es ordenar las actuaciones a desarrollar en los ámbitos incluidos en los Planes Especiales de Reserva de Suelo.
- Artículo único por el que se aprueba la Instrucción de Planeamiento 1/1996, sobre la homologación de los planes de urbanismo a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.



2. MEMORIA INFORMATIVA.

2.1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA DEL TERRITORIO ORDENADO: CONDICIONES GEOGRÁFICAS.

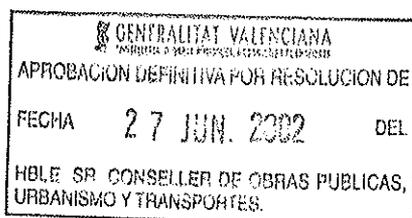
A) CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO.

La Orden de 8 de Marzo de 1999 (DOGV. núm. 3456, de 17 de Marzo de 1999), de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, declara de necesaria observancia en la redacción de los Planes Urbanísticos o Territoriales que se formulen en el ámbito de la Comunidad Valenciana, determinadas cartografías temáticas y estudios integrantes del Sistema de Información Territorial publicadas por la propia Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

En cumplimiento de la normativa citada, se expone a continuación la información relevante sobre el área de actuación, procedente de la cartografía temática citada o de estudios técnicos complementarios.

- **Morfología del terreno:** La cota media del área es de 85,5 metros. El punto de mayor cota se sitúa al Norte y el de menor cota al Sudeste, con alturas de 89,33 metros y 81,72 metros respectivamente, lo que le da al terreno una ligera pendiente descendente hacia el barranco de Pozalet.

- **Geología y Geomorfología:** La zona de actuación se sitúa sobre la parte más oriental del subsector Anticlinal de Chelva, donde los mantos de arroyada cuaternarios cubren las antiguas estructuras dando un aspecto geomorfológico de una amplia llanura, con elevaciones mesozoicas intermitentes que sobresalen del relieve. Se trata de una zona de suaves relieves, de pendientes moderadas, que enlaza la llanura con la serranía.



Los depósitos cuaternarios aparecen ampliamente desarrollados, todos ellos depositados en medio continental, coincidiendo con un entrante de la Huerta Valenciana.

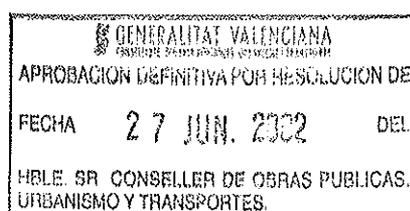
El Mapa geológico de España, Hoja 721 (Chestre) determina en el área Costras (Q_1^{12K}), Arcillas de descalcificación (Q_1^{3a}) y Limos pardo fluviales ($Q_{1-2}Lpf$).

- **Vegetación y cultivos:** La flora del área afectada está constituida fundamentalmente por cultivos de regadío, predominando la plantación de naranjos. Entre las parcelas dedicadas al naranjo aparecen eriales, así como plantaciones de cultivos de secano como algarrobos, olivos y almendros.

- **Climatología e Hidrología:** El área goza de un clima mediterráneo, levemente caracterizado por la disposición orográfica del entorno territorial, que produce un moderado efecto de sombra pluviométrica, en mayor medida, respecto a los flujos NW de origen atlántico, respecto a los flujos E y NE de procedencia mediterránea.

El análisis de los datos ofrecidos por la estación meteorológica de Riba-Roja de Túria (Penyot, 8-412E), ofrece una caracterización detallada del área de actuación. Se observa que las precipitaciones anuales sobrepasan en poco los 400 mm, con un destacado máximo en otoño (81 mm en octubre), y un máximo secundario mucho más débil en primavera (31 mm en marzo y abril). El periodo de aridez abarca 5 meses, entre mayo y septiembre. La media de las temperaturas máximas oscila entre los 15,2°C de enero y diciembre y los 29,8°C del mes de julio; la media de las temperaturas mínimas oscila entre los 2,8°C de enero y los 17,4°C del mes de agosto.

Respecto al régimen de vientos, con carácter general en la Comunidad, existe una clara alternancia estacional, con predominio



de vientos de componente W en otoño-invierno, y máxima frecuencia de las componentes E en primavera y verano. De forma local, la configuración orográfica del valle del Túria produce un reforzamiento de los vientos de componente W.

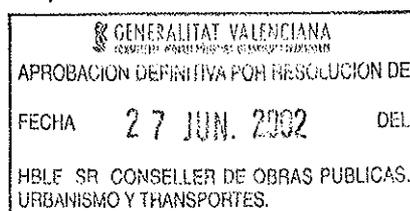
- **Riesgos de Inundación:** El volumen nº 1 de la Serie Cartográfica Temática de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes "*Delimitación del Riesgo de Inundación a escala regional en la Comunidad Valenciana*", analiza el entorno del área de actuación, y en particular el barranco de Pozalet que presenta una desaparición de cauce una vez que ha cruzado el By-Pass, reapareciendo posteriormente aguas abajo de la carretera N-III. Esta situación provoca inundaciones ocasionales en el Polígono Industrial El Oliveral, sobre el que se vierten las aguas de escorrentía por la pendiente natural del terreno.

La Dirección General de Obras Hidráulicas de la Confederación Hidrográfica del Júcar ha redactado el "*Proyecto de Restitución y Adaptación de los Cauces Naturales de los Barrancos del Poyo, Torrente, Chiva y Pozalet (Valencia). Fase A.*"

El Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), determina el ámbito del Área de Suelo Dotacional Público como zona sin riesgo de inundación.

B) USOS Y EDIFICACIONES.

- **Usos:** Los terrenos comprendidos en el área de actuación tienen un uso predominantemente agrícola, con plantaciones de naranjos en su mayor parte.
- **Edificaciones:** En el área se han detectado edificaciones afectadas por el futuro desarrollo del Parque Logístico. Se observan



casetas destinadas a guardar los útiles de labranza, casas de campo anexas a la explotación agraria, y eventualmente, casas de segunda residencia.

C) INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

□ Infraestructuras viarias.

En el área de afección y en su entorno se encuentran las siguientes vías de comunicaciones:

- Autovía A-7 (By-Pass a Valencia).

Autovía de Circunvalación del Área Metropolitana de Valencia, de desarrollo Norte-Sur.

El límite Oeste del área de reserva para la ampliación del patrimonio público de suelo se ajusta a la línea que delimita el dominio público de la citada infraestructura por su lado Este.

- Autovía A-3 Madrid-Valencia.

Vía de desarrollo Este-Oeste de la que deriva el ramal de acceso al Polígono Industrial El Oliveral (Riba-Roja de Túria). Este acceso permite la conexión del Parque Logístico con la red principal de comunicaciones.

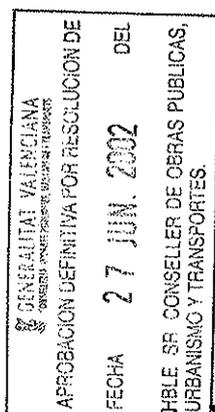
- Caminos rurales y agrícolas.

La red de caminos es amplia, propia de un entorno de explotaciones agrarias. Entre los caminos rurales cabe destacar los siguientes: Camí de Torrente, Camí de Cheste a Valencia, Camí Plà de Nadal, Camí del Azagador, Camí Nou,



Camí del Coscollar y Camí del Oliveral.

- Vías Pecuarias.



En la zona Este del Área de Reserva, existe una vía pecuaria que recorre la zona de Norte a Sur denominada Cordel de Aragón, con una anchura legal de 37,5 metros. Según el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias del municipio de Riba-Roja de Túria (Ministerio de Agricultura, 1974), se establece como anchura necesaria 15 metros.

Infraestructuras hidráulicas.

Actualmente no existe ninguna infraestructura hidráulica significativa en la zona de actuación o su entorno. No obstante, y tal como se ha citado con anterioridad, la Dirección General de Obras Hidráulicas de la Confederación Hidrográfica del Júcar ha redactado un Proyecto que contempla el encauzamiento del Barranco de Pozalet, que no afecta al ámbito del Plan Especial.

Infraestructuras eléctricas.

Cabe destacar el trazado de la línea de alta tensión Catadau-La Eliana (400 KV) de la compañía Red Eléctrica Española, S.A., que se desarrolla en el tercio oriental del Área de Reserva sobre una alineación Norte-Sur.

D) APROVECHAMIENTOS POTENCIALES DEL TERRITORIO.

Las transformaciones experimentadas por los terrenos afectados se circunscriben a diferentes grados de explotación agrícola, habiéndose producido una clara evolución hacia el cultivo de cítricos regados por aguas de pozo.

No obstante, la situación privilegiada del área en la intersección de dos de los ejes principales de la red viaria del Área Metropolitana de Valencia, confiere a este entorno un valor estratégico en lo que se refiere al sector del transporte por carretera.

2.2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA DEL TERRITORIO ORDENADO: CONDICIONES INSTITUCIONALES.

A) INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS.

□ Planeamiento vigente.



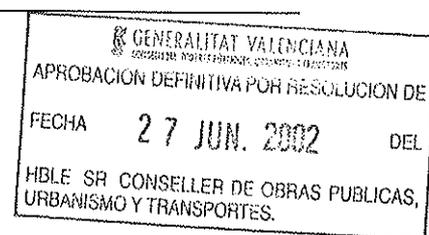
El Área de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores se desarrolla sobre suelos de los términos municipales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.

- El municipio de Riba-Roja de Túria cuenta con Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente el 23 de Octubre de 1996.
- El municipio de Loriguilla dispone de Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente el 26 de Septiembre de 1989.

Durante la redacción de este documento se está redactando la revisión del Plan General vigente, este procedimiento se encuentra en fase de aprobación provisional por el Ayuntamiento de Loriguilla.

El ámbito del Plan Especial está incluido en el Área de Reserva para la Ampliación de Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", en los términos municipales de Riba-Roja y Loriguilla, limitando al Este con el término municipal de Manises y al Sudeste

con el término municipal de Quart de Poblet.



□ **Otros Instrumentos Urbanísticos.**

- La Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes ha redactado el Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", que fue aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001, y en cuyo ámbito se incluye el del Plan Especial objeto de este documento.

Este instrumento, y en virtud del artículo 99 de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, faculta a la Generalitat Valenciana para que en previsión de la ampliación de su patrimonio público de suelo, puedan reservarse áreas para legitimar en ellas la expropiación de bienes inmuebles, cualquiera que sea su clasificación o calificación urbanística.

- En el contexto de la planificación territorial, los municipios de Riba-Roja de Túria y Loriguilla han sido condicionados por el establecimiento de una reserva estratégica de una banda de 500 metros paralela a la traza del By-Pass, y a ambos lados de la misma, en la que se impide otro desarrollo diferente al ligado a la red de comunicaciones.

Con el objeto de cumplir esta premisa, la propuesta de usos para los terrenos incluidos en la citada franja se corresponde siempre con elementos compatibles con el carácter de reserva: zona de estacionamiento, depósito de contenedores, zonas verdes, etc. A tal efecto, podrá considerarse que los usos tendrán carácter provisional, y el mismo tratamiento tendrá el bajo volumen de edificabilidad previsto.

Estos condicionantes formarán parte del régimen de concesión

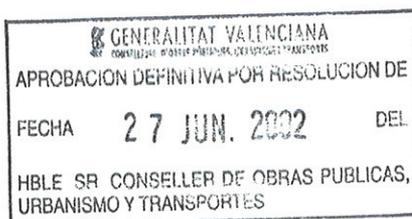
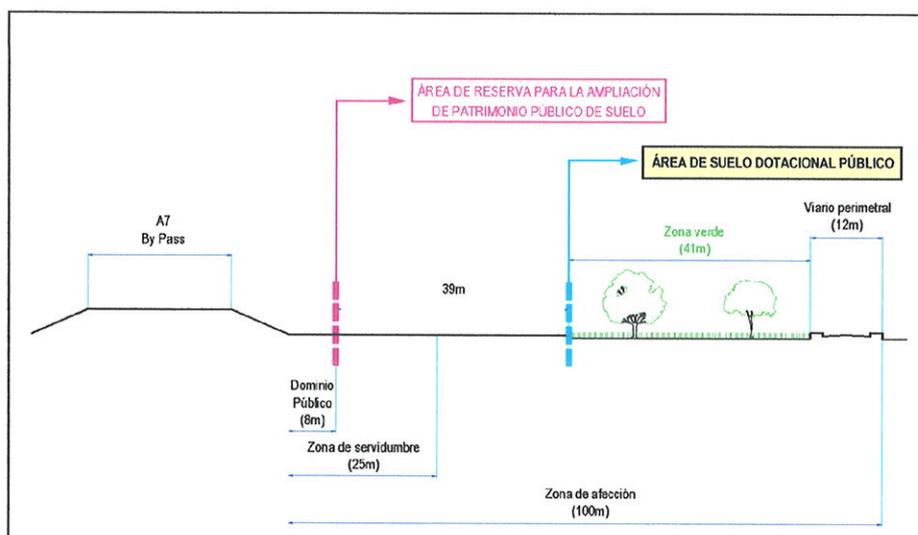
previsto para la explotación de esta área de contenedores, quedando así los usos a establecer bajo la tutela de la Administración Autonómica.

B) OBRAS PROYECTADAS Y/O EN EJECUCIÓN.

- El Ministerio de Fomento está ejecutando la ampliación, a un tercer carril, de la Autovía de Circunvalación a Valencia (By-Pass) en el tramo Puçol - N-III, estas obras se están realizando durante la redacción del presente documento.

En lo que se refiere a la posible afección sobre el área de actuación, cabe señalar que el límite Oeste del Área de Reserva se ajustará en todo momento a la línea que define el dominio público de suelo correspondiente a la red viaria. Adicionalmente, y con el objeto de limitar interferencias en la banda de afección de la A-7, se ha optado por situar una franja de zona verde separadora de la plataforma de contenedores y la red viaria.

En la figura siguiente se ha representado una sección transversal entre la autovía y el área dotacional, acotando las bandas de protección de la autovía.



- La Dirección General de Obras Hidráulicas de la Confederación Hidrográfica del Júcar ha redactado el "*Proyecto de Restitución y Adaptación de los Cauces Naturales de los Barrancos del Poyo, Torrente, Chiva y Pozalet (Valencia). Fase A.*"

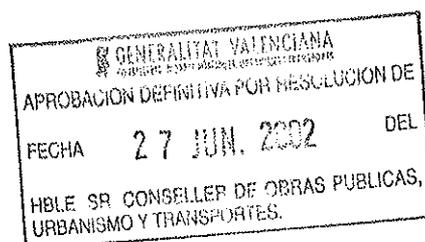
El encauzamiento proyectado afecta a la zona Sur del área propuesta para el desarrollo de la 2ª Fase del Parque Logístico, en un espacio donde se pierde el cauce natural de las aguas del barranco, no produciéndose afección sobre los terrenos de la Fase Primera, objeto de este Plan Especial.

2.3. ANÁLISIS DE DEMANDA.

Con el objeto de estimar el grado de interés de los sectores de actividad potencialmente usuarios del futuro Parque Logístico, se ha procedido a realizar un análisis de necesidades.

Los estudios realizados que han acompañado y fundamentado el desarrollo de la iniciativa diferencian tres grupos o sectores de empresas que corresponden a las actividades principales que se desarrollarán en el Parque Logístico, y que se agrupan en:

- Depósito y Reparación de Contenedores: campaña para el depósito, talleres de reparación y mantenimiento de contenedores.
- Ciudad Logística: estacionamiento de vehículos industriales, naves de actividad logística y servicios al transportista.
- Área de estacionamiento de vehículos de mercancías de riesgo: estacionamiento específico y servicios complementarios.



A) DEPÓSITO Y REPARACIÓN DE CONTENEDORES.

La referencia inicial la constituye el *Estudio de Localización y Viabilidad del Parque Logístico Metropolitano de Valencia*, redactado en Abril de 1999. Este estudio determinaba la superficie ocupada por las empresas asociadas a ARCE (Asociación de Depósito y Reparación de Contenedores Española).

En la actualidad, el volumen medio de contenedores que se encuentra depositado en las bases puede estimarse en el entorno de los 22.000 a 25.000 TEUS, siendo las expectativas de crecimiento optimistas, y en cierto modo paralelas al crecimiento que pueda experimentar el propio puerto de Valencia.

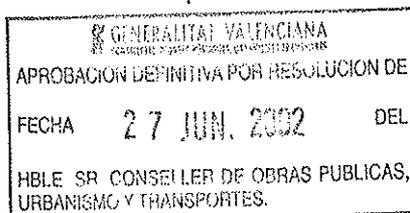
Las necesidades globales planteadas por las empresas y asociaciones del sector se sitúan en el entorno de los **500.000 m²** para un horizonte a medio-largo plazo, no obstante, es importante resaltar que la concentración de las empresas en una misma ubicación evitará la multiplicidad de instalaciones, accesos, campas de maniobra, etc., favoreciendo de modo notable el aprovechamiento de las superficies ocupadas.

B) CIUDAD LOGÍSTICA.

El conjunto de actividades logísticas que se desarrollarán en el parque abarca el espectro completo de los operadores y servicios complementarios relacionados con el sector del transporte y la logística.

El análisis de la demanda se ha completado en dos fases:

Inicialmente se ha realizado una comunicación escrita, por mediación de la Federación Valenciana de Empresarios Transportistas, a sus asociados más relevantes o que, por las características de sus empresas, pudiesen ser usuarios potenciales del futuro Parque



Logístico.

En una segunda fase se ha establecido contacto directo con las 102 empresas que manifestaron un interés positivo en el proyecto, solicitándoles la información necesaria para definir las actividades singulares de las empresas y sus necesidades futuras.

Se ha realizado una clasificación general respecto a la actividad que desarrollan las empresas entrevistadas. El porcentaje mayor corresponde a empresas dedicadas al transporte de mercancías; un porcentaje menor de las empresas desarrolla otras actividades logísticas o complementarias del sector.

□ **Empresas Transportistas.**

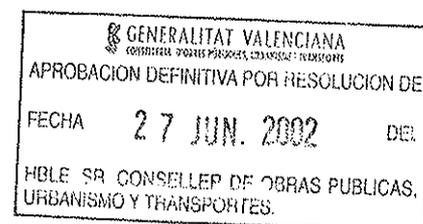
- Transportista Nacional / Internacional por carretera.
- Transporte frigorífico Nacional / Internacional.
- Transporte de mercancías de riesgo.
- Transporte de contenedores.

□ **Empresas de Actividad Logística y Gestión de Cargas.**

- Operador logístico completo.
- Agencia de transporte Nacional / Internacional.
- Transitario.
- Almacenistas y distribuidores.

□ **Otras Actividades.**

- Estación de combustible.
- Talleres de suministro.
- Grúas y plataformas aéreas.
- Mudanzas y custodia de Bienes.
- Alquiler de furgonetas y camiones con conductor.



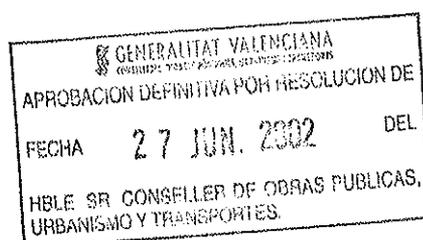
La superficie bruta que han demandado las empresas para su implantación en el futuro parque logístico, alcanza una ocupación de **964.290 m²**. Esta superficie puede descomponerse, según la actividad, definida en:

Servicios complementarios	10.500 m ²
Actividad logística	953.790 m ²
Total	964.290 m²

C) ÁREA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS DE RIESGO.

El estudio de las necesidades de este sector se basa en las conclusiones recogidas en el *Análisis del Transporte de Mercancía TPC/ADR por carretera en la Comunidad Valenciana. Situación actual, tendencias y evaluación de necesidades*, redactado en Abril de 1998 por la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana, y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.

El análisis de la demanda realizado por la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia dimensionó un área para el estacionamiento de los vehículos, y servicios auxiliares, ocupando una superficie total de **75.150 m²**, correspondiendo 59.350 m² a una primera fase y estableciendo una reserva de ampliación de 15.800 m².



Las necesidades del sector consideradas en dicho estudio se recogen en la siguiente tabla:

Ocupación	Superficie (m ²)	%
Aparcamientos	54.825	72,95
Instalaciones	4.525	6,02
Reserva de ampliación	15.800	21,03
Total	75.150	100

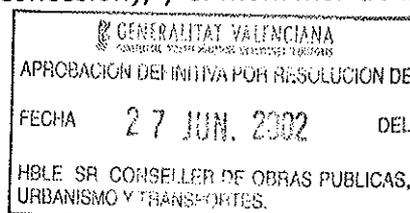
D) CONCLUSIONES.

La superficie total demandada, por los distintos sectores que deben establecerse en el Parque Logístico, es de **1.539.440 m²**.

En la tabla siguiente se especifica la ocupación para cada uno de los sectores.

SECTORES	SUPERFICIE BRUTA DEMANDADA (m ²)
CONTENEDORES	500.000
CIUDAD LOGISTICA	964.290
AREA MERCANCIAS RIESGO	75.150
TOTAL SUPERFICIE BRUTA DEMANDADA	1.539.440

La superficie demandada muestra un alto grado de interés por las empresas de los sectores implicados. No obstante, deberá aquilatarse adecuadamente la demanda real de superficie cuando se conozcan los factores principales de decisión para las empresas, que no son otros que el coste de implantación (pesetas/ m²), el régimen de adquisición (propiedad, alquiler, concesión), y el momento de implantación.



3. MEMORIA JUSTIFICATIVA

3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

El ámbito de actuación del Plan Especial de Ordenación de Usos, se localiza en la mitad Oeste de la zona definida por el Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001.

La actuación contempla la propia área dotacional de suelo y el acceso a la misma que conecta con la red viaria del Polígono Industrial El Oliveral, y las conexiones de infraestructuras de servicios básicos.

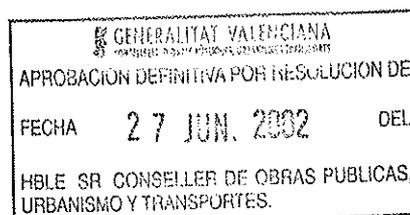
□ DESCRIPCIÓN.

La configuración del área de actuación es trapezoidal, siendo sus límites los siguientes:

- Al Norte limita con Suelo No Urbanizable común.
- Al Sur, Este y Oeste limita con suelo perteneciente al Área de Reserva para la ampliación del patrimonio público de suelo "Parque Logístico de Riba-Roja".

La franja resultante entre el área a desarrollar y el límite Oeste del Área de Reserva cumplirá una función de barrera verde del futuro desarrollo del Parque Logístico. Del mismo modo, la zona verde del área objeto de la ordenación se dispondrá en una franja paralela a la anterior, colindante con ella.

El conjunto del ámbito delimitado ocupa una superficie de 328.433 m². El área se extiende sobre suelos del municipio de Riba-Roja de Túria (246.959 m²) y Loriguilla (81.474 m²).



En lo que se refiere al acceso de conexión a la red viaria existente, se establece mediante la prolongación del vial de borde de la unidad NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria).

3.2. PLANEAMIENTO VIGENTE.

- El municipio de Riba-Roja de Túria cuenta con Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente el 23 de Octubre de 1996.

El área comprendida en el Término Municipal de Riba-Roja de Túria, se desarrolla sobre suelos clasificados como Suelo No Urbanizable.

- El municipio de Loriguilla dispone de Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente el 26 de Septiembre de 1989.

El área comprendida en el Término Municipal de Loriguilla, se desarrolla sobre suelos clasificados como Suelo No Urbanizable.

Durante la redacción de este documento se está redactando la revisión del Plan General vigente, este procedimiento se encuentra en fase de aprobación provisional por el Ayuntamiento de Loriguilla.

- El Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", redactado por la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports y aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001, faculta a la Generalitat Valenciana para que en previsión de la ampliación de su patrimonio público de suelo, puedan reservarse áreas para legitimar en ellas la expropiación de bienes inmuebles, cualquiera que sea su clasificación o calificación urbanística (artículo 99 de LRAU).



3.3. CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

La implantación de este área de actividades ligadas al sector del transporte y la logística, implica la actuación sobre la ordenación general propuesta por las figuras de planeamiento vigentes. Los elementos más significativos de la ordenación estructural propuesta son los siguientes:

A) ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

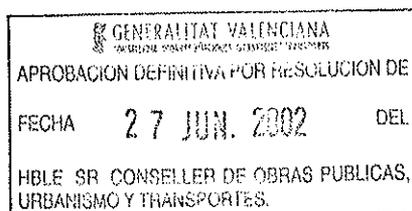
En el ámbito del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", se localiza el área objeto del Plan Especial de Ordenación de Usos, que comprende una superficie de 328.433 m², de los cuales 246.959 m² pertenecen al término municipal de Riba-Roja de Túria y 81.474 m² al de Loriguilla. El planeamiento vigente en ambos municipios clasifica los terrenos afectados por el Plan Especial como Suelo No Urbanizable.

B) CARÁCTER DOTACIONAL.

El Área de Suelo Dotacional Público objeto de la actuación adquirirá el valor de red primaria estructural, según se contempla en el artículo 28.2 del RPCV, definiéndose como suelo dotacional público para el depósito y reparación de contenedores de mercancías, manteniendo la clasificación de Suelo No Urbanizable.

C) ZONAS VERDES.

En la franja paralela a la Autovía A-7, que constituye el área de afección de la vía, se establece una banda verde de 41 metros de ancho y una superficie de 33.484 m², con arbolado de porte elevado (al menos 10-12 metros de altura) que establezca una barrera visual entre la plataforma de contenedores y la red viaria.



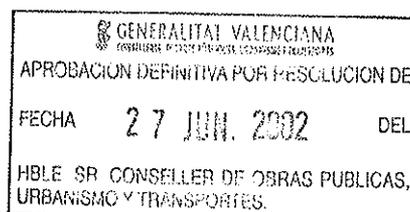
D) ACCESOS EXTERIORES.

El acceso al área de actuación se realiza mediante un vial, prolongación del vial de borde del sector NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria), que no tendrá carácter estructural, pudiendo ser modificado cuando se lleve a cabo el encauzamiento del Barranco de Pozalet o, cuando se desarrolle la ordenación del resto del Área de Reserva con sus correspondientes accesos a la red primaria existente. El acceso tiene, por tanto, un carácter provisional, ligado a la solución definitiva para el desarrollo final del Parque Logístico.

La estimación del flujo de tráfico diario es de 350 vehículos/día, siendo escasa su repercusión en la red viaria de su entorno, en concreto la estación de aforos E-118, situada en la autovía A-3 a la altura de la intersección con la A-7 ofrece una IMD de 59.104 vehículos/día (año 1999), con un índice de pesados del 13%. Debe destacarse que los tráficos con origen o destino en el Área Dotacional no producirán una sobrecarga sobre la V-30, más allá de la situación actual, puesto que los principales tráficos relacionados con las bases de contenedores ya utilizan esta vía.

E) REPOSICIÓN DE CAMINOS.

La reposición de los caminos locales o de accesos a las fincas rurales se resuelve mediante vías perimetrales.

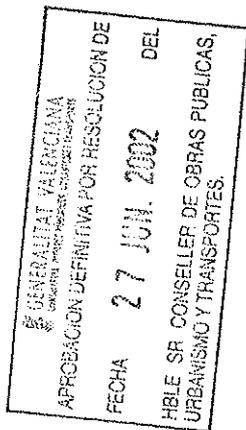


3.4. ESTRUCTURA Y DESARROLLO FINAL DEL PARQUE LOGÍSTICO.

El desarrollo futuro del Parque Logístico de Riba-Roja contempla la realización de una serie de actuaciones relacionadas con el sector de la logística y el transporte.

Los elementos fundamentales son:

- Ciudad Logística: instalaciones y servicios para la manipulación, almacenamiento, distribución de mercancías y actividades ligadas al sector del transporte y la logística.
- Área de depósito de contenedores: espacio para el depósito temporal, reparación y limpieza de contenedores de mercancías sobre suelo de titularidad pública. Este espacio constituye el objeto del Plan Especial que se tramita.
- Plataforma Intermodal: instalaciones para el intercambio modal de mercancías carretera-ferrocarril.
- Área de estacionamiento y servicio para vehículos de mercancías de riesgo.



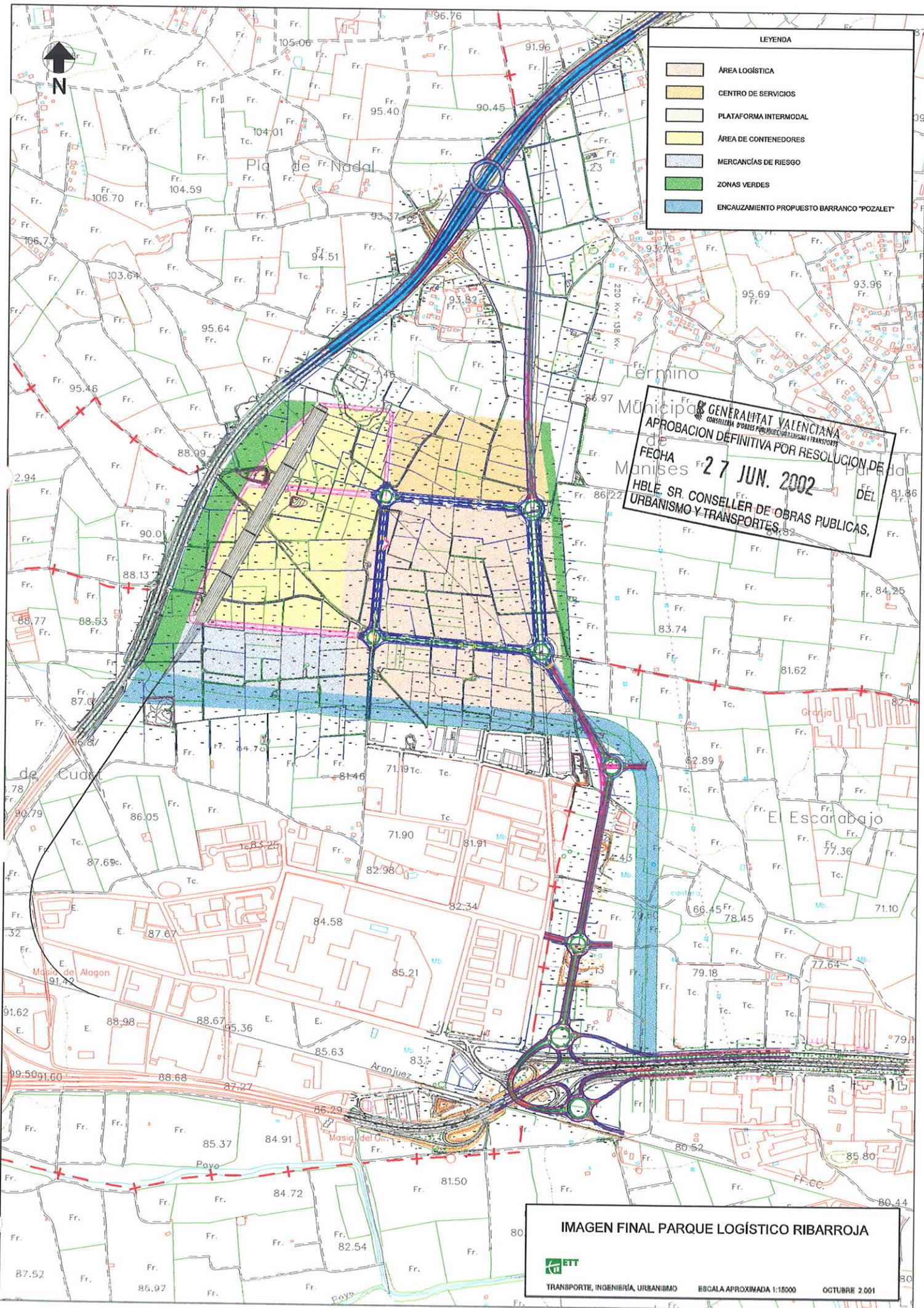
El desarrollo de la 2ª Fase del Parque Logístico comprenderá actuaciones estructurales como la ejecución de un acceso al Parque Logístico desde/hacia la Autovía A-7, y la remodelación y mejora del acceso al Polígono Industrial El Oliveral con la conexión de este enlace y la zona sur del futuro Parque Logístico.

El diseño de la 2ª Fase contempla la propuesta de desvío del trazado proyectado para el encauzamiento del Barranco de Pozalet, aproximándose ligeramente a la escorrentía natural del cauce una vez

que ha cruzado bajo el By-Pass y que se dirige hacia el suelo consolidado del polígono industrial El Oliveral. Esta solución no supone un cambio del cauce natural puesto que éste no existe en este entorno, y adicionalmente, permite una adecuada ordenación del territorio, además evita dejar bolsas de suelo no urbanizable de difícil accesibilidad entre infraestructuras.

En el plano siguiente se expresa la zonificación prevista y la ordenación estructural del entorno del futuro Parque Logístico de Riba-Roja.

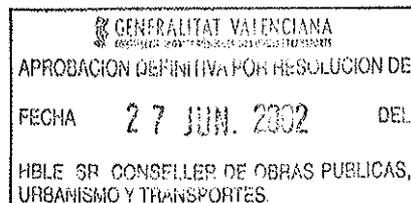




3.5. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL.

Las determinaciones de la ordenación urbanística estructural, quedan definidas en el artículo 17 de la LRAU, y son las siguientes:

- A) Directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y de ocupación del territorio.
- B) Clasificación del suelo.
- C) División del territorio en zonas de ordenación urbanística.
- D) Ordenación del suelo no urbanizable.
- E) Delimitación de sectores definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento parcial o de reforma interior.
- F) Tratamiento, conforme a su legislación reguladora, para su protección y funcionalidad, de los bienes de dominio público no municipal.
- G) Establecimiento de áreas de reparto y determinación de los aprovechamientos tipo correspondientes.
- H) Expresión de los objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo del Plan General, indicando, como mínimo, las posibles tipologías y las densidades máximas y, para los Planes Parciales y Estudios de Detalle, el coeficiente de máxima edificabilidad.
- I) Ordenación de los centros cívicos y de las actividades susceptibles de generar tránsito intenso.



- J) Delimitación de una red primaria o estructural de reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público que asegure la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo.

A continuación se desarrollan con detalle cada una de las determinaciones establecidas por la legislación urbanística:

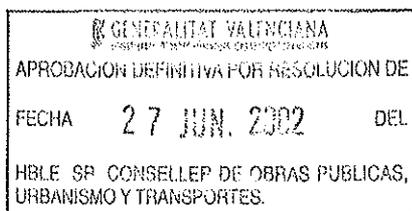
A) DIRECTRICES DEFINITORIAS DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.

Los terrenos afectados por la actuación están clasificados por los Planes Generales de Ordenación Urbana de Riba-Roja de Túria y Loriguilla, como Suelo No Urbanizable, y por lo tanto exentos del desarrollo urbano en mayor o menor densidad.

En particular, el Plan General de Riba-Roja de Túria, clasificó como Suelo Urbanizable una gran extensión de terreno a ambos lados del By-Pass, principalmente en el lado Oeste de la citada vía, debiéndose destacar el alto grado de desarrollo que han experimentado esos suelos, alcanzándose la consolidación total con la urbanización inminente de las últimas actuaciones.

Esta circunstancia pone de manifiesto la posición estratégica del área, que con centro en la intersección de las Autovías A-3 y A-7 presenta una claro potencial de evolución urbana, acorde a la estructura del territorio y, en definitiva, a la demanda de los sectores productivos.

La respuesta recibida por los sectores relacionados con la actividad logística y, en particular, por el transporte de mercancías por carretera, en lo que se refiere a la ubicación y a la necesidad histórica de dotar al Área Metropolitana de Valencia de un enclave de estas características, ha sido muy favorable. En este aspecto, cabe



mencionar que grandes empresas han situado en este entorno sus centros de distribución (Mercadona, El Corte Inglés, Logista, etc.), así como otras empresas ligadas al sector del transporte.

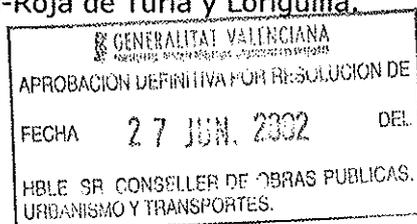
Por tanto, el desarrollo del Parque Logístico de Riba-Roja responde a una demanda real del sector logístico y del transporte, estableciendo un centro de actividad en una posición óptima desde el punto de vista de la accesibilidad a la red viaria, que en definitiva, es el elemento que articula principalmente la actividad de los sectores citados.

En particular, el desarrollo de la 1ª Fase de actuación permitirá la creación de un espacio adecuado para la operativa del sector del depósito y reparación de contenedores de mercancías, al situarse próximo al encaminamiento principal de los flujos de contenedores entre el Puerto de Valencia y las fábricas. Por otra parte, y no menos importante, se resuelven los problemas generados por la ubicación actual de las bases de depósito en el entorno del Puerto de Valencia (Nazaret, La Punta, etc...) donde se generan importantes impactos ambientales y sociales (ocupación de áreas de huerta, contaminación acústica y visual, deterioro de los entornos urbanos, tráfico de vehículos pesados en vías de carácter urbano, etc...)

Por último, desde el punto de vista de la ordenación territorial, el desarrollo del Parque Logístico de Riba-Roja concentrará actividades que en la actualidad se desarrollan en el interior del Área Metropolitana, y, por tanto, se reducirán flujos de tráfico internos, a la vez que se favorecen las relaciones de la propia Área Metropolitana con el exterior.

B) CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

La actuación no implica el cambio de clasificación del suelo establecida por las figuras de planeamiento urbanístico vigentes en los municipios de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.



Se mantendrá la clasificación actual de Suelo No Urbanizable en el área del Plan Especial aunque, por otra parte, sí se producirá una variación en cuanto al uso del suelo, que pasará a ser suelo dotacional público para el depósito y reparación de contenedores.

C) DIVISIÓN DEL TERRITORIO EN ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

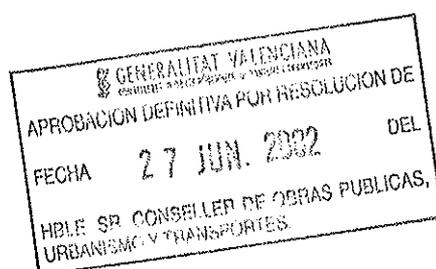
No se han diferenciado distintas zonas de ordenación urbana con respecto a sus usos específicos en el área de ordenación.

Los usos globales a localizar en el ámbito de actuación, que desarrollarán sobre suelos de titularidad pública, son los siguientes:

- **Uso Dominante:** Uso Dotacional Público, integrado en los servicios de red de transporte, relacionado con el depósito y manipulación de contenedores.

Se consideran incluidas en este uso las actividades destinadas al estacionamiento, mantenimiento, reparación, limpieza, guarda, almacenaje y manipulación de contenedores, así como otras de naturaleza similar.

- **Usos Compatibles:**
 - Usos de industria, taller y almacén vinculados al uso dominante.
 - Aparcamientos vinculados al uso dominante.
 - Oficinas, vinculadas al uso dominante.
 - Otros usos dotacionales públicos.



□ **Usos incompatibles:**

- Uso residencial en cualquiera de sus categorías. Únicamente se permite la vivienda del personal de servicio de mantenimiento y vigilancia, con una superficie edificable no superior a 100 m² por parcela.
- Resto de usos no vinculados directamente con el depósito y reparación de los contenedores de mercancías.

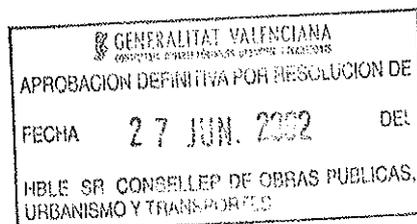
D) DELIMITACIÓN DE SECTORES DEFINITORIOS DE ÁMBITOS MÍNIMOS DE PLANEAMIENTO.

Sector es el ámbito mínimo susceptible de ordenación pormenorizada del suelo urbanizable propio de los planes parciales o de reforma interior, tal y como queda definido por los artículos 20 LRAU y 16, 17 del RPCV.

El objeto de la actuación es la ordenación de usos en un área de suelo dotacional público sobre Suelo No Urbanizable, por tanto no cabe la delimitación de sectores definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento cuyo fin es la ordenación pormenorizada de suelo urbanizable tal y como se define en los artículos 16 y 17 del RPCV y el 20 de la LRAU.

E) ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE.

El área objeto de la actuación por el Plan Especial de Ordenación de Usos mantiene su clasificación como Suelo No Urbanizable, si bien se produce un cambio en el uso del suelo, al establecer el carácter de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores de mercancías.

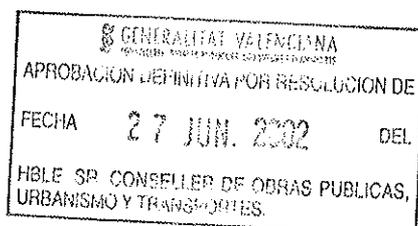


□ **Descripción del área de actuación:**

- Superficie: 328.433 m².
- Localización: El área se encuentra en la mitad oeste del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja". Limita al Oeste, Sur y Este con suelos comprendidos en la citada Área de Reserva, y al Norte coincide con el límite de ésta.

El borde Oeste se dispone en una alineación paralela al eje del By-Pass, estableciéndose una banda verde de 41 metros de ancho con una superficie resultante de 33.484 m², que deberá ser continuada por el desarrollo de la ordenación pormenorizada del resto del Área de Reserva. Con ello se formará una franja verde de 80 metros incluida en la zona de afección de la Autovía A-7, cuyo objetivo será crear una barrera visual al parque logístico desde la citada infraestructura.

- Edificabilidad bruta: se establece un índice de edificabilidad de 0.05 m²t/m²s, para el establecimiento de las instalaciones cubiertas necesarias para el desarrollo de la actividad. Este índice, representa 16.421 m²t sobre la superficie bruta del Área de suelo Dotacional Público. Las edificaciones tendrán el carácter de provisionalidad sujeta a las condiciones particulares que se establezcan para el régimen de concesión de uso de los suelos de titularidad pública comprendidos en el área dotacional.
- Función territorial: La necesidad de dar una solución a la situación actual precaria de las bases de contenedores del Área Metropolitana de Valencia, determina una prioridad en la creación de un espacio adecuado para el desarrollo de las actividades ligadas al depósito y reparación de contenedores.



La delimitación del Área de Suelo Dotacional Público se encuentra reflejada en el plano número 6 "Ordenación Estructural. Red Primaria".

La superficie establecida para el área podrá ser objeto de variación por parte de la ordenación pormenorizada en tanto no se superen dichas superficies en más de un 5 % de las aquí establecidas.

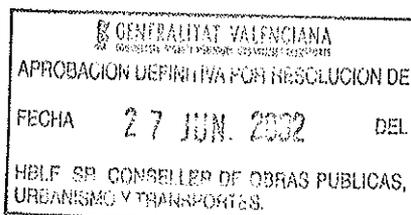
F) TRATAMIENTO, CONFORME A SU LEGISLACIÓN REGULADORA, DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL.

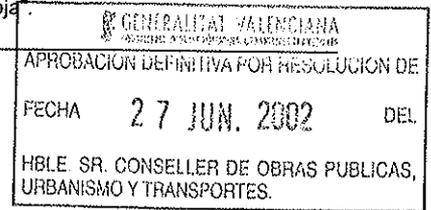
En la consideración de los bienes de dominio público no municipal se estará a lo dispuesto por la normativa vigente en cada caso.

En particular, y en lo que se refiere a la legislación de carreteras, cabe decir que el borde Oeste del Área de Suelo Dotacional Público se desarrolla según una alineación paralela a la traza del By-Pass, distando del pie del talud de ésta vía 39 metros, y por tanto fuera de la banda de 8 metros de dominio público de la autovía y de la banda de servidumbre.

G) DELIMITACIÓN DE LA RED PRIMARIA ESTRUCTURAL DE RESERVAS DE TERRENO Y CONSTRUCCIONES DE DESTINO DOTACIONAL PÚBLICO.

Este apartado hace referencia a la delimitación de la red primaria de dotaciones del área ordenada y de su entorno urbano próximo. Estas dotaciones se encuentran en los planos 4.1, 4.2 y 4.3 correspondientes al Plan General de Ordenación Urbana de Riba-Roja de Túria, y los planos 5.1 y 5.2 del Concierto del Plan General de Ordenación Urbana de Loriguilla.





□ **Red Primaria existente:**

En el entorno del área de ordenación se localizan dos elementos de la red primaria correspondientes a la red primaria viaria: la Autovía A-7, en el límite oeste del parque, y la Autovía A-3 al sur del polígono industrial El Oliveral. Ambas vías se clasifican en los planes generales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla como elementos de los sistemas generales de comunicaciones (carreteras y ferrocarriles), en el primero, y red primaria de ejes de circulación y rotondas en el segundo.

Con el objeto de adaptar los términos a la nueva Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana, dichos elementos de la red estructural de dotaciones públicas formarán parte de la red primaria viaria (P/RV-1) para la Autovía A-7 y (P/RV-2) para la Autovía A-3.

Paralelamente a la Autovía A-3 se encuentra la línea de ferrocarril a Aranjuez incluida en el Plan General de Riba-Roja de Túria como sistema general de comunicaciones (carreteras y ferrocarriles) y que, por adaptación a la LRAU, pasará a formar parte de la Red Primaria con la denominación de red primaria de redes de transporte (P/RT).

□ **Red Primaria propuesta.**

La totalidad del Área de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores de mercancías quedará integrada en la red primaria en el interior del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja". La superficie total de red primaria del área objeto de actuación es de 328.433 m².

El acceso al área de actuación, que se realiza mediante un vial

prolongación de la vía de borde del sector NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria), no tiene carácter de red primaria, pudiendo ser modificado cuando se ejecute el encauzamiento del barranco de Pozalet, o cuando se desarrolle la ordenación del resto del Área de Reserva que ejecutará sus correspondientes accesos a la red primaria existente, integrándose éstos en la ordenación estructural.

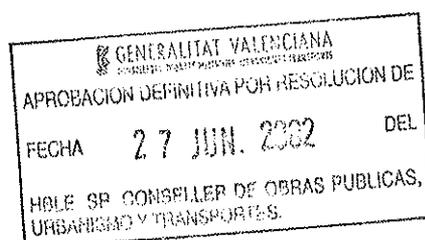
□ **Estructura de la Red Primaria planificada.**

El conjunto de los elementos de la red primaria considerados en el presente documento se encuentra en el plano número 6 "Ordenación estructural. Red Primaria" con la siguiente identificación:

- Red Primaria Viaria (P/RV)
 - Autovía A-7 (P/RV-1)
 - Carretera nacional N-III (P/RV-2)
 - Área de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores de mercancías. (PID)
- Red Primaria de Redes de Transporte. Ferrocarril de Aranjuez (P/RT).

H) ESTABLECIMIENTO DE ÁREAS DE REPARTO Y CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO.

La actuación objeto de desarrollo contempla la ordenación de usos de un Área de Suelo Dotacional Público en Suelo No Urbanizable, por tanto no es pertinente el establecimiento de áreas de reparto y tampoco lo será la determinación del aprovechamiento tipo.



I) ORDENACIÓN DE LOS CENTROS CÍVICOS Y DE LAS ACTIVIDADES SUSCEPTIBLES DE GENERAR TRÁNSITO INTENSO.

El RPCV define en su art.24 la necesidad de que la ordenación estructural prevea la localización y ordenación de los principales centros cívicos y las actividades susceptibles de generar tráfico intenso, entendiendo por centros cívicos el conjunto articulado de edificios, instalaciones, espacios públicos y red viaria de apoyo que sirvan para dotar a la ciudad de áreas para el desarrollo de distintas clases de actividades o donde se prevea gran afluencia de público.

Respecto a los centros cívicos, por las condiciones especiales del área de actuación, se considera innecesario ubicar centros de este tipo. En todo caso, la posterior ordenación y desarrollo de las siguientes fases del Parque Logístico podrán plantear la eventual necesidad.

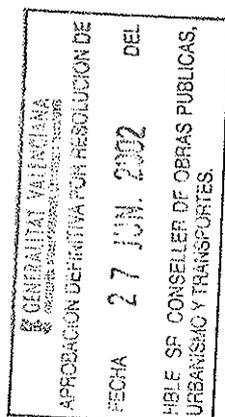
J) EXPRESIÓN DE LOS OBJETIVOS A CONSIDERAR EN LA REDACCIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DEL PLAN GENERAL.

El artículo 17.1. apartado H de la LRAU establece que, como mínimo, deben indicarse las posibles tipologías y densidades máximas para el desarrollo de los planes generales y, para los planes parciales y estudios de detalle, el coeficiente de máxima edificabilidad.

Las determinaciones de la red estructural relativas a los instrumentos de desarrollo se han definido a lo largo de los puntos anteriores:

1.- Función territorial que ha de cumplir el desarrollo del área respecto al conjunto de la ciudad o núcleos urbanos.

Su función es la de crear un espacio adecuado para el desarrollo de las actividades ligadas al depósito y reparación de contenedores, dando una solución a la situación precaria actual de las bases de contenedores del Área Metropolitana de



Valencia.

2.- Señalamiento de los usos globales principales e incompatibles dentro de cada área con la estructura general de la ordenación urbanística y con el modelo territorial propuesto por el propio plan.

El ámbito de actuación del Plan Especial de Ordenación de Usos se centra en un Área Dotacional destinada al depósito y reparación de contenedores de mercancías y actividades complementarias.

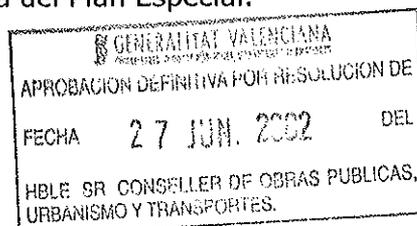
Se consideran incompatibles con los usos previstos, cualquier tipo de asentamiento residencial a excepción de las viviendas destinadas a los servicios de vigilancia del propio parque logístico.

Los usos generales, compatibles, complementarios e incompatibles se han definido adecuadamente en el apartado de División del Territorio en Zonas de Ordenación Urbanística

Los usos previstos en el futuro Parque Logístico quedan perfectamente integrados en la zona de implantación, donde se encuentra el Polígono Industrial El Oliveral y la intersección de las Autovías A-7 y N-III.

3.- Otros parámetros a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo.

Por lo que se refiere a los objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo, las condiciones y los objetivos a cumplir con su desarrollo quedan fijados en la Normativa del Plan Especial.



 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

APROBACION DEFINITIVA POR RESOLUCION DE

FECHA 27 JUN. 2002 DEL

HBLE SR CONSELLER DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES.

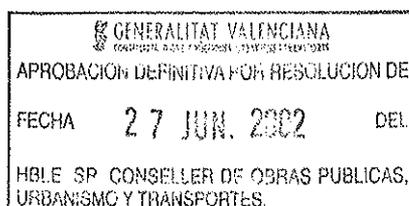
ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.

La situación actual de los depósitos de contenedores presenta unas condiciones de precariedad acuciantes, principalmente en lo que se refiere a instalaciones adecuadas y suficientes para el desarrollo de la actividad, a la propia ubicación y las interferencias con su entorno próximo.

La implantación de la primera fase del futuro Parque Logístico permitirá disponer de un espacio apto para el desarrollo de diversas funciones ligadas al sector del transporte de mercancías y la logística, y en particular, a las actividades ligadas al depósito y reparación de contenedores.

La ordenación pormenorizada del Área de Suelo Dotacional Público, en el ámbito del Parque Logístico de Riba-Roja, cumple el objetivo de dotar al Área Metropolitana de una instalación apta para el depósito y reparación de contenedores, siendo el paso previo a la Programación y Urbanización de esta primera fase de la actuación.



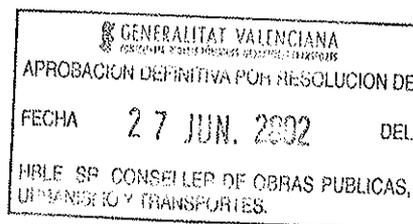
2. NECESIDADES SUPERFICIALES.

El Estudio de Localización y Viabilidad del Parque Logístico Metropolitano de Valencia, redactado en abril de 1999 por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, y el posterior estudio de Planificación y Desarrollo del Parque Logístico de Riba-Roja, redactado en marzo de 2001 por la misma Conselleria han evaluado las necesidades superficiales del sector destinado al depósito y reparación de contenedores. Las conclusiones principales son:

- En la actualidad, el volumen medio de contenedores que se encuentran depositados en las bases puede estimarse en el entorno de los 22.000 a 25.000 TEUS, siendo las expectativas de crecimiento optimistas, y en cierto modo paralelas al crecimiento que pueda experimentar el propio puerto de Valencia.

La superficie capaz de albergar este volumen de TEUS se estima entre 250.000 m² y 300.000 m².

- La concentración de las empresas en una misma ubicación evitará multiplicidad de instalaciones, accesos, campos de maniobra, etc..., favoreciendo de modo notable el aprovechamiento de las superficies ocupadas.
- Las superficies de las bases de contenedores varían sustancialmente en función del propio tamaño de las empresas, aunque siempre dentro de magnitudes relativamente grandes, con una media superior a los 30.000 m².



3. JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA.

La ordenación propuesta pretende crear espacios suficientemente amplios para cubrir las necesidades, tanto de los grandes como de los pequeños depósitos.

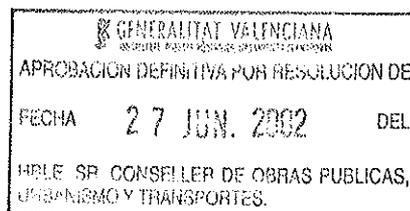
Con carácter general, la estructura se caracteriza por los siguientes elementos:

- **Área Dotacional:** El Área Dotacional es trapezoidal y tiene una superficie de 328.433 m². Los límites del área de actuación son los siguientes:
 - Al Norte limita con Suelo No Urbanizable común.
 - Al Sur, Este y Oeste limita con suelo perteneciente al Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja".

La ordenación interna del Área Dotacional establece dos manzanas de diferente entidad. La mayor (manzana M1) tiene una superficie de 178.877 m², y la menor (manzana M2) ocupa una superficie de 79.816 m². El sistema viario propuesto permitirá la accesibilidad a todos los frentes de manzana, facilitando la futura partición en función de la demanda.

En la franja paralela a la Autovía A-7, que constituye el área de afección de la vía, se establece una banda verde de 41 metros de ancho y una superficie de 33.484 m², con arbolado de porte elevado (al menos 10-12 metros de altura) que establezca una barrera visual entre la plataforma de contenedores y la red viaria.

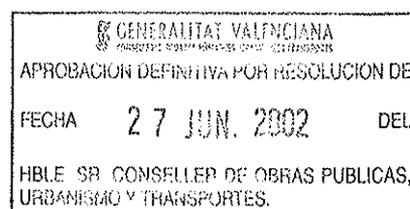
- **Accesibilidad exterior:** El acceso al área de actuación se realiza mediante un vial, prolongación del vial de borde del Sector NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria), que no tendrá carácter estructural, pudiendo ser



modificado cuando se lleve a cabo el encauzamiento del Barranco de Pozalet o, cuando se desarrolle la ordenación del resto del Área de Reserva con sus correspondientes accesos a la red primaria existente.

□ **Red Viaria interna:** Se establece un sistema jerarquizado de distribución interna de tráfico.

- Los viales PV1, PV2 y PV3, de orientación Este – Oeste, cumplen la función de canalizar los tráfico internos del área de actuación. El vial PV2 es el que divide el Área de Suelo Dotacional Público en las dos manzanas antes mencionadas.
- Los viales PV1 y PV3 se constituyen como viales de borde Sur y Norte respectivamente del área de actuación.
- El vial PV5 transcurre por el borde Este de la zona de actuación y sus características permiten que se pueda adaptar al futuro desarrollo del resto del Área de Reserva. La continuación hacia el Norte del vial PV5 la constituye el vial PV6, de distinta sección, conectando los viales PV2 y PV3. Los viales PV5 y PV6 actúan como borde separador entre el área considerada y el resto del Área de Reserva.
- El vial PV4 conforma el viario perimetral entre el suelo destinado al depósito de contenedores y la franja de zona verde dispuesta paralelamente al By-Pass.



4. ELEMENTOS INTEGRANTES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

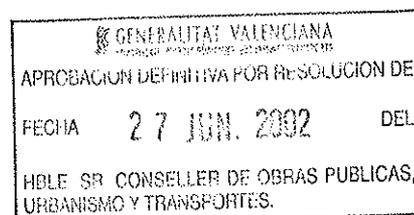
4.1. RED VIARIA Y SISTEMA DE APARCAMIENTOS.

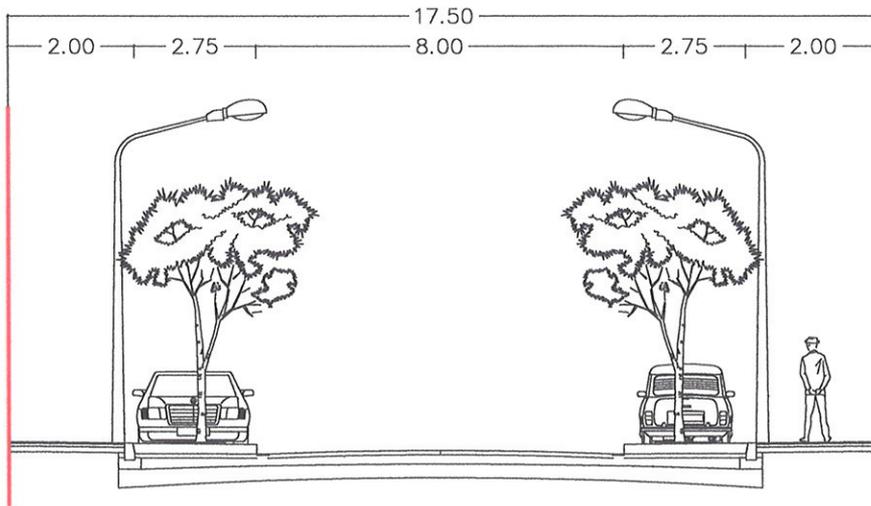
- La red viaria interna al Área Dotacional y la de conexión entre la citada área y el Polígono Industrial El Oliveral, tiene las siguientes características:

RED VIARIA INTERNA

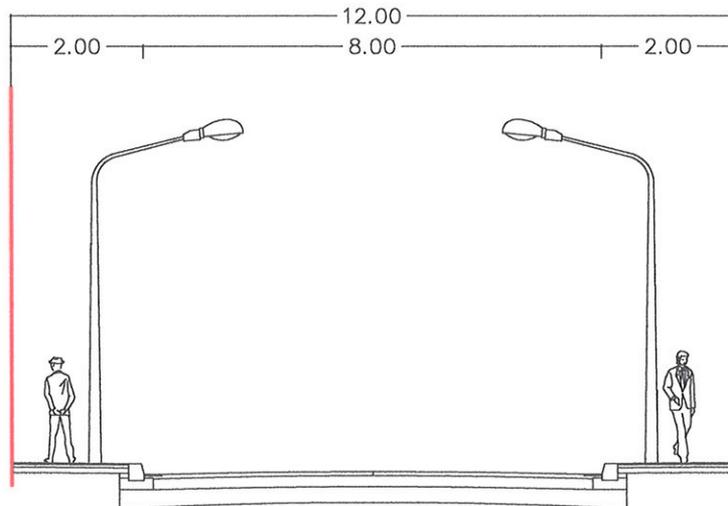
Se han adoptado 4 tipos de viales distintos.

- **Vial Tipo I:** Sección de 17,5 metros. Configurado por un carril de 4 metros por sentido, un espacio reservado al estacionamiento en cordón de vehículos de 2,75 metros a ambos lados, y aceras de 2 metros. A esta tipología pertenecen los viales PV1 y PV2.
- **Vial Tipo II:** Sección de 12 metros. Configurado por carriles de 4 metros por sentido y aceras de 2 metros. A esta tipología pertenecen los viales PV3 y PV4.
- **Vial Tipo III:** Sección de 11,5 metros. Configurado por un carril de 4 metros por sentido, una acera de 2 metros en un lado, y un arcén de 1,5 metros en el otro lado. A esta tipología pertenece el vial PV6.
- **Vial Tipo IV:** Sección de 14,25 metros. Configurado por un carril de 4 metros por sentido, una acera de 2 metros en un lado, una franja de 2,75 metros para aparcamiento en el mismo lado y un arcén de 1,5 metros en el otro lado. A esta tipología pertenece el vial PV5.

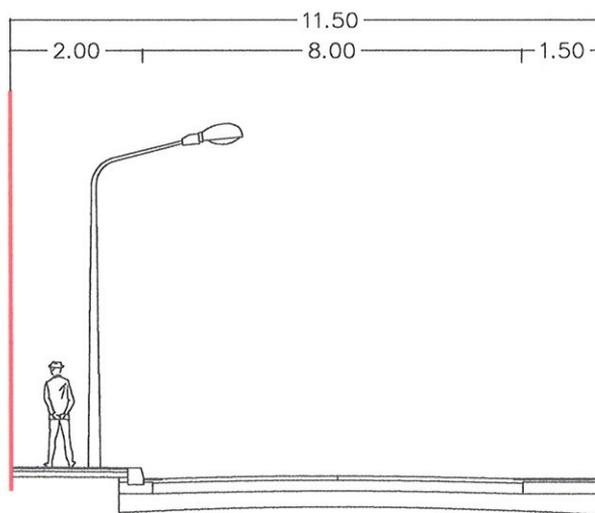




VIAL TIPO I

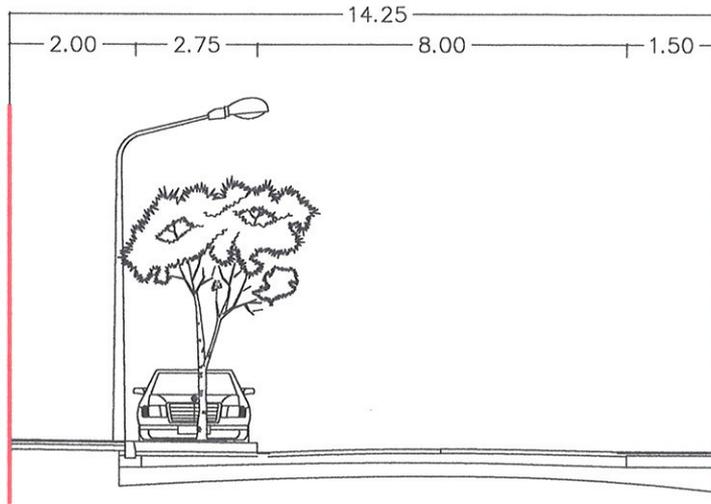


VIAL TIPO II

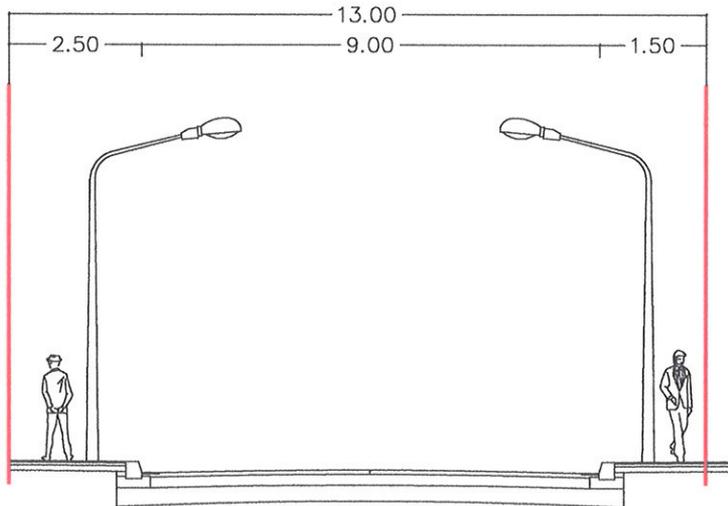


VIAL TIPO III


GENERALITAT VALENCIANA
 CONSSELLER D'OBRES PUBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS
 APROBACION DEFINITIVA POR RESOLUCION DE
 FECHA **27 JUN. 2002** DEL
 HBLE. SR. CONSELLER DE OBRAS PUBLICAS,
 URBANISMO Y TRANSPORTES.



VIAL TIPO IV



ACCESO PROVISIONAL


GENERALITAT VALENCIANA
CONSEJO REGULADOR DEL TRANSPORTE Y TRANSFERENCIAS
 APROBACION DEFINITIVA POR RESOLUCION DE
 FECHA **27 JUN. 2002** DEL
 HBLE SR. CONSELLER DE OBRAS PUBLICAS,
 URBANISMO Y TRANSPORTES.

Las intersecciones entre los distintos viales del área de actuación se realizarán mediante intersecciones en T u otras disposiciones que garanticen la conexión y maniobrabilidad de los vehículos pesados. Para permitir la inscripción en curva del vehículo pesado tipo se han previsto intersecciones con 15 metros de radio mínimo.

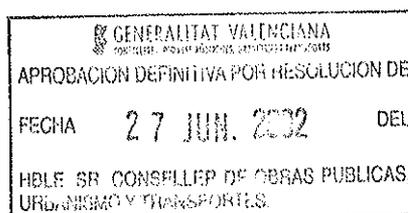
ACCESO PROVISIONAL

El acceso provisional al área de actuación se realiza mediante un vial, denominado PV7 que será prolongación del vial de borde del NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria) y que no tendrá carácter estructural, pudiendo ser modificado cuando se lleve a cabo el encauzamiento del Barranco de Pozalet o, cuando se desarrolle la ordenación del resto del Área de Reserva con sus correspondientes accesos a la red primaria existente. La sección del acceso mantiene la definida para el citado viario perimetral (calzada de 9 metros y aceras de 2,5 metros y 1,5 metros).

- El sistema de aparcamientos proyectado consta de unas bandas dispuestas en la red viaria con una anchura de 2,75 metros y está dispuesto en ambas márgenes de los viales PV1, PV2 y en el lado Oeste del vial PV5.

4.2. SISTEMA DE ZONAS VERDES.

- En la franja paralela a la Autovía A-7, que constituye el área de afección de la vía, se establece una banda verde de 41 metros de ancho y una superficie de 33.484 m², con arbolado de porte elevado (al menos 10-12 metros de altura) que establezca una barrera visual entre la plataforma de contenedores y la red viaria.



4.3. PARCELACIÓN DE LOS TERRENOS.

- La parcela mínima se establece en 8.000 m².
- No se establecen límites para la parcela máxima.

4.4. ALINEACIONES Y RASANTES.

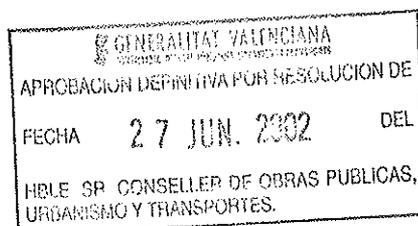
- Son las establecidas en el plano número 9 "Ordenación Pormenorizada Área de Suelo Dotacional Público. Red Secundaria. Alineaciones y Rasantes" si bien podrán realizarse los ajustes mínimos necesarios que exija el replanteo.
- En el Proyecto de Urbanización se determinarán las rasantes concretándolas para cada parcela, con las rectificaciones de detalle que pueden ser realizadas en la propia ejecución.

4.5. USOS PORMENORIZADOS.

- Uso Dominante: Uso Dotacional Público, integrado en los servicios de la red de transporte, relacionado con el depósito y manipulación de contenedores.

Se consideran incluidas en este uso las actividades destinadas al estacionamiento, mantenimiento, reparación, limpieza, guarda, almacenaje y manipulación de contenedores, así como otras de naturaleza similar.

- Usos Compatibles:
 - Usos de industria, taller y almacén vinculados al uso dominante.
 - Aparcamientos vinculados al uso dominante.
 - Oficinas, vinculadas al uso dominante.
 - Otros usos dotacionales públicos.



- Usos incompatibles:
 - Uso residencial en cualquiera de sus categorías. Se permite la vivienda del personal de mantenimiento y vigilancia, con una superficie edificable no superior a 100 m² por parcela.
 - Resto de usos no vinculados directamente con el depósito y reparación de los contenedores de mercancías.

4.6. CONDICIONES EDIFICATORIAS.

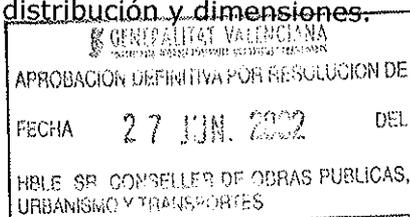
- Edificabilidad: Índice de edificabilidad bruta 0.05 m²t/m²s.
- Altura: Para las edificaciones se establece un máximo de 2 plantas y una altura máxima de cornisa de 10 metros y para los contenedores una altura máxima de apilado de 4 contenedores.

4.7. REDES DE SERVICIOS.

Los planos de ordenación estructural números 8.1. y 8.2. "Infraestructuras existentes" recogen las redes de servicios existentes en el entorno del ámbito de actuación.

Se han definido las redes básicas que permitirán dar servicio a toda la zona. La disposición de las acometidas necesarias para dar servicio a todas y cada una de las parcelas, se realizará con posterioridad y dependerá de las condiciones de explotación del área.

Las redes de servicios descritas a continuación y representadas en los planos de ordenación pormenorizada números 10 a 13, no tendrán carácter normativo, siendo éstas meras propuestas a tener en cuenta en la redacción del correspondiente Programa y/o Proyecto de Urbanización, pudiendo ser modificadas tanto en cuanto a puntos de conexión como en su distribución y dimensiones.



4.7.1. RED ELÉCTRICA Y DE ALUMBRADO PÚBLICO.

□ RED ELÉCTRICA

El punto de conexión de la red eléctrica a la red existente se realizará a partir de la Subestación eléctrica situada al Este del Polígono Industrial El Oliveral, grafiada en el plano nº 8.2. "Infraestructuras existentes. Red Eléctrica (Alta y Media Tensión)". El tendido eléctrico entre la citada Subestación y el centro de reparto del Área de Suelo Dotacional deberá determinarse en el Programa y/o Proyecto de Urbanización.

Desde el centro de reparto deberá partir la red interna del área de actuación a los correspondientes centros de transformación.

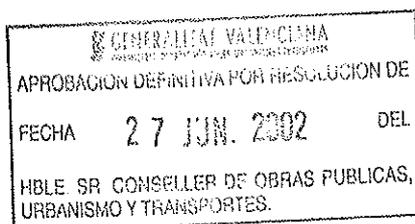
El número, disposición y características de los centros de reparto y transformación así como la red de baja tensión, deberán determinarse en el Programa y/o Proyecto de Urbanización teniendo en cuenta que aquellos deberán ser accesibles, en todo momento, desde la vía pública, por camiones de hasta 3,5 T.

□ ALUMBRADO PÚBLICO

El sistema de alumbrado público, dispuesto con red independiente, estará constituido por luminarias de tipología, separación e iluminancia adecuadas según la anchura de calzada y el tamaño de las parcelas.

4.7.2. RED DE ABASTECIMIENTO.

El esquema morfológico de la red de distribución de agua propuesto para el Área de Suelo Dotacional Público responde a un sistema único de conducciones de tipología mallada. Se elige esta tipología porque presenta ventajas en cuanto a funcionamiento y mantenimiento



respecto a la tipología de red ramificada.

La red ha quedado constituida por dos anillos que envuelven cada una de las manzanas generadas y que se apoyan, para el suministro general, en la conducción de D = 600 mm existente que discurre con dirección Norte - Sur al Este del área delimitada por el Área de Reserva. Desde el punto de conexión hasta el Área Dotacional, la red de abastecimiento discurrirá, aproximadamente, por el Camino Azagador que separa los polígonos catastrales 18 y 19 del Término Municipal de Riba-Roja de Túria.

Si bien, la conducción D=600 mm pertenece administrativamente a la zona Oeste del Área Metropolitana de Valencia, encontrándose por tanto el Área de Reserva fuera de su ámbito, el Polígono Industrial El Oliveral (Riba-Roja de Túria) se abastece directamente de dicha infraestructura.

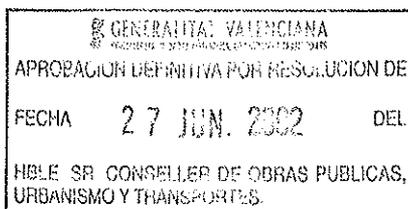
Para obtener el suministro de agua potable de dicha conducción deberán tramitarse las correspondientes solicitudes a los organismos competentes al respecto.

Para garantizar el servicio de abastecimiento en cuanto a caudales y presiones mínimas será conveniente la ejecución de un aljibe de bombeo o un elemento de función similar, cuyas características deberán definirse convenientemente en el Programa y/o Proyecto de Urbanización.

4.7.3. RED DE SANEAMIENTO.

El sistema de evacuación de aguas pluviales y residuales se plantea mediante la tipología separativa.

Las aguas a depurar son de dos tipos: aguas pluviales y aguas negras, distinguiendo en estas últimas entre aguas fecales y aguas resultantes



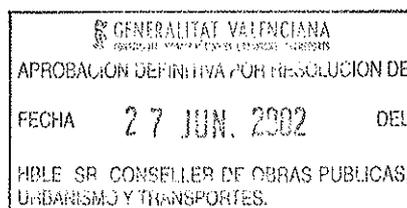
de la limpieza de contenedores. Se prevén soluciones diferentes para las aguas pluviales y las aguas negras.

- La evacuación de **aguas pluviales** se realizará, de forma provisional, mediante balsas de regulación dispuestas en el trazado del futuro encauzamiento del barranco de Pozalet, que permitan regular los caudales y su posterior bombeo a la red existente sin saturarla. Dicha solución será transitoria en tanto no se ejecute el proyecto de encauzamiento del barranco de Pozalet, infraestructura que permitirá el vertido de las aguas pluviales.

Estas aguas son las procedentes de la escorrentía derivada de las lluvias por lo que no presentan ningún tipo de contaminación. No obstante, en las salidas de las canalizaciones se instalarán filtros o rejillas que eviten el paso de elementos extraños que pudieran verse arrastrados por las lluvias. Estos filtros estarán sujetos a un mantenimiento y limpieza periódicos.

- Las **aguas negras** del Área Dotacional, que dada su baja edificabilidad generarán un caudal muy escaso, podrán evacuarse directamente a la red de saneamiento existente en el Sector NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria).
- Para las **aguas resultantes de la limpieza de contenedores**, se ha previsto la utilización de filtros biológicos o elementos similares y su posterior vertido directo a la red de saneamiento existente.

Las características de dichos elementos provisionales deberán dimensionarse convenientemente en los correspondientes Programa y/o Proyecto de Urbanización.



4.7.4. RED DE TELEFONÍA.

La red de telefonía se ha planteado en base a la conexión a la red existente en el Sector NPI-3 By-Pass (Riba-Roja de Túria) mediante una arqueta tipo D. Asimismo, se colocará una arqueta tipo D en el extremo Norte del vial PV6 y en cada uno de los cruces de viales incluidos en el Área Dotacional. La canalización entre arquetas D dispondrá de conductos para cables de 110 mm.

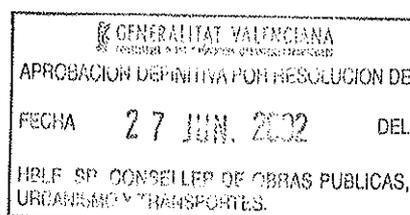
Se deja indefinido tanto el número como la situación de las arquetas tipo H que complementen la red de telefonía. En todo caso, se dispondrán todas aquellas que sean necesarias para dar servicio a todas las parcelas así como los cables subterráneos necesarios para conectarlas entre sí.

Se dispondrán tantos armarios de distribución de acometidas como para garantizar una distancia máxima entre armarios y puntos de acometida de 200 metros.

4.7.5. RED DE RIEGO.

En la zona de actuación existe una red de riego que toma sus aguas del pozo "La Sargueta" situado al Sur del futuro Parque Logístico.

El Programa y/o Proyecto de Urbanización deberá contemplar la reposición de las redes de riego que pudieran verse afectadas por la ejecución del Área Dotacional.



4.8. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA. ADECUACIÓN A LA LEGISLACIÓN VIGENTE.

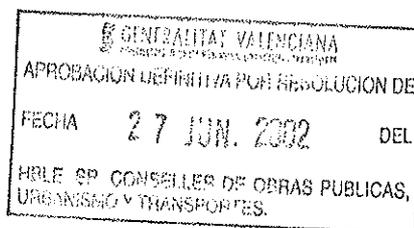
4.8.1. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE APLICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DE LA ACTIVIDAD URBANÍSTICA.

A los efectos de la ordenación pormenorizada incluida en el presente documento, se han considerado las determinaciones que regulan los planes especiales y que se concretan en el artículo 24 de la LRAU y los artículos 86 a 91 del RPCV.

Por otra parte, a efectos de asemejar la ordenación pormenorizada a la que se realiza mediante los instrumentos usuales de planeamiento, se ha tenido en cuenta, de modo orientativo, la documentación adicional que deben aportar los instrumentos de planeamiento que modifican determinaciones de los Planes Generales, que es la siguiente:

- Justificación detallada de la reforma pretendida, en relación con el terreno directamente afectado y con el conjunto del área y su entorno inmediato, con especial referencia a la red primaria o estructural de dotaciones.
- Planos de ordenación pormenorizada conjunta del área y de sus inmediaciones, que demuestren gráficamente la mejora de la ordenación contemplada en su contexto espacial más amplio.
- Si la propuesta modifica la red primaria o estructural de dotaciones, incluirá, además, nuevo plano de ordenación de dicha red, a igual escala que el Plan General y referido a la total superficie del núcleo de población, barrio o unidad geográfica urbana afectada, existente o en proyecto, sin excluir sus ensanches potenciales.

El presente documento incluye planos de información y ordenación, memorias informativa y justificativa y las Ordenanzas Reguladoras.



Los diferentes documentos definen suficientemente la reforma propuesta, a la vez que, de una forma detallada, la justifican apoyándose en argumentos de necesidad de instalaciones y de trascendencia tanto económica como estratégica.

Por último cabe indicar que el presente documento incorpora el estudio de impacto ambiental para tener en cuenta todas las posibles afecciones que pudiera causar la nueva ordenación de usos.

4.8.2. CUMPLIMIENTO DE CRITERIOS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES PREVISTOS EN EL ARTICULADO DE LA LRAU Y RPCV.

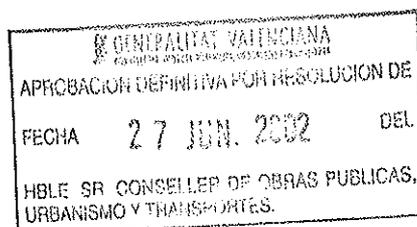
La presente actuación pretende conseguir un Área de Suelo Dotacional Público para el depósito y reparación de contenedores. Como quiera que el destino del suelo considerado es en su totalidad dotacional, se cumplen los estándares dotacionales a cuyo cumplimiento obliga la LRAU. No obstante, al efecto de minimizar el impacto ambiental tanto desde el punto de vista de la afección al medio ambiente como desde el punto de vista estético y funcional, en la ordenación pormenorizada se ha dispuesto:

a) Suelo dotacional público viario.

Se ha dispuesto una dotación de viario público en torno a los 36.000 m² de vial, incluyendo cerca de 6.200 m² de aparcamientos, que se considera suficiente para dotar al área ordenada de una conexión interna adecuada y del espacio suficiente para realizar las operaciones que se ha previsto desarrollar.

b) Zonas Verdes.

En la franja paralela a la Autovía A-7, que constituye el área de afección de la vía, se establece una banda verde de 41 metros



de ancho y una superficie de 33.484 m², con arbolado de porte elevado (al menos 10-12 metros de altura) que establezca una barrera visual entre la plataforma de contenedores y la red viaria.

