



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA

I.DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

**DOCUMENTO Nº 1. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y
JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS
COMPLEMENTARIOS**

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE
URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS
ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN
ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA**

DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT

MAYO DE 2017



ÍNDICE GENERAL DEL PLAN ESPECIAL

I. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

I. 1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA Y ESCRITA

I. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

I. 3. DOCUMENTO DE ANÁLISIS AMBIENTAL Y ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

I. 4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

II. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

II. 1. ORDENANZAS

II. 2. CATÁLOGO

II. 3. PLANOS DE ORDENACIÓN

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS
EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA**

**DOCUMENTO Nº I.2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:**

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS
ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE
REDACTA**

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. OBJETO	5
3. ACTUACIONES	5
3.1. RELATIVAS A LAS PROPUESTAS DE MEJORA DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ZAL	5
3.1.1. INTRODUCCIÓN	5
3.1.2. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	5
3.1.3. CRITERIOS GENERALES DE URBANIZACIÓN	6
3.2. RELATIVAS A LA URBANIZACIÓN DEL ÁREA DE RESERVA PATRIMONIAL	8
3.2.1. INTRODUCCIÓN	8
3.2.2. DEFINICIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN EL PROYECTO CONSTRUCTIVO	10
3.3. RELATIVAS A LA EJECUCIÓN DEL APANTALLAMIENTO ACÚSTICO PREVISTO EN EL FRENTE DE SEPARACIÓN CON LAS VIVIENDAS	12
3.3.1. INTRODUCCIÓN	12
3.3.2. CRITERIOS DE URBANIZACIÓN	12
4. CRONOGRAMA TENTATIVO DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES	13
4.1. INTRODUCCIÓN	13
4.2. CRONOGRAMA RELATIVO A LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ZAL	13
4.3. CRONOGRAMA RELATIVO A LA URBANIZACIÓN DE LA SENDA DE LLORA	15
4.4. CRONOGRAMA RELATIVO A LA EJECUCIÓN DEL APANTALLAMIENTO ACÚSTICO PREVISTO EN EL FRENTE DE SEPARACIÓN CON LAS VIVIENDAS	15
5. CRONOGRAMA CONJUNTO Y CONCLUSIONES	16

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO Nº I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS
EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA**

**DOCUMENTO N° I.2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:**

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS
ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE
REDACTA**

1. INTRODUCCIÓN



**Figura 1. Estrategia Global Mejora
Paisajística ZAL**

Fuente: Estudio de Mejora Paisajística
de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
del Puerto de Valencia – 2017 – EMAC

El ámbito del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, se encuentra totalmente urbanizado¹ y dotado de las infraestructuras necesarias para una correcta puesta en funcionamiento, al contar con sistema viario, redes de servicios (abastecimiento de agua, saneamiento, alumbrado público y energía eléctrica), zonas verdes, espacios libres y dotación de aparcamientos. Asimismo, hay que tener presente que dentro del ámbito, existen dos calificaciones de ordenación urbanística con usos dominantes muy distintos (Industrial/ Almacén y Residencial).

La Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia, es un elemento fundamental en la articulación del territorio y como tal, es clave la definición de una estrategia global (ver figura 1) de actuación en materia paisajística y una posterior materialización en actuaciones concretas, con el propósito de transformar la relación de la ZAL del Puerto de Valencia con su entorno, a nivel paisajístico y en términos de calidad ambiental.

¹ Apartado 1.3. Justificación de la Ordenación del Documento N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementario

La estrategia global² en materia paisajística y de movilidad prevista en este Plan Especial consiste en:

1. Crear un auténtico corredor verde norte- sur que emplee la vegetación potencial del lugar, entendiendo el Saler como remate del cordón verde que llegará hasta la ciudad de Valencia (y viceversa), potenciando la Infraestructura Verde de la ciudad y a su vez, favoreciendo la integración de un área de gran valor patrimonial y paisajístico existente dentro del ámbito de la ZAL, con dicha infraestructura verde, de manera que se potencie el uso, por parte de los habitantes y visitantes de la ciudad de Valencia, de este parque público.
2. Difuminar los límites entre la ZAL y su entorno, de manera que la actual línea de vallado que separa dos realidades absolutamente dispares, se convierta en una franja ancha a modo de plataforma vegetal, que diluya los límites y cree un espacio de transición lo más amable posible.
3. Realizar un estudio de visuales, en el cual se controle a través de los distintos tipos de especies vegetales, qué partes se esconden (parcelas de uso dominante industria (Ind) y almacén (Alm)) y cuáles se muestran (huerta), teniendo en cuenta la distancia del observador, desde el primer plano del ciclo turista que pasea por el corredor verde, hasta los habitantes de los cascos urbanos cercanos y de las personas que viajan por la V-15.

Para la materialización de dicha esta estrategia global, ha sido necesario definir una serie de medidas de integración paisajística y realizar una serie de propuestas de actuación en materia de movilidad, que se ejecutarán en el marco de este Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia. En concreto:

- Las medidas de integración paisajística previstas en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial y definidas en el correspondiente programa de implementación.
- El proyecto constructivo del Área de Reserva Patrimonial (A.R.P), redactado conforme a las estipulaciones del Plan Especial de la Senda de Llorca y su entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2.

Por otra parte, y con objeto de preservar la calidad ambiental de las viviendas ubicadas al norte de la actuación, está prevista la construcción de un apantallamiento acústico³ en la zona ubicada entre las viviendas y las parcelas logísticas.

² Definida en el Estudio de Mejora Paisajística de la ZAL del Puerto de Valencia.

³ Definida en el Estudio Complementario VI. Estudio Acústico del Plan Especial de la ZAL del Puerto de Valencia, que forma parte del Documento N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

2. OBJETO

Es objeto del presente Documento establecer, para cada una de las actuaciones previstas en el ámbito, unas características generales de urbanización a tener en cuenta en los Proyectos que se redacten, debiendo entenderse como un documento de carácter orientativo.

3. ACTUACIONES

3.1. RELATIVAS A LAS PROPUESTAS DE MEJORA DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ZAL

3.1.1. INTRODUCCIÓN

En el Estudio de Integración Paisajística que forma parte del presente Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, se establecen una serie de medidas de integración paisajística, así como unos criterios muy generales de urbanización, que será necesario tener presentes cuando se redacten los proyectos constructivos correspondientes.

3.1.2. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Las medidas de integración paisajística que contempla el presente Plan Especial de la ZAL, son necesarias para, en la medida de lo posible, evitar, reducir y corregir los impactos paisajísticos y visuales identificados, mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno y compensar efectos negativos sobre el paisaje que no admiten medidas correctoras efectivas. En concreto, ha sido necesario definir una serie de medidas, dentro y fuera del ámbito de la ZAL:

A) Dentro del ámbito, para:

- Mejorar la integración de la ZAL con el entorno.
- Potenciar y mejorar las condiciones del carril bici existente actualmente.
- Crear un nuevo carril bici dentro del ámbito de la ZAL, que sirva de conexión entre el trazado existente del carril CR-500 y el nuevo carril bici recogido en el Acuerdo específico entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria sobre la ordenación del “Plan Especial Nazaret – Este” ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, y en concreto, en la premisa básica N°6. Corredor Verde.
- Garantizar la conexión funcional y la accesibilidad desde el recorrido no motorizado al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL, dando el protagonismo que le corresponde a esta zona de gran interés cultural y paisajístico.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

B) Fuera del ámbito, para:

- Mejorar caminos de gran valor etnológico existentes en la Huerta de Rovella- Francs.
- Favorecer la conexión territorial de dicha Huerta con el Saler, a través de la restitución del paso inferior del acceso ferroviario al puerto de Valencia, en el tramo de la Avenida Jesús Morante Borrás.
- Mejorar las condiciones del carril bici que discurre desde la rotonda del Saler hasta la Zona de Actividades Logísticas.

3.1.3. CRITERIOS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Los criterios generales de urbanización vinculados a las principales unidades de obra que habrá que tener en consideración en la redacción de los proyectos constructivos, son:

- El carril bici deberá discurrir, en la medida de lo posible, de forma independiente a los vehículos motorizados, por zonas ajardinadas o con bordillo separador.
- La vegetación deberá ser resistente a la contaminación y a la sequía, pertenecer a la zona climática del ámbito, ser compatible con todo tipo de suelo y no requerir mantenimiento, potenciando las funciones ecológicas de la vegetación existente (como conector ecológico, hábitat para determinadas especies, etc.). La vegetación se clasificará como:
 - o Barrera visual corta distancia, formada por especies trepadoras y arbustivas densas.
 - o Barrera visual larga distancia, formada por especies tipo arbusto arbolado y arbolado de gran porte.
- Se tratarán paisajísticamente las aceras de borde, cuando el ámbito de actuación limite con zonas paisajísticamente sensibles.
- La conexión entre la parte norte y sur de la Huerta de Rovella- Francs que quedó dividida por las vías ferroviarias, se realizará a través de terrenos de titularidad pública y adecuando un paso bajo las vías del ramal del ferrocarril Valencia – Barcelona (dotándolo de alumbrado y de unas dimensiones aproximadas de 3m × 3m), que continúa el trazado de la Avenida Jesús Morante Borrás para, seguidamente, incorporarse al puente de la C/ Carrera del Riu y alcanzar la rotonda de acceso a la ZAL (ver figuras 2, 3 y 4).

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA



Figura 2. Planta de la Conexión del Carril Bici de la Av. Jesús Morante Borrás con C/ Carrera del Riu

Fuente: Estudio de Mejora Paisajística de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia – 2017 – EMAC

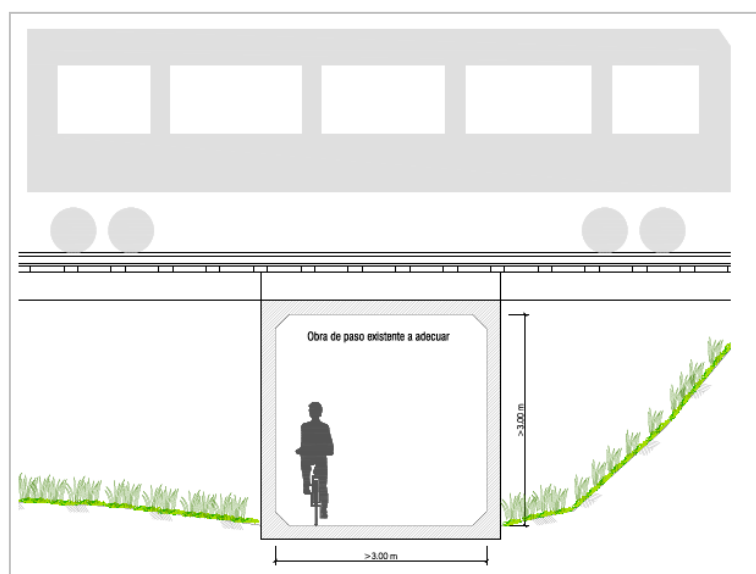


Figura 3. Detalle de la Conexión del Carril Bici de la Av. Jesús Morante Borrás con C/ Carrera del Riu, bajo las vías del ferrocarril del ramal a Barcelona

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

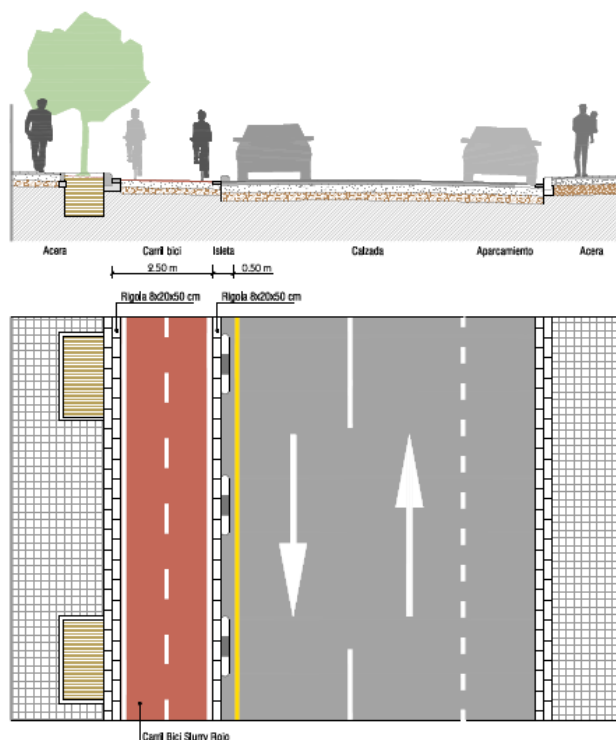


Figura 4. Detalle de la Conexión del Carril Bici de la AV. Jesús Morante Borrás con C/ Carrera del Riu

Fuente Figuras 3 y 4: Plano EP – 08.3 del Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial

3.2. RELATIVAS A LA URBANIZACIÓN DEL ÁREA DE RESERVA PATRIMONIAL

3.2.1. INTRODUCCIÓN

Para la ordenación urbanística pormenorizada de las parcelas C2, D2 y E2 y ARP-1 y ARP-2, se asume, por remisión, el Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y Plan de Reforma Interior de Mejora de las Manzanas C2, D2 y E2 de Valencia, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda, de fecha 6 de febrero de 2006 [B.O.P.V. Núm. 164 /12-VII-2006].



Figura 5. Ámbito del Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2

Dentro del ámbito de este Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, cabe destacar una superficie aproximada de 29.553'10 m² con calificación de ordenación urbanística⁴ (ARP) Área de Reserva Patrimonial.

El desarrollo de esta Área de Reserva Patrimonial se llevará a cabo a través de la ejecución de un proyecto de urbanización de dicho ámbito, que cumpla con las determinaciones del Plan Especial de Protección, anteriormente citado.

⁴ Ver plano II.3.7. Ordenación Pormenorizada: Calificaciones de Ordenación Urbanística

3.2.2. DEFINICIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN EL PROYECTO CONSTRUCTIVO

En el momento de redacción del presente Plan Especial, ya ha sido elaborado⁵ el Proyecto Básico y de Ejecución del Parque Público vinculado a esta Área de Reserva Patrimonial, por parte del arquitecto Antonio Gallud, como responsable y con la colaboración de los arquitectos Juan Miguel Del Rey y Juan Ignacio Fuster Marco y la Ing. Técnico Agrícola María Teresa Santamaría Villagrasa.

La propuesta estructural del parque se centra en la restauración y puesta en valor el trazado de la Senda de la Llorca, en torno a la cual se desarrollará un programa de ocio, cultural y de servicios, que permitirá el uso adecuado de este parque público mediante la creación de un nuevo paisaje que permita, por un lado la evocación de una cultura pasada, pero por otro el uso de parque público contemporáneo, incluyendo zonas de paseo, de deporte, de ocio cultural y de servicios (ver figura 6).



Figura 6. Las parcelas en color se corresponden con las parcelas con calificación de ordenación urbanística (ARP) Área de Reserva Patrimonial

⁵ Este Proyecto deberá ser revisado, con objeto de que la urbanización del ámbito, sea coherente con las propuestas de mejora paisajística recogidas en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, en concreto, en lo referente a la conexión funcional y la accesibilidad desde el carril bici CR-500 (paralelo a la V-15) al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

El proyecto trata de resolver un parque público dotacional donde poder potenciar los valores de un pasado cultural con las dotaciones propias del parque público de esta zona de la ciudad inserto en la denominada ZAL.

Se pretende pues:

1. Restaurar los fragmentos y restos de caminos y posibles de acequias que se puedan mantener.
2. Crear las redes de infraestructuras básicas necesarias para el futuro uso dotacional y de servicios de las arquitecturas existentes.
3. Dotar de un sistema de ocio y cultural a la zona con la construcción de pistas de deporte, de itinerarios y zonas de acción, deporte o juego para diversas edades.
4. Resolver paisajísticamente los restos de lo que fue un fragmento de huerta inserto ahora en un área distinta, de escala muy diferente y con una cota de servicio muy distinta.

El programa se complementa con la inclusión de áreas arboladas, zonas de aparcamiento, áreas de juego de niños, instalaciones de servicios higiénicos. etc., y conexiones visuales y físicas entre las dos márgenes del río.

Por la forma que tiene esta Área de Reserva Patrimonial, se entiende que el elemento que da coherencia al parque es el trazado de la antigua Senda a lo largo de las dos manzanas en las cuales se desarrolla.

La orografía y la distinta cota en las que se construyen las calles colindantes y el plano de servicio de la huerta, donde se implantan camino y arquitecturas, implica resolver esa transición. Para ello, se propone un sistema de aterrazamientos graduales, que bajan un máximo de 45 cm en cada nivel y mantiene dos configuraciones, una de terrazas horizontales con un borde construido por sillares de caliza que hacen las veces de gradería, y otras por unas piezas prefabricadas de hormigón que estabilizan y dan forma a la terraza, pero que crean un sistema de planos rampantes de poca pendiente.

Este sistema condiciona la forma y crea una serie de áreas de borde a nivel de las calles perimetrales y unas zonas de transición que llevan hasta las praderas más bajas, a nivel de la antigua huerta. Praderas que limitan los restos que se conservan del antiguo parcelario que se desarrolla a ambos lados del trazado de la antigua senda.

Las arquitecturas que jalonan el itinerario de la senda, se adecuan en sus espacios exteriores para en su día poder albergar los servicios o dotaciones deseadas, construyendo las instalaciones y la infraestructura necesaria para ello.

La parcelación que se evoca en el parque está contenida en las trazas de la parcelación agraria original, de la cual se han mantenido coordenadas y direccionalidad. Las dimensiones en algunos casos se han ajustado.

La vegetación de estas parcelas debe evocar formalmente las texturas y los cromatismos de las antiguas huertas, pero a través de materiales botánicos y otros elementos que respondan más a las condiciones propias de un parque público.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

El sistema de iluminación que se pretende implica un nivel bajo, con unos itinerarios garantizados iluminados con balizas y unos puntos de más intensidad que coinciden con las zonas exteriores de los asentamientos de algunas de las arquitecturas, donde se prevé más actividad. Dejándose el resto sin una iluminación específica.

El parque es abierto y dispone de unas zonas de entrada de vehículos para mantenimiento del propio parque y de los servicios o dotaciones que en un futuro albergará, además de una zona de aparcamiento para estas dotaciones.

Las masas de arbolado se sitúan en los bordes del parque y a lo largo de las líneas de separación con las distintas zonas de usos diversos que conviven con el parque en las mismas manzanas. De manera que se pretende conseguir una zona más o menos acotada visualmente para poder observar los restos de la escena donde se desarrollaba el trazado de la antigua Senda de la Llorca, Zona que tendrá algunas aperturas a los viales más transitados de la urbanización colindante para poder observar el interior del parque desde esos itinerarios perimetrales. Esas masas de arbolado que dominan los perímetros crean una zona más despejada interiormente; una zona quizás más texturada donde se valora más la geometría de sus trazas y la textura de sus arbustos o extensiones herbáceas.

Dentro del parque se deberían potenciar los diversos itinerarios existentes: uno evidente y correspondiente con la Antigua Senda de Llorca y otros más modestos dispuestos en los perímetros para potenciar el deporte, con estaciones de estiramientos y zonas de descanso.

3.3. RELATIVAS A LA EJECUCIÓN DEL APANTALLAMIENTO ACÚSTICO PREVISTO EN EL FRENTE DE SEPARACIÓN CON LAS VIVIENDAS

3.3.1. INTRODUCCIÓN

El Estudio Acústico del Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia concluye que es necesario colocar una medida correctora en el frente de separación con las viviendas, dada la existencia de dos usos dominantes claramente distintos y con objetivos de calidad diferentes, conforme a lo establecido en la Ley 7/ 2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica y el Decreto 104/ 2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

3.3.2. CRITERIOS DE URBANIZACIÓN

La medida correctora propuesta en el citado Estudio Acústico es el apantallamiento entre el foco de ruido y el receptor, mediante pantallas acústicas metálicas y fonoabsorbentes (la cara interior de la pantalla estará compuesta por una chapa perforada en cuyo interior se alojará material fonoabsorbente). Estas pantallas podrán ser de otro material, siempre y cuando cumplan con la clasificación de aislamiento acústico y absorción acústica de las normas UNE-EN-1793-2 (categoría B3) y UNE-EN-1793-1(categoría A4) respectivamente.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

El citado estudio propone una pantalla de altura 2.5m y longitud 283m para la separación entre la zona industrial y la zona residencial al norte de la ZAL (representada en la imagen inferior con una línea con trazado blanco y negro) según trazado imagen adjunta (ver figura 7):

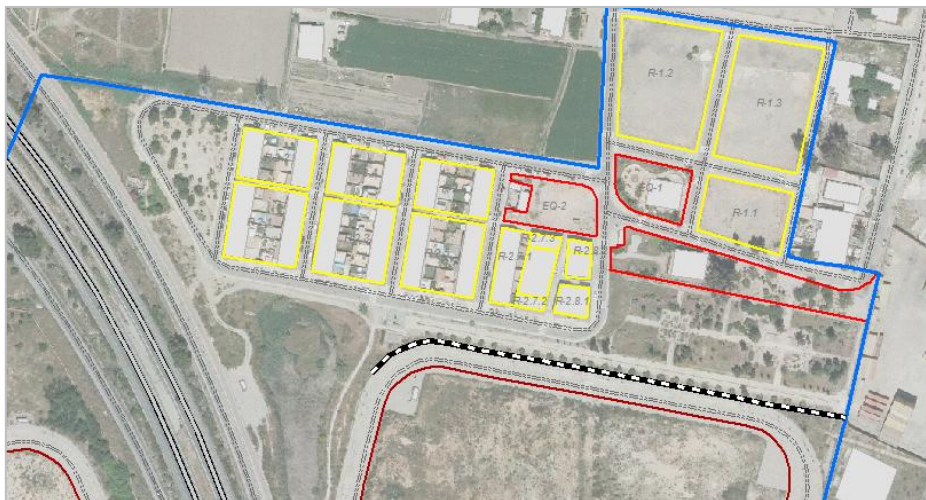


Figura 7. Planta pantalla acústica frente separación viviendas

Fuente: Estudio Acústico Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia

4. CRONOGRAMA TENTATIVO DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES

4.1. INTRODUCCIÓN

Es objeto del presente apartado, la estimación parcial y global de los plazos de ejecución vinculados a los proyectos constructivos de las actuaciones expuestas anteriormente, tomando como origen la fecha de aprobación definitiva del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.

4.2. CRONOGRAMA RELATIVO A LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA ZAL

En este apartado, se incluye tabla (ver tabla 1) con el listado de proyectos constructivos propuestos en el Estudio de Integración Paisajística, los cuales permitirán desarrollar las medidas de integración paisajística de la ZAL en su totalidad, así como el plazo de ejecución estimado para cada uno de ellos. El plazo global, teniendo en cuenta los plazos de licitación que marca la Ley de Contratos del Sector Público, se estima en algo más de 2 años, desde la fecha de aprobación del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.

La citada tabla tiene carácter indicativo y contempla todas las actuaciones con el mismo nivel de prioridad, aunque estas prioridades pueden ser establecidas, nuevamente, por parte de los promotores.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

	P.E.M (Obras)	LICITACIÓN REDACCIÓN	REDACCIÓN PROYECTO	APROBACIÓN PROYECTO + LICITACIÓN EJECUCIÓN	EJECUCIÓN OBRAS	TOTAL		
Proyecto de Adecuación y Mejora de la Conexión No Motorizada de la CR-500 y de la Vía Litoral (incluye medidas 1A, 2, 3 y 4 del Programa de Implementación)	€ 767.544,00		5 meses		12 meses	28 meses		
Proyecto de Adecuación Paisajística de los Bordes de la ZAL (incluye medidas 1B, 6 y 7 del Programa de Implementación)	€ 643.958,00		4 meses		5 meses	7 meses	12 meses	28 meses
Proyecto de Adaptación del Camino de Pedrós a medios no motorizados y ejecución del carril bici en la C/ Jesús Morante Borrás y Conexión con Carrer del Riu (incluye medida 5 del Programa de Implementación)	€ 386.673,00				7 meses		10 meses	28 meses

Tabla 1. Cronograma actuaciones en materia de integración paisajística

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA

4.3. CRONOGRAMA RELATIVO A LA URBANIZACIÓN DE LA SENDA DE LLORA

El proyecto de urbanización de la Senda de Llorca está previsto ejecutarlo a través del “Proyecto Básico y de Ejecución del Parque Público a construir en el ámbito del Área de Reserva Patrimonial (ARP)”. Este proyecto, tal y como se indica en el apartado 3.2 del presente documento, ya se ha redactado.

No obstante, el citado proyecto deberá revisarse, con objeto de que la urbanización del Área de Reserva Patrimonial, sea coherente con las propuestas de mejora paisajística recogidas en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, en concreto, en lo referente a la conexión funcional y la accesibilidad desde el carril bici CR-500 (paralelo a la V-15) al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL. El plazo para la adecuación del Proyecto se estima en 3 meses.

En cuanto a la ejecución de las obras, el presupuesto de ejecución material de las mismas se estima en, aproximadamente, 1M€ y el plazo, en 10 meses.

4.4. CRONOGRAMA RELATIVO A LA EJECUCIÓN DEL APANTALLAMIENTO ACÚSTICO PREVISTO EN EL FRENTE DE SEPARACIÓN CON LAS VIVIENDAS

El presupuesto de ejecución material del proyecto de apantallamiento acústico en el frente de las parcelas de uso dominante industrial/ almacén (calificación de ordenación urbanística IND-3) con el uso dominante residencial (calificación de ordenación urbanística UFA-1) y ubicado dentro del ámbito de la ZAL del Puerto de Valencia, está estimado en, aproximadamente, 100.000 €. El plazo de la actuación, teniendo en cuenta los plazos de licitación que marca la Ley de Contratos del Sector Público, se estima en torno a un año, desde la fecha de aprobación del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS
EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA**

5. CRONOGRAMA CONJUNTO Y CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta los plazos mencionados en los apartados anteriores, y considerando que los trámites y la ejecución de las obras se coordinarán para optimizar los tiempos, se puede considerar un plazo estimado de algo más de 2 años desde la fecha de aprobación del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, para la mejora de la integración paisajística de la ZAL con su entorno y la urbanización de la Senda de Llorca y su integración con la Infraestructura Verde de la ciudad de Valencia, así como la preservación de la calidad ambiental de las viviendas ubicadas al norte de la actuación (dentro del ámbito).

En dicha estimación, tal y como se especifica en el apartado 4.2 del presente Documento, se ha considerado que todas las actuaciones tienen el mismo nivel de prioridad, aunque estas prioridades pueden ser establecidas, nuevamente, por parte de los promotores.

Valencia, Mayo de 2017

M^a PILAR AGRAMUNT VERCHER

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Nº de Colegiado 27445

DEPARTAMENTO TÉCNICO VPI LOGÍSTICA, S.A.



PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO Nº I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

**VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS
EN EL PLAN ESPECIAL QUE AHORA SE REDACTA**