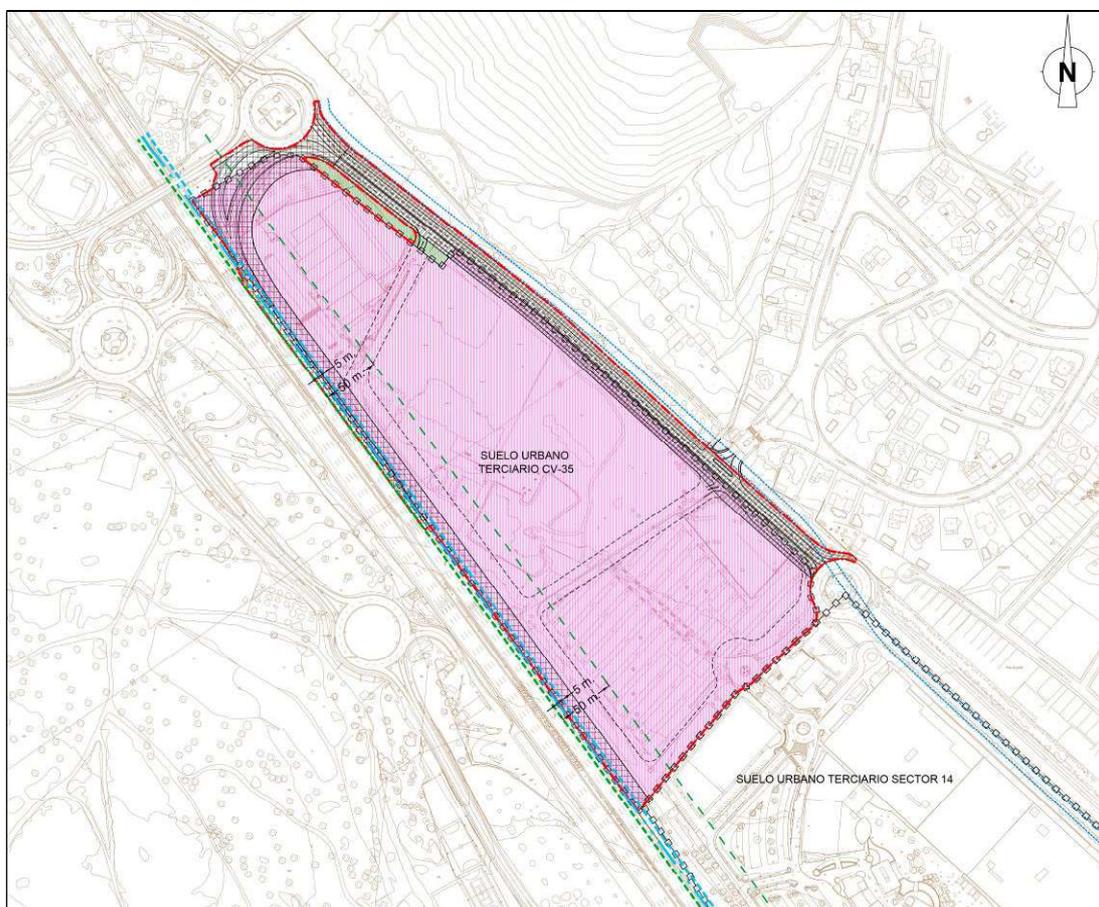


**MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA:
“SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35”
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL -
(MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL
DE PATERNA)**



Documento modificado en cumplimiento de la Resolución de Informe Ambiental y Territorial Estratégico por el procedimiento simplificado, aprobada por la Comisión de Evaluación Ambiental, de fecha 28 de octubre de 2021. Aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Paterna en sesión celebrada el 30 de noviembre de 2022.



ALEJANDRO ESCRIBANO S.L.P.
PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

ÍNDICE

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ANTECEDENTES	6
2.1. PLANEAMIENTO	6
2.2. GESTIÓN URBANÍSTICA.....	8
3. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN	8
4. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE	10
4.1. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	10
4.1.1. PLAN GENERAL	11
4.1.2. PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL ÁREA TERCIARIA DENOMINADA HERON CITY.....	12
4.2. ORDENACIÓN PORMENORIZADA	17
5. AFECCIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL.....	17
6. ESTADO ACTUAL.....	22
6.1. Características naturales del territorio	22
6.2. Instalaciones existentes.....	22
7. ANÁLISIS DE LOS SUELOS URBANOS DE USOS PRODUCTIVOS ACTUALMENTE VACANTES.....	23
ANEXO I.....	27
Plan Especial de Infraestructuras del Área terciaria denominada Heron City. Normas Urbanísticas	27
ANEXO II	36

Modificación nº 52 del PGOU. Normativa Urbanística	36
ANEXO III	37
Reportaje fotográfico	37
ANEXO IV.....	42
Reflejo gráfico de las Bases Cartográficas de la Generalitat Valenciana	42
ANEXO V	68
Resolución de Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable de fecha 28 de octubre de 2021	68

PLANOS DE INFORMACIÓN

A.1. Situación y relación con la ciudad (Escala 1/20.000)	
A.2. Clasificación y Calificación (según Plan General vigente). (Escala 1/10.000)	
A.3. Clasificación y Calificación (según Modificación Puntual nº 52 del PGOU) (Escala 1/2.000)	
A.4. Texto Refundido de la Modificación Nº 2 y Modificación nº 3 del Plan Parcial del Sector 14 (Escala 1/1.000)	
A.5.1. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City. Clasificación y calificación del suelo (Escala 1/4.000)	
A.5.2. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City. Estructura urbana (Escala 1/4.000)	
A.5.3. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City. Plano superpuesto de viarios en superficie I (Escala 1/4.000)	
A.5.4. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City. Plano superpuesto de viarios en superficie I (Escala 1/4.000)	
A.5.5. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City Carriles de cambio en la CV-35 (Escala 1/6.000)	
A. 6. Catastral (Escala 1/4.000)	
A.7. Topográfico (Escala 1/4.000)	

A.8. Estado actual (Escala 1/4.000)

A.9. Servidumbres aeronáuticas. (Escala 1/10.000)

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. INSTRUMENTACIÓN URBANÍSTICA DE LA ACTUACIÓN Y TRAMITACIÓN PREVISTA.....	3
2. INFRAESTRUCTURA VERDE	5
3. JUSTIFICACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	6
3.1. Ocupación máxima de suelo para actividades económicas.....	6
3.2. Concreción de la edificabilidad de uso comercial	7
3.3. Cumplimiento de la Directriz 106 de la ETCV	8
4. CUMPLIMIENTO DEL PATSECOVA	9
5. DETERMINACIONES MODIFICADAS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.....	12
5.1. Objetivos y directrices de la estrategia de evolución urbana	12
5.2. Red primaria.....	13
5.2.1. Ajuste de las actuaciones previstas por el Plan Especial de Infraestructuras	14
5.3. Zona de ordenación estructural.....	18
5.3.1. Uso dominante	19
5.3.2. Índice de edificabilidad bruto.	21
5.3.3. Criterios tipológicos.....	22
5.4. Condiciones de desarrollo	23
5.5. Criterios para la determinación de áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.....	25
6. DETERMINACIONES MODIFICADAS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA.....	26
7. DETERMINACIONES NORMATIVAS MODIFICADAS.....	26
7.1. Modificaciones Normativas respecto al PEI.....	27
7.1.1. En relación al Título I: Generalidades	27
7.1.2. En relación al Título II.....	29
7.1.3. En relación al Título III.....	31
7.1.4. En relación al Título IV	31
7.1.5. En relación a la Ficha de Planeamiento y Gestión del PEI.....	32
7.2. Modificaciones Normativas respecto a la MPG-52	33
7.3. Servidumbres aeronáuticas.....	34

8. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN.....	34
9. CUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES DOTACIONALES	35
10. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	36
11. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN	38
12. MODIFICACIONES DERIVADAS DEL TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA.....	39
ANEXO I.....	1
Inventario de Edificaciones Existentes	1
ANEXO II	3
Integración de la perspectiva de género.....	3

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA

NORMAS URBANÍSTICAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

ANEXO	7
Ficha de Zona y Ficha de Gestión.....	7

PLANOS DE ORDENACIÓN

- B.1. Ámbito de la Modificación y Afecciones sectoriales (Escala 1/4.000)
- B.2. Infraestructura Verde (Escala 1 / 4.000)
- B.3. Ordenación estructural (Escala 1/4.000)
- B.4. Gestión urbanística (Escala 1/2.000)
- B.5. Regulación de alturas máximas de la edificación (Escala 1/.2000)

EQUIPO REDACTOR

Alejandro Escribano Beltrán
Francisco J. Aibar Teruel
Arquitectos

Alejandro Escribano Cuñat
Graduado en A.D.E. y Derecho

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

PLANOS DE INFORMACIÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA

MEMORIA INFORMATIVA

1. INTRODUCCIÓN

La presente modificación de planeamiento, cuyo objeto es la creación de una nueva área terciaria junto a la CV-35, se realiza sobre unos suelos clasificados como suelo urbano y de carácter estratégico para el municipio de Paterna, ubicados junto a la CV-35 y colindantes al área comercial y de ocio denominada "Heron City". Identificados por el Plan General de Paterna con la clave U-II-06. Están delimitados por la Avenida Tomás y Valiente, el Sector 14, la CV-35 y la salida de la CV-35 que da acceso a la Avenida Tomás y Valiente. Estos suelos tienen actualmente la calificación de suelo urbano, cuentan con ordenación pormenorizada y son susceptibles de ser ejecutados de modo inmediato sin necesidad de ninguna figura de planeamiento.

El ámbito de la presente modificación de planeamiento se ha subdividido en dos porciones: una de 133.135,51 m²s, que engloba íntegramente al ámbito de suelo urbano con clave U-II-06 y las infraestructuras viarias necesarias para dotarlo de la adecuada accesibilidad y movilidad en función de los nuevos parámetros urbanísticos propuestos para el mismo por la presente modificación, y que se denomina propiamente como "Ámbito de la Modificación de Plan General"; y otra porción de terrenos de 77.333,14 m²s que engloba los suelos en los que se eliminan determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras aprobado en 2010 (incluidas un par de franjas de la autovía CV-35 al sur, cuya superficie conjunta asciende a 6.479,15 m²s), alcanzando una superficie conjunta total ordenada de 210.468,65 m²s.

La ordenación urbanística vigente en este ámbito está constituida, tal y como se detallará en el apartado de antecedentes, por el Plan General de Ordenación Urbana (en adelante, PGOU), por una serie de modificaciones puntuales de la ordenación pormenorizada del mismo aprobadas definitivamente (Modificación nº 52 del Plan General, en adelante, MPG-52), por el Plan Parcial del Sector 14 (y sus correspondientes modificaciones) y, finalmente, por el Plan Especial de Infraestructuras del Área terciaria denominada Heron City.

Dichos terrenos se encuentran situados al Noreste del término municipal de Paterna y por su excelente ubicación y comunicaciones, constituyen un destino potencialmente idóneo para la materialización de inversiones de carácter terciario. La mayor prueba de ello es que el Sector 14 de carácter terciario, colindante y

parcialmente afectado por la presente modificación, se ha desarrollado completamente, estando en la actualidad consolidado por la edificación prácticamente en su totalidad, con la implantación de un gran complejo de ocio, una gran tienda de suministro de productos para la construcción y el hogar, además de otras implantaciones de menor escala de tipo comercial, de hostelería, de suministro alimentario, etc...

Así pues, dada la contrastada vocación terciaria de dichos terrenos, por parte de la administración pública, se han ido aprobando diversos instrumentos de planeamiento para facilitar la implantación de nuevos usos terciarios en el ámbito. Entre dichos instrumentos, por una parte, se encuentra la citada MPG-52, mediante la cual, se introduce el uso comercial minorista sin restricciones en dicha área de uso global industrial, con la finalidad de flexibilizar la implantación de todo tipo de actividades terciarias; y, por otra parte, el citado PEI, cuya finalidad principal era el diseño de las condiciones de accesibilidad a la totalidad del área analizada, con el objetivo de facilitar dichas implantaciones terciarias.

Sin embargo, tanto los parámetros urbanísticos definidos en la MPG-52 para el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06, como las actuaciones en materia de comunicaciones viarias y las condiciones para la gestión y desarrollo de las mismas previstas en el PEI, han demostrado ser muy poco realistas, hasta el punto de hacer que el desarrollo de nuevas iniciativas sea inviable tanto desde el punto de vista económico, como de la propia gestión urbanística.

Por una parte, la MPG-52 establecía una edificabilidad terciaria claramente excesiva en relación a la que demanda el mercado inmobiliario de dicho producto, así como una regulación urbanística para la implantación de los usos muy poco flexible, lo que condiciona excesivamente el producto inmobiliario final; por otra parte, el exceso de infraestructuras viarias previsto en el PEI (posiblemente en consonancia con la gran edificabilidad prevista), con el enorme coste económico que implica su ejecución, hace que resulte inasumible para cualquier iniciativa que se proponga en dicha zona.

Al respecto, cabe señalar que en la actualidad consta la existencia de iniciativas reales de implantación de actividades terciarias en el ámbito del suelo urbano con clave U-II-06, pero la imposibilidad para los operadores económicos de asumir por anticipado los costes de aquellas infraestructuras derivadas del PEI que exceden de las consideradas imprescindibles a efectos de lograr la urbanización interna de los respectivos ámbitos y de las obras de conexión con las redes existentes; a lo que se une una regulación de los parámetros urbanísticos inapropiada para los nuevos usos terciarios, ha derivado en que no se haya producido ninguna nueva implantación en el ámbito desde la aprobación de los citados instrumentos de planeamiento, hace más de once años.

Por todo ello, resulta necesario establecer una nueva regulación, tanto de los parámetros y de la normativa urbanística aplicable en dicho ámbito de suelo urbano, como de la definición de las infraestructuras de comunicaciones viarias

necesarias para su desarrollo, que haga viable la materialización de dichas iniciativas empresariales generadoras de empleo, más aún si cabe en un momento de crisis económica como el que actualmente se vive con motivo de la pandemia mundial de la COVID-19.

Así pues, resulta necesario tramitar una Modificación de Plan General (en adelante, MPG), cuyo objeto debe ser modificar la ordenación urbanística establecida por el planeamiento vigente, a fin de hacer viable su desarrollo, hasta hoy impedido por unas previsiones del mismo que exigían unas infraestructuras imposibles de asumir por el suelo urbano afectado, lo que explica que, pese a su excelente ubicación, no se ha desarrollado. Esas infraestructuras previstas obedecían a unas previsiones de implantación terciaria (proyecto IKEA) que no se materializaron y, además, se hicieron en base a unas edificabilidades muy altas que no tienen uso real.

A tal efecto, se presentó telemáticamente en el Ayuntamiento de Paterna el día 2 de octubre de 2020 (SEDE RGE 28486), una primera versión del presente documento como borrador de la Modificación del Plan General, con fecha septiembre 2020, solicitando su tramitación por este Ayuntamiento en su calidad de órgano promotor público competente.

Con el objetivo de dar comienzo a la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de la MPG, por parte del Ayuntamiento de Paterna, en cumplimiento del art. 50 y 51 de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (en adelante, LOTUP), el 20 de octubre de 2020, se dio traslado de la documentación presentada a la Comisión Territorial de Urbanismo de la Consellería de Política Territorial Obras Públicas y Movilidad, al no ser dicho ayuntamiento la administración competente para realizar la evaluación ambiental.

En fecha 6 de febrero de 2021 tuvo entrada en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Territorial, la citada solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica de la MPG, asignándole número de expediente 008 - 2021 - EAE.

Tras la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y los trámites oportunos, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 28 de octubre de 2021, acordó emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable relativo a la presente modificación (se adjunta copia del Informe en el anexo V de la memoria informativa); a continuación se reproduce literalmente dicho acuerdo:

"Emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la Modificación PGOU de carácter estructural de suelos terciarios junto carretera CV35, CLAVE U-II-06 de Paterna, por considerar que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe."

En relación a los condicionantes a tomar en consideración en la nueva redacción del documento de planeamiento, cabe señalar que se incorporan en el cuerpo del presente documento desde su inicio, añadiéndose un apartado específico al final de la memoria, en el que se describen dichos condicionantes y se justifica su cumplimiento detalladamente, al cual, nos remitimos para evitar innecesarias repeticiones.

No obstante, dado que condiciona la propia estructuración de la documentación que ahora se somete a trámite de aprobación, se reproduce literalmente una de las consideraciones a tener en cuenta realizadas por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia en su informe de 26 de octubre de 2021:

"Respecto al instrumento de planeamiento a redactar para su aprobación definitiva, la modificación propuesta contempla tanto la ordenación estructural como la pormenorizada. No obstante, se considera más conveniente, en aras al principio competencial previsto en el TRLOTUP para la aprobación de los instrumentos de planeamiento (art. 44 TRLOTUP), que la Modificación diferencie claramente entre las determinaciones de la ordenación estructural y la pormenorizada y cada administración apruebe aquellas que le competen o, bien, se desarrolle con posterioridad un Plan de Reforma Interior, de los previstos en el art. 76 y ss del TRLOTUP."

De acuerdo con dicha consideración, se procede a deslindar por completo las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural de la pormenorizada; a tal efecto, se ha dividido el documento original en dos bloques documentales: uno de carácter estructural (en adelante, MPG-E) y otro pormenorizado (en adelante, MPG-P), con el fin de facilitar su aprobación por parte de la administración competente en cada caso.

La presente memoria forma parte del bloque MPG-E y tiene por objeto recoger las determinaciones de carácter estructural que son objeto de modificación, entre las que destaca la propuesta de reducir la edificabilidad vigente, racionalizar los usos y disminuir el impacto del desarrollo de estos suelos, por lo que se trata de una modificación de planeamiento atípica, ya que su objetivo no es incrementar, sino reducir de modo considerable (más del 40%) la edificabilidad del actual planeamiento.

En resumen, se proponen las siguientes modificaciones de carácter estructural:

- Se propone la sustitución de las previsiones del PEI por la nueva ordenación urbanística propuesta en el ámbito de suelo urbano clave U-II-06, reordenación realizada para viabilizar su desarrollo y que básicamente consiste en las siguientes actuaciones:
 - o Se definen aquellas infraestructuras realmente necesarias para dotar de la adecuada movilidad y accesibilidad al área terciaria objeto de análisis.

- Se redefine la forma de gestión prevista en el PEI, que preveía un futuro canon de urbanización repercutido entre la totalidad de suelos incluidos en el ámbito de actuación del mismo (que incluía íntegramente al Sector 14 y al ámbito de suelo urbano clave U-II-06). Mediante ese futuro canon se preveía el pago de los costes derivados de las infraestructuras previstas. Ese canon, nunca aprobado y que hubiese supuesto hacer pagar a suelos ya urbanizados y que disponían de programas ejecutados, constituía una previsión de dudosa legalidad y práctica imposibilidad de aplicación. Como consecuencia, las infraestructuras del PEI no tenían asegurada su financiación y, por tanto, su ejecución era virtualmente irrealizable, salvo que se hubiesen ejecutado a través de una importante inversión pública. Para dar solución a este problema, las infraestructuras propuestas en el presente documento serán asumidas en su integridad por el ámbito de suelo urbano terciario (actualmente clave U-II-06), previéndose establecer un canon de urbanización entre dichos suelos exclusivamente, en el caso de que una de las Unidades de Ejecución anticipe dichos costes, todo ello de acuerdo a lo previsto en la legislación urbanística para el supuesto de anticipación de costes de urbanización por una Unidad de Ejecución o Programa (arts. 135.2 y 152 del TRLOTUP).
- La adecuación del uso global del ámbito al uso terciario, que es el que efectivamente tiene en virtud de la regulación de los usos permitidos por el planeamiento vigente, pasando a denominarse "Suelo urbano terciario CV-35".
- Una reducción de gran calado en la edificabilidad máxima susceptible de materializarse (superior al 42 %).
- Modificación de las condiciones de desarrollo y de la secuencia lógica para su desarrollo.

Por todo ello, teniendo en cuenta las modificaciones descritas, algunas de las cuales afectan a determinaciones pertenecientes a la esfera de la ordenación estructural vigente, se requiere tramitar una Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de carácter estructural (en adelante, MPG-E), en la totalidad del ámbito que genéricamente pasa a denominarse como "Suelos Terciarios junto a la CV-35", la cual, constituye el presente documento.

Como parte integrante de la documentación para la fase de tramitación urbanística de la presente MPG-E, se acompaña del pertinente Estudio de Tráfico, en cumplimiento de lo exigido en el art. 34.2.b) del TRLOTUP y como justificación de las bases técnicas e infraestructuras del Plan de Movilidad de la citada modificación, de acuerdo con lo exigido por la Ley 6/2011 de Movilidad de la

Generalitat Valenciana, al cual, nos remitimos para mayor información. Los dos objetivos básicos de dicho Estudio de Tráfico son:

1. Justificar que las nuevas soluciones de accesos que propone la MPGE para el ámbito de suelo urbano U-II-06 son correctas y tienen niveles de servicio adecuados.

2. Justificar que las nuevas soluciones, unidas a la reducción de edificabilidad, configuran un sistema viario de mejor funcionamiento que el que hubiese supuesto la ejecución del citado Plan Especial de Infraestructuras sin reducción de edificabilidad.

En relación a la aprobación de las modificaciones de carácter estructural corresponde a la Generalitat Valenciana su aprobación definitiva, de acuerdo con lo previsto en el art. 44.3 del TRLOTUP.

La versión preliminar de la MPG-E fue sometida al trámite de exposición pública durante 45 días hábiles (DOGV nº 9.304 de 23/03/2022), siendo aprobada provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Paterna en sesión celebrada el 30 de noviembre de 2022. De dicho acuerdo de aprobación no se deriva ningún tipo de cambio respecto del contenido de la MPG-E; no obstante, se requiere a la mercantil proponente para la aportación de la versión definitiva de la misma (que constituye la Modificación Puntual nº 82 del PGOU, según numeración municipal), para su remisión a la Consellería competente en la aprobación definitiva.

2. ANTECEDENTES

2.1. PLANEAMIENTO

El Municipio de Paterna cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (en adelante, PGOU), que fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo en fecha 15 de noviembre de 1990 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia (en adelante, B.O.P.) nº 282, en fecha 27 de noviembre de 1990.

El citado PGOU fue modificado en el ámbito correspondiente al suelo urbano industrial clave U-II-06 (delimitado por la Avenida Tomás y Valiente, el Sector 14, la CV-35 y la salida de la CV-35 que da acceso a la Avenida Tomás y Valiente), en cuanto a su ordenación pormenorizada, mediante la Modificación Puntual nº 52 del PGOU (en adelante, MPG-52), acordada por el Pleno del Ayuntamiento de Paterna, en sesión ordinaria de fecha 27 de julio de 2009 y publicada en el B.O.P. nº 206, en fecha 31 de agosto de 2009. Mediante dicha MPG-52, se incorporó el uso comercial dentro de la clave 06 "Industrial" vigente en el ámbito.

Con posterioridad, mediante la Modificación Puntual nº 57 del PGOU acordada por el Pleno del Ayuntamiento de Paterna en sesión celebrada el día 27 de septiembre de 2.010, publicada en el B.O.P. nº 261, en fecha 3 de noviembre de 2010, se incluyó, con carácter general para todo el municipio, el uso comercial, que permite la venta directa al público, como compatible en la zona de ordenación Clave 06: Industrial, del Plan General.

El Plan Parcial del Sector 14 colindante al ámbito objeto de la presente modificación, junto al documento de Homologación del Sector, fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo, en sesión celebrada el día 1 de febrero de 2000 (B.O.P. nº 212 de 6 de septiembre de 2000). Posteriormente se tramitó la Modificación Puntual nº 1 del citado Plan Parcial junto al Texto Refundido del mismo, aprobados por el pleno del Ayuntamiento en sesión ordinaria celebrada el 25 de febrero de 2008, habiéndose publicado las ordenanzas en el BOP nº 152 de fecha 27 de junio de 2009; la Modificación Puntual nº 2 del Plan Parcial, aprobándose definitivamente por el pleno del Ayuntamiento en sesión extraordinaria celebrada el día 13 de octubre de 2010; el Texto Refundido de las Modificaciones Puntuales nº2 y nº3 del Plan Parcial del Sector 14, aprobado por acuerdo plenario de fecha 28 de marzo de 2012, habiéndose publicado la normativa en el BOP nº 117 de fecha 17 de mayo de 2012; y finalmente, se tramitó la Modificación Puntual nº 4 del Plan Parcial del Sector 14, aprobada por el pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 31 de julio de 2013, cuyo Texto Refundido fue aprobado por Resolución de Alcaldía nº 3.776, de 28 de octubre de 2013, habiéndose publicado en el BOP nº 17 de fecha 21 de enero de 2014.

Por otra parte, cabe señalar que mediante Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de fecha 1 de marzo de 2010, se aprobó definitivamente el Plan Especial de Infraestructuras del Área Terciaria denominada Heron City, (en adelante, PEI), publicado en el B.O.P. nº 90, en fecha 17 de abril de 2010, que regulaba los accesos a la zona terciaria ubicada en la zona norte de la CV-35.

Posteriormente, se inició la tramitación de la Modificación nº 65 del PGOU, cuya finalidad principal era desarrollar la adecuación del reparto de obligaciones y cargas urbanísticas derivadas del Plan Especial de Infraestructuras "Nuevas Zonas Comerciales", entre todos los suelos beneficiarios de la actuación, entre los que se encontraba el desarrollo de la ATE "Puerto Mediterráneo". Dicha modificación fue sometida a exposición pública por acuerdo plenario de 24 de abril de 2013, publicado en el DOCV nº 7030 de 25 de mayo de 2013, sin haber culminado su tramitación y, por tanto, no constituye planeamiento vigente a día de hoy.

En relación a la citada ATE "Puerto Mediterráneo", cabe señalar que mediante Acuerdo de 30 de julio de 2021, del Consell, se declaró la caducidad del expediente de la misma, se dio por desistido del procedimiento al promotor (Intu Eurofund Valencia, SLU), y se procedió al archivo de las actuaciones, por incumplimiento de la condición preceptiva establecida en el punto sexto en el Acuerdo del Consell de 25 de enero de 2013, por el que se aprobó su declaración.

Dicha Resolución ha sido publicada en el D.O.G.V. Número 9180, de fecha 23.09.2021.

En definitiva, el planeamiento vigente actualmente en el ámbito de la actuación es el correspondiente al *Plan General de Ordenación Urbana*, junto con las modificaciones citadas aprobadas definitivamente, el *Plan Parcial del Sector 14* y sus correspondientes modificaciones y el *Plan Especial de Infraestructuras del Área terciaria denominada Heron City*.

2.2. GESTIÓN URBANÍSTICA

En relación a la Unidad de Ejecución nº 2 definida en la MPG-52 denominada "Nuevas Zonas Comerciales", cabe señalar que se ha aprobado un Proyecto de Reparcelación Voluntaria, siendo las fincas resultantes del mismo inscritas en el Registro de la Propiedad de Paterna 2, en fecha 18 de mayo de 2009.

De igual modo, de la citada Unidad de Ejecución nº 2, se presentó, por parte de la mercantil PATERNA EMPRESARIAL S.L., un Programa de Actuación Integrada (en adelante, PAI), que está actualmente en fase de tramitación. Como consecuencia de la presentación de la presente modificación de planeamiento, por parte de dicha mercantil, se ha solicitado la no continuación del trámite de la propuesta de programación de la Unidad de Ejecución nº 2 de la Modificación de Plan General nº 52 (acompañada de modificación de planeamiento), presentada el 29 de junio de 2018, correspondiente al expediente 212/2018/200, solicitando el archivo de las actuaciones del citado expediente.

La zona colindante al suelo urbano objeto de la presente MPG, denominada SUNP-14, calificada como Suelo Urbanizable No Programado en el PGOU de Paterna, ha sido desarrollada mediante el Plan Parcial "Sector 14". En dicho ámbito se delimitaron dos unidades de ejecución que han sido gestionadas y desarrolladas, habiendo completado su urbanización, estando en el momento presente prácticamente consolidado por la edificación en su totalidad.

3. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

Los terrenos objeto de la presente Modificación se encuentran situados al Noroeste del término municipal de Paterna, y están constituidos por los suelos incluidos en el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06 industrial y parte de las infraestructuras del PEI que resultan afectadas por la presente modificación. A continuación, se describen sus lindes:

- El Puente que cruza la CV-35 al noroeste del sector industrial clave U-II-06.

- La urbanización Cruz de Gracia y el Sector 7 del PGOU de Paterna al noreste.
- El sector 14 y el Sector Mas del Rosari al sureste.
- La carretera CV-3105 al suroeste.

La total superficie afectada por la modificación corresponde a 210.468,65 m²s y queda delimitada gráficamente en el plano B.1 Ámbito de la Modificación y afecciones sectoriales, que acompaña al presente documento.

Dentro del ámbito de la modificación, se ubica íntegramente el suelo urbano con clave U-II-06, que ocupa una superficie de 119.462,18 m²s y limita al noreste con la calle Francisco Tomás y Valiente, al sureste con el Sector 14, al suroeste con la autovía CV-35 y al noroeste por la salida de la CV-35 que da acceso a la calle Francisco Tomás y Valiente. Cabe puntualizar que la superficie del ámbito de suelo urbano con clave U-II-06 que se recoge en el presente documento no coincide exactamente con la que se refleja en la Modificación nº 52 (119.645,41 m²s), debido a un ajuste con la cartografía disponible y el límite del Sector 14 colindante. La superficie ajustada se reduce en 183,23 m²s (119.645,41-119.462,18 = 183,23) lo que supone una mínima variación de 0,15306%.

Con el objetivo de clarificar la aplicación de las determinaciones de la presente MPG-E, se ha subdividido en dos porciones a los terrenos afectados, con las siguientes denominaciones:

- "Limite de la Modificación de Plan General.

Su superficie total asciende a 133.135,51 m²s y engloba íntegramente al ámbito de suelo urbano con clave U-II-06 y las infraestructuras viarias necesarias para dotarlo de la adecuada accesibilidad y movilidad en función de los nuevos parámetros urbanísticos propuestos para el mismo por la presente modificación (tramo de la calle Francisco Tomás y Valiente colindante y de los ramales que lo conectan con la CV-35).

- Ámbito de suelos en los que se eliminan determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras de 2010.

Su superficie total asciende a 77.333,14 m²s y engloba aquellos suelos en los que se eliminan determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras aprobado en 2010 y que, por tanto, las actuaciones previstas por el mismo quedan sin efecto, recuperando las primitivas determinaciones del planeamiento vigente con anterioridad a su aprobación. A tal efecto, se distinguen en dos categorías: "actuaciones previstas y no ejecutadas que se eliminan" y "actuaciones de remodelación viaria que se eliminan" (tramo de la calle Francisco Tomás y Valiente colindante al Sector 14).

Todo ello queda reflejado gráficamente, como se ha dicho, en el plano B.1., mediante el cual, quedan diferenciados los suelos urbanos y sus infraestructuras viarias necesarias, que son propiamente el objeto de la presente MPG-E, del resto de suelos, en los que únicamente se procede a anular las determinaciones del PEI. En consecuencia, los siguientes planos de ordenación, se limitarán a reflejar gráficamente las determinaciones relativas al denominado "Límite de la Modificación de Plan General".

4. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

Teniendo en cuenta el objeto de la presente MPG-E, se analizan las determinaciones de carácter estructural del planeamiento vigente que resultan afectadas por la misma.

Las determinaciones pertenecientes a la esfera de la ordenación pormenorizada, se analizan en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada- (MPG-P), la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información. En particular, en dicho bloque documental se realiza el análisis de la ordenación pormenorizada del Suelo urbano industrial con clave U-II-06.

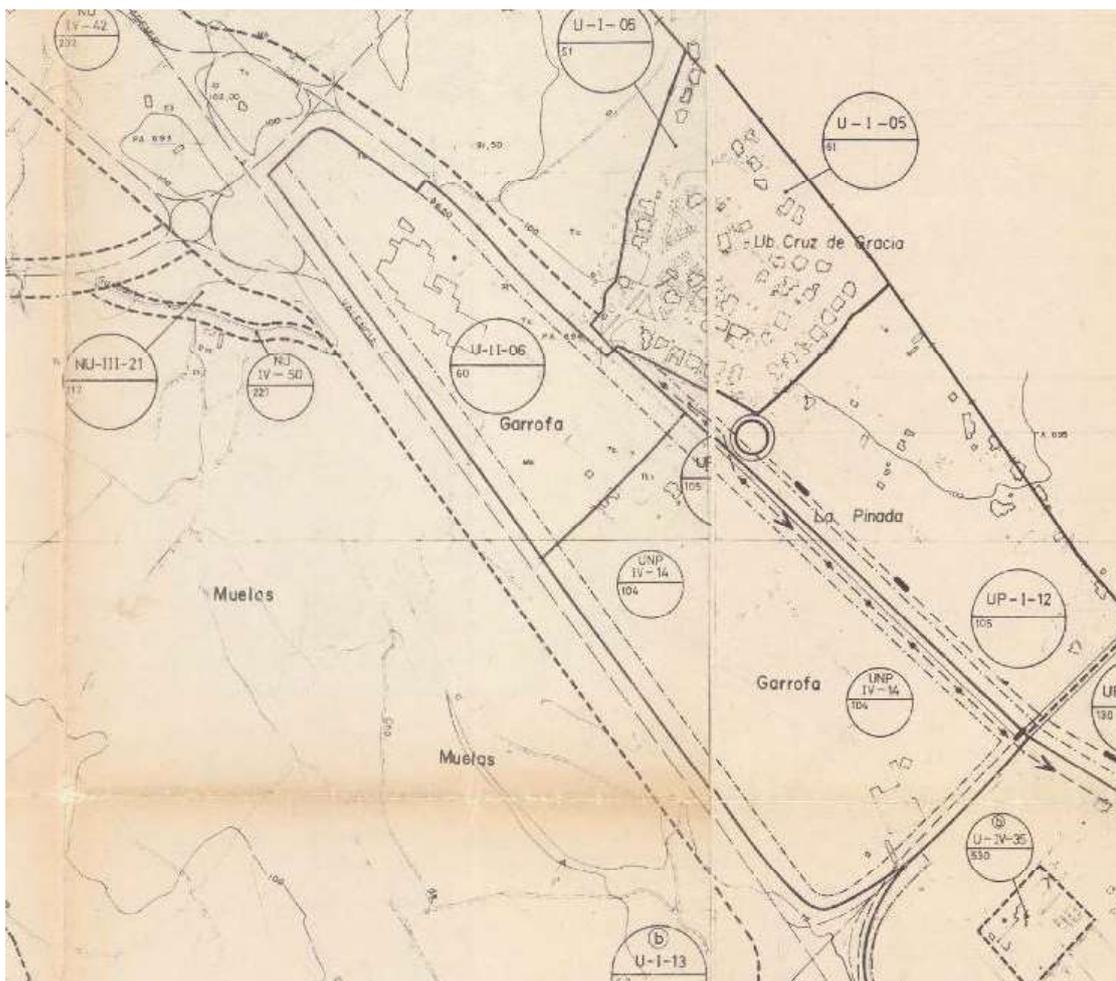
4.1. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

La Ordenación Estructural vigente del ámbito de la Modificación se estableció por el Plan General vigente, que determinó la zonificación del suelo, los sistemas generales y la delimitación de los sectores de planeamiento diferenciado; dicha ordenación estructural fue complementada posteriormente por el PEI, que complementó la red primaria de comunicaciones.

Dicha ordenación no ha sufrido variación alguna dentro del ámbito de la presente Modificación con motivo de las modificaciones de PGOU de carácter pormenorizado tramitadas con posterioridad, salvo ajustes muy puntuales, con motivo del desarrollo del Sector 14.

4.1.1. PLAN GENERAL

El PGOU delimitó, dentro del ámbito de la Modificación, el suelo urbano industrial con clave U-II-06, y la zona de Suelo Urbanizable No Programado UNP-IV-14. Ambos suelos fueron objeto de planeamiento de desarrollo posterior que únicamente afectó a determinaciones de ordenación pormenorizada.



PGOU de Paterna. Estructura General y Orgánica del Territorio.
Clasificación, Calificación y Usos del Suelo.

En lo relativo a los sistemas generales, dentro del ámbito se define una zona determinada por el trazado de la red principal de comunicación viaria con clave 42, que corresponde con la actual CV-35 y con la antigua C-235 (actual Calle Francisco Tomás y Valiente).

Finalmente, el PGOU establece las afecciones del sistema viario, que se concreta para el caso de la CV-35 y la antigua C-235 en la línea de servidumbre sobre la edificación que viene reflejada en los planos de *Estructura General y Orgánica del Territorio. Clasificación, Calificación y Usos del Suelo*. Se incorpora un fragmento de la citada serie de planos, en el que se recogen las zonas, los sistemas generales y las afecciones determinadas en el PGOU de Paterna. De igual modo, se incluye el plano completo como plano de información A.2 Clasificación y Calificación (según Plan General vigente).

4.1.2. PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL ÁREA TERCIARIA DENOMINADA HERON CITY

El objeto del PEI, según dicho documento, es la mejora de las condiciones urbanas del ámbito de actuación, a través de la mejora de los accesos al área terciaria de Paterna en el entorno de Heron City y posibilitar la implantación de usos comerciales futuros.

A tal efecto, propone una serie de actuaciones (12 en total), que se recogen en la Memoria descriptiva y justificativa, concretamente en el punto 3.2. "Descripción de las actuaciones", las cuales se transcriben a continuación. Si bien en dicho documento se describen de forma individualizada, cabe señalar que gráficamente no se establece un ámbito concreto para cada una de ellas.

«3.2.1. Ramal de acceso directo a la C/ Francisco Tomás y Valiente desde la CV-35

Desde el carril de cambio que dará acceso a la rotonda próxima a Verdecora, se desprenderá a derechas, desde los 250 m anteriores a la citada rotonda, un carril de acceso directo a la Calle Francisco Tomás y Valiente (antigua carretera de Lliria), para acceder al sector II-U-06.

3.2.2. Paso inferior

Se prevé la ejecución de un paso inferior bajo la rotonda en la calle Sueca a la que se accede directamente desde la CV-35. Para ello se desdoblará el ramal de salida de la Autovía. El desdoblamiento de dicho ramal de acceso, servirá para dividir el tráfico proveniente de Valencia que, desde la CV-35, se dirige bien al Sector 14, o bien a la zona residencial de Mas del Rosari y Campo Olivar. El paso inferior conectará directamente con el vial de acceso directo al sector 14 y que se describe a continuación.

La actuación del paso inferior afecta en su totalidad a suelo incluido en la red viaria de carácter supramunicipal.

3.2.3. Vial de acceso directo al Sector 14

La actuación consiste en la ejecución de un vial paralelo a la CV-35, con acceso directo desde la misma a través del paso inferior de nueva ejecución. Dicho vial serviría de acceso tanto a la parcela en la que actualmente se encuentra el Monasterio de Santa Catalina de Siena como a Heron City. Además, con el fin de aumentar la posibilidad de movimientos, conectará con la rotonda que da acceso al paso superior que se contempla en el presente Plan Especial de Infraestructuras y que dispondrá de un radio interior de al menos 20 m y dos carriles concéntricos de 4m cada uno.

En el Plan Parcial del Sector 14, la zona afectada por la ejecución de este vial se califica, en parte como espacio libre y área peatonal, y en parte como red viaria pública.

3.2.4. Paso superior sobre la CV-35

Con el fin de dirigir las salidas de la zona comercial de nueva creación que se prevé en el Sector actualmente industrial, se contempla la ejecución de un paso superior sobre la CV-35. Dicho paso superior, a la altura de las instalaciones deportivas del K7, conectará el viario de nueva ejecución en la zona comercial y de ocio, con la CV-3105. Con ello se pretende redirigir el tráfico de salida y evitar en lo posible la confluencia con el tráfico de entrada en la zona.

El paso superior se materializará con un solo puente y será lo más perpendicular posible a la traza de la Autovía.

El enlace del paso superior con el viario paralelo a la CV-35 en el lado de la zona terciaria, se realizará a través de una rotonda tal y como se grafía en planos.

Las conexiones del paso superior con ambas partes de la CV-35 se llevarán a cabo sobre suelo calificado como espacio libre-área peatonal y reserva de suelo para aparcamiento en la parte este de la Autovía. Al otro lado de la misma, el suelo afectado por las actuaciones se contempla como suelo no urbanizable en el PGOU de Paterna.

3.2.5. Vial desde la Avenida Francisco Tomás y Valiente hasta el paso superior

Vial que discurre en un primer tramo entre la parcela donde se ubica actualmente Cárnicas Estellés y la parcela adyacente que se encuentra actualmente sin urbanizar, y en un segundo tramo paralelo a la CV-35 hasta conectar con la rotonda a la altura de Heron City que da acceso al paso superior contemplado en el presente Plan Especial de Infraestructuras.

El enlace del vial con la calle Francisco Tomás y Valiente se hará a través de una rotonda tal y como se grafía en planos.

3.2.6. Vial transversal a la Calle Sueca

Vial transversal a la calle Sueca que partirá de una rotonda de nueva ejecución adyacente al actual aparcamiento de Heron City, y que permitirá una salida más directa a los usuarios de Heron City y que evitará el actual uso masivo de la Calle Francisco Tomás y Valiente.

El se ubicará sobre suelo actualmente calificado en el Plan Parcial del Sector 14 como suelo reservado a aparcamiento de uso público y dominio privado.

La rotonda queda desplazada respecto a la ubicación prevista en el citado Plan Parcial del Sector 14 y ocupa suelo calificado como aparcamiento de uso y dominio público.

3.2.7. Reurbanización Calle Francisco Tomás y Valiente

Esta reurbanización se contempla con el fin de dar un carácter más residencial a la Calle Francisco Tomás y Valiente y evitar en lo posible las molestias que, en la zona residencial, produce el tránsito continuo de vehículos. Para ello se reducirán los anchos de carril y se tomarán las medidas que se consideren oportunas tales como semaforización y señalización. Además, la nueva sección permitirá la ubicación de la plataforma tranviaria que discurrirá por dicho vial.

El suelo afectado en todo caso, es de dominio público.

3.2.8. Desdoblamiento de la Calle Francisco Tomás y Valiente

Con el fin de dar continuidad a la sección viaria del primer tramo de la Calle Francisco Tomás y Valiente, se prevé el desdoblamiento de la misma en su tramo comprendido entre la rotonda de actual acceso a Heron City y la rotonda que conecta con los accesos desde la CV-35, ubicada al noreste del ámbito de actuación en las inmediaciones de Verdecora.

3.2.9. Desdoblamiento de la CV-3105

Debido al aumento de tráfico previsto, y tal y como se justifica en el "Estudio de Tráfico del Área Terciaria denominada Heron City en Paterna de Julio de 2008", se ejecutará el desdoblamiento de carril en sentido Ademuz de un tramo de la CV-3105. El tramo sujeto a desdoblamiento es el comprendido entre el ramal de enlace entre el paso superior contemplado en el presente Plan Especial de Infraestructuras y la CV-3105 dirección La Cañada, y la rotonda que conecta el acceso de la CV-35 con el paso superior ubicado junto al actual complejo Verdecora. El desdoblamiento se realizará hacia el margen derecho según dicho sentido.

El suelo afectado por el desdoblamiento se contempla como suelo no urbanizable en el PGOU de Paterna.

3.2.10. Viales de distribución

El Plan de Infraestructuras completa el viario de la Red Primaria con viales secundarios de distribución. Se incluye red viaria secundaria tanto en el Sector U II-06 como en el Sector 14:

En el Sector U II-06, se prevén viales que conectarán la Calle Francisco Tomás y Valiente con el paso superior que se contempla en el presente Plan Especial. Las actuaciones en este sentido son:

Vial A: vial que discurre en un primer tramo entre la parcela donde se ubica actualmente Verdecora y la parcela de Cárnicas Estellés, y en un segundo tramo paralelo a la CV-35 hasta conectar con el vial que discurre hasta la rotonda que da acceso superior y descrito en el punto 3.2.4.

Vial B: Vial adyacente a la parcela de Porcelanosa que conectará con la rotonda existente que conecta con el vial transversal a la calle Francisco Tomás y Valiente que sirve de acceso principal a Heron City. El vial B, incluirá un ramal que conecte con la rotonda que da acceso al paso superior contemplado en el presente Plan de Infraestructuras.

Vial C: Vial en forma de L que unirá la Calle Francisco Tomás y Valiente con el vial transversal a la misma de acceso principal a Heron City.

La red de viales secundaria en el Sector 14 se describe a continuación:

Dos viales paralelos a la calle Sueca y adyacentes al complejo de Heron City, que conectarán el nuevo vial de acceso directo al Sector 14 con la rotonda de nueva ejecución en dicho sector, y esta última con y la Calle Francisco Tomás y Valiente.

Los nuevos viales el Sector II U-06 discurrirán sobre suelo que actualmente es de dominio y uso privado.

Los nuevos viales del Sector 14 transversales a la Calle Francisco Tomás y Valiente quedan desplazados respecto a la ubicación prevista en el citado Plan Parcial del Sector 14 y ocupan suelo calificado como aparcamiento de uso y dominio público.

3.2.11. Prolongación de la línea T4 del tranvía

La necesidad de prever la satisfacción de las demandas de movilidad no motorizada del área sobre la que opera el presente plan aconsejan el llevar a cabo la definición de las condiciones urbanísticas necesarias para posibilitar, en su día, la prolongación de la línea T4 del tranvía desde la ubicación del actual final de línea hasta las proximidades de la nueva rotonda en la Calle Francisco Tomás y Valiente. El trazado del nuevo tramo discurrirá por la Plaza de l'Olleria y cruzará la Calle Sueca para alcanzar el Sector 14. En este Sector, discurrirá en un primer tramo perpendicular a la calle Sueca y en un segundo tramo paralela a la misma hasta llegar a la Calle Francisco Tomás y Valiente. En esta calle, el trazado se mantendrá en el lado de Heron City hasta el bucle final ubicado a la altura de la parcela sin urbanizar junto a Cárnicas Estellés.

A tal fin, el presente Plan define la creación de la reserva de suelo necesaria, tanto para la plataforma tranviaria como para las posibles paradas del tranvía, señalándose que, la efectiva implantación de dicha infraestructura se producirá en el momento y condiciones que así se disponga en el oportuno convenio a suscribir entre la Generalitat Valenciana, como administración responsable del servicio y el Ayuntamiento de Paterna.

3.2.12. Carriles de cambio en la CV-35

Además de las actuaciones descritas hasta ahora, se contempla la prolongación de los carriles de aceleración y de deceleración de algunas de las entradas a la CV-35 y salidas de la misma en el ámbito de actuación. Con la prolongación de dichos carriles, se creará un único carril de cambio para garantizar el almacenamiento suficiente en la CV-35. Concretamente, y según el plano PO-05 (A y B) Carriles de cambio en la CV-35, las actuaciones serán las siguientes:

- *La salida desde la CV-35 hacia la calle Sueca y hacia el vial de acceso directo al Sector 14, deberá arrancar en carril de cambio desde la salida del enlace anterior (CV-31), para proporcionar almacenamiento suficiente, sin que afecte al tronco de la CV-35.*
- *Para el acceso desde Valencia a la rotonda próxima a Verdecora se dispondrá un carril de cambio desde el enlace próximo a la calle Sueca hasta el enlace próximo a Verdecora.*
- *Se completará el carril de cambio desde la salida hacia Valencia del enlace próximo a la rotonda suroeste del ámbito actuación hasta el acceso inmediato a derechas a la CV-31 (sentido hacia Paterna).»*

En relación a las actuaciones números 6 "Vial transversal a la calle Sueca" y 11 "Prolongación de la línea T4 del tranvía", cabe señalar que con motivo del desarrollo de la Unidad de Ejecución nº 2 del Sector 14, han sido objeto de ajuste en cuanto a su diseño específico. En concreto, en la nº 6, se ajustó al diseño final del vial y la ubicación de la rotonda ubicada en el interior de Heron City, habiendo sido ejecutada completamente con cargo a dicha Unidad de Ejecución; análogamente, se completó la sección de la calle Sueca en la parte incluida en su ámbito.

En relación a la actuación nº 11, se modificó puntualmente el trazado del nuevo tramo del tranvía entre la calle Sueca y la calle Francisco Tomás y Valiente, de forma que, al cruzar la calle Sueca, en lugar de discurrir en un primer tramo perpendicular a la misma y en un segundo tramo paralelo a ella hasta llegar a la Calle Francisco Tomás y Valiente, el trazado discurre en un primer tramo por la calle Sueca en el lado del Sector 14 hasta la rotonda de Campolivar (habiéndose reservado el espacio para la plataforma tranviaria) y en un segundo tramo por la calle Francisco Tomás y Valiente hasta conectar con el tramo previsto por el PEI en esa vía.

Por otro lado, cabe reseñar que el PEI estableció que la gestión de las actuaciones fuese de iniciativa pública y que la secuencia de ejecución se detallase en los instrumentos de planeamiento y gestión que lo desarrollaran. La obtención de los suelos para ejecutar las infraestructuras se proponía realizar por el sistema de expropiación y la forma en la que debían ser repercutidas a los propietarios del sector (considerando como tal, el ámbito delimitado por el PEI), era a través de la imposición de un canon de urbanización que no ha llegado a ser aprobado y que, como se ha expuesto ya en el apartado 1, era, virtualmente, de imposible implantación y gestión. Se incluyen las Normas Urbanísticas del PEI en el Anexo I de la presente memoria informativa, por incluir determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural.

4.2. ORDENACIÓN PORMENORIZADA

En el análisis de la ordenación pormenorizada cabe distinguir dos ámbitos de suelo afectados por el ámbito de la modificación: el Sector 14 y el Suelo urbano industrial con clave U-II-06. Por tratarse de determinaciones pertenecientes a la esfera de la ordenación pormenorizada, se analizan en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

5. AFECCIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

El objeto de este apartado es analizar las afecciones que establece la legislación sectorial para la protección de los bienes de dominio público. En la zona de actuación aparecen los siguientes elementos cuyas afecciones inciden en la ordenación del sector: la Autovía CV-35, que discurre paralela al ámbito de actuación en su linde sur, y la calle Francisco Tomás y Valiente, antigua C-234, en su linde norte.

A continuación, se incorpora un resumen de las determinaciones legales vigentes más importantes en materia de carreteras, transcribiendo las cuestiones que tienen incidencia en la actuación que se propone y remitiéndonos a los textos legales para otras cuestiones de carácter general.

La Autovía CV-35 pertenece a la Red de Carreteras de la Comunidad Valenciana y, por lo tanto, su titular es la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. La normativa actualmente vigente está constituida por la *Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana* modificada por las siguientes leyes de la Generalitat, de Medidas Fiscales, de Gestión Financiera y Administrativa, y de Organización de la Generalitat: *Ley 11/2002, de 23 de diciembre*, *Ley 14/2005, de 23 de diciembre*, *Ley 10/2006, de 26 de diciembre*, *Ley*

5/2013, de 23 de diciembre, Ley 13/2016, de 29 de diciembre y Ley 9/2019, de 23 de diciembre.

La Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana tiene por objeto la ordenación y gestión de la Red de Carreteras de la Comunidad Valenciana y sus correspondientes zonas de dominio público y protección. Con carácter general, se definen las siguientes zonas: de dominio público, de protección y de reserva. A continuación se transcriben las determinaciones más importantes que tienen incidencia en la actuación:

El **dominio público** está regulado en el art. 32 de la Ley de Carreteras en los siguientes términos:

«1. La zona de dominio público está destinada a la construcción, utilización y mantenimiento de vías.

2. La anchura de esta zona vendrá determinada en la planificación viaria y abarcará, como mínimo, la superficie necesaria para la calzada, arcenes, y elementos de protección medioambiental o funcionales, incluidos los estacionamientos, así como previsión de ampliaciones. En defecto de planificación viaria o proyecto que señale la anchura de la zona o cuando las determinaciones de ésta no la prevean, se entenderá que la misma vendrá delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación: ocho metros en autopistas, cinco en autovías y vías rápidas, tres en las restantes carreteras.

3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u otros similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

4. En la zona de dominio público no se permite la realización de otras actividades que las directamente relacionadas con la construcción, conservación o explotación de la vía. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público previa autorización de la Administración titular de la vía, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.»

La **zona de protección** está regulada en el art. 33 de la Ley de Carreteras, destacando las siguientes cuestiones:

«1. Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará mediante la planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.

2. En los terrenos clasificados como urbanos las zonas de protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la Administración titular de la vía.

3. *En defecto de plan o proyecto que señale la anchura de esta zona o cuando determinaciones del mismo no la recoja, se entenderá que la misma abarca un espacio delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica y veinticinco metros en las restantes carreteras.*

4. *En las zonas de protección no podrán realizar obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna. Los terrenos incluidos en las zonas de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística.*

El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones al régimen previsto en el apartado anterior, siempre que razones de interés público lo aconsejen y previo informe vinculante de la Conselleria competente en materia de carreteras.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de protección podrá realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no conlleven aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

En las zonas de protección podrán realizarse sin autorización previa usos y aprovechamientos estrictamente agrícolas, como cultivos ordinarios y plantaciones de arbustos o árboles de porte medio, siempre que se garanticen las condiciones funcionales y de seguridad de la vía. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.

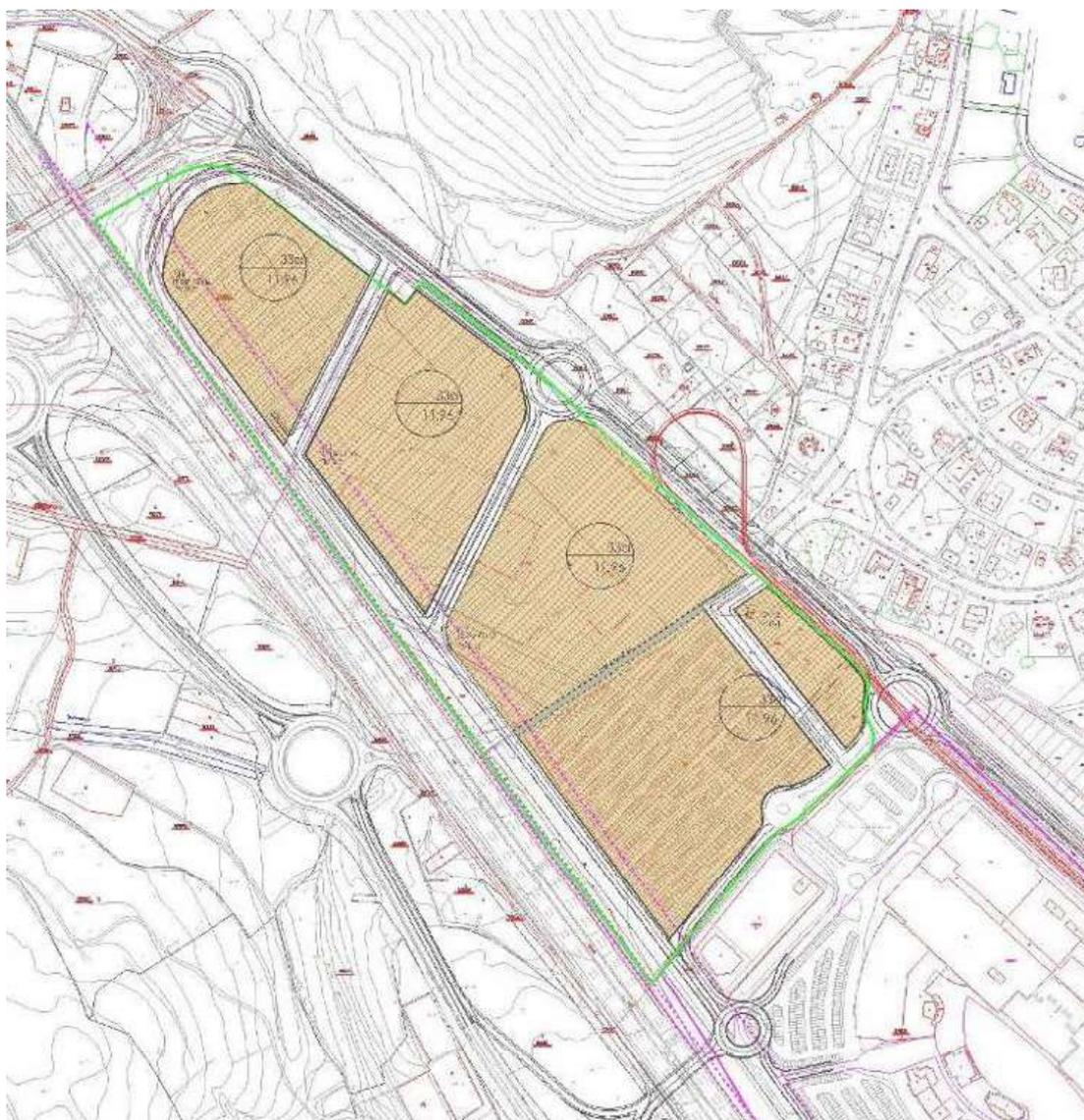
5. *Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a so-portar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.*

6. *Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.*

7. *La señalización de los distintos tramos del sistema viario, así como la instalación de rótulos o anuncios de interés público en las proximidades de los mismos, se regirá por las normas que reglamentariamente se determinen, así como por las que a tal efecto establezca el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o los planes viarios previstos en esta ley.*

8. *En todo caso, y respetando la normativa básica internacional y nacional, la señalización informativa será bilingüe, empleando técnicas de diseño tales como carteles, grafismo, colores o análogos, que permitan diferenciar las versiones valenciana y castellana.»*

En el plano de ordenación O.1 *Clasificación-Calificación del Suelo* de la Modificación Puntual nº 52 del PGOU vigente se grafía la zona de protección de la CV-35. Se incorpora a continuación una imagen que se corresponde con un fragmento del citado plano.



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 52 DEL PGOU DE PATERNA

En el caso del Sector 14 (afectado parcialmente por la presente Modificación), la zona de protección de la autovía CV-35 abarca el espacio delimitado entre la arista exterior de la calzada y una línea paralela situada a 50 metros. Se incorpora a continuación una imagen del plano 2.1 *Zonificación* del Texto Refundido de la Modificación nº2 y Modificación nº3 del Plan Parcial "Sector 14", en el que se grafía el límite de la zona de protección de carreteras.



PLAN PARCIAL "SECTOR 14"

En consecuencia, las afecciones viarias respecto a la CV-35 se incorporan gráficamente en los planos de ordenación de la presente MPG-E, las cuales se corresponden, en el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06, con la zona de protección recogida en el planeamiento vigente y en el ámbito del Sector 14, con las limitaciones establecidas en la Ley de Carreteras vigente.

En lo relativo a la calle Francisco Tomás y Valiente (antigua CV-3013, antigua C-234), cabe mencionar que según escrito de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme y Transports de fecha 24 de marzo de 1995, el Director General de Obras Públicas, comunicó lo siguiente:

«En virtud del art.7 de la Ley 6/1991 de carreteras de la Generalitat Valenciana, corresponde a este Ayuntamiento la asunción efectiva de las competencias y responsabilidades en materia de Conservación y Explotación de dichas vías desde el día siguiente a la publicación de este Decreto.»

Por tanto, dado que la administración titular actual de la calle Francisco Tomás y Valiente, entre el límite del término de Burjassot y la rotonda ubicada al norte de Verdecora, es el Ayuntamiento de Paterna, se considera que no son aplicables las servidumbres de carreteras previstas en el planeamiento vigente, al ser en la actualidad una vía urbana de titularidad municipal.

6. ESTADO ACTUAL

La presente modificación de Plan General afecta parcialmente al Sector 14 e íntegramente al suelo urbano industrial con clave U-II-06. Se describe en el presente apartado el estado actual de dichos terrenos. Se incorpora el plano de información A.5 *Estado Actual*, en el que se incorpora el límite del ámbito de actuación sobre la fotografía aérea del mismo.

6.1. Características naturales del territorio

El ámbito territorial afectado por la MPG-E está constituido por una ladera con pendiente descendiente de Norte a Sur. En la zona del Sector 14 se completó su urbanización y está en el momento presente prácticamente consolidada por la edificación en su totalidad, mientras que en el ámbito de suelo urbano industrial con clave U-II-06, además de la parcela de Verdecora con actividad comercial, se distinguen varias zonas claramente diferenciadas: en primer lugar, la zona ocupada antiguamente por las instalaciones de la empresa Cárnica Estellés, que fue demolida en 2016 y de la que todavía perduran las trazas del aparcamiento y el edificio en las diferentes zonas pavimentadas; y en segundo lugar, una zona de terreno rústico sin cultivar, lo que se denomina erial, con presencia de algunas masas arboladas y finalmente, una zona pavimentada usada como aparcamiento del complejo de ocio colindante. El resto del ámbito se corresponde con las infraestructuras de red primaria previstas por el PE que conviven con zonas de terreno rústico.

La superficie de la actuación comprende una extensión discontinua de 210.468,73 m², según se puede comprobar en los planos de Información.

Las condiciones naturales de la orografía del terreno están grafadas en el plano de información A.7. *Topográfico*, donde se aprecia una diferencia de nivel que oscila entre los 101 metros en el noroeste y los 73 metros en el suroeste del ámbito, ambos sobre el nivel del mar.

6.2. Instalaciones existentes

De las informaciones recibidas y tras el análisis de los datos obtenidos a pie de campo, las instalaciones existentes observadas son las siguientes:

Electricidad. Actualmente existe una Línea Aérea de Alta Tensión (132 kV) que atraviesa el ámbito en dirección noreste-suroeste y otra Línea Aérea de alta Tensión que cruza la anterior en dirección noreste-suroeste.

Cerramientos y vallas. En la zona también existen cerramientos de parcela metálicos y vallas publicitarias de grandes dimensiones soportados por las correspondientes celosías metálicas.

Pavimentos y cimentaciones existentes. Existen elementos de cimentación de edificaciones existentes con anterioridad y hoy demolidas (Cárnicas Estellés) y soleras de pavimentos de las mismas, así como pavimentos asfálticos en zonas de aparcamiento en superficie, que deberán ser objeto de demolición posterior por coincidir con nuevos viales proyectados.

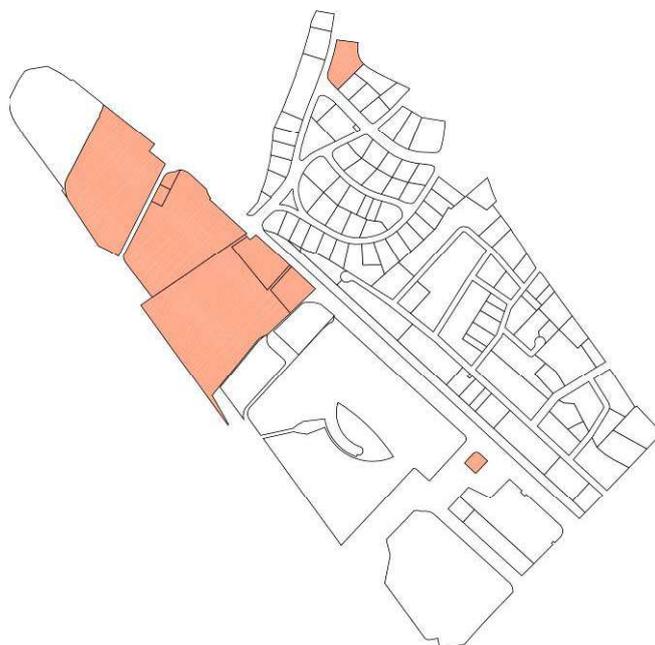
7. ANÁLISIS DE LOS SUELOS URBANOS DE USOS PRODUCTIVOS ACTUALMENTE VACANTES

El objeto del presente apartado es analizar los suelos vacantes de las zonas de uso global industrial y terciario del término municipal de Paterna, tanto de suelo urbano como de suelo urbanizable; para ello se parte de las imágenes aéreas de la aplicación google maps, contrastadas con el planeamiento municipal, así como con la información del Catastro.

A tal efecto, se ha elaborado un plano de ubicación de suelos vacantes, en los que no se desarrolla actividad alguna, y se ha procedido a cuantificar sus superficies resultando, por ámbitos diferenciados, las siguientes cantidades:

SUELOS URBANOS Y URBANIZABLES VACANTES DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS VACANTES (PATERNA)		
Ámbito	Calificación	Superficie m²s
Suelos Terciarios CV-35	Terciario	108.797,82
Pol. Fuente del Jarro + Táctica	Industrial	356.679,20
Parque Tecnológico + L'Andana	Industrial	141.417,86
Casco Urbano	Terciario	1.122,09
Casco Norte	Terciario	33.705,43
TOTAL		641.722,40

A continuación, se incorpora una imagen para cada ámbito analizado (sin escala) en la que se sombrea en color rojo, la parcela urbana de uso terciario/industrial actualmente vacante.



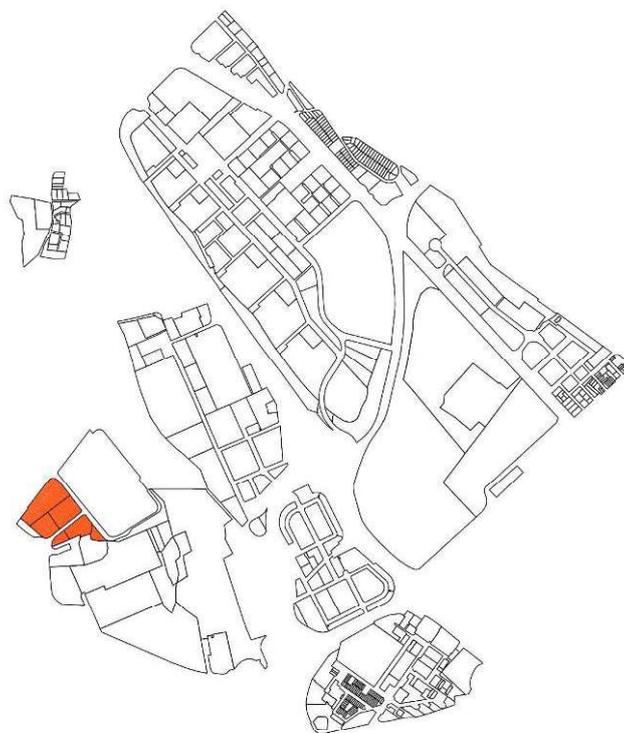
Suelos Terciarios CV-35



Polígonos Industriales Fuente del Jarro y Táctica



Parque Tecnológico y Polígono Industrial L'Andana



Zona casco norte

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022



Casco urbano

ANEXO I

Plan Especial de Infraestructuras del Área terciaria denominada Heron City. Normas Urbanísticas

Para todas aquellas determinaciones de las Normas Urbanísticas no especificadas en el presente Plan Especial, serán aplicación las determinaciones de las Normas Urbanísticas del PGOU de Paterna (1990) en su texto refundido y del Plan Parcial del sector 14 y su texto Refundido de Febrero del 2008 y/o cualquier otro instrumento de planeamiento de carácter vigente.

TITULO PRIMERO.

El Plan Especial de Infraestructura Área terciaria denominada Heron City como ámbito de planeamiento de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Paterna (1990)

Art. 1.1. Ámbito del Planeamiento de desarrollo

El ámbito de actuación del presente Plan es el grafiado en el plano PO-02. Emplazamiento y delimitación del ámbito del Plan.

Art. 1.2. De la documentación del Plan Especial

Son documentos integrantes del presente Plan Especial:

A) Memoria informativa

B) Planos de información

C) Memoria descriptiva y justificativa

D) Normas Urbanísticas

E) Planos de ordenación

TITULO SEGUNDO.

Ordenanzas particulares de las Zonas de Calificación Urbanística.

Capítulo Primero: Zonas en cualquier clase de suelo. La Red Primaria de Dotaciones

Art. 2.1. Ámbito

La Red Primaria está constituida por las áreas expresamente grafiadas con este título en el plano PO-02 Clasificación y Calificación del Suelo y PO-03 Estructura Urbana. Definición de la Red Primaria y Red Secundaria del presente Plan Especial. En el artículo 2.2 Tipos y categorías de la Red Primaria de dotaciones Públicas de las presentes normas urbanísticas, se hace referencia a tipos y categorías dentro de la delimitación del Ámbito del Plan. En los artículos "2.3 Condiciones generales" y "2.4 Condiciones Específicas" incluidos en las presentes normas urbanísticas, se hace referencia únicamente a los tipos y categorías que se incluyen en las actuaciones del presente Plan Especial de Infraestructuras.

Art. 2.2. Tipos y categorías de la Red Primaria de dotaciones públicas

A continuación se enumeran los tipos y categorías de aplicación en el ámbito del presente Plan Especial, con su correspondiente nomenclatura en los planos. Para la nomenclatura empleada se ha partido de la del ROGTU como referencia. Las reservas de las dotacionales privadas añaden un asterisco () a las siglas correspondientes para diferenciarlas de las homónimas de dominio público.*

1. Red Viaria

a) RV Viario de tránsito

PRV-1 Red viaria Supramunicipal

PRV-2 Red viaria Municipal

2. Equipamientos

a) ID Servicio urbano-Infraestructura (ID)

PID Tranvía

Art. 2.3. Condiciones generales.

Como uso de comunicaciones se entiende aquél que comprende las actividades que se desarrollan en las áreas destinadas a la comunicación y transporte de personas y mercancías.

2.3.1. Los usos globales o dominantes en cada tipo de la Red Primaria en el ámbito objeto del presente Plan Especial son los siguientes:

a) PRV Red Primaria de viario de tránsito: Uso viario

b) PID Tranvía: Uso de comunicaciones.

2.3.2. Para cada tipo de Red Primaria se prohíben expresamente los siguientes usos:

a) PRV. Red Primaria de viario de tránsito: se prohíben los usos que se especifiquen la Ley y el Reglamento de carreteras o normas equivalentes.

b) PID Tranvía: se prohíben los usos que se especifiquen las Leyes y Reglamentos aplicables al sector Ferroviario o normas equivalentes.

Art. 2.4. Condiciones específicas.

1. Red Viaria

a) La red viaria fundamental se desarrollará a través de la formulación de proyectos de obras o proyectos de urbanización. Dichos proyectos no podrán alterar la categoría funcional básica (vías interurbanas, metropolitanas y urbanas) que el Plan les asigna, viniendo obligados al mantenimiento de los elementos, no estrictamente viarios, que quedan incorporados en el diseño, tales como los espacios libres (Bulevares), pudiéndose alterar las dimensiones de dichos espacios libres, siempre que no se modifique el esquema y sección conceptual de la vía cuyo ancho total no podrá ser modificado.

b) Podrá admitirse, en red viaria pública de titularidad municipal, la ubicación de postes de suministro de carburantes y la ejecución de aparcamientos subterráneos en régimen de concesión administrativa o mera autorización.

c) El Ayuntamiento podrá efectuar los pasos a desnivel de vehículos y peatones que sean convenientes para la adecuada ordenación de la circulación.

2. PID Tranvía

Se podrá concretar la viabilidad y las características del tranvía como Sistema de Transporte Público a través de proyectos de urbanización, así como formular estudios de viabilidad que definan el trazado definitivo de las líneas.

En los viales donde se proyecte la plataforma reservada al tranvía, se habrá de considerar una anchura mínima de 10 m con el fin de que quede garantizada la viabilidad del trazado ferroviario proyectado.

Igualmente deberá preverse el espacio necesario para las posibles paradas del tranvía.

Capítulo Segundo: Zonas en cualquier clase de suelo. La Red Secundaria de dotaciones

Art. 2.5 Ámbito

La Red Secundaria está constituida por las áreas expresamente grafiadas con este título en el plano PO.03. Estructura Urbana. Definición de la Red Primaria y Red Secundaria del presente Plan Especial de Infraestructuras. En el artículo "2.6 Tipos y categorías de la Red Secundaria" de las presentes normas urbanísticas, se hace referencia a tipos y categorías dentro de la delimitación del Ámbito del Plan. En los artículos "2.7 Condiciones generales" y "2.8 Condiciones Específicas" incluidos en las presentes normas urbanísticas, se hace referencia únicamente a los tipos y categorías que se incluyen en las actuaciones del presente Plan Especial de Infraestructuras.

Art. 2.6 Tipos y categorías de Red Secundaria

A continuación se enumeran los tipos y categorías incluidas en la delimitación del ámbito del presente Plan Especial, con su correspondiente nomenclatura en los planos. Para la nomenclatura empleada se ha partido de la del ROGTU como referencia. Las reservas de las dotacionales privadas añaden un asterisco () a las siglas correspondientes para diferenciarlas de las homónimas de dominio público.*

1. Red Viaria

a) RV Viario de Tránsito.

SRV Red viaria Urbana

b) PV Áreas peatonales

SPV Área peatonal Urbana

c) AV. Aparcamiento.

SAV Aparcamiento Urbano

2. Equipamientos

b) ID Infraestructura-servicio urbano

SID- Centro de Transformación

d) DM Dotacional Múltiple

SDM Dotación Múltiple de Equipamiento Público y social

3. Zonas verdes

a) ZV Zona Verde

SZV Zona Verde Urbana

Art. 2.7. Condiciones generales.

2.7.1. Los usos globales o dominantes en cada tipo de la Red Secundaria en el ámbito objeto del presente Plan Especial son los siguientes:

a) PRV. Red Primaria de viario de tránsito: Uso viario

2.7.2. Para cada tipo de Red Secundaria se prohíben expresamente los siguientes usos:

PRV. Red Primaria de viario de tránsito: se prohíben los usos que se especifiquen la Ley y el Reglamento de carreteras o normas equivalentes.

Art. 2.8. Condiciones específicas

1. Red Viaria

a) La red viaria fundamental se desarrollará a través de la formulación de proyectos de obras o proyectos de urbanización. Dichos proyectos no podrán alterar la categoría funcional básica (vías interurbanas, metropolitanas y urbanas) que el Plan les asigna, viniendo obligados al mantenimiento de los elementos, no estrictamente viarios, que quedan incorporados en el diseño, tales como los espacios libres (Bulevares), pudiéndose alterar las dimensiones de dichos espacios libres, siempre que no se modifique el esquema y sección conceptual de la vía cuyo ancho total no podrá ser modificado.

b) Podrá admitirse, en red viaria pública de titularidad municipal, la ubicación de postes de suministro de carburantes y la ejecución de aparcamientos subterráneos en régimen de concesión administrativa o mera autorización.

c) El Ayuntamiento podrá efectuar los pasos a desnivel de vehículos y peatones que sean convenientes para la adecuada ordenación de la circulación.

TITULO TERCERO. Normas Mínimas de Redacción de Proyectos Técnicos para el Desarrollo de las obras de infraestructuras previstas.

Art. 3.1. Condiciones de las Infraestructuras

Las condiciones que deben cumplir las Infraestructuras quedarán totalmente definidas a través de los correspondientes proyectos de urbanización y/o construcción.

TITULO CUARTO. Medidas de integración paisajística

Art. 4.1. Plantaciones

Se realizarán las siguientes plantaciones de vegetación y arbolado:

- a) Se plantará vegetación autóctona en la franja paralela a la Autovía CV-35 y en la Avenida Francisco Tomás y Valiente.*
- b) Se incorporará arbolado de alineación en todas las calles de nueva urbanización*
- c) Se incluirá como condición de desarrollo la regulación y ordenación del aparcamiento en superficie disponiendo un árbol de hoja caduca por cada cuatro plazas de aparcamiento, en cumplimiento de lo establecido en la LOTPP y el RPJECV.*

FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN	
<p>DESCRIPCIÓN ÁMBITO DE ACTUACIÓN: El ámbito de actuación incluye la CV-3105, la Avenida Francisco Tomás y Valiente, la Calle Sueca y la Plaza de L'Ollería del término municipal de Paterna, además del Sector 14 y el Sector industrial U-II-06 del P.G.O.U. del mismo municipio. Los límites se detallan en el plano <i>PO-01 Emplazamiento y delimitación del ámbito del Plan</i>.</p>	
<p>FIGURA DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO: Plan Especial de Infraestructuras</p>	
<p>USOS GLOBALES EN EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN: Red viaria e infraestructura de tranvía, según plano <i>PO-03 Clasificación y Calificación del suelo</i></p>	
<p>OBJETIVOS: Mejorar los accesos y la movilidad en área de suelo urbano del ámbito de actuación, de acuerdo con las necesidades actuales y previstas.</p>	
<p>CONDICIONES:</p> <p>De integración y conexión: Se definirán en los documentos de gestión y ordenación pormenorizada que se desarrollarán en fases posteriores.</p> <p>Protección del Ambiente Atmosférico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En caso de que se superen los objetivos de calidad acústica para las zonas residenciales, la Consellería de Infraestructuras y Transporte, como autoridad competente por razón de la materia a la que pertenece la fuente generadora del ruido o vibraciones, previo informe de la Consellería competente en medioambiente, podrá exceptuar la aplicación de los niveles máximos de perturbación a todo o en parte de un proyecto determinado, pudiéndose establecer otros niveles máximos específicos siempre que se garantice la utilización de la mejor tecnología disponible, tal y como se establece en el apartado 3 de la disposición adicional primera de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica - A la puesta en uso de las nuevas actuaciones se comprobará el nivel sonoro transmitido al entorno, tal y como se especifica en artículo 27 del decreto 104/2006 <p>Condicionantes ambientales derivados de la Declaración de Impacto Ambiental. Medidas Medioambientales y Paisajísticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El proyecto constructivo que contemple el desdoblamiento de la CV-3105 hacia el margen derecho en sentido hacia Ademuz, deberá evitar afectar suelo forestal. Asimismo, deberá mantenerse dicha zona libre de instalaciones auxiliares. - El Ayuntamiento de Paterna comunicará el inicio de las obras al órgano ambiental competente. Asimismo, tras la finalización de las obras de ejecución se solicitará a la Dirección General de Gestión del Medio Natural una visita de comprobación del cumplimiento de lo establecido por la Declaración de Impacto Ambiental y lo descrito en el Estudio de impacto ambiental, así como de la eficacia de las medidas propuestas. La solicitud irá acompañada de un informe en el que se describan las actuaciones llevadas a cabo, las incidencias producidas durante la ejecución así como todo lo que se considere pertinente. - Los proyectos constructivos que se desarrollen a partir del presente Plan Especial y dispongan instalación luminica, en el cálculo considerarán las lámparas de mayor eficacia energética y de mínima emisión de flujo luminoso. - Las instalaciones auxiliares de obra se ubicarán lo más alejado posible de los usos residenciales. - Se deberán realizar plantaciones de vegetación autóctona en la franja paralela a la CV-35 y en la Av. Francisco Tomás y Valiente, se incorporará arbolado de alineación en todas las calles de nueva urbanización y en zonas de aparcamiento en superficie, se dispondrá un árbol de hoja caduca por cada cuatro plazas de aparcamiento de acuerdo con la LOTPP y el RPJECV. - La Dirección de Obra exigirá el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como de los condicionantes de la Declaración de Impacto Ambiental. - Se deberá tener en cuenta el informe de la Consellería de Gobernación. - En el proyecto de urbanización de la línea se deberá estudiar las alegaciones presentadas, en su día 	

SERVEI TERRITORIAL D'URBANISME
 DE PATERNA
 DATA DE RECEPCIÓ DE L'ACTE
 - 1 MAR. 2010 DEL
 HRAE SR. CONSELLER DE
 MEDIAMBIENT, AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Aprobado por acuerdo
 plenario de 22-02-10

Servei Territorial d'Urbanisme
 VALENCIA

- por REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS en el ayuntamiento.
- Se deberá tener en cuenta el informe de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte Carreteras.
 - Los proyectos constructivos que se deriven del presente Plan Especial y que afecten a la vía pecuaria "Vereda de San Antonio de Benagéber a Burjassot", deberán concretar el trazado de la misma a efectos de su correcta señalización o tratamiento o, en su caso, deberá iniciarse el procedimiento de desafección del dominio público antes del inicio de las obras.
 - Se debe disponer de informe favorable de la CHJ o entidad suministradora respecto a la disponibilidad de recursos hídricos, la afección de la actuación al dominio público hidráulico e incidencia en el régimen de corrientes. Asimismo se deberá solicitar y tramitar al Organismo de cuenca competente la autorización de vertido al barranco de la Endolça.
 - La Corporación Local deberá acreditar fehacientemente la solución dada al saneamiento y depuración de las aguas residuales generadas por la actuación, bien mediante EDAR propia, o bien, mediante la conexión al sistema público de saneamiento y depuración. Si se opta por esta última opción, deben observarse las condiciones establecidas en el informe emitido por la EPSAR.
- Condiciones derivadas de los informes sectoriales**
- En la ejecución de las obras deberán contemplarse las condiciones que se derivan del informe emitido el 3.07.09 por la CHJ sobre la afección del proyecto al Barranco de L'Endolça, que son las siguientes:
 - 1.- La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobreelevación, aguas arriba, de la lámina de agua.
 - 2.- Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua y su cauce natural.
 - 3.- Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.
 - 4.- Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el art. 47.1 del TRLA, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.
 - 5.- Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.
 - 6.- Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.
 - 7.- Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de agua superficiales y subterráneos, por vertidos o contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.
 - 8.- En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.
 - 9.- Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.
 - 10.- En cuanto a hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:
 - Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.
 - Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
 - Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.
 - 11.- Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas, para realizar las obras.
 - El Proyecto constructivo del Sector y los viales, que afectan a la CV-35 será aprobado por los técnicos de la División de Carreteras de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes y ejecutado simultáneamente con el Proyecto del Sector.
 - Además de las aquí prescritas, se deberán cumplir aquellas condiciones que pudieran imponer los

Aprobado por acuerdo plenario de 22-02-10

23 FEB. 2010
 d'Urbanisme
 VALENCIA



informes emitidos por los correspondientes organismos sectoriales tras la aprobación definitiva del presente Plan Especial.

GESTIÓN:

- La gestión de las actuaciones, serán de iniciativa pública correspondiendo a los propietarios interesados satisfacer el importe que de aquellas se deriven, en las forma y condiciones que se dispongan en el correspondiente canon de urbanización.
- La totalidad de las actuaciones contempladas en el Plan Especial serán ejecutadas a cargo del sector.

Se ha eliminado el condicionante de la Demarcación de Carreteras pues el informe emitido el 17.07.09 es favorable sin condicionantes.

*Aprobada por
avendo plenario
de 22-02-10*

Servei Territorial: "Urbanisme
VALENCIA
23 FEB. 2010



ANEXO II

Modificación nº 52 del PGOU. Normativa Urbanística.

NOTA: La normativa urbanística de la MPG-52 afecta exclusivamente a la ordenación pormenorizada del ámbito, por lo que se analiza en el bloque documental correspondiente a dicha ordenación pormenorizada.

ANEXO III

Reportaje fotográfico



Foto aérea del ámbito

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL - (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022

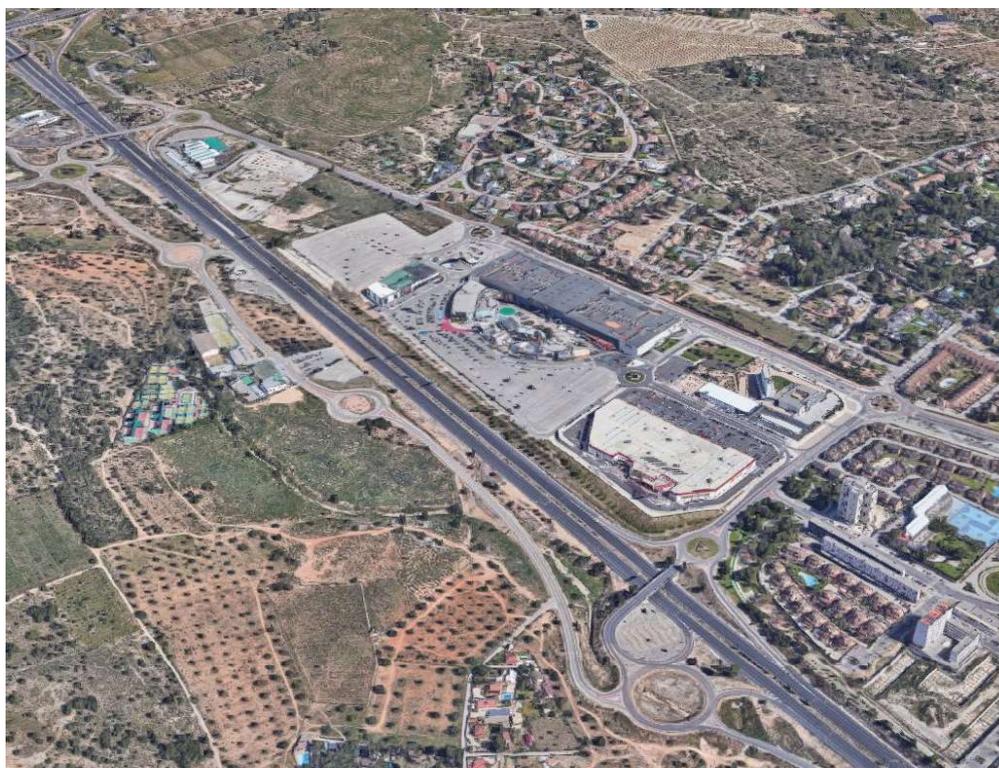


Foto 1



Foto 2

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCARIOS JUNTO A LA CV-35"
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022



Foto 7

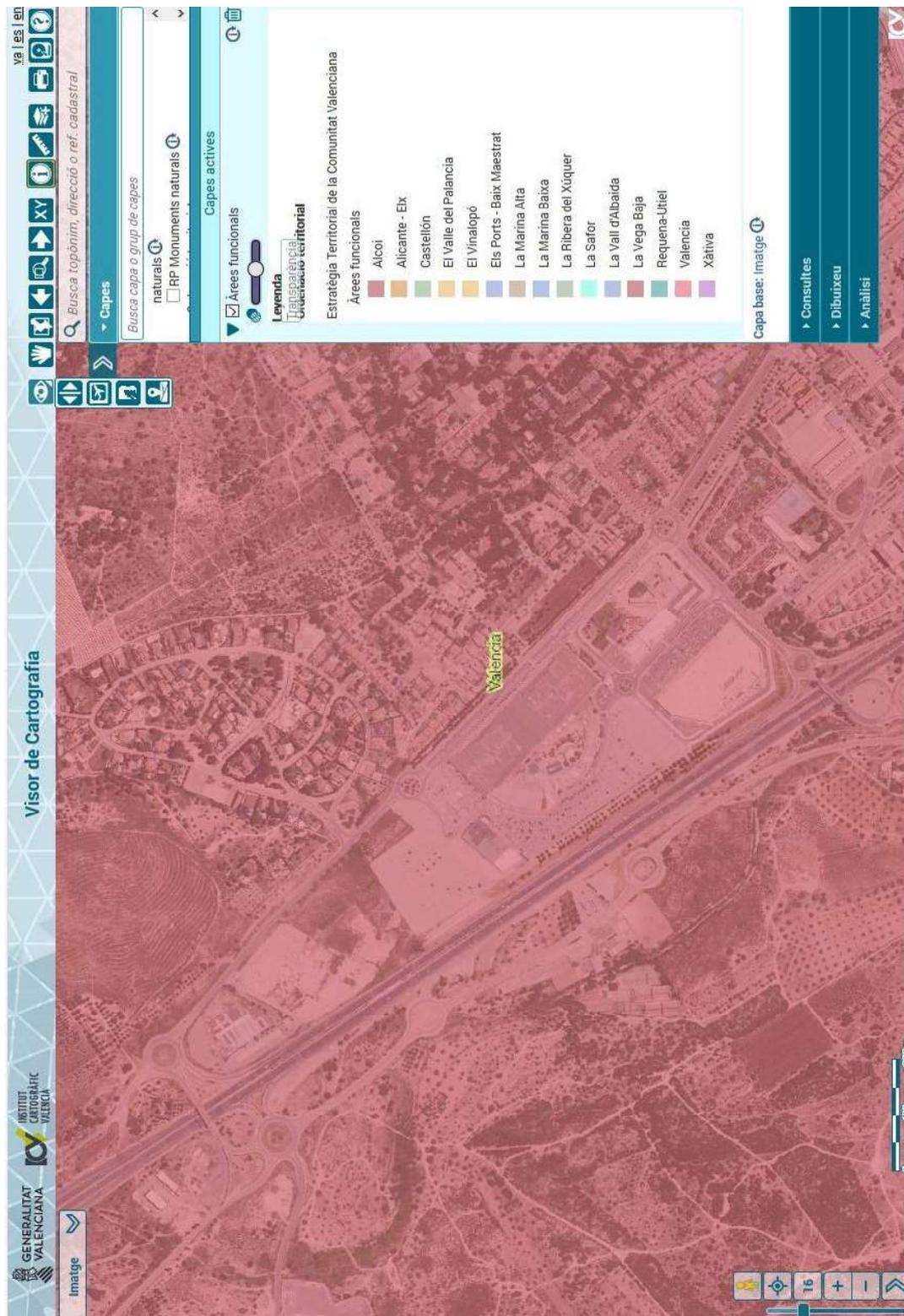


Foto 8

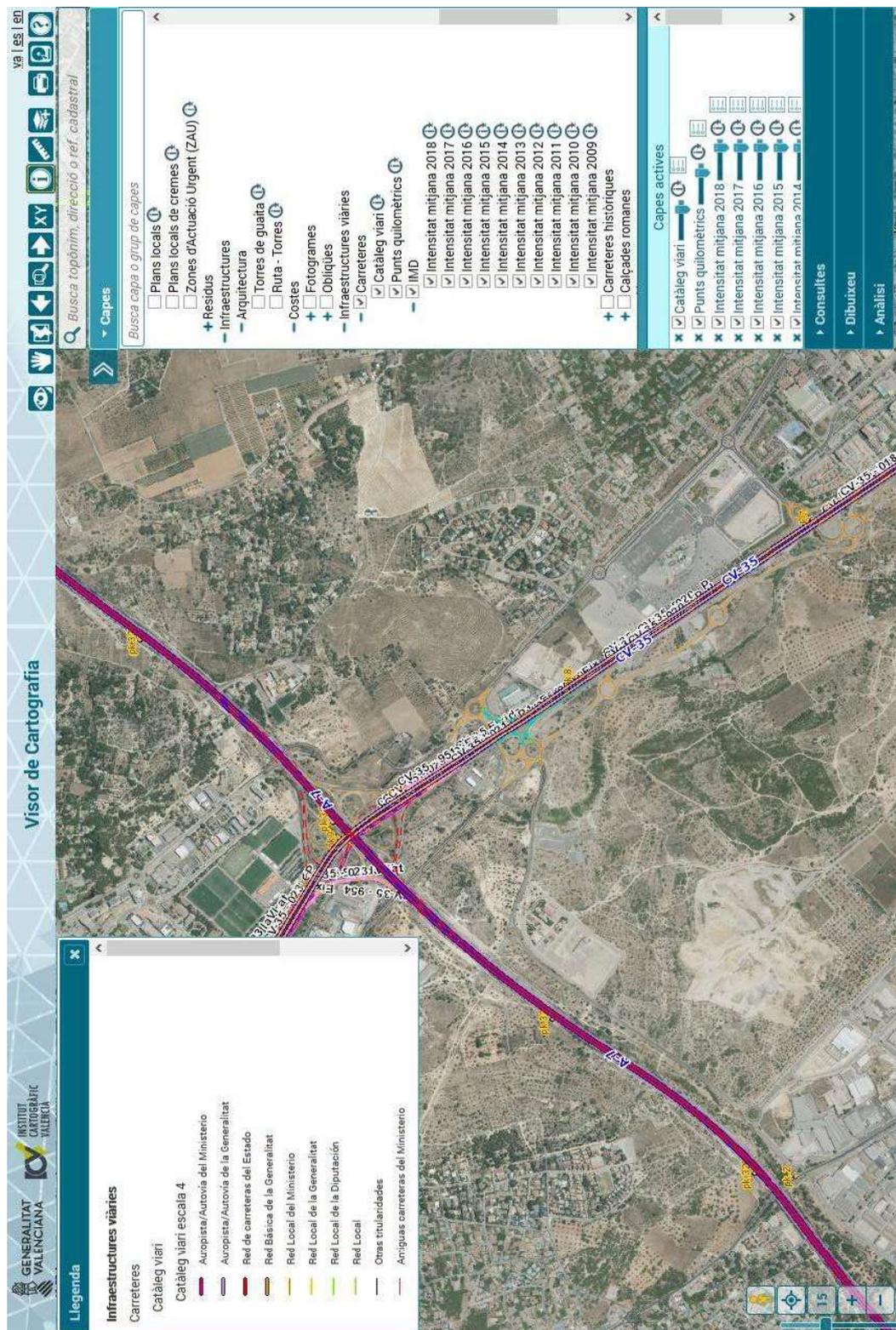
ANEXO IV

Reflejo gráfico de las Bases Cartográficas de la Generalitat Valenciana

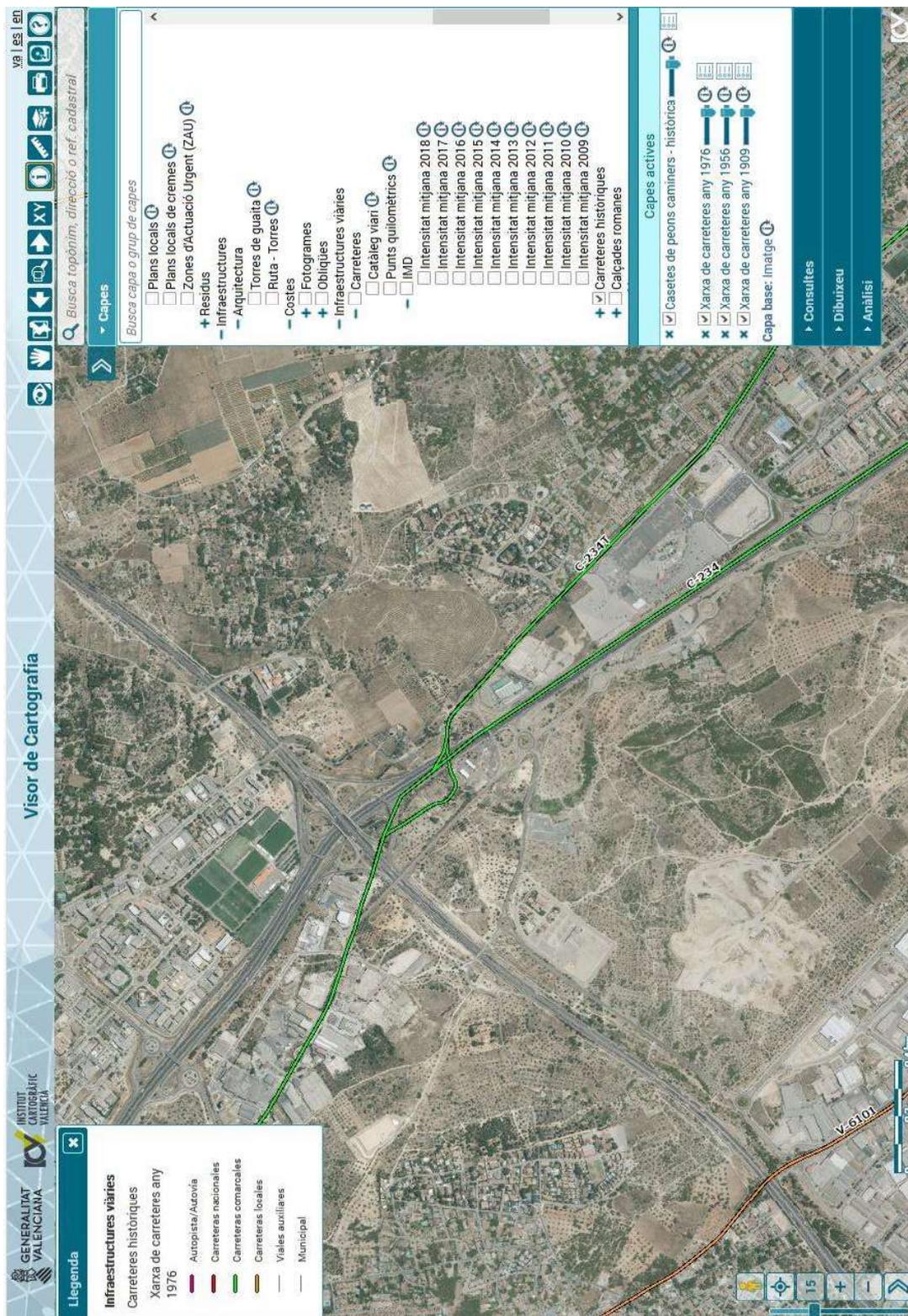
Estrategia territorial de la Comunidad Valenciana. Áreas funcionales.



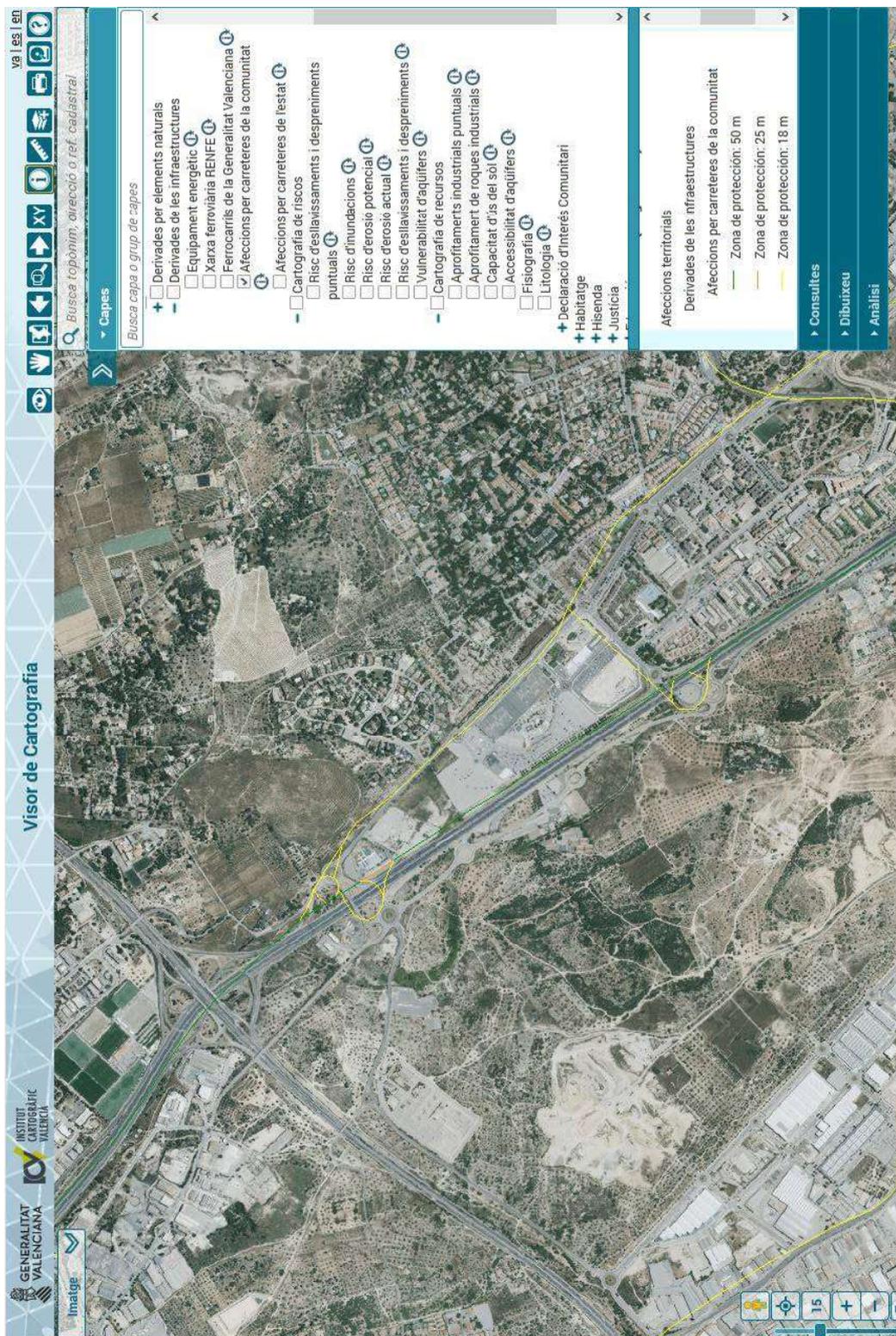
Infraestructuras viarias.



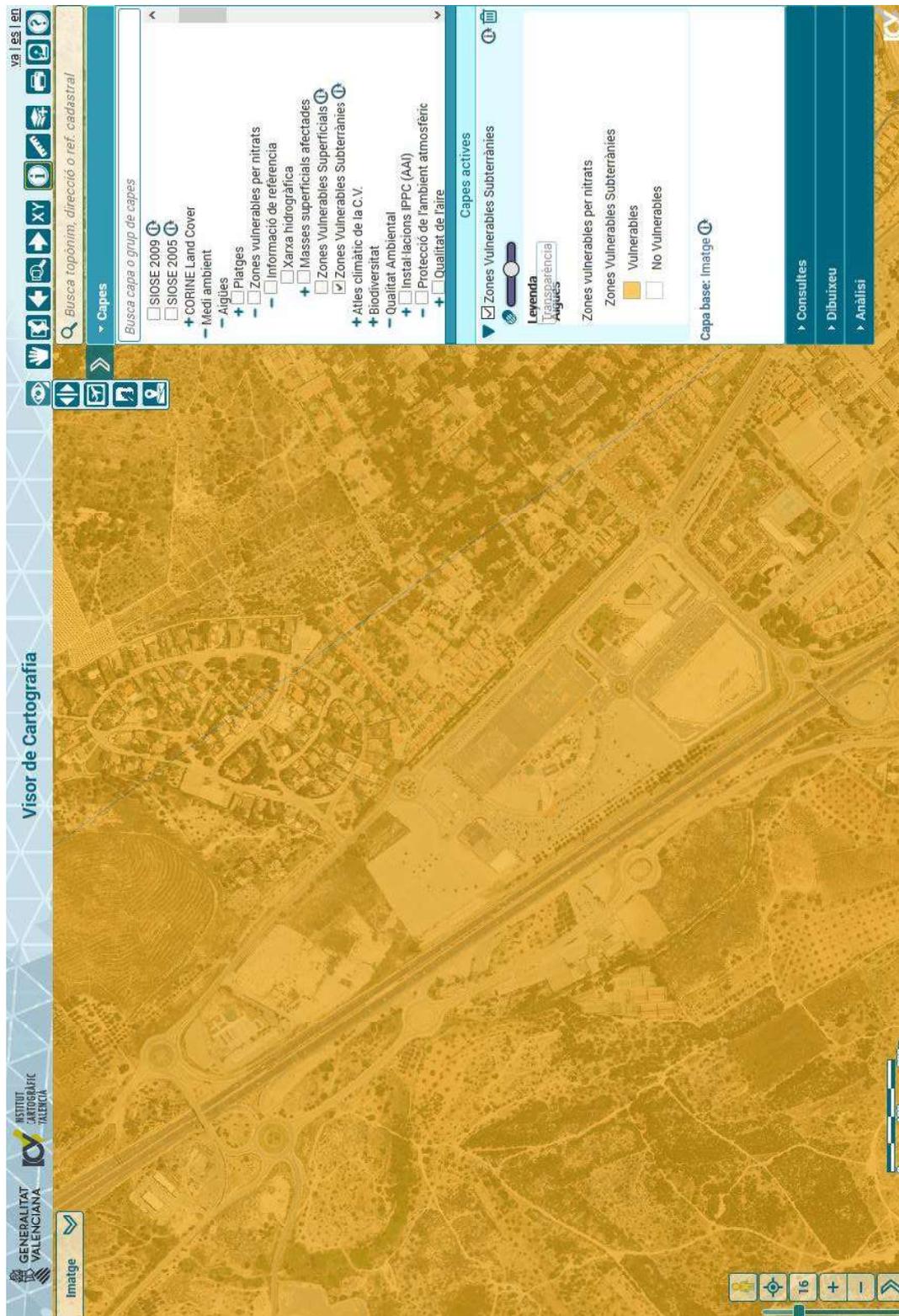
Infraestructuras viarias. Carreteras históricas



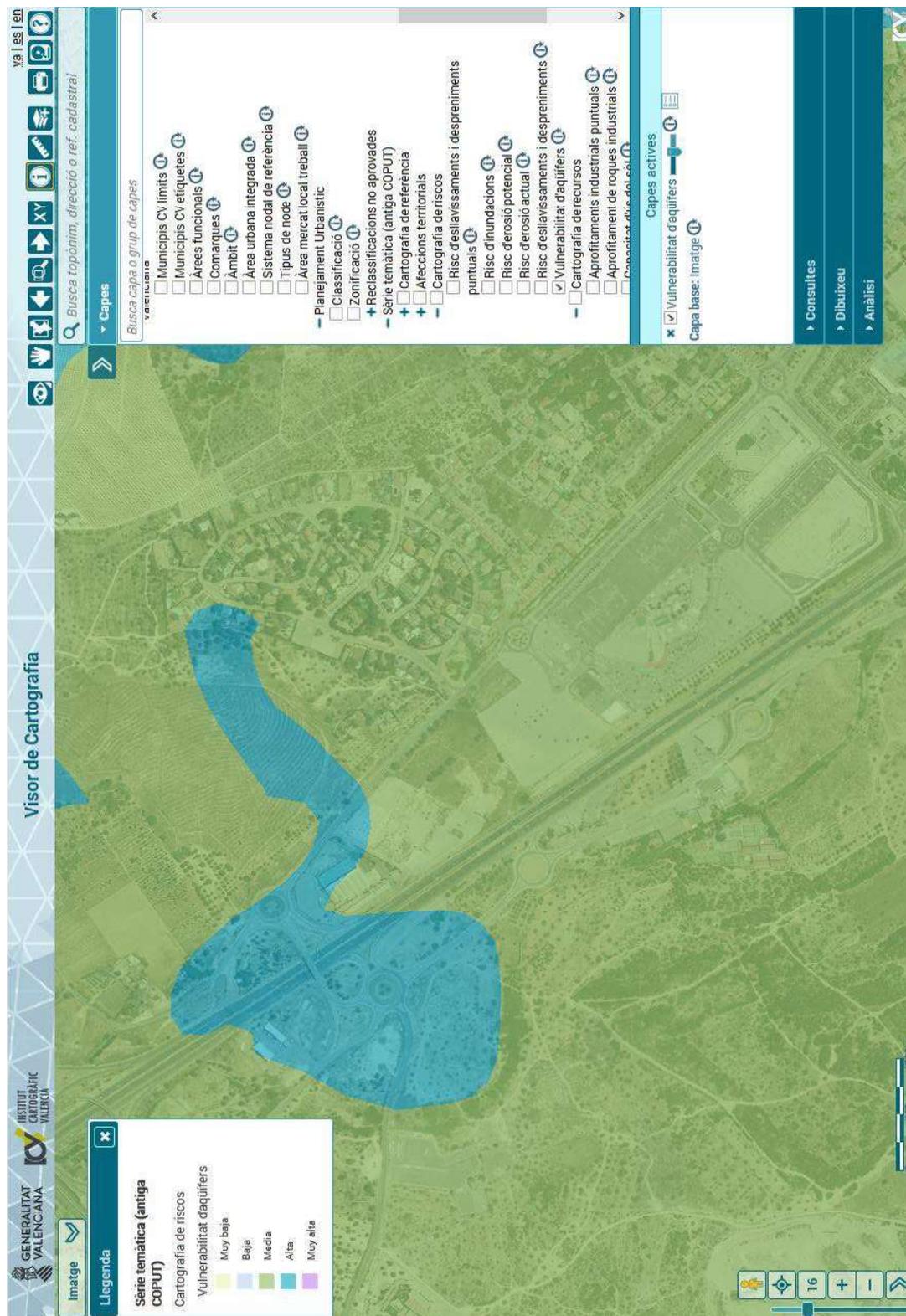
Afecciones. Carreteras de la Comunitat.



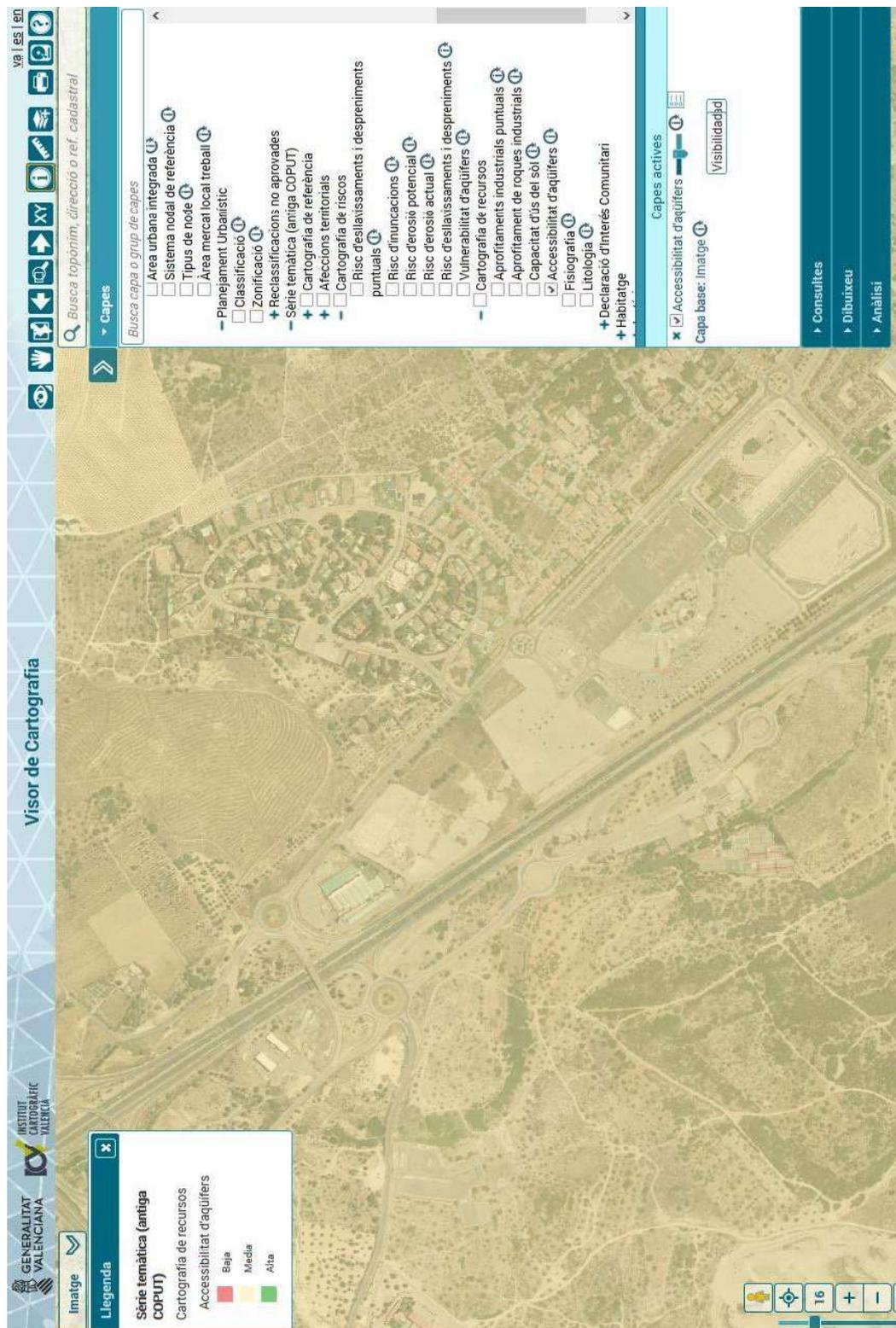
Agua. Zonas vulnerables subterráneas.



Vulnerabilidad de acuíferos.



Accesibilidad de acuíferos.



Precipitación acumulada anual

Visor de Cartografia

INSTITUT CARTOGRAFIC VALENCIÀ

GENERALITAT VALENCIANA

Busca topònim, direcció o ref. cadastral

▼ Capes

Busca capa o grup de capes

- Cartografia de referència
- Orfototos i imatges
- MDT i derivats
- Usos del Sol
- Medi ambient
- Aiguës
- Atles climàtic de la C.V.
 - Estacions de referència
 - Dades anuals
 - Precipitació acumulada anual [mm]
 - Temperatura mitjana anual [C]
 - Temperatura mínima anual [C]
 - Temperatura màxima anual [C]
 - Temperatura mitjana de les mínimes anual [C]
 - Temperatura mitjana de les màximes anual [C]
 - Dades estacionals
 - Dades mensuals
 - Quadricula de referència
 - Biodiversitat
 - Qualitat Ambiental
 - Caca i Pesca
 - Dades meteorològiques/climatiques (AVAMET)
 - Espais Protegits
 - Forestal
 - Instruments Planif.-Gestió EE.PP.
 - PATFOR
 - Prevençió d'incendis

Capas actives

- Precipitació acumulada anual [mm]

Capa base: Imatge

► Consultes

► Dibuixeu

► Anàlisi

Llegenda

Atles climàtic de la C.V.

Dades anuals

Precipitació acumulada anual [mm]

250-300
300-400
400-500
500-600
600-700
700-800
800-900

Usos del suelo.

Visor de Cartografía

Busca capa o grupo de capas

- Unitats administratives
- Geodèsia/GNSS
- Planificació de línies límit municipals
- Otofotos i imatges
 - Imatge
 - Híbrid
 - Otofotos RGB
 - Otofotos IRG
 - Satèl·lit
 - MDT i derivats
 - Relleu
- Usos del Sol
 - SIOSE
 - SIOSE 2015
 - SIOSE 2011
 - SIOSE 2009
 - SIOSE 2005
- CORINE Land Cover
 - CLC 2018
 - CLC 2012
 - CLC 2006
 - CLC 2000
 - CLC 1990
- Medi ambient
- Infraestructures
- Indústria
- Ordenació del territori i Urbanisme
- Habitatge
- Justícia

Capes actives

- CLC 2018
- Capa base: Imatge

Consultes

Dibuixeu

Anàlisi

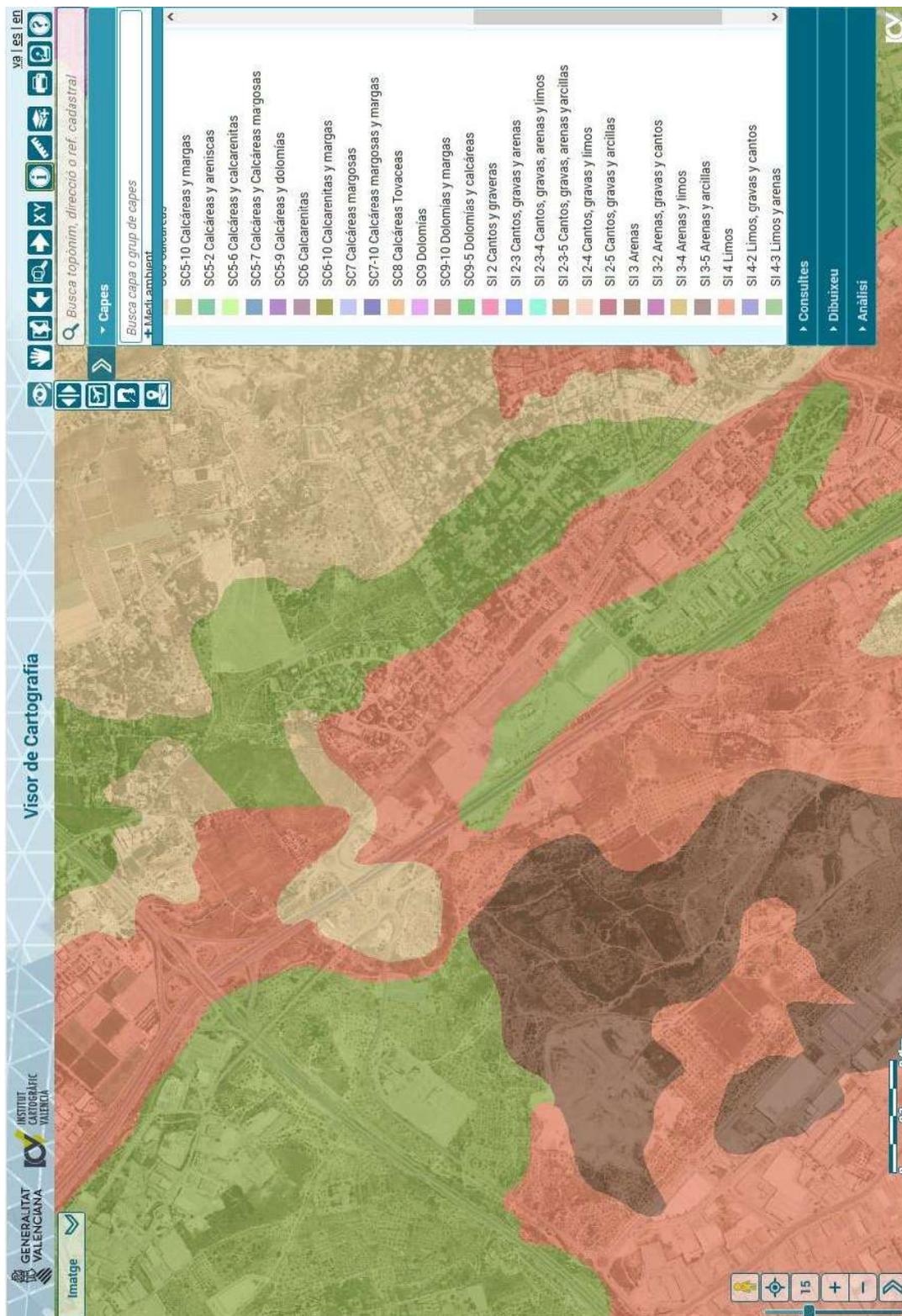
Llegenda

CLC 2018

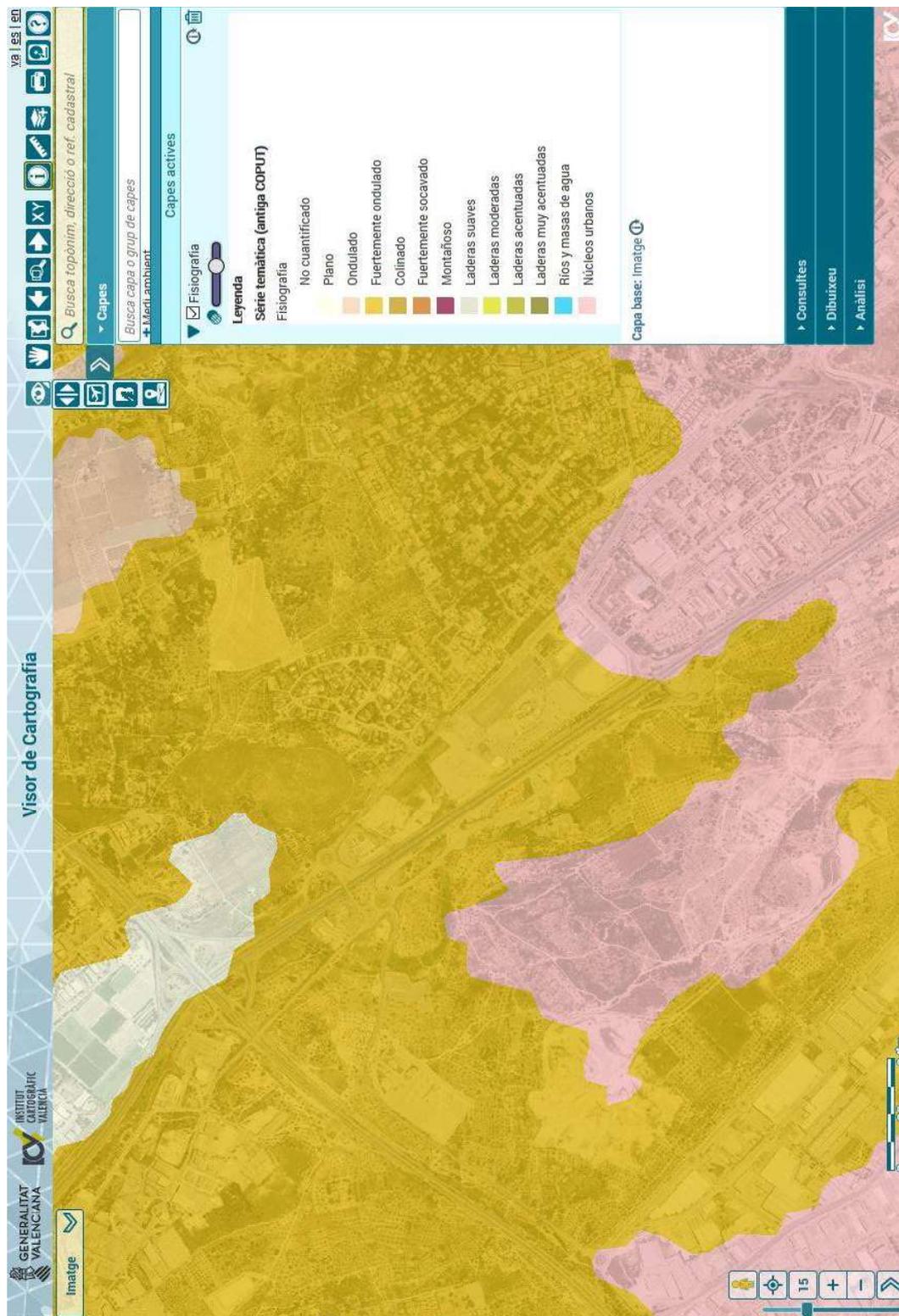
CLC Code

- 111: Tejido urbano continuo
- 112: Tejido urbano discontinuo
- 121: Zonas industriales o comerciales
- 122: Redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados
- 123: Zonas portuarias
- 124: Aeropuertos
- 131: Zonas de extracción minera
- 132: Escombreras y vertederos
- 133: Zonas en construcción
- 141: Zonas verdes urbanas
- 142: Instalaciones deportivas y recreativas
- 211: Tierras de labor en secano
- 212: Terrenos regados permanentemente

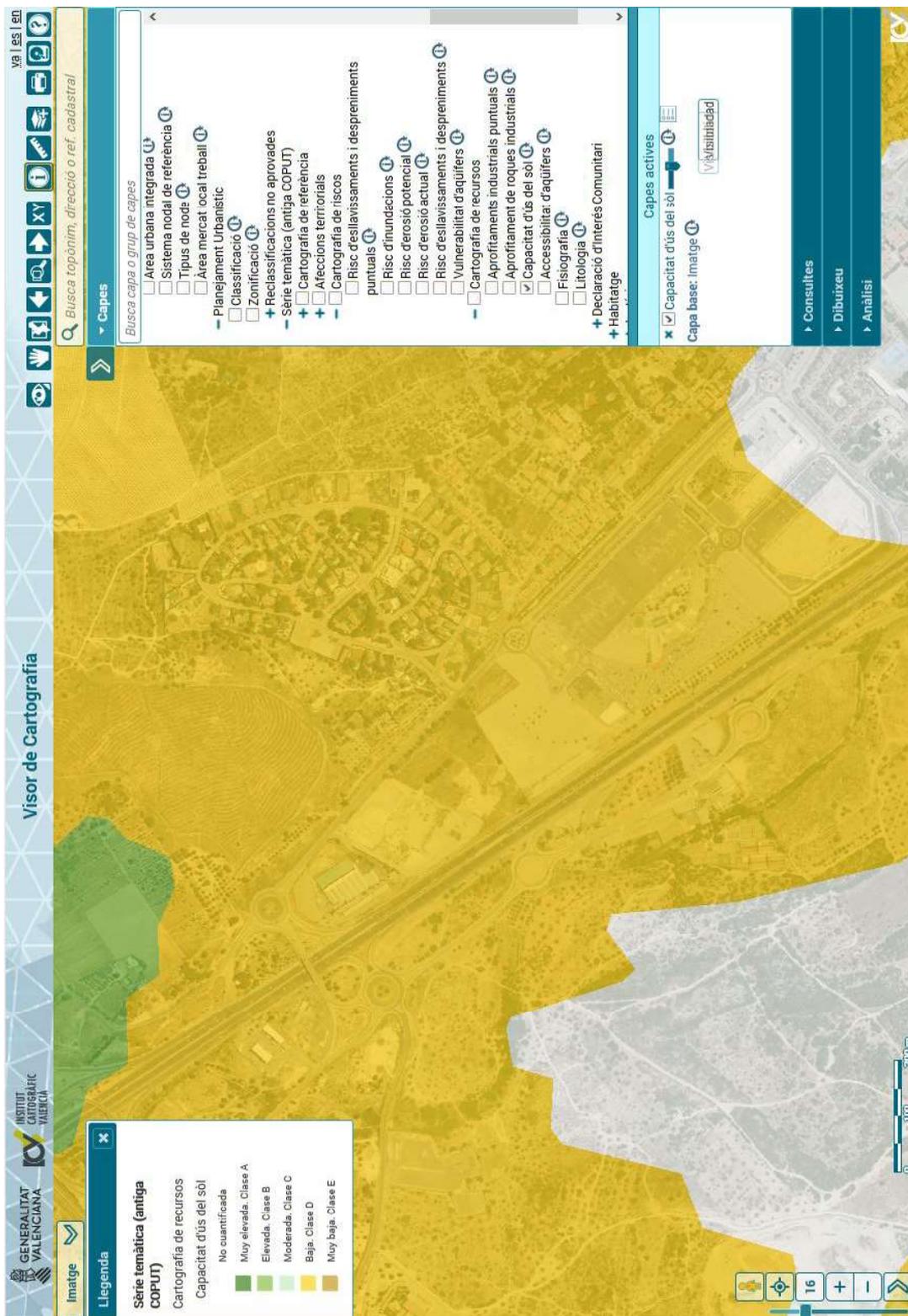
Litología.



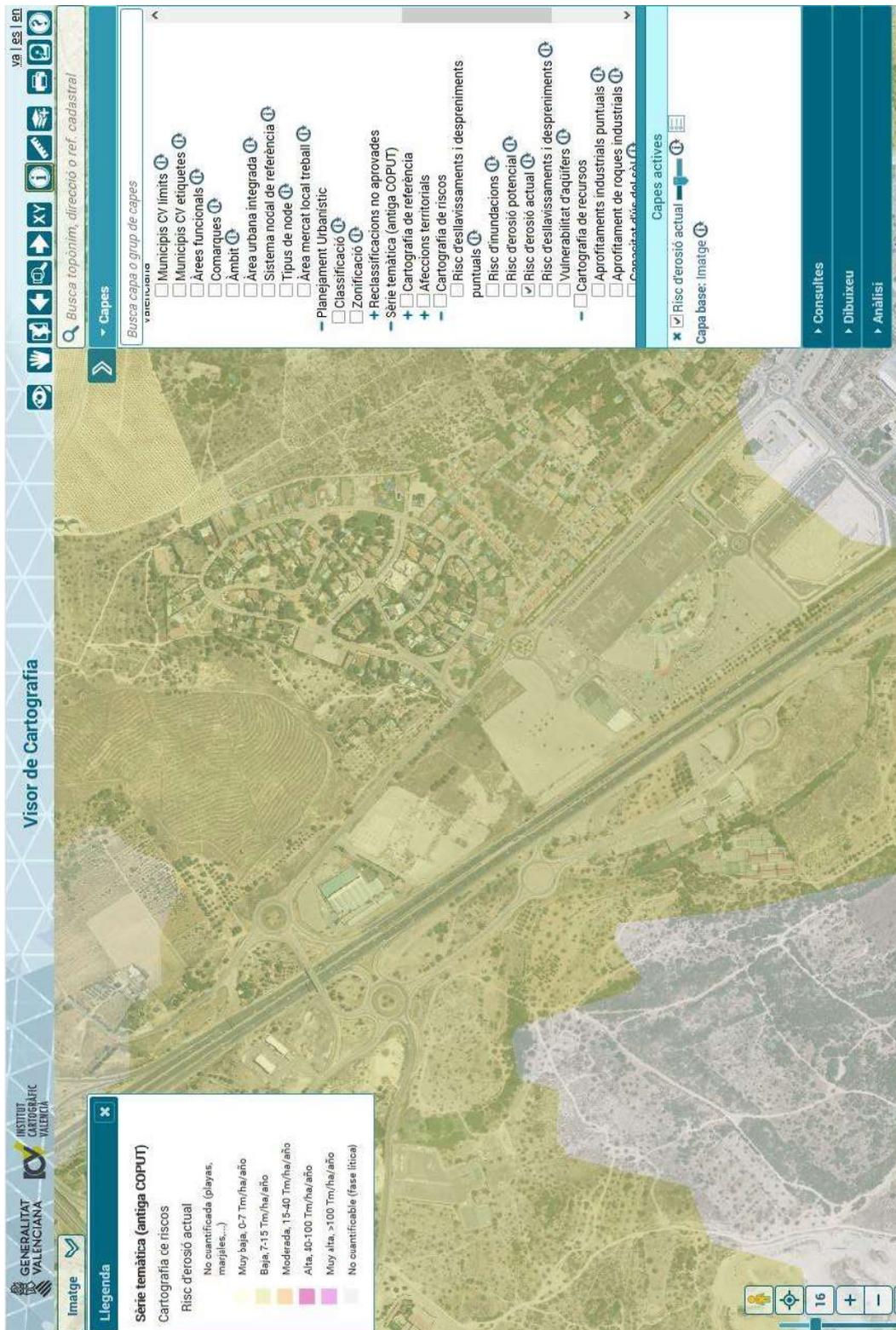
Fisiografía.



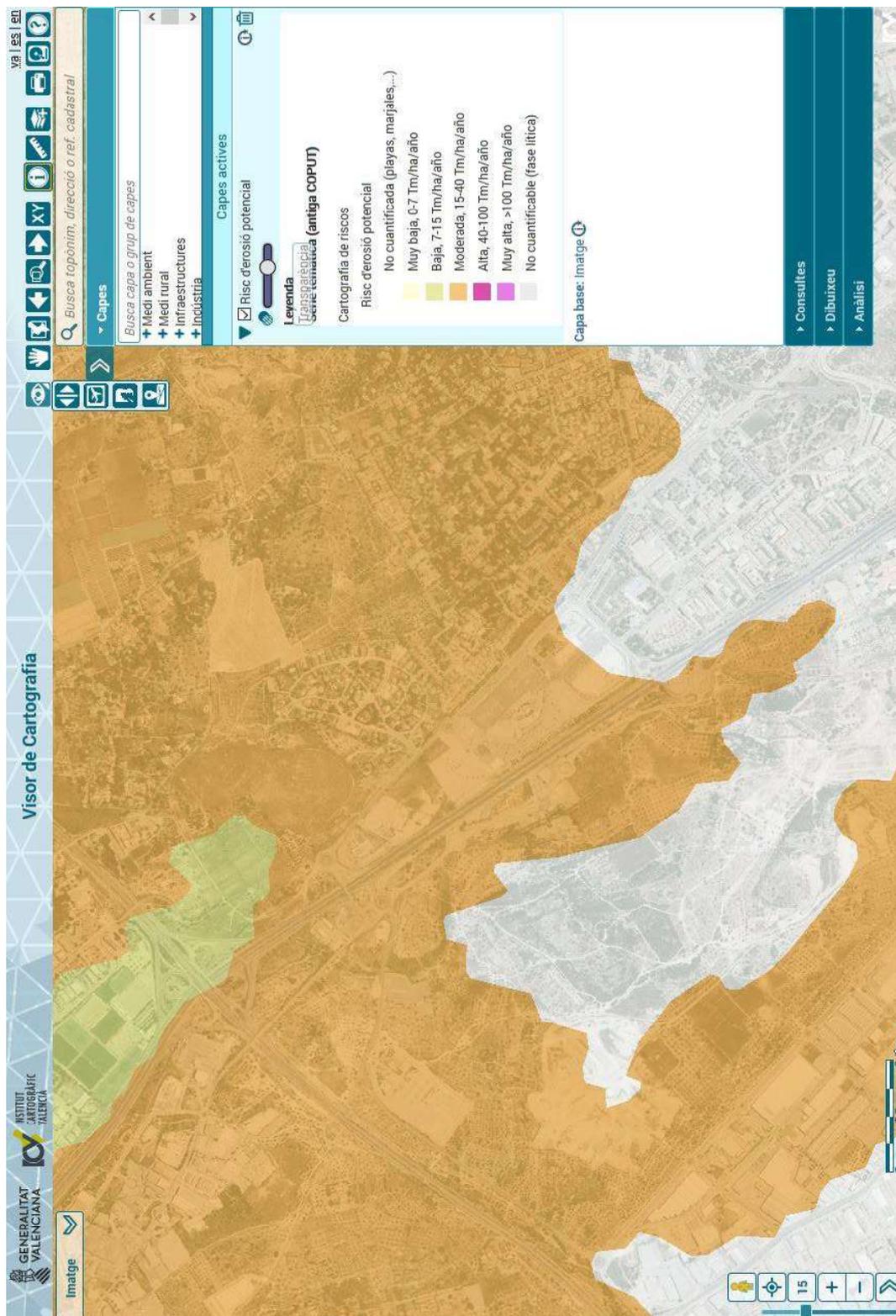
Capacidad de uso del suelo.



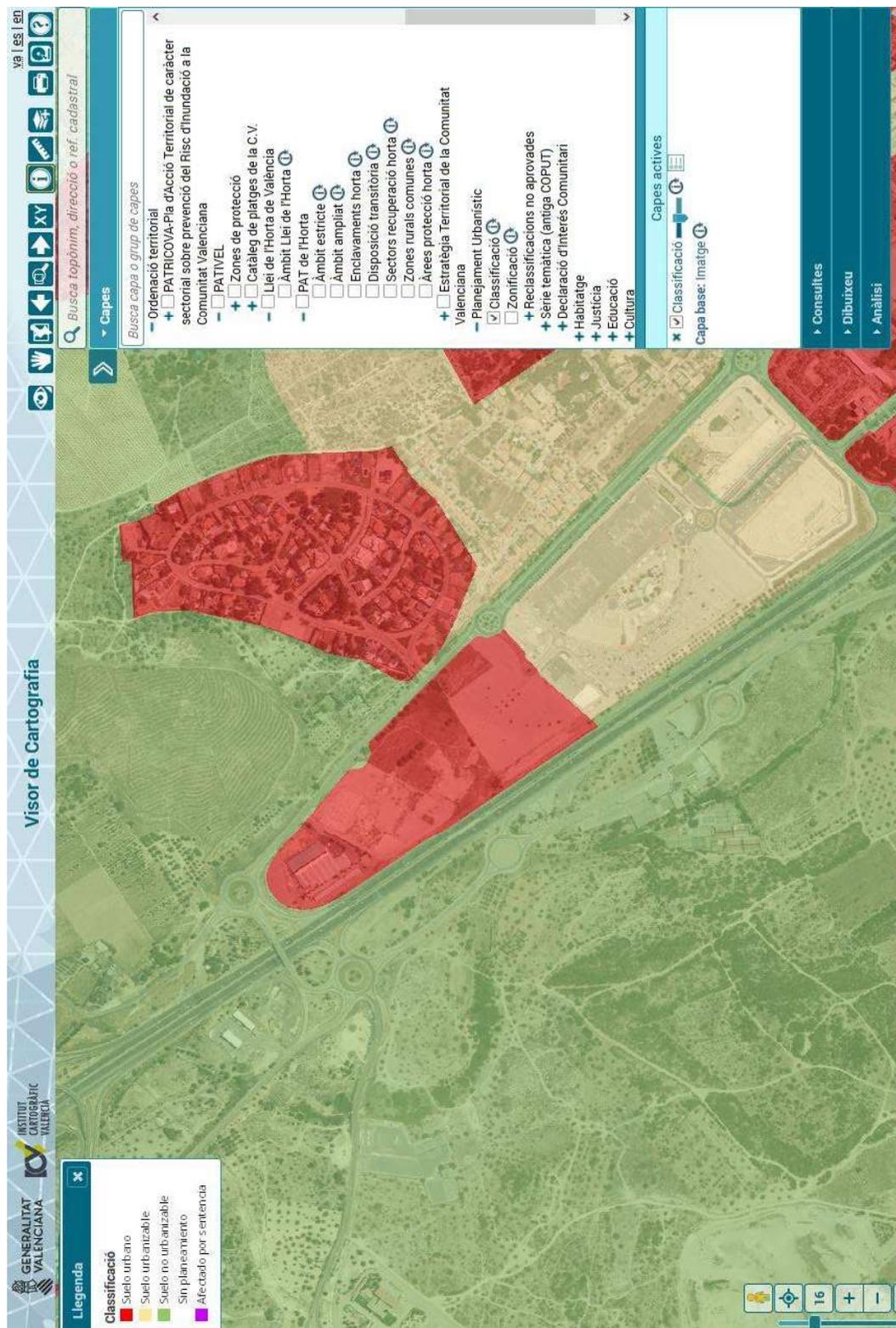
Riesgo de erosión actual.



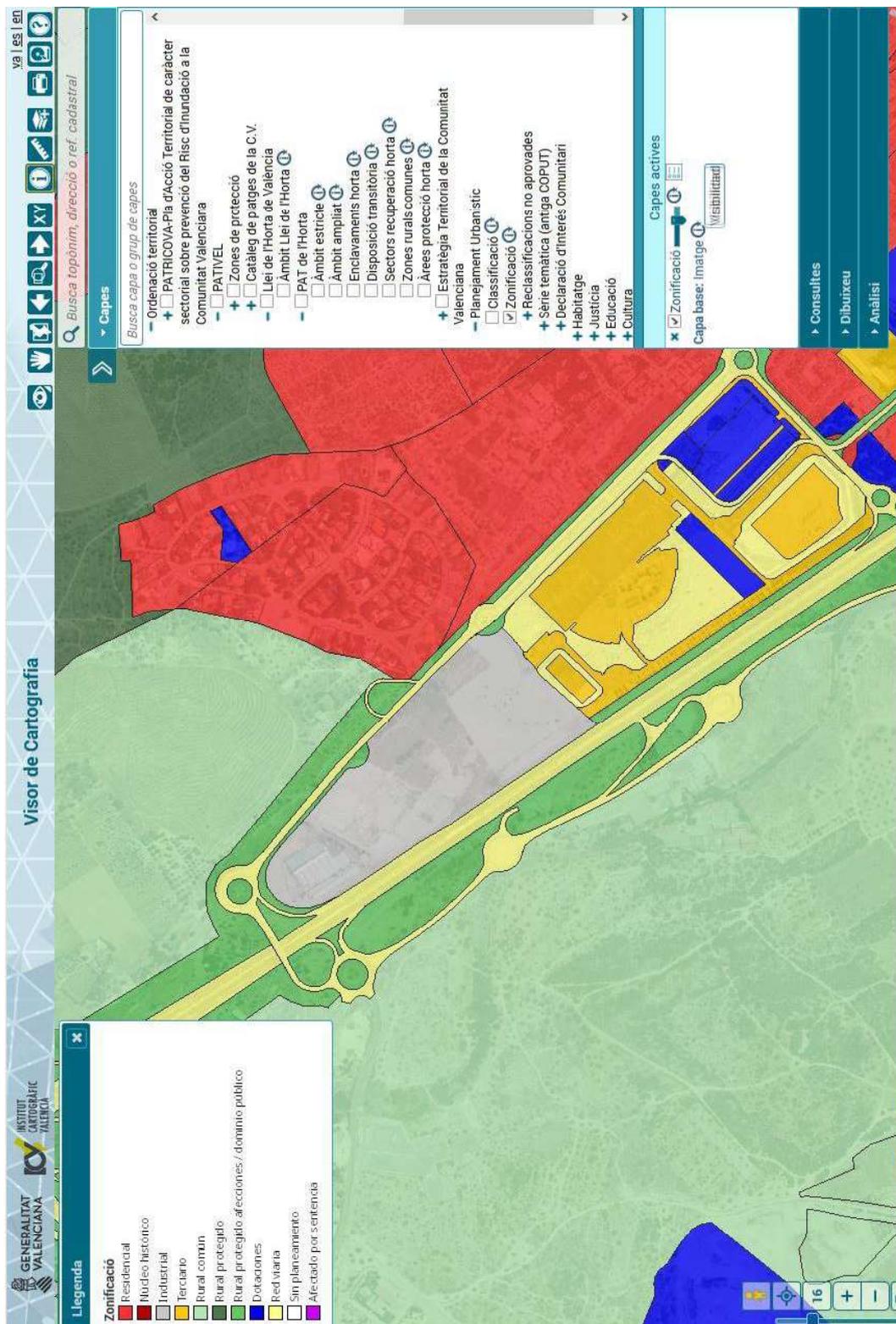
Riesgo de erosión potencial.



Planeamiento urbanístico. Clasificación.



Planeamiento urbanístico. Zonificación.



Equipamiento energético



Vías pecuarias



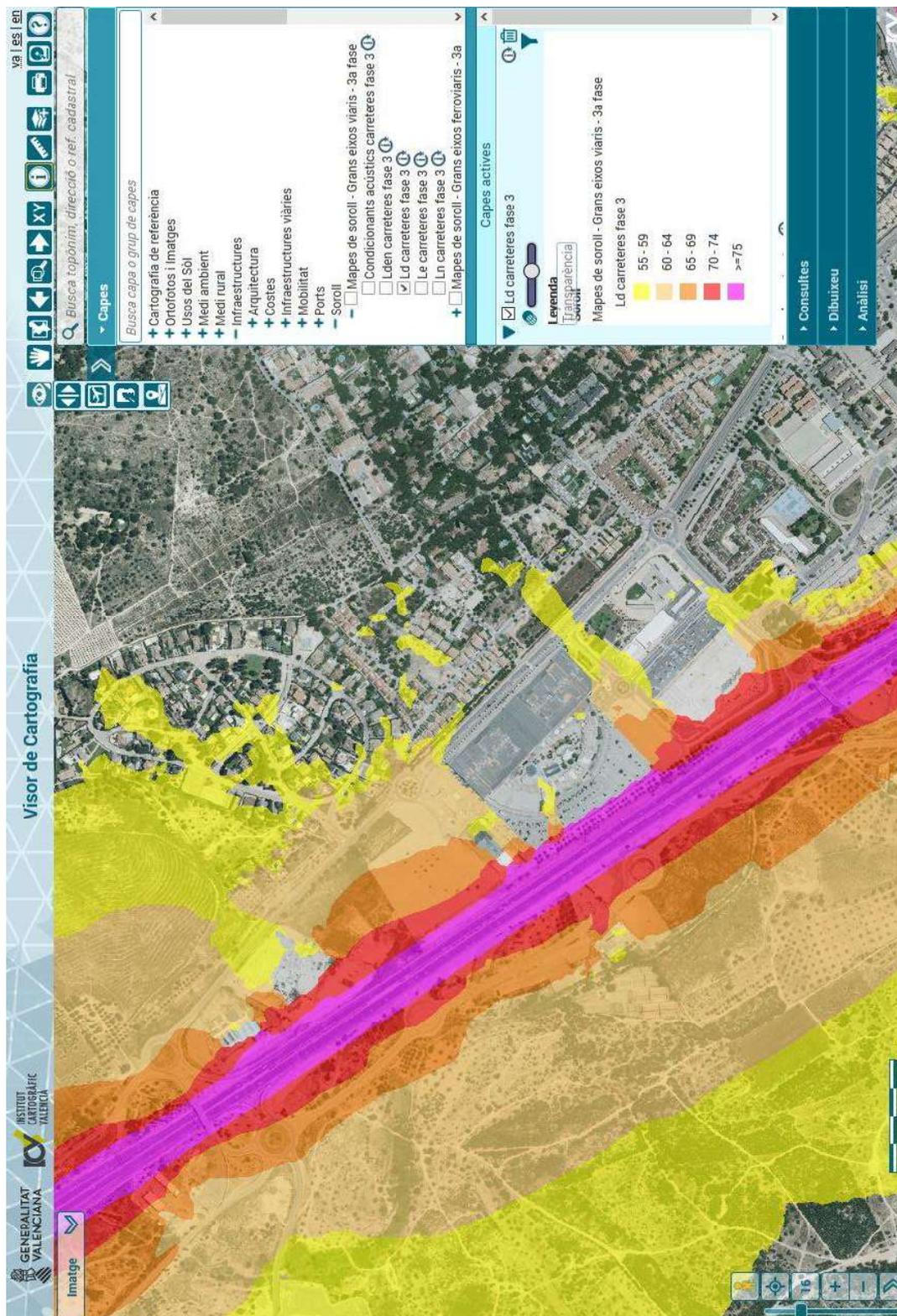
Ciclo rutas.



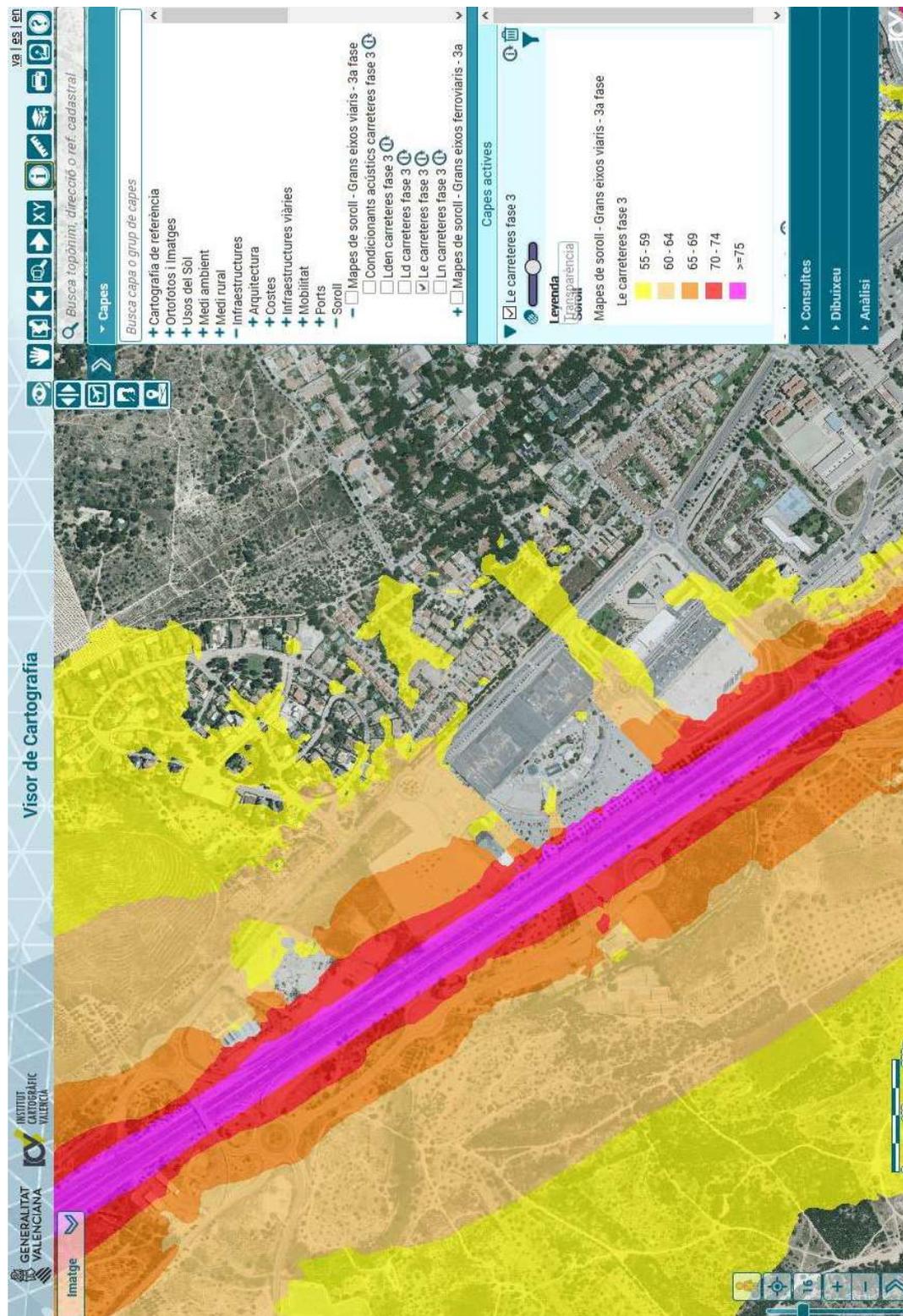
PATRICOVA



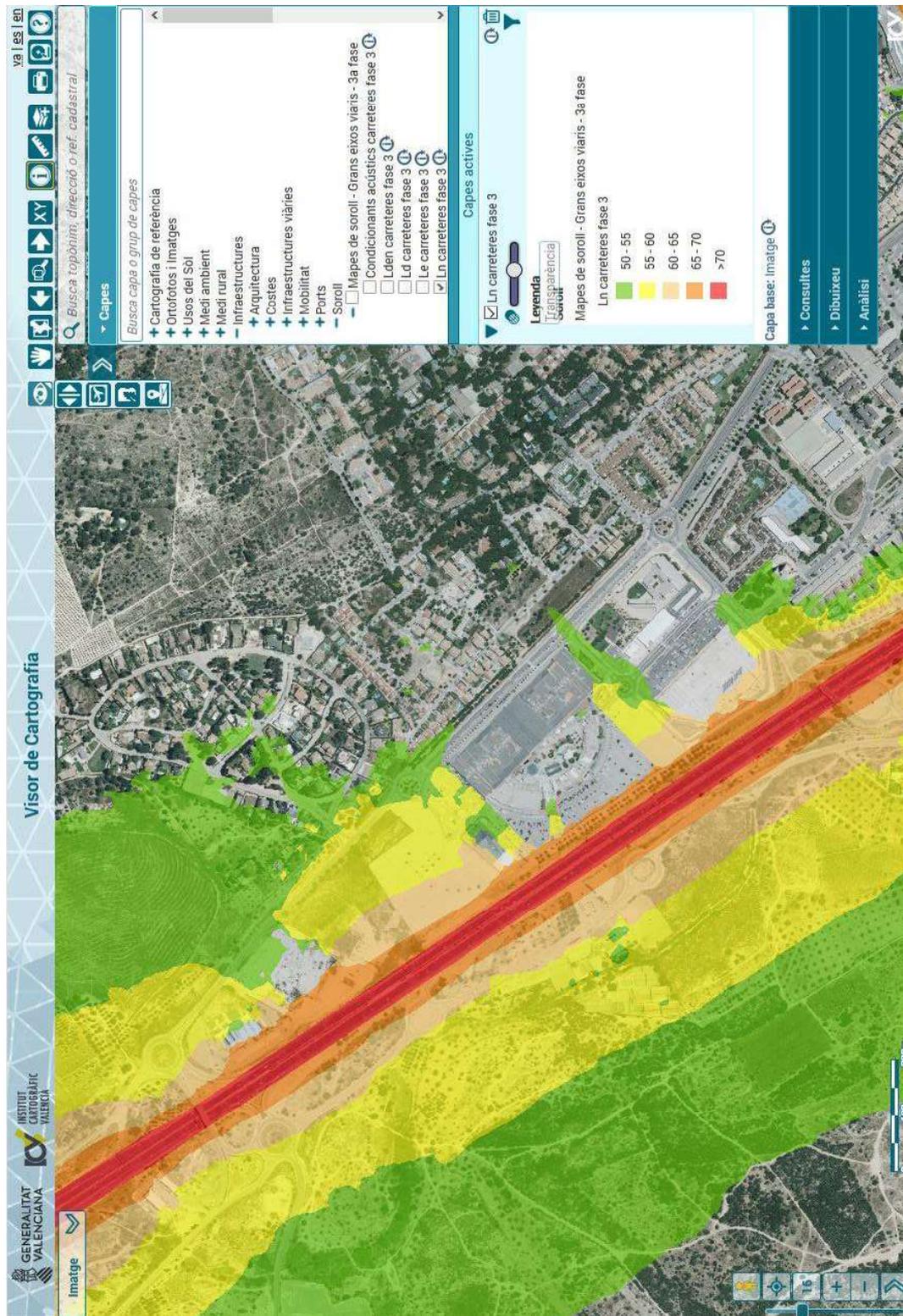
Mapas de ruido. Grandes ejes viarios 3ª fase. Ld



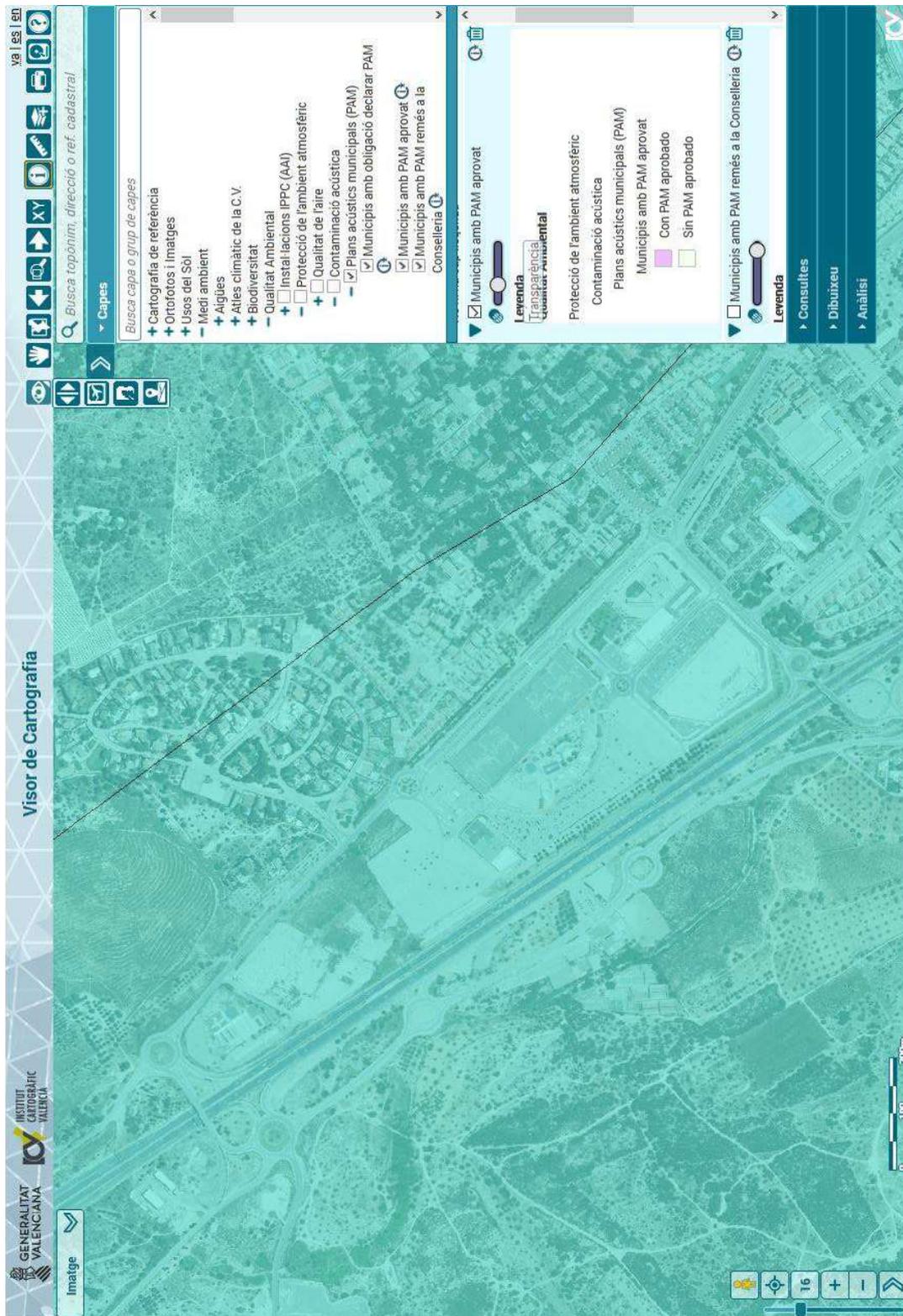
Mapa de ruido. Grandes ejes viarios 3ª fase. Le



Mapa de ruido. Grandes ejes viarios 3ª fase. Ln



Calidad ambiental. Plan acústico municipal.



ANEXO V

Resolución de Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable de fecha 28 de octubre de 2021

INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

Trámite	Modificación PGOU de carácter Estructural de suelos terciarios junto carretera CV-35, CLAVE U-II-06
Promotor	Ayuntamiento de Paterna.
Autoridad sustantiva:	Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia
Localización	Término Municipal de Paterna
Expediente	008 - 2021 - EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 28 de octubre de 2021, adoptó el siguiente:

ACUERDO:

Vista la propuesta de Informe Ambiental y Territorial Estratégico de la Modificación PGOU de carácter Estructural de suelos terciarios junto carretera CV-35, CLAVE U-II-06 de Paterna, en los siguientes términos:

En fecha 6 de febrero de 2021 ha tenido entrada en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Territorial, solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica de la Modificación PGOU de carácter Estructural de suelos terciarios junto carretera CV-35, CLAVE U-II-06 de Paterna.

A) DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

La solicitud de inicio, remitida por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, se acompaña de borrador de la Modificación del Plan y Documento Inicial Estratégico con los contenidos del artículo 52 (procedimiento simplificado) del Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP). La documentación se presenta en formato digital.

Además como documentación complementaria se aporta un Estudio de Integración Paisajística, un Estudio de Inundabilidad, un Estudio de Tráfico, un Estudio de Movilidad y un Estudio de Recursos Hídricos.

B) PLANEAMIENTO VIGENTE

El municipio de Paterna cuenta con Plan General aprobado definitivamente el 15 de noviembre de 1990.

Se inició su revisión, habiéndose emitido el Documento de Referencia respecto al mismo el 26 de febrero de 2013. (expte 81/2011 EAE). No obstante, mediante oficio de 21 de enero de 2016 el Ayuntamiento renunció a continuar con su tramitación.

En el planeamiento vigente el ámbito de la presente modificación puntual está clasificado como urbano de uso industrial (U-II-06).

De este plan se tramitaron las Modificaciones Puntuales n.º 52 y n.º 57 mediante la cual se incorporaba el uso comercial dentro de la clave 06 Industrial. En la modificación 52 también se definió la ordenación pormenorizada.

El 1 de marzo 2010 se aprobó definitivamente el Plan Especial de Infraestructuras del Área Terciaria Heron City que regulaba los accesos a la zona terciaria situada al norte de la CV-35. Dicho ámbito fue ordenado previamente en el Plan Parcial del sector 14 (aprobado definitivamente el 1 de febrero de 2000).

C) DESCRIPCIÓN, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN.

- Los parámetros urbanísticos establecidos en la Modificación Puntual 52 (MPG-52) y las actuaciones en materia de comunicación resultantes del Plan Especial han demostrado ser poco realistas hasta el punto de hacer inviable desde el punto de vista económico el desarrollo de la zona. (las previsiones iniciales contemplaban la posible implantación de una gran superficie sueca que finalmente se localizó en otro municipio).

La MPG-52 establecía una edificabilidad terciaria excesiva en relación a la que demanda el mercado inmobiliario y una regulación urbanística para la implantación de los usos muy poco flexible, lo que condiciona excesivamente el producto inmobiliario final. El Plan Especial conlleva la ejecución de un gran número de infraestructuras lo que eleva el coste de los gastos de inversión.

Por ello resulta necesario establecer una nueva regulación, tanto de los parámetros y de la normativa urbanística aplicable en dicho ámbito de suelo urbano, como de la definición de las infraestructuras de comunicaciones viarias necesarias para su desarrollo, que haga viable la materialización de dichas iniciativas empresariales.

- En resumen se proponen las siguientes modificaciones:

- * La adecuación del uso global del ámbito al uso terciario, (en lugar del industrial).
- * Una reducción de la edificabilidad máxima (superior al 40%).
- * Nueva definición de la ordenación pormenorizada.
- * Redelimitación de las Unidades de Ejecución (3 en lugar de 4), las condiciones de conexión y la secuencia para su desarrollo.
- * Se definen las infraestructuras realmente necesarias para dotar de la adecuada movilidad y accesibilidad.
- * Se redefine la forma de gestión del Plan Especial. (antes se cargaba el coste de las infraestructuras a los suelos sin desarrollar y a los ya desarrollados, ahora se cargará únicamente a los primeros)

- El ámbito de actuación está dividido en dos porciones: Una de 205.084,74 m² ubicada al norte y otra que ocupan un par de franjas junto a la CV-35 de 6.479,15 m² situada al sur. En total suman 211.563,89 m². De ellas 119.462,28 m² tienen la consideración de suelo urbano y el resto corresponden a dotaciones viarias en el suelo no urbanizable.

La situada al norte está delimitada por la Avenida Tomás y Valiente, el Sector 14, la CV-35 y la salida de la CV-35 que da acceso a la Avenida Tomás y Valiente.

- En la ordenación pormenorizada se definen 4 parcelas incluidas en 3 manzanas. La superficie de suelo privado es de 87.214,61 m² y de 32.247,67 m² de suelo destinado a suelo dotacional viario.

- Actualmente el Índice de Edificabilidad Bruta (IEB) es de 1,5 m²t/m²s, que equivalen a 179.468,12 m²t. La nueva propuesta considera un IEB de 0,876 m²t/m²s que supondrán 104.657,53 m²t, es decir una reducción de 74.810 m²t.

- La tipología edificatoria se cambia de alineación a vial y manzana compacta por la de edificación aislada y bloque exento.

- Parte de la edificabilidad terciaria se desarrollará en altura, hasta los 66 metros, pudiendo albergar oficinas, hoteles, sanitario, etc.

- Se grafía la zona de protección de la CV-35 a 50 metros de la arista exterior de la calzada. En este espacio se incluye una zona ajardinada, viales y parcela privada de uso terciario no edificables.

- De las 12 actuaciones sobre las infraestructuras previstas en el planeamiento vigente, en el apartado 2.1.1 de la memoria justificativa se analiza cuales se mantienen, cuales se eliminan y cuales se modifican. Finalmente se mantiene un acceso directo desde la CV-35 sin pasar por la rotonda en el límite noroeste. Las actuaciones en la calle Francisco Tomás y Valiente y la línea de tranvía se modifican.

- Se modifican las Normas Urbanísticas para adaptarlas a la legislación vigente y a los cambios descritos anteriormente. Se crea la zona de suelo urbano terciario CV-35 ZUR-TR con su correspondiente ficha.

D) DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO: POSIBLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Además de la alternativa 0 se han aportado otras tres. La alternativa 1 mantiene la ordenación actual pero cambia el orden de ejecución de las infraestructuras, la alternativa 2 cambia el uso a terciario y localiza la edificabilidad en una única manzana, y la alternativa 3 es la elegida.

Se ha realizado un estudio de tráfico que justifica las nuevas soluciones de accesos y configura un sistema viario de mejor funcionamiento que el previsto anteriormente.

Los suelos tienen actualmente la calificación de suelo urbano, cuentan con ordenación pormenorizada y son susceptibles de ser ejecutados de modo inmediato sin necesidad de ninguna figura de planeamiento adicional.

Podemos distinguir en el ámbito diversas zonas de norte a sur: una primera zona que corresponde al edificio y zonas adyacentes de una actividad comercial de venta de plantas y jardinería, una segunda, ocupada antiguamente por las instalaciones de una empresa cárnica que fue demolida en 2016 tras un incendio y de la que todavía perduran las trazas del aparcamiento y del edificio en las diferentes zonas pavimentadas, una tercera zona, de terreno rústico sin cultivar, lo que constituye un erial, con presencia puntual de algunas masas arboladas; y una cuarta constituida por una playa de aparcamiento vinculada funcionalmente con el complejo terciario y de ocio colindante.

En consecuencia el entorno se encuentra ampliamente antropizado y rodeado por infraestructuras de circulación que dificultan la presencia de fauna o vegetación natural.

La modificación propone reducir la edificabilidad por lo que se reducirá el impacto que producirá, el consumo de recursos y el número de desplazamientos.

Una línea aérea de alta tensión (132 kV) atraviesa el ámbito en dirección NO-SO, no indicándose como se procede con la misma.

E) CONSULTAS

Por parte de la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental la documentación aportada se ha sometido a consulta a las siguientes administraciones afectadas:

Consulta	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA
19/02/21	23/07/21 23/07/21	DG Política Territorial y Paisaje: Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje (ETCV) Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje (paisaje)
19/02/21	18/06/21 19/10/21	DG Política Territorial y Paisaje: Servicio de Gestión Territorial (PATRICOVA).
19/02/21	02/07/21 21/10/21	Subdirección General de Movilidad: Servicio de Planificación Servicio de Movilidad
19/02/21	01/03/21	Subdirección General del Medio Natural
17/03/21	28/04/21	Ser. Territorial medio Ambiente (acústica)
19/02/21	13/05/21	EPSAR

19/02/21	24/02/21	DG Comercio, Artesanía y Consumo
23/02/21	04/05/21 22/07/21	Confederación Hidrográfica del Júcar
23/02/21	30/04/21 18/06/21	Demarcación Carreteras del Estado
23/02/21	29/04/21	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: DG Aviación Civil
	26/10/21	Servicio Territorial de Urbanismo.

Nota: Los informes recibidos se pueden consultar, una vez se emita este IATE, en la página web:

<https://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>

F) IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Conforme a lo estipulado en el artículo 46.3 de la TRLOTUP, el órgano ambiental y territorial determinará, teniendo en consideración los criterios del anexo VIII, el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental y territorial ordinario o simplificado, en función de la certidumbre en la determinación de la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas a las que se refieren los artículos 48.d) y 53.1 TRLOTUP.

- **Urbanismo.** El 26 de octubre de 2021 el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia emite informe señalando que la aprobación definitiva será autonómica puesto que afecta a la ordenación estructural. Además desde el punto de vista de sus competencias consideran que no se derivarán efectos significativos en materia de ordenación estructural. No obstante a efectos de su posterior tramitación realizan una serie de consideraciones de carácter urbanístico.

- Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)

El Decreto 1/2011 entró en vigor el 20 de enero de 2011 y le resulta de aplicación a este Plan. En la ETCV se establecen un conjunto de criterios de crecimiento de suelo con la finalidad de orientar a los municipios hacia la consecución de crecimiento racional y sostenible. En función de los valores estadísticos de crecimiento de población o el empleo, la dimensión del municipio, a objetivos de vertebración territorial y mediante una formulación matemática se establecen los índices de crecimiento máximo para usos residenciales y para actividades económicas. En sus directrices 87 y 103 se permite la realización de estudios más específicos, y en las directrices 86 y 101 un factor de flexibilización sobre los valores obtenidos.

Según los cálculos elaborados por la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje se obtiene una superficie máxima de crecimiento, para el término municipal, para los próximos 20 años de 1.123.186 m² para actividades económicas. La superficie propuesta en la modificación es de 119.462,28 m² a la que habría que descontar la superficie ya consolidada por la edificación (14.768,71 m²) por lo que finalmente resultan 104.693,57 m².

En dicho informe, emitido el 23 de julio de 2021, se indica que se desconoce la situación del suelo urbano y urbanizable vacante en el resto del término municipal destinado a actividades económicas por lo que deberá justificarse para confirmar que no se supera la superficie máxima destinada a actividades económicas.

Así mismo la directriz 106 de la ETCV se refiere a las grandes superficies comerciales y su cumplimiento debe justificarse en la documentación del plan.

- **Dominio Público Hidráulico.** Al oeste de la CV-35 discurre el barranco d'en dolça. La propuesta de planeamiento no propone actuaciones sobre esta zona por lo que no resultaría afectado.

- **Riesgo de inundación.** El Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación, fue aprobado por Decreto 201/2015 de 29 de octubre.

El último informe emitido por el Servicio de Gestión Territorial se señala que la propuesta no se encuentra afectada por riesgo de inundación.

- **Paisaje.** De conformidad con lo establecido en la LOTUP, el paisaje actuará como criterio condicionante en la planificación territorial y urbanística.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje ha emitido informe en el que señala las afecciones que genera la actuación sobre el paisaje (se describen en el apartado siguiente) y las medidas que se deben adoptar, siendo necesario un nuevo pronunciamiento de su departamento en fases posteriores.

- **Ruido.** El contenido del Estudio Acústico elaborado se ajusta a lo establecido por el Decreto 104/2006.

Sus resultados señalan que se sobrepasan los niveles de calidad establecidos por la legislación para los usos terciarios e industriales por lo que es necesario adoptar medidas correctoras.

- **Recursos hídricos:** Se debe acreditar la disponibilidad de recursos hídricos, de acuerdo con el art. 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

En la documentación se indica que la demanda es de 300.000 m³/año.

La Confederación Hidrográfica del Júcar ha emitido informe en donde indica las concesiones de suministro que tiene otorgado el Ayuntamiento (31.536.000 m³/año de la EMSHI y 1.313.751 m³/año procedentes de la EDAR para el riego de jardines) pero no ha especificado si son suficientes para poder dar suministro a las nuevas edificaciones ya que no se ha emitido a los efectos del mencionado art.25.4.

- **Red de saneamiento. Vertidos:**

Queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del Dominio Público Hidráulico salvo que se cuente con la debida autorización administrativa (art 100 TR Ley de Aguas), debiendo ser el organismo de cuenca quien autorice.

Se plantea la conexión con la red de saneamiento existente que según el informe de la EPSAR enlaza con la EDAR Sistema Pinedo.

La EPSAR indica que dicho sistema público de saneamiento y depuración está diseñado para tratar 324.800 m³ /día siendo el influente medio actual de 330.014 m³ /día, superior al de diseño por lo que la incorporación de nuevos caudales pueden comprometer el cumplimiento de la Directiva 91/271/CEE sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas. El desarrollo de la actuación generará un caudal de agua residual de 101,5 m³ /día

En la planificación de obras de la EPSAR se contemplan actuaciones en el sistema de saneamiento y depuración de Pinedo que permitirán mejorar el funcionamiento y explotación de las instalaciones, pero que, en ningún caso, supondrán un incremento de la capacidad de tratamiento de la EDAR, por lo que se considera necesaria la planificación de actuaciones integrales, de mayor alcance a las de reforma previstas, de forma que se garantice el tratamiento de las aguas residuales actuales y futuras generadas por los municipios a los que da servicio el sistema Pinedo, mediante la implementación de una o varias líneas de tratamiento adicionales o mediante la construcción de nuevas instalaciones de saneamiento y depuración que permitan descargar las instalaciones actuales.

- Infraestructuras viarias.

Se plantea un desdoblamiento del ramal de acceso desde la CV-35 para que uno de ellos conecte directamente con la zona terciaria (avenida Tomás y Valiente) y el otro con la rotonda ya existente. Se realiza la reserva de suelo para que sea posible la prolongación del tranvía.

El Servicio de Planificación de carreteras de la GVA ha emitido informe favorable condicionado a la introducción de una serie de correcciones (mayor detalle y concreción) en las fases posteriores del procedimiento.

En relación a la A-7, la Demarcación de Carreteras del Estado en un primer momento solicitó la presentación de documentación complementaria pero finalmente emitió informe favorable de carácter vinculante el 18 de junio de 2021.

El Servicio de Movilidad ha emitido informe en el que señala que debido a la superficie comercial prevista es necesario elaborar un Plan de Movilidad para lo cual será necesario transformar el estudio aportado. También realiza diversas consideraciones relativas a la línea 4 del metro y a las líneas de bus interurbanas que deberán ser tenidas en consideración.

- Comercio.

El Decreto 215/2020, de 29 de diciembre, del Consell, aprobó del Plan de acción territorial sectorial del comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA) y entró en vigor el 1 de septiembre de 2021 (DOGV 13/01/21).

Se deberá tener en cuenta dicho Plan y en particular los "Criterios para el desarrollo de nuevo suelo para usos comerciales" desarrollado en sus artículos 31 a 41.

El Servicio de Ordenación y Planificación del Comercio, consumo y artesanía ha informado que se ajusta a los criterios establecidos en el art.32 de la Ley 3/2011 de Comercio.

- Servidumbres aeronáuticas.

La Dirección General de Aviación Civil no formula consideraciones que haya que tener en cuenta en el proceso de evaluación ambiental. No obstante señala que el nuevo planeamiento deberá tener en cuenta estas servidumbres y que deberán emitir informe preceptivo y vinculante.

G) CONSIDERACIONES JURÍDICAS

La Evaluación Ambiental Estratégica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha Directiva se incorpora al derecho interno español mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y al derecho autonómico mediante el Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece en el artículo 22 que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación ambiental.

H) VALORACIÓN AMBIENTAL DE ACUERDO CON LOS CRITERIOS DEL ANEXO VIII DEL TRLOTUP

1. Por las características de los planes y programas:

- La Modificación puntual planteada no establece el marco para proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental y la incidencia sobre el Plan General que modifica es mínima, debido a su reducida dimensión respecto a la del municipio, no tiene incidencia en el modelo territorial y no influye en otros planes de rango inferior.

El suelo está clasificado como urbano y la modificación pretende mejorar las condiciones edificatorias para completar su consolidación.

No presenta nuevos efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente sino que al contrario ya que al producirse una reducción de edificabilidad se reduce el consumo de recursos de agua potable y de generación de aguas residuales o residuos urbanos.

Se debe tener en cuenta que nos encontramos en un suelo urbano cuya conexión a la red de suministro de agua potable o de evacuación de aguas residuales puede realizarse en la actualidad ya que discurren por uno de sus lindes.

Igualmente, tal como ha señalado el informe del Servicio de Movilidad, es necesario que se elabore un Plan de Movilidad y se tengan en cuenta las propuestas existentes de trazado de la línea 4 de metro y las líneas de bus interurbanas.

- La propuesta realizada ejerce una afección sobre el paisaje ya que se plantea el incremento del número de plantas, pasando de 5 a 15, y el consecuente incremento de la altura máxima de la edificación, de 25 a 65 metros. La valoración de esta circunstancia no se ha incorporado en el Estudio de Integración Paisajística elaborado por lo que será necesario modificarlo.

- Según señala el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, con carácter previo a la ordenación de usos debe definirse y caracterizarse la infraestructura verde. Se deberá incorporar la misma en los planos de ordenación. Si que se ha descrito la de escala territorial pero también es necesario que se defina la situada en la escala de la actuación.

- Después de la presentación de la solicitud ha entrado en vigor el PATESECOVA por lo que será necesario justificar su cumplimiento y analizar la incidencia que pueda tener el mismo en la propuesta, principalmente en aspectos relativos a la ordenación pormenorizada.

- Se acaba de aprobar la modificación del PORN del Parque Natural del Turia. El Director del Parque ha informado que el desarrollo del proyecto no producirá efectos negativos ya que en la actualidad se encuentra parcialmente consolidada.

2. Por las características de los efectos y del área probablemente afectada:

- La actuación se localiza en un entorno antropizado, transformado por las edificaciones existentes y por las infraestructuras viarias por lo que no existen elementos naturales con valor. Lo que si puede producirse son afecciones sobre los usos que se pretenden implantar.

- Las edificaciones propuestas serán muy visibles desde la CV-35 por lo que será necesario adoptar medidas de integración paisajística. Para ello se dispondrán múltiples líneas de arbolado entre la CV-35 y las edificaciones, incluyendo además arbolado en las zonas de aparcamiento.

Los carteles publicitarios también generarán una afección por lo que será necesario limitar su número y las distancias entre ellos.

- Frente al ruido procedente de la CV-35 será necesario adoptar medidas correctoras. La documentación propone la instalación de una pantalla acústica en su zona de protección y la colocación de arbolado compatible en los espacios libres situados entre las edificaciones y la carretera.

Será necesario adoptar medidas para que las medidas correctoras que se adopten no generen a su vez una afección paisajística.

- Se estima que la propuesta no tendrá incidencia en la superficie de suelo sellado dadas las cuantías contempladas en la ETCV, si bien este aspecto deberá justificarse en la documentación.

I) PROPUESTA DE ACUERDO

Según establece el artículo 53 TRLOTUP, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de esta ley y a la vista del análisis se ha realizado en el apartado anterior se puede concluir que la Modificación del Plan propuesto no tiene efectos significativos negativos sobre el medio ambiente y el territorio, pudiéndose resolver la evaluación ambiental estratégica por el procedimiento simplificado.

De acuerdo con lo expuesto, se **RESUELVE**:

Emitir **Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE** en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la **Modificación PGOU de carácter Estructural de suelos terciarios junto carretera CV-35, CLAVE U-II-06 de Paterna**, cuyo objeto será el descrito en la documentación remitida, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII del TRLOTUP, por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que previamente a su aprobación definitiva se cumplan los condicionantes descritos a continuación, correspondiendo continuar la tramitación conforme a su normativa sectorial.

1.- Se deberá incluir en la memoria el análisis y cuantificación de la totalidad del suelo urbano y urbanizable vacante en el resto del término municipal destinado a actividades económicas. Se deberá solicitar nuevo informe a la Dirección General de Política Territorial y Paisaje para que verifique el cumplimiento de los parámetros establecidos en la ETCV.

También se incluirá la justificación del cumplimiento de la directriz 106 de la ETCV.

2.- Se deberá incluir en la documentación la justificación del cumplimiento del PATSECOVA, teniendo en cuenta que se debe diferenciar el uso comercial dentro del uso terciario e introduciendo los cambios necesarios en la ordenación pormenorizada.

3.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 26 de julio de 2021 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje siendo necesario de nuevo su pronunciamiento para que verifique su incorporación en la documentación.

4.- Para la siguiente fase de tramitación urbanística, deberán tenerse en cuenta las consideraciones realizadas por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia en el informe de 26 de octubre de 2021 ya que pudieran afectar a los contenidos del borrador del Plan y a la fase de Participación Pública y Consultas.

5.- El Ayuntamiento deberá elaborar informes de seguimiento cada cuatro años, o una vez por mandato corporativo, analizando los aspectos descritos en el apartado 9.4 del Documento Inicial Estratégico. (art.58 TRLOTUP). De las medidas propuestas se dará especial relevancia a las mediciones acústicas y al control de la vegetación.

6.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 2 de julio de 2021 del Servicio de Planificación.

7.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 21 de octubre de 2021 del Servicio de Movilidad y obtenerse pronunciamiento favorable de dicho departamento antes de la aprobación definitiva.

8.- Es necesario mitigar la contaminación acústica por lo que se deberán adoptar medidas correctoras para alcanzar los límites de calidad exigidos por la legislación y su implantación podría modificar la ordenación pormenorizada. El diseño de las pantallas acústicas se realizará minimizando su afección paisajística (con pantallas vegetales, elementos transparentes, murales artísticos, etc.).

En las zonas ajardinadas colindantes a la pantalla acústica, deberá prestarse especial atención a la selección de las especies que se realice para que sus condiciones de frondosidad y requerimientos hídricos sean adecuados para su colaboración en la mitigación del ruido.

9.- Deberán enterrarse las líneas aéreas de alta tensión que atraviesan el ámbito, incluyéndose como condicionante en las fichas.

10.- No se entra a valorar el cambio propuesto para la prolongación de la línea T-4 del tranvía, cuyo trazado ya se evaluará en el correspondiente proyecto.

Según establece el artículo 53.7 del TRLOTUP, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación del Plan en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada de la modificación.

ÓRGANO COMPETENTE

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir el informe ambiental y territorial estratégico a que se refiere el artículo 53.2.b del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.2 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas).

A la vista de cuanto antecede, la Comisión de Evaluación Ambiental, acuerda: **EMITIR INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO FAVORABLE EN EL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA DE LA MODIFICACIÓN PGOU DE CARÁCTER ESTRUCTURAL DE SUELOS TERCIARIOS JUNTO CARRETERA CV-35, CLAVE U-II-06 DE PATERNA, POR CONSIDERAR QUE NO TIENE EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe.**

Notificar a los interesados que contra la presente resolución, por no ser un acto definitivo en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios de defensa que en su derecho estimen pertinentes.

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autoriza el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

PLANOS DE INFORMACIÓN

- A.1. Situación y relación con la ciudad
(Escala 1/20.000)
- A.2. Clasificación y Calificación (según Plan General vigente).
(Escala 1/10.000)
- A.3. Clasificación y Calificación (según Modificación Puntual nº 52 del
PGOU)
(Escala 1/2.000)
- A.4. Texto Refundido de la Modificación Nº 2 y Modificación nº 3 del Plan
Parcial del Sector 14
(Escala 1/1.000)
- A.5.1. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City.
Clasificación y calificación del suelo
(Escala 1/4.000)
- A.5.2. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City.
Estructura urbana
(Escala 1/4.000)
- A.5.3. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City.
Plano superpuesto de viarios en superficie I
(Escala 1/4.000)
- A.5.4. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City.
Plano superpuesto de viarios en superficie I
(Escala 1/4.000)
- A.5.5. Texto Refundido del PEI del Área Terciaria denominada Heron City
Carriles de cambio en la CV-35
(Escala 1/6.000)
- A. 6. Catastral
(Escala 1/4.000)

A.7. Topográfico
(Escala 1/4.000)

A.8. Estado actual
(Escala 1/4.000)

A.9. Servidumbres aeronáuticas.
(Escala 1/10.000)

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. INSTRUMENTACIÓN URBANÍSTICA DE LA ACTUACIÓN Y TRAMITACIÓN PREVISTA

En el momento de redactar la presente Modificación, la normativa urbanística en vigor está constituida, principalmente, por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (en adelante, TRLOTUP). A continuación, se analiza el cumplimiento de las determinaciones del TRLOTUP, relativas a la instrumentación y tramitación de la actuación que resultan aplicables al presente supuesto.

Esta modificación surge, fundamentalmente, por la necesidad de establecer las condiciones de desarrollo adecuadas que posibiliten el desarrollo de los suelos urbanos de vocación terciaria integrados en el ámbito, cuyas condiciones actuales lo imposibilitan, al ser inviable su cumplimiento.

Para lograr tal finalidad, la presente actuación propone la modificación de la ordenación urbanística vigente en el ámbito de la presente modificación, establecida por el Plan General y complementadas con posterioridad por la MPG-52 y por el PEI.

Tal y como se ha señalado en la introducción, en cumplimiento de lo señalado en el informe de fecha 26 de octubre de 2021 emitido por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia durante el trámite de evaluación ambiental, se procede a deslindar por completo las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural de la pormenorizada; a tal efecto, se ha dividido el documento original en dos bloques documentales:

Las determinaciones objeto de modificación que se encuadran dentro de la esfera de la ordenación estructural, que en base a lo previsto en el art. 67 Modificación de los planes del vigente TRLOTUP requieren tramitar un Modificación de Plan General de carácter estructural (MPG-E), como figura más idónea para realizar el ajuste de dichas determinaciones al análisis más detallado del territorio propio de su escala, constituyendo el presente bloque documental.

De modo complementario, la nueva ordenación pormenorizada propuesta en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35" (anterior clave U-II-06), se establece en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

Para analizar el marco normativo de la presente MPG-E, en primer lugar, se procede a señalar las determinaciones propias de la esfera de ordenación estructural recogidas en el artículo 21.1 del TRLOTUP afectadas por la presente modificación:

«Artículo 21. Determinaciones de la ordenación estructural.

1. Integran la ordenación estructural las siguientes determinaciones:

a) Objetivos e indicadores de sostenibilidad y de capacidad territorial y directrices estratégicas del desarrollo previsto, con perspectiva de género.

b) Delimitación y caracterización de la infraestructura verde

c) Red primaria.

d) Delimitación de zonas de ordenación estructural para todo el territorio municipal.

.../...

i) Condiciones de desarrollo de cada uno de los sectores de planeamiento urbanístico.

j) Criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.»

Por otro lado, dado que se propone una minoración en la edificabilidad total del ámbito superior al 10%, en aplicación del artículo 117.3 del TRLOTUP, el presente instrumento de planeamiento no puede formar parte de un programa por gestión indirecta.

La aprobación definitiva de la presente MPG-E, corresponde a la Generalitat Valenciana (en concreto, a la Consellería o Consellerías competentes en materia de ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente y paisaje), de acuerdo con lo previsto en el art. 44.3 del TRLOTUP.

La tramitación se inició con la consulta de la evaluación ambiental estratégica prevista en el art. 52 del TRLOTUP, seguida del trámite previsto en el art. 53 del TRLOTUP, para lo cual se presentaron los documentos requeridos en el art. 52.1 TRLOTUP.

Tal y como se ha señalado en el apartado de introducción, como resultado del trámite de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica realizado, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 28 de octubre de 2021, acordó emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable relativo a la presente modificación (se adjunta copia del Informe en el anexo V de la memoria informativa), concluyendo que la propuesta no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que previamente a su aprobación definitiva se cumplan una serie de condicionantes señalados en dicho informe. Considerando más

adecuada medioambientalmente la alternativa propuesta en el Documento Inicial Estratégico presentado.

Una vez obtenida la Resolución de Informe Ambiental y Territorial Estratégico por parte del órgano ambiental y territorial y habiéndose confirmado la tramitación por el procedimiento simplificado, da comienzo la tramitación urbanística propiamente dicha, de acuerdo a lo previsto en el art. 61 TRLOTUP para los planes no sujetos al procedimiento ordinario, que prevé, esencialmente, una exposición pública durante 45 días, con simultánea petición de informes a organismos afectados; finalizada la cual se lleva a cabo, en este caso, la aprobación provisional por el Ayuntamiento de Paterna, con la posterior remisión a la Generalitat Valenciana para su aprobación definitiva, lo que se producirá tras analizar el cumplimiento de la Resolución emitida por la propia Generalitat antes citada.

Así pues, en cumplimiento de estas determinaciones legales, la mercantil PATERNA EMPRESARIAL, S.L., como entidad legítimamente interesada en la presente actuación, en tanto que ostenta derechos sobre determinados terrenos integrados en el ámbito, plantea el presente documento de planeamiento para su tramitación urbanística; el cual, se acompaña del Estudio de Integración Paisajística (reelaborado atendiendo a las determinaciones señaladas en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico) y demás documentación exigida por la legislación sectorial aplicable, que se describe en apartado posterior.

Al respecto, dicha mercantil manifiesta que, una vez obtenida la aprobación del planeamiento o, al menos, emitida la Resolución Ambiental de la presente modificación de planeamiento, se compromete a la mayor brevedad posible a la presentación de un Programa de Actuación Integrada para el desarrollo completo de los terrenos integrados en las anteriormente denominadas Unidades de Ejecución 2 y 3 de la MPG-52, así como de las infraestructuras exteriores adscritas a las mismas.

2. INFRAESTRUCTURA VERDE

De conformidad con el artículo 4.3 del TRLOTUP, con el objetivo de identificar y caracterizar los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunidad Valenciana a escala urbana o del ámbito, se incorpora un plano de ordenación estructural denominado "Plano B.2 – Infraestructura verde".

El ámbito de la modificación no se encuentra afectado por ningún elemento delimitado perteneciente a la infraestructura verde regional, de acuerdo a la cartografía temática de la GVA. En el entorno cercano cabe señalar la existencia de un suelo calificado como "Área de Interfase" según el Plan de ordenación de los recursos naturales del Parque Natural del Túrria (en adelante, PORN), aprobado en fecha reciente mediante Decreto 112/2021, de 6 de agosto, del Consell (DOGV nº 9.183, de 28 de septiembre de 2021), el cual, en ningún caso llega a afectar al ámbito.

Como resultado del análisis realizado, se consideran como elementos integrantes de la Infraestructura Verde de Ordenación Estructural integrados en el ámbito, los siguientes:

- Franja de protección ajardinada entre la autovía CV-35 (incluyendo su ramal de enlace) y las futuras parcelas terciarias, con un ancho promedio en torno a 12 metros y en continuidad con la colindante del Sector 14.
- Calle Francisco Tomás y Valiente, como elemento de conexión viaria de la red primaria que conecta los diversos elementos de la infraestructura verde, tanto a nivel de tráfico rodado, como peatonal, ciclista y, en un futuro, mediante la prolongación de la línea T-4 del tranvía.

Dicho plano, de acuerdo con los artículos 4.2, 5.2.h), 5.2.j) y 5.2.n) del TRLOTUP, incorpora adicionalmente los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes del entorno próximo, así como los itinerarios que permiten su conexión; y, finalmente, los elementos del patrimonio cultural urbano y rural existentes.

3. JUSTIFICACIONES EN MATERIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

En cumplimiento del Informe de la Subdirecció General D'Ordenació del Territori i Paisatge, en materia de ordenación del territorio, firmado en fecha 26 de julio de 2021 y emitido durante la fase ambiental, a continuación, se procede a la justificación de los extremos solicitados.

3.1. Ocupación máxima de suelo para actividades económicas

En el informe objeto de análisis, se concluye textualmente lo siguiente:

“Se deberá analizar y cuantificar la totalidad del suelo urbano vacante y suelo urbanizable de usos industriales y terciarios en la localidad, para confirmar que en el municipio no se supera la superficie máxima destinada a actividades económicas.”

En primer lugar, cabe señalar (como el propio informe analizado indica), que el cambio de uso global propuesto por la modificación para el ámbito de suelo urbano, que pasa de industrial a terciario, no supone alterar el modelo de crecimiento para actividades económicas de la ETCV (Directriz 91), ya que se considera incluidas en dichas actividades, tanto a los usos industriales como a los terciarios. En consecuencia, el cambio de uso global propuesto obedecería a ese mismo modelo de crecimiento.

Desde este punto de vista, la MPGE no supone incrementar las actividades económicas ya previstas por el planeamiento aprobado, por lo que, en puridad, no debería ser necesario tener que analizar los suelos vacantes; así como tampoco,

justificar el cumplimiento de los principios directores de la ocupación racional y sostenible del suelo para actividades económicas, pues en nada se alteran en virtud de la presente modificación.

No obstante lo anterior, en la memoria informativa se ha incorporado el análisis de los suelos vacantes de las zonas de uso industrial y terciario municipales, observándose que, en todo caso, se está lejos de alcanzar la superficie máxima de suelo para actividades económicas calculada en dicho informe para el municipio de Paterna, la cual, asciende a 1.123.186 m²s.

En concreto, según el análisis realizado la superficie vacante estaría en torno a 642.000 m²s, sin contabilizar el desarrollo de la ATE "Intu Mediterrani", la cual, ha decaído definitivamente al haber sido declarada por el Consell la caducidad de dicho expediente, tal y como se ha señalado en los antecedentes.

En conclusión, no se superaría la superficie máxima destinada a actividades económicas, quedando todavía un amplio margen de suelo.

3.2. Concreción de la edificabilidad de uso comercial

En el informe objeto de análisis, se concluye textualmente lo siguiente:

“Se concretará la edificabilidad de uso comercial y justificará el cumplimiento de la Directriz 106 de la ETCV.”

En relación a la cuestión de la concreción de la edificabilidad de uso comercial, se ha considerado en el presente documento la siguiente distribución estimada:

USO	EDIFICABILIDAD	
	m ² t	%
COMERCIAL	49.887,41	48,00%
OTROS USOS TERCIARIOS	54.044,69	52,00%
	103.932,10	100,00%

La estimación se ha realizado considerando como implantación preferente del uso comercial las plantas bajas y considerando que las plantas primera y superiores se destinarían a usos terciarios no comerciales, lo que corresponde con el modelo existente en el entorno urbano y en el área metropolitana de Valencia. Este cálculo supone que el 52% de la edificabilidad total del ámbito se destinaría a usos terciarios en altura (oficinas, etc) y el restante 48%, como mínimo, a usos comerciales, a nivel de plantas bajas. Mediante dicha distribución, una parte de la edificabilidad resultante, se destinará a usos terciarios desarrollados en altura, tales como oficinas, hoteles, etc, que, por su naturaleza y horarios de funcionamiento, resultan completamente compatibles con las actividades comerciales y de ocio desarrolladas con carácter mayoritario en el Sector 14 colindante y en el propio

ámbito, por lo que, de esta manera, no tendrán ningún tipo de afección negativa sobre el tráfico de la zona.

En todo caso, se considera, en aplicación del Artículo 31 del PATSECOVA, que es en el bloque documental correspondiente a la ordenación pormenorizada, en el que debe contemplarse la subzonificación del suelo y el establecimiento del uso destinado a comercial de forma diferenciada dentro del suelo terciario, así como el régimen de compatibilidades con el resto de los usos previstos.

3.3. Cumplimiento de la Directriz 106 de la ETCV

En el Documento Inicial Estratégico que acompañó a la MPGE, se realizó la justificación de la adecuación de la Modificación a la ETCV (y, en particular, a la Directriz 106), la cual, a tenor del informe emitido se deberá complementar con lo reflejado por el PATSECOVA, que no estaba aprobado a la fecha de redacción y presentación de dicha modificación; en concreto, el PATSECOVA se aprobó mediante Decreto 215/2020, de 29 de diciembre, del Consell (DOGV nº 8.996, de 13.01.2021).

Al respecto, cabe señalar que mediante Decreto Ley 14/2021, de 6 de agosto, del Consell (DOGV nº 9.147, de 10 de agosto de 2021), ha sido declarado el aplazamiento de la entrada en vigor de determinados artículos del PATSECOVA (hasta un máximo de 2 años desde la publicación del Decreto), los cuales, tienen incidencia sobre la presente modificación.

La propia Directriz 106 de la ETCV, anticipaba la necesidad de elaboración de un Plan de Acción Territorial para el comercio, el cual, modularía las determinaciones y criterios de la ETCV en función de las condiciones específicas de los distintos ámbitos territoriales que considerase.

De acuerdo con la Directriz 106 de la ETCV, la actuación se encuadraría dentro de las "grandes superficies comerciales de impacto territorial supramunicipal", por disponer de más de 2.500 m² de superficie de venta; dicha consideración resulta coincidente con la reflejada en el PATSECOVA en su artículo 45 (el cual, ha sido objeto de aplazamiento en su aplicación y, por tanto, no está vigente actualmente), clasificándose en dicho documento como "Tipo 3 – Proyectos de grandes superficies comerciales con impacto territorial".

En el apartado 2 de la Directriz 106, se indica que dichas grandes superficies se deben localizar preferentemente en los municipios o áreas urbanas integradas que constituyen los sistemas urbanos metropolitanos y en los centros de polaridad del sistema nodal de referencia de ciudades medias.

El municipio de Paterna, según la ETCV, se ubica dentro del Área urbana integrada de Valencia, que forma parte del sistema nodal de referencia del sistema urbano metropolitano de Valencia, por lo que resulta una localización preferente para dichos equipamientos.

Si bien en la Directriz 73.3 de la ETCV se indica que todos los municipios del área urbana integrada tienen el mismo valor a efectos de la ubicación de equipamientos supramunicipales, recomienda identificar polaridades con el objetivo de crear y potenciar la policentralidad. En el apartado 4 de dicha directriz se indica que la planificación territorial deberá identificar los municipios que ejerzan o puedan ejercer polaridad sobre otros de la misma área para darles prioridad en la ubicación de equipamientos supramunicipales básicos.

Así, en el Anexo II del PATSECOVA, se indican los municipios considerados en dicho documento que componen el Sistema Nodal de Referencia Comercial (en adelante, SNRC), estando Paterna integrado en uno de los denominados como "Nodos comerciales basados en grandes equipamientos comerciales", por disponer, al menos, de un gran equipamiento comercial de fuerte atracción supramunicipal. El SNRC está conformado por el conjunto de municipios que crean polaridad espacial respecto a la prestación de bienes y servicios comerciales al conjunto del territorio.

El PATSECOVA (artículo 8.3) pretende reforzar la actividad económica y la función comercial en torno a estos nodos neurálgicos de referencia comercial, por lo que se considera que el municipio de Paterna resulta idóneo para la localización de estas grandes superficies comerciales, de forma coincidente con la ETCV.

Con la implantación comercial propuesta se favorecerá la creación de un nuevo nodo de centralidad supramunicipal, lo que contribuirá a reforzar el carácter polinuclear del área metropolitana de Valencia, en consonancia con el apartado 3 de la Directriz 106. Adicionalmente, cabe señalar que la actuación se sitúa junto a grandes infraestructuras de transporte de alta capacidad, como la CV-35 y la futura prolongación de la línea 4 del tranvía, en consonancia con el apartado 4 de la Directriz 106.

En resumen, se considera que con la MPGE propuesta se contribuye a reforzar el modelo urbano propuesto por la estrategia territorial y, por tanto, que se da cumplimiento a la Directriz 106 de la ETCV.

4. CUMPLIMIENTO DEL PATSECOVA

En cumplimiento del segundo condicionante señalado en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico (IATE) emitido en la fase ambiental, a continuación, se procede a la justificación del cumplimiento del PATSECOVA de la MPG-E.

En primer lugar, cabe señalar que el PATSECOVA entró en vigor con posterioridad a la presentación del proyecto, por lo que no pudo ser contemplado inicialmente; y que, principalmente, incide en aspectos relativos a la ordenación pormenorizada, por lo que cabe remitirse al bloque documental de Ordenación Pormenorizada que se tramita en paralelo, para la justificación de dichos aspectos, tales como: la sub-zonificación del suelo terciario distinguiendo el uso comercial del resto de usos y la tipificación de formatos y tipologías comerciales.

Aunque Paterna no tiene un Plan General Estructural aprobado con un EATE que establezca el Modelo territorial, ni el Modelo comercial municipal, la propuesta presentada no modifica el modelo comercial que quiere el municipio, puesto que, como se ha señalado, tramitó de oficio la MPG-52 para permitir la implantación del uso comercial sin restricciones en el ámbito. Por tanto, la voluntad pública municipal para el uso de los terrenos es claramente destinarlo a usos terciarios, y dentro de los mismos, a los terciarios comerciales.

Por otra parte, tal y como se ha justificado en el apartado anterior, el Anexo II del PATSECOVA, incluye al municipio de Paterna dentro de los que componen el Sistema Nodal de Referencia Comercial (SNRC), en la categoría de "Nodos comerciales basados en grandes equipamientos comerciales"; por lo que, también de acuerdo con dicha normativa, el municipio de Paterna resulta idóneo para la localización de estas grandes superficies comerciales, como la que se pretende.

Adicionalmente se debe reiterar que no nos encontramos en el presente caso, en el supuesto de un nuevo suelo para usos comerciales, sino de una mera adaptación del uso dominante industrial actual (según ficha del sector), al de terciario que, de facto, tiene tras las modificaciones de plan operadas en el mismo a instancias del propio consistorio (MPG-52 y PEI); siendo el objetivo buscado por dichas modificaciones el de configurar una amplia zona de vocación terciaria y completar un suelo urbano existente inacabado y actualmente en proceso de degradación. Por tanto, en puridad, no serían aplicables los "Criterios para el desarrollo de nuevo suelo para usos comerciales", desarrollado en los artículos 31 a 41 del PATSECOVA, precisamente, por no ser un suelo nuevo comercial.

No obstante lo anterior, tras el análisis de los criterios de dimensión y ubicación recogidos en el PATSECOVA, cabe señalar que la actuación propuesta da cumplimiento a los mismos, además de a las directrices de ETCV (como se ha justificado anteriormente), así como a los principios generales recogidos en la Ley 3/2011, de 23 de marzo, de Comercio de la Comunidad Valenciana, en concreto en su artículo 32, tal y como fue informado favorablemente por la Dirección General de Comercio, Artesanía y Consumo en su informe de 24 de febrero de 2021, emitido durante la tramitación de la fase de evaluación ambiental.

En concreto, cumple con los criterios de localización preferente en trama consolidada, ubicándose en colindancia con una implantación ya consolidada como es el Sector 14 Terciario y al lado de una infraestructura viaria perteneciente a la red viaria principal como es la CV-35. Por tanto, no se trata de una extensión aislada, ni de un desarrollo disperso en el territorio, no consumiendo suelo nuevo.

Por otra parte la actuación ayudará a satisfacer equilibradamente las necesidades de la población residente actual y futura, potenciando la mezcla de usos.

Adicionalmente, cabe señalar que la actuación también se justifica en la falta de disponibilidad actual de suelo terciario en el municipio de las características necesarias para una implantación comercial como la pretendida, tal y como se observa del análisis de suelos vacantes realizado en la memoria informativa.

También cumple con el criterio de ser una actuación que ayudará a recualificar el tejido industrial y comercial actual obsoleto y en desuso, lo que ha generado un suelo urbano que presenta signos de degradación ambiental; y, por tanto, de carácter prioritario. En definitiva, la actuación servirá para completar unos suelos urbanos mediante una operación de rehabilitación, reutilización y recuperación de dichos espacios, actualmente degradados, obsoletos e infrutilizados.

Por otra parte, el desarrollo del ámbito supondrá poner en el mercado a corto plazo temporal, un suelo que presenta una efectiva demanda (con una inversión real en una superficie comercial de gran tamaño, la multinacional Costco, que actuará como motor de la actuación) y, de esta manera, se evitará la especulación de un suelo que se mantiene sin desarrollar demasiado tiempo. Se pretende generar un polo de atracción terciaria, próximo a la capital, en la que se ha detectado la demanda de oficinas de calidad (actualmente inexistentes) y de hoteles, siendo la actividad turística de Valencia cada vez mayor. Su proximidad con el centro comercial y de ocio de Heron City, permitirá generar un ámbito terciario que alcance la masa crítica suficiente para generar sinergias positivas entre ambos, puesto que, por cuestión de usos y horarios, serán totalmente compatibles.

Por otra parte, su lejanía al casco urbano primitivo, implica que no afectará al comercio local de cercanía, al cual, se accede fundamentalmente a pie y para productos de primera necesidad; por tanto, se considera una implantación de la cual no se derivarán efectos negativos para dicho comercio.

La propuesta también cumple con el criterio de fomentar la mezcla y diversidad de los usos y la implantación de nuevos formatos con el objetivo de diversificar la oferta inmobiliaria y comercial, enriquecer las funciones urbanas y evitar la multiplicación o repetición de actuaciones similares en el entorno próximo; cuestión que se desarrollará en el bloque documental de ordenación pormenorizada.

Tras la evaluación ambiental realizada, se ha comprobado la inexistencia de riesgos de ningún tipo para los bienes y personas, en especial, cabe destacar que no se encuentra afectada por riesgo de inundabilidad.

Finalmente, por lo que respecta a las cuestiones relativas a la incidencia de la implantación de las superficies comerciales propuestas en la movilidad sostenible y su posible impacto medioambiental, cabe remitirse al Plan de movilidad que acompaña a la presente MPG-E, en el que se establecen las medidas de actuación a desarrollar.

5. DETERMINACIONES MODIFICADAS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

5.1. Objetivos y directrices de la estrategia de evolución urbana

En cumplimiento de las consideraciones del informe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia de 26 de octubre de 2021, emitido en el trámite de evaluación ambiental y territorial estratégica; y tras el análisis realizado en el Anexo II "Integración de la perspectiva de género", que acompaña a la presente MPG-E (al cual, cabe remitirse para mayor información), y teniendo en cuenta los criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género del TRLOTUP, se considera necesario introducir la siguiente directriz estratégica de evolución urbana:

"La propuesta de ordenación urbanística de carácter pormenorizado en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35", que se tramita en paralelo a la presente modificación de carácter estructural, deberá incorporar criterios de ordenación y diseño que faciliten el modelo urbano de ciudad compacta con tejidos densos, tales como: concepto de ciudad cuidadora, principio de accesibilidad universal, principio de Eficiencia Energética, principio de Movilidad Sostenible y principio de Perspectiva de género.

De igual modo, en cumplimiento de las consideraciones de tipo paisajístico señaladas en el informe de fecha 26 de julio de 2021 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, y en el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia de 26 de octubre de 2021, ambos emitidos en el trámite de evaluación ambiental y territorial estratégica; y tras el análisis paisajístico realizado en el EIP que acompaña a la presente MPG-E (al cual, cabe remitirse para mayor información), y teniendo en cuenta el artículo 8 "Criterios generales de ordenación e integración paisajística" del TRLOTUP, se procede a establecer una regulación de las alturas máximas edificables.

A efectos de la ordenación de las alturas de los volúmenes edificables en el ámbito SUT-CV-35, se subdivide en tres zonas (denominadas con las letras A, B y C), en las que, en función a su proximidad a la infraestructura viaria principal que la bordea (la autovía CV-35), se fijan diferentes alturas máximas de la edificación.

Se define una primera zona A, en colindancia a las infraestructuras de comunicaciones supramunicipales (CV-35 y ramal de enlace), en la que no se admite edificación, por tanto, el número máximo de plantas sobre rasante será de 0. Dicha zona, coincide, en parte, con la zona de protección de la autovía, con una separación de 50 m desde la arista exterior de la calzada de su tronco principal, así como desde la rotonda de acceso al ámbito.

A continuación, se establece una zona B, colindante a la anterior, y por tanto, más alejada de las infraestructuras viarias, cuya definición geométrica corresponde a una paralela a la anterior hacia el norte a 25 m y, en consecuencia, a 75 m desde la arista exterior de la calzada. En dicha zona se admite hasta un máximo de IX plantas (planta baja + 8), por tanto, inferior a la altura máxima permitida por el plan.

Finalmente, se define una zona C que coincide con el espacio restante y, por tanto, es la zona del ámbito interior más alejada de la autovía; en dicha zona se admite hasta XIV, que es el número máximo de plantas establecido por la presente Modificación.

A tal efecto, se ha elaborado el Plano B.5 "Regulación de Alturas máximas de edificación", que refleja gráficamente cada una de las zonas, con indicación del número máximo de plantas susceptible de materializarse.

Por todo ello, se ha considerado necesario introducir en las normas urbanísticas de ordenación estructural de la MPG-E una directriz estratégica que regula las alturas máximas en el interior del ámbito SUT-CV-35, que recoge los criterios anteriores y hace referencia al plano citado:

"Se definen tres zonas (A, B y C), en la que se fijan las alturas máximas de la edificación sobre rasante (en 0, IX y XIV, respectivamente), reflejándose gráficamente en el plano de ordenación B.5 Regulación de Alturas máximas de la edificación."

5.2. Red primaria

Como ya se ha indicado en puntos anteriores, el objetivo principal de la presente modificación es viabilizar el desarrollo de los terrenos incluidos en su ámbito de actuación, para ello resulta imprescindible realizar el ajuste de las infraestructuras de comunicaciones del PEI a la nueva situación urbanística propuesta y establecer una secuencia lógica y efectiva de desarrollo de las mismas que permita la implantación de actividades económicas terciarias en el sector de suelo urbano con clave U-II-06 (que, en virtud de la presente MPG-E como se detallará, pasa a denominarse como "**Suelo Urbano Terciario CV-35**", en adelante, **SUT-CV-35**), todo ello sin menoscabo de la movilidad y de la accesibilidad al área terciaria considerada en conjunto.

La presente modificación propone una considerable reducción de la edificabilidad materializable en el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06, superior al 42%; adicionalmente, cabe señalar que una parte de la edificabilidad resultante se destinará a usos terciarios desarrollados en altura, tales como oficinas, hoteles, etc, que, por su naturaleza y horarios de funcionamiento, resultan completamente compatibles con las actividades comerciales y de ocio desarrolladas con carácter mayoritario en el Sector 14 colindante. Esta nueva situación afectará positivamente al tráfico futuro previsto de la zona, puesto que actuará reduciendo la intensidad del mismo.

A tal efecto se ha elaborado un Estudio de Tráfico, el cual se acompaña como documento anexo a la presente modificación, en el que se justifican detalladamente las nuevas necesidades reales del ámbito en dicha materia y las infraestructuras necesarias para satisfacerlas adecuadamente. En consecuencia, se propone el ajuste de las previsiones del PEI a la nueva ordenación urbanística propuesta en el ámbito de suelo urbano, desde un punto de vista realista, a efectos de viabilizar su desarrollo. La presente Modificación de Plan General lleva a cabo

una nueva ordenación de la totalidad del suelo del Plan Especial, así como nuevas previsiones en materia de gestión urbanística y de normativa; por tanto, el citado Plan Especial, a todos los efectos, es sustituido completamente por las nuevas determinaciones contenidas en la presente MPG-E.

A continuación, se procede a señalar, para cada una de las doce actuaciones que proponía el PEI, las modificaciones propuestas por la presente modificación de acuerdo con dicho Estudio, las cuales pasan a describirse a continuación. Adicionalmente, en el plano B.1 Ámbito de la modificación y afecciones sectoriales, se indica gráficamente las actuaciones en materia de infraestructura viaria de la red primaria a ejecutar con cargo al ámbito SUT-CV-35 y aquellas recogidas en el PEI vigente que se propone dejar sin efecto y, por tanto, que no se van a ejecutar.

5.2.1. Ajuste de las actuaciones previstas por el Plan Especial de Infraestructuras

1. Ramal de acceso directo a la C/ Francisco Tomás y Valiente desde la CV-35

De acuerdo con el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, se justifica que el acceso principal al ámbito de suelo urbano "Sector Terciario CV-35": SUT-CV-35 (anterior clave U-II-06), es por el noroeste de la actuación (rotonda de Verdecora).

De igual modo, se justifica que con los accesos actuales ejecutados en el Sector 14 y el nuevo ramal de acceso directo a la Calle Francisco Tomás y Valiente desde la CV-35, que permite sacar del anillo de la glorieta los movimientos a derechas hacia el ámbito, se consigue un adecuado nivel de servicio para el conjunto de toda el área terciaria.

En consecuencia, el carril de acceso directo a la Calle Francisco Tomás y Valiente previsto en el PEI, cuya ejecución correrá a cargo íntegramente del SUT-CV-35, se mantiene y mejora su trazado, lo que garantiza que no se afecte a los niveles de servicio de la autovía CV-35. De igual manera, mantiene su calificación como red viaria primaria supramunicipal, suponiendo un mero ajuste de la misma.

En relación a su trazado, cabe señalar que se ha atendido a la recomendación señalada por el informe del Servicio de Planificación de 2 de julio de 2021 emitido en el trámite de evaluación ambiental; en concreto, dicho acceso directo, en la presente versión, se desprende del ramal actual de salida de la CV-35, manteniendo las características y configuración geométrica actuales del tronco principal de dicha autovía. Por otra parte, en relación a definición geométrica con mayor detalle de la rotonda de acceso al terciario, cabe señalar que, a pesar de ser una cuestión propia de estudio pormenorizado en el Proyecto de Urbanización que se redacte a tal efecto, se incorpora en el presente documento un plano de detalle adicional con dicha definición a efectos de comprobación por la administración, el cual, podrá ser objeto de ajuste con posterioridad en el marco del citado Proyecto de Urbanización.

2. Paso inferior

La ejecución de este paso inferior resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

En resumen, dado que no resulta necesario incorporar un vial de acceso directo al Sector 14 desde la CV-35 para dotar del adecuado nivel de servicio al área, consecuentemente, tampoco resulta necesario ejecutar el paso inferior previsto en el PEI para conectar con dicho vial. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

3. Vial de acceso directo al Sector 14

La ejecución de este vial resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

Dicho vial propuesto por el PEI dentro del límite del Sector 14, se calificaba como red viaria primaria municipal y coincidía con suelos calificados por el Plan Parcial del Sector 14 como suelos de red viaria, espacios libres y áreas peatonales de dominio público, los cuales, en virtud de la presente MPG-E mantienen dichas calificaciones inalteradas (de forma acorde con su configuración y uso actuales), siendo el único cambio operado sobre los mismos, su adscripción a la red secundaria de dotaciones viarias, frente a la red primaria viaria municipal que proponía el PEI; por tanto, sin merma de suelos dotacionales públicos. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

4. Paso superior sobre la CV-35

La ejecución de esta actuación resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

Dicho paso sobre la CV-35, junto a la rotonda de enlace con los viales existentes dentro del límite del Sector 14, eran calificados por el PEI como red viaria primaria, tanto de carácter municipal (rotonda y enlaces viarios dentro del Sector 14), como supramunicipal (paso superior sobre la CV-35 y enlaces con el vial de servicio en el margen opuesto de la autovía).

Los terrenos afectados por dichas infraestructuras del PEI coincidían con suelos calificados como red viaria, espacios libres y áreas peatonales de dominio público y con unas porciones de suelo calificado como reserva de suelo para aparcamiento de dominio privado, todo ello según el Plan Parcial del Sector 14. En virtud de la presente MPG-E, recuperan dichas calificaciones y dominios, pasando a ser considerados suelos dotaciones de red secundaria o suelos de reserva de aparcamiento en parcela privada, acorde con su configuración y uso actuales.

Por otra parte, cabe señalar que al no ser necesaria la ejecución de dicha

infraestructura, tampoco resulta necesario gestionar la obtención del suelo privado dentro del Sector 14 necesario para la ejecución de la rotonda y de los viales de enlace, ni afectar a suelo no urbanizable en el otro margen de la autovía. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

5. Vial desde la Avenida Francisco Tomás y Valiente hasta el paso superior

La ejecución de esta actuación, tal cual está prevista en el PEI, no resulta necesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

La ordenación pormenorizada del "Suelo Urbano Terciario CV-35" se establece en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información. En dicho documento se define la nueva configuración de manzanas y de viales internos; en consecuencia, dicho vial de red primaria propuesto por el PEI es completamente sustituido por los viales interiores del ámbito, los cuales forman parte de la red secundaria de dotaciones, a desarrollar con cargo a cada unidad de ejecución definida en el citado documento.

6. Vial transversal a la Calle Sueca

En relación a dicho vial, así como a una parte de la propia calle Sueca, cabe señalar que ya han sido completamente ejecutados con cargo al desarrollo urbanístico de la Unidad de Ejecución nº 2 del Plan Parcial del Sector 14; en consecuencia, constituyen un suelo de dominio público afecto a su destino, calificado como viario de la red primaria de carácter municipal. Si bien, dicha actuación realizó los ajustes de detalle necesarios para su incardinación en la nueva ordenación aprobada definitivamente en el Sector 14. En definitiva, no es objeto de la presente modificación.

7. Reurbanización Calle Francisco Tomás y Valiente

La ejecución de esta actuación resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

Se considera que, en cualquier caso, la reurbanización de dicha calle, que implica una disminución en los anchos de carril, se debe posponer al momento futuro en el que, por parte de la Generalitat Valenciana como organismo público con competencias en la materia, se decida acometer la implantación de la infraestructura ferroviaria consistente en la prolongación de la línea T-4 del tranvía. De este modo, no se verá mermada la funcionalidad de la vía actualmente ejecutada y abierta al uso público, durante un período de tiempo presumiblemente largo. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

8. Desdoblamiento de la Calle Francisco Tomás y Valiente

La ejecución de esta actuación prevista en el PEI, se realizará con cargo al ámbito de "Suelo Urbano Terciario CV-35" (SUT-CV-35), como conexión externa con las infraestructuras de comunicaciones. Se mantiene su calificación como red viaria primaria de carácter municipal.

A tal efecto, en la presente MPG-E se delimita un ámbito de conexiones exteriores con cargo al ámbito SUT-CV-35, con los terrenos necesarios para lograr el objetivo del desdoblamiento de dicha calle (con 2 carriles por sentido y con mediana central, etc), el cual, no incluye los terrenos adyacentes para la posible ampliación futura de la línea T-4 de tranvía. En todo caso, con el diseño propuesto se garantiza la existencia de un espacio con una anchura superior a 10 m con el fin de que quede garantizada la viabilidad del trazado ferroviario proyectado.

9. Desdoblamiento de la CV-3105

La ejecución de esta actuación resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

Por tanto, al no ser necesaria la ejecución de dicha infraestructura, tampoco resulta necesario gestionar el suelo privado afectado por la ejecución de la misma, ni se afecta a suelo clasificado como no urbanizable. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

10. Viales de distribución

Tal y como se ha señalado, en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, se define una nueva configuración de manzanas y viales en el interior del "Suelo Urbano Terciario CV-35", adecuada a los usos y aprovechamientos que se van a implantar. En consecuencia, los viales de distribución interiores de red secundaria recogidos en el PEI son sustituidos por los viales internos de la ordenación propuesta, que también pertenecen a la red secundaria de dotaciones.

De igual modo, en relación a los viales de distribución en el Sector 14, cabe señalar que ya han sido completamente ejecutados con cargo al desarrollo urbanístico de dicho Sector; en consecuencia, constituyen un suelo de dominio público afecto a su destino de viario de la red secundaria de carácter municipal. Si bien, dicha actuación realizó los ajustes de detalle necesarios para su incardinación en la ordenación aprobada definitivamente, ligeramente distinta a la reflejada en el PEI.

11. Prolongación de la línea T4 del tranvía

En primer lugar, cabe señalar que la presente MPG-E refleja el trazado de la futura prolongación del tranvía, con carácter orientativo y no vinculante. En la zona más próxima al ámbito de suelo urbano SUT-CV-35, la presente MPG-E propone

modificar el trazado de dicha infraestructura respecto al reflejado en el PEI, trasladándolo a la zona norte de la calle Francisco Tomás y Valiente entre la rotonda de acceso a Heron City y la rotonda junto a Verdecora. De este modo, únicamente se producirá un corte de tráfico en la circulación entre ambos tramos de la avenida, justamente en el punto que constituye la rotonda que los une y se abre la posibilidad de que dicha infraestructura se prolongue más allá de la zona terciaria, hasta conectar con el Parque Tecnológico de Paterna, la ciudad deportiva del Valencia C.F. y los núcleos de urbanizaciones residenciales de Mas Camarena y Torre en Conill, que constituyen enclaves muy dinámicos y con gran afluencia de vehículos motorizados, lo que contribuiría a satisfacer las demandas de movilidad no motorizada de un área mucho más amplia.

En definitiva, la presente Modificación propone un trazado para la futura prolongación del tranvía y ajusta la sección de la Avda. Francisco Tomás y Valiente, de forma que, en cualquier caso, se garantiza la existencia de espacio suficiente para su futura implantación, señalándose que la efectiva implantación de dicha infraestructura se producirá en el momento y condiciones que así se disponga por el organismo público correspondiente de la Generalitat Valenciana, como administración responsable del servicio, el cual, deberá gestionar la obtención del suelo necesario para ello y sufragar los costes de dicha infraestructura.

En relación a esta cuestión, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico emitido únicamente indica que dicho trazado será objeto de evaluación en el marco del correspondiente proyecto de Prolongación de la línea T-4 del tranvía y, por tanto, posponiéndose hasta dicho momento.

12. Carriles de cambio en la CV-35

La ejecución de esta actuación resulta innecesaria por las razones justificadas en el análisis de la nueva situación urbanística realizado en el estudio de tráfico adjunto, al cual, nos remitimos en aras a la brevedad argumental.

Tal y como recoge el Estudio de Tráfico que acompaña al presente documento, en función de las necesidades reales de la actuación propuesta, únicamente será necesario desarrollar un ramal de acceso directo desde la CV-35 hasta la calle Francisco Tomás y Valiente (junto a la rotonda de Verdecora), que reúna las características que se exponen en la descripción de la actuación del punto 1.

Por tanto, al no ser necesaria la ejecución de dichas infraestructuras, tampoco resulta necesario gestionar el suelo privado para la ejecución de las mismas. En consecuencia, dichos suelos mantienen su configuración actual, no ejecutándose infraestructura alguna sobre los mismos.

5.3. Zona de ordenación estructural

En primer lugar, cabe destacar que el ámbito de suelo urbano "clave U-II-06", constituye un ámbito de suelo urbano encuadrable entre las zonas urbanizadas, por contar parcialmente con servicios urbanísticos, si bien, presenta un déficit tanto en

la urbanización, como en las infraestructuras que necesita para su adecuada funcionalidad. A continuación, se analizan las determinaciones de carácter estructural que son modificadas por la presente Modificación en dicho ámbito de suelo urbano.

5.3.1. Uso dominante

El PGOU de Paterna calificó el ámbito de suelo urbano analizado, con clave U-II-06, como suelo industrial, y estableció la regulación de sus usos en el art.188 Condiciones de uso, de las Normas Urbanísticas originalmente aprobadas de dicho planeamiento general; en particular, la regulación, en su redacción original era la siguiente:

«1. Uso dominante: Industria en categorías 1ª a 5ª.

2. Usos compatibles: Vivienda unifamiliar, taller en categorías 1ª a 5ª, almacenes no calificados, oficinas, aparcamiento, garajes, espectáculos y actividades de pública concurrencia, deportivo ordinario, deportivo especial, deportivo singular, administrativo, matadero, seguridad, bomberos y policía, espacios libres y zonas verdes, viario, estacionamiento de autobuses y centros de transporte e infraestructuras básicas.

3.-Usos incompatibles: Todos los demás.

4.-Uso exclusivo: No se determina.

5.- La compatibilidad del uso vivienda unifamiliar se reducirá al caso en que se prevea para alojamiento de una sola unidad familiar dedicada al servicio de mantenimiento o custodia de las instalaciones propias del uso principal o del resto de los usos compatibles.»

Posteriormente, la Modificación Puntual nº 48 del Plan General, incluyó entre los usos compatibles en determinadas zonas, el uso comercial en las zonas con calificación U-II-06, de modo que el apartado 2 del art.188 quedó redactado tal y como se transcribe a continuación:

«2. Usos compatibles: Vivienda unifamiliar, taller en categorías 1ª a 5ª, almacenes no calificados, oficinas, Hospedaje (para la zona marcada como MP 48 en los planos de ordenación), comercial (para la zona marcada como MP 48 en los planos de ordenación) aparcamiento, garajes, espectáculos y actividades de pública concurrencia, deportivo ordinario, deportivo especial, deportivo singular, administrativo, matadero, seguridad, bomberos y policía, espacios libres y zonas verdes, viario, estacionamiento de autobuses y centros de transporte e infraestructuras básicas.»

Finalmente, la MPG-52 amplió los usos pormenorizados a desarrollar en el ámbito, incorporando en la zona industrial (clave 06), la posibilidad de desarrollar usos comerciales sin restricciones, lo que, en la práctica, lo convertía en un suelo virtualmente terciario. A continuación, se reproduce literalmente la justificación

para la introducción de dicho uso en el ámbito, recogida en la memoria justificativa de dicha MPG-52:

“Esta regulación de usos corresponde con un planteamiento de implantación de actividades urbanas sectorizado, asignando a cada ámbito de planeamiento unos usos específicos, en este caso, usos productivos.

Este esquema urbano de especialización de las actividades a desarrollar en el suelo, se está mostrando en este momento como inoperante y limitador de la potencialidad del desarrollo de actividades, al impedir las sinergias generadas en la agrupación urbana de actividades.

En este sentido, la presente modificación pretende ampliar el uso comercial (mayorista) que actualmente permite el plan, posibilitando los usos comerciales minoristas en este suelo, al haberse demostrado en la evolución de los polígonos industriales municipales, la progresiva implantación de actividades comerciales, destinadas al suministro a los particulares, que conviven con el tradicional comercio mayorista.

Por la evolución económica experimentada en los últimos tiempos, ha desaparecido el concepto de comercio mayorista en el sentido tradicional el termino, reconvirtiéndose en instalaciones comerciales en las que los conceptos de diseño y atención al cliente han propiciado la afluencia del público minorista a estos centros, generándose usos comerciales en los polígonos industriales, influyendo en la aparición de la diversidad de funciones que actualmente se genera en estos suelos.

*Por esta evolución en los usos industriales, y en el presente caso, con el objeto de actualizar las actividades que se desarrollan en la zona, y flexibilizar la implantación de nuevas actividades, **se propone en la presente modificación incorporar como compatible, en la clave 06 de la zona, el uso comercial, no estableciendo limitación de su superficie.***

En este sentido, el “Plan Especial de Infraestructuras del área Terciaria denominada Heron City”, en el que se diseñan las condiciones de accesibilidad a los suelos terciarios ubicados en el entorno de la presente modificación, viabiliza la implantación de actividades en las parcelas afectadas por este documento, al proporcionarles unas adecuadas condiciones de comunicación rodada.”

En dicho sentido, cabe resaltar cómo los acuerdos de aprobación de la MGP-52 y del PEI se refieren al citado ámbito como un suelo terciario. Se transcriben a continuación algunas referencias.

- Edicto del Ayuntamiento de Paterna sobre aprobación definitiva de la Modificación Puntual nº 52 del PGOU:

*«Por el Ayuntamiento Pleno, en la sesión ordinaria celebrada el día 27 de julio de 2009, se ha resuelto aprobar definitivamente la Modificación Puntual nº 52 del Plan General, redactada por los Servicios Técnicos Municipales, cuyo objeto es regular los parámetros urbanísticos **de la nueva zona***

comercial a implantar en el suelo urbano ubicado junto a la CV-35, denominada Nuevas Zonas Comerciales.»

- Plan Especial de Infraestructuras del área terciaria denominada Heron City.

«El objeto del presente Plan Especial de Infraestructuras es la mejora de las condiciones urbanas del ámbito de actuación a través de la **mejora de los accesos al área terciaria de Paterna en el entorno de Heron City**.»

Adicionalmente en diversos apartados del PEI, se indica que las actuaciones propuestas responden a la zona comercial prevista en el sector actualmente industrial.

Por tanto, queda patente que mediante ambas figuras de planeamiento el objetivo era el de configurar una nueva zona terciaria sobre dicho terrenos, así como de dotarles de las infraestructuras viarias que precisaba para su funcionamiento.

Por todo lo expuesto, se concluye que la propuesta de adaptación del uso dominante de industrial a terciario en el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06, se traduce en un mero cambio de denominación y no en un cambio de uso global propiamente, ya que antes de formular la presente modificación era un suelo plenamente terciario, atendiendo a su regulación normativa; por tanto, procede sustituir la nomenclatura y el uso dominante de industrial a terciario, de forma acorde con su situación fáctica. Por todo ello, en virtud de la presente modificación, el ámbito de suelo urbano industrial con clave U-II-06, pasa a denominarse como "**Suelo Urbano Terciario CV-35**" (en adelante, **SUT-CV35**).

En consecuencia, la zona de ordenación, de acuerdo a la nomenclatura del TRLOTUP, se denominaría con las siglas ZUR-TR – "Zona urbanizada terciaria", y se corresponde con los terrenos delimitados por la Avenida Tomas y Valiente, por el límite del sector 14 (Kinépolis) y por la CV-35, denominándose "Suelo Urbano Terciario CV-35".

5.3.2. Índice de edificabilidad bruto.

El Planeamiento vigente fija un Índice de Edificabilidad Bruta (IEB) de 1,5 m²t/m²s para el suelo urbano con clave U-II-06. Dicho índice, aplicado a la superficie total del ámbito (116.645,41 m²s, según dicho planeamiento), daba lugar a una edificabilidad total de 179.468,12 m²t.

Dicha edificabilidad total se correspondía con un Índice de Edificabilidad Neto (IEN) en parcela privada de alrededor de 2 m²t/m²p, según la ordenación prevista en la MPG-52, claramente excesiva en relación a las demandas del mercado inmobiliario para los usos admitidos.

Por otro lado, una edificabilidad tan grande implicaba unas necesidades de infraestructuras también importantes, y así fueron propuestas en el PEI aprobado para el ámbito conjunto del área terciaria conformada.

Todo ello ha implicado que la excesiva edificabilidad, unido al exceso de infraestructuras previstas, ha conllevado a que no se haya materializado ninguna implantación nueva hasta el momento, desde la aprobación de la MPG-52, hace más de 11 años.

Tal y como se ha expuesto con anterioridad, el objetivo principal de la presente modificación es viabilizar el desarrollo de los terrenos ubicados en el suelo urbano SUT-CV35 (anteriormente clave U-II-06) y permitir la implantación de actividades económicas terciarias que hasta el momento ha resultado imposible para los operadores económicos, al tener que asumir por anticipado unos costes elevados de las infraestructuras previstas por el PEI para el correcto funcionamiento de todo el conjunto terciario.

Con la Modificación propuesta, se pretende reducir el aprovechamiento del ámbito de suelo urbano SUT-CV-35, hasta alcanzar un equilibrio entre el aprovechamiento asignado al mismo y las infraestructuras necesarias para su efectivo desarrollo, que garantice su viabilidad económica y permita la materialización de inversiones terciarias en esta zona del municipio y el correcto funcionamiento del área terciaria en su conjunto. De este modo, se configurará un área terciaria con la suficiente masa crítica para poder aprovechar la sinergia económica que se generará con las actividades terciarias del complejo terciario Heron City, que resultan complementarias con las que se implanten en dicho suelo urbano.

Como criterio para el establecimiento de la edificabilidad total del ámbito se propone una reducción del 42% del IEB actual, por lo que el nuevo índice ascenderá a $0,87 \text{ m}^2\text{/m}^2\text{s}$ ($1,50 \text{ m}^2\text{/m}^2\text{s} \times (1-0,42) = 0,87 \text{ m}^2\text{/m}^2\text{s}$), en claro contraste con el vigente IEB de $1,50 \text{ m}^2\text{/m}^2\text{s}$.

Aplicando el nuevo IEB a la superficie del ámbito ($119.462,18 \text{ m}^2\text{s}$, según el ajuste realizado en el presente documento), resulta en una edificabilidad total de $103.932,10 \text{ m}^2\text{t}$, lo que supone una reducción de $75.536,02 \text{ m}^2\text{t}$, superior al 42 % respecto a la edificabilidad total aprobada.

5.3.3. Criterios tipológicos.

La MPG-52 aprobada y vigente establece un sistema de ordenación por alineación a vial y manzana compacta, lo que implica una gran rigidez en cuanto a la disposición de volúmenes susceptibles de materializarse, que resulta poco apropiada para las implantaciones terciarias, las cuales necesitan de una mayor flexibilidad.

Por ello, la presente MPG-E, propone la modificación de dicho sistema y tipología, pasando al sistema de ordenación de edificación aislada en parcela y tipología edificatoria de bloque exento, las cuales, serán objeto de posterior

regulación pormenorizada. De esta forma, mediante la flexibilidad que ofrece dicho sistema (sin perjuicio de poder disponer, en su caso, de una ocupación máxima del 100% en parcela privada y de edificar en condiciones de medianería, según se detalle en la ordenación pormenorizada), se consigue disponer de un mayor abanico de posibilidades que cubra múltiples productos inmobiliarios terciarios (desde volúmenes contenedores comerciales, hasta supermercados con superficie de parcela libre, complejos de oficinas, etc.), lo que, sin duda, contribuirá a viabilizar su desarrollo futuro.

5.4. Condiciones de desarrollo

En cuanto a la gestión de las actuaciones, el PEI establecía en la Ficha de Planeamiento y Gestión, lo siguiente:

“La gestión de las actuaciones, serán de iniciativa pública correspondiendo a los propietarios interesados satisfacer el importe que de aquellas se deriven, en la forma y condiciones que se dispongan en el correspondiente canon de urbanización.

-La totalidad de las actuaciones contempladas en el Plan Especial serán ejecutadas a cargo del sector.”

Por tanto, señalaba que dichas actuaciones sería ejecutadas con cargo a los propietarios integrados en el sector, entendiendo como tal, a la totalidad de suelos englobados en su ámbito de actuación, lo que incluía al Sector 14 (el cual se encontraba prácticamente urbanizado en su totalidad) y al ámbito de suelo urbano clave U-II-06. A tal efecto, indicaba la necesidad de elaborar un canon de urbanización para el reparto de dichos costes entre los afectados.

En relación a la secuencia de ejecución de las actuaciones previstas dentro de su ámbito de actuación, el PEI señalaba que se dispondría en los instrumentos de planeamiento y gestión que complementarían y desarrollarían dicho instrumento, a nivel de ordenación pormenorizada, y en función de las necesidades futuras.

La MPG-52, aunque se aprobó de manera definitiva con anterioridad al PEI, tomó en consideración las actuaciones previstas en el mismo y estableció en la ordenación pormenorizada del suelo urbano con clave U-II-06, cuatro unidades de ejecución, definitivas de los ámbitos mínimos de gestión, señalando para cada una de ellas las condiciones de conexión (en base al PEI) que se relacionan a continuación:

- Unidad de Ejecución 1:

«La Unidad de Ejecución 1 para garantizar su conexión con las redes generales de comunicación viaria deberá ejecutar:

El puente en la CV-35 y sus conexiones.

El desdoblamiento del vial Tomás y Valiente en el ámbito de afección.»

- Unidad de ejecución 2:

«La Unidad de Ejecución 2 para garantizar su conexión con las redes generales de comunicación viaria deberá ejecutar:

Desdoblamiento de la Avenida Tomás y Valiente su ámbito.

El acceso directo desde la CV-35, gestionando la obtención del suelo afectado en el sector 14.

En el caso que se adelante la ejecución de esta unidad a la 1, se deberán asumir las obras de conexión definidas en aquella, estableciendo el correspondiente canon de urbanización sobre la totalidad de las parcelas definidas en la presente modificación (UE 1, 2,3).

- Unidad de ejecución 3:

«La unidad de ejecución 3, para garantizar su conexión con las redes generales de comunicación viaria deberá ejecutar:

Conexión desde la CV-35 a la unidad.

Desdoblamiento y rotonda en la Avenida Tomas y Valiente.»

- Unidad de ejecución 4:

«La unidad de ejecución 4, para garantizar su conexión con las redes generales de comunicación viaria deberá ejecutar:

Conexión desde la CV-35 a la unidad.

Desdoblamiento y rotonda en la Avenida Tomas y Valiente.»

Por tanto, como se puede observar, distribuyó la práctica totalidad de actuaciones del PEI a cargo únicamente de las 4 unidades de ejecución definidas, lo que claramente resulta ser una carga excesiva para las mismas, lo que ha impedido hasta el momento presente su desarrollo.

Como se ha señalado, la presente Modificación propone el ajuste de las infraestructuras del PEI a la nueva situación urbanística propuesta, en la que, fundamentalmente, se propone una gran minoración de la edificabilidad total del ámbito y, en consecuencia, se determinan aquellas infraestructuras del PEI que siguen siendo necesarias para su correcto funcionamiento (tal y como se ha detallado en un apartado anterior; así como el establecimiento de una secuencia lógica y efectiva de desarrollo de las mismas que garanticen su efectiva ejecución. Por todo ello, se alteran las condiciones de desarrollo del suelo urbano SUT-CV-35 (clave U-II-06 primitivo), lo que constituye una modificación de carácter estructural.

En la nueva ordenación pormenorizada, se establece la delimitación de las unidades de ejecución (en vez de las cuatro primitivas, tras haber fusionado las primitivas UE-2 y UE-3 en una única), siendo materia propia de dicho bloque documental, al cual, cabe remitirse.

Como criterio general, se determina que la porción de dichas infraestructuras de comunicación de red primaria integradas en el límite del ámbito de suelo urbano terciario SUT-CV-35, será asumida y ejecutada por la unidad de ejecución correspondiente (al igual que lo viales de red secundaria interiores), mientras que para las que están fuera del mismo, se delimita un ámbito de conexiones exteriores con cargo a la totalidad de dicho ámbito.

En la nueva regulación se prevé que se pueda desarrollar todo el ámbito en una única actuación urbanística, así como también la posibilidad de que dicha circunstancia no ocurra. En ese último caso, se establece que la Unidad de Ejecución que se desarrolle en primer lugar, ejecutará a su cargo la totalidad de infraestructuras incluidas en el ámbito "conexiones exteriores con cargo al Suelo Urbano Terciario CV-35" grafiado en el plano B.4 Gestión Urbanística; y todo ello sin perjuicio de su posterior repercusión económica al resto de unidades de ejecución que se delimiten en proporción a la edificabilidad de cada una de ellas, de conformidad con los arts. 135.2 y 152 TRLOTUP.

En relación a la ejecución de la prolongación de la línea T4 del tranvía, se mantiene inalterado lo indicado en el PEI, por tanto, dicha actuación se producirá en el momento en el que lo exijan las demandas de accesibilidad no rodada al área y así sea decidido por la Generalitat Valenciana, siendo gestionado y sufragado por dicho organismo.

A tal efecto, la presente MPG-E, incorpora una nueva Ficha de Zona y una nueva Ficha de Gestión para el ámbito SUT-CV-35, en las que de forma resumida se incorporan las condiciones de desarrollo señaladas.

5.5. Criterios para la determinación de áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo

Atendiendo a que se trata de un suelo urbano, no urbanizado completamente, se considera que cada una de las Unidades de Ejecución que se delimiten en la Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" - Ordenación Pormenorizada -, constituirá su propia Área de Reparto.

Para el cálculo del Aprovechamiento Tipo a determinar en el plan de ordenación pormenorizada, en aplicación del artículo 78 del TRLOTUP, se tomarán en consideración coeficientes correctores que expresen la relación entre los diferentes valores de repercusión de cada uso, siendo la reparcelación el documento en el que se justificarán dichos coeficientes, los cuales deberán tomar en consideración, en todo caso, el hecho de que la edificación en altura se verá beneficiada por las inversiones en equipamientos comerciales de baja altura y de alto impacto de demanda.

6. DETERMINACIONES MODIFICADAS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

Las determinaciones de ordenación pormenorizada a operar en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35", se analizan en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

7. DETERMINACIONES NORMATIVAS MODIFICADAS

La presente MPG-E, propone la redacción de unas normas urbanísticas de carácter estructural aplicables a los terrenos integrados dentro de su ámbito, en un único cuerpo normativo, con el objetivo de evitar la actual dispersión y clarificar la aplicación de sus determinaciones.

Existen dos ámbitos de suelo urbano afectados, en diversa medida, por la presente modificación: en su integridad resulta afectado el ámbito de suelo urbano clave U-II-06 (que en virtud del presente documento cambia su denominación por la de Suelo Urbano Terciario "CV-35", en adelante, SUT-CV-35) y parcialmente el Sector 14 Terciario (en aquellas porciones de terrenos de infraestructuras de red primaria que ven modificadas sus calificaciones). Ambos ámbitos disponen actualmente de una normativa urbanística vigente propia y diferenciada, que establece los parámetros urbanísticos aplicables en cada uno de ellos.

El Sector 14, tal y como se ha señalado en los antecedentes, ha sido completamente gestionado y desarrollado, habiendo completado su urbanización y estando en el momento presente prácticamente consolidado por la edificación en su totalidad. Por tanto, dicho ámbito, de facto, constituye un suelo urbano que dispone de todos los servicios y que ha cumplido con todas sus obligaciones de carácter urbanístico, y así es considerado en la presente MPG-E. Por todo ello, no procede realizar ninguna modificación de la regulación normativa aprobada definitivamente en dicho ámbito. En aras a la brevedad expositiva, se efectúa la remisión genérica al contenido de dicha regulación, publicada en el BOP nº 17 de fecha 21 de enero de 2014.

Adicionalmente, la presente modificación define una nueva ordenación para el SUT-CV-35, en el que, entre otras cuestiones, se actualiza el uso global de dicho ámbito de industrial a Terciario, el tipo de ordenación y se reduce sustancialmente la edificabilidad total; por todo ello, procede ajustar la normativa urbanística de carácter estructural aplicable exclusivamente a dicho ámbito.

Las determinaciones normativas de carácter pormenorizado aplicables a dicho ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35", se recogen en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

Por otra parte, cabe reseñar el Plan Especial de Infraestructuras (PEI) aprobado y vigente en los terrenos incluidos en el ámbito de la presente modificación, dicho PEI disponía de unas Normas Urbanísticas que regulaban, básicamente, las reservas de suelo dotacional (tanto de red primaria, como de secundaria), y la forma de gestionarlas. Algunas de las infraestructuras previstas en el PEI, tal y como se ha justificado anteriormente, en el momento presente ya han sido completamente ejecutadas con cargo al Sector 14, y otras ya no resultan necesarias, dadas las nuevas condiciones urbanísticas propuestas en la presente MPG-E, tal y como se justifica en el análisis de detalle realizado en el Estudio de Tráfico anexo, al cual, nos remitimos.

En consecuencia, la presente Modificación de Plan General lleva a cabo una nueva ordenación de la totalidad del suelo del Plan Especial, así como nuevas previsiones en materia de gestión urbanística y de normativa. Por tanto, el citado Plan Especial es sustituido completamente por las nuevas determinaciones contenidas en la presente Modificación de Plan General de carácter estructural a todos los efectos.

Procede ajustar las determinaciones del PEI en el ámbito de la presente MPG-E a la nueva situación propuesta, tanto a nivel de definición gráfica, como normativa, aprovechándose para actualizar la nomenclatura de la red de dotaciones empleada en dichas normas a la legislación actualmente vigente y establecer una nueva regulación de la gestión de las infraestructuras pendientes y necesarias que permita garantizar la viabilidad de su ejecución. En el Texto de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural de la presente MPG, se incorpora un artículo para establecer la regulación específica de dichas reservas dotacionales.

A continuación se procede a concretar exactamente cuáles son las determinaciones normativas de carácter estructural de la ordenación vigente en el ámbito de la MPG-52 y del PEI que resultan modificadas y a la justificación de dichos cambios. Para mayor facilidad de lectura se diferencian las modificaciones operadas siguiendo el orden correlativo de los artículos de las mismas, tachándose aquellas determinaciones objeto de adaptación e indicándose en color rojo las nuevas redacciones propuestas.

7.1. Modificaciones Normativas respecto al PEI

7.1.1. En relación al Título I: Generalidades

Con carácter general, se procede a la actualización de las referencias a la legislación actualmente vigente y a la figura de planeamiento origen de la presente modificación normativa, sustituyéndose la referencia al Plan Especial por la de la presente Modificación de Plan General de Ordenación Urbana de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" (Paterna) - Ordenación Estructural.

~~Para todas aquellas determinaciones de las Normas Urbanísticas no especificadas en el presente Plan Especial, serán aplicación las determinaciones de las Normas Urbanísticas del PGOU de Paterna (1990) en su texto refundido y del Plan Parcial~~

~~del sector 14 y su texto Refundido de Febrero del 2008 y/o cualquier otro instrumento de planeamiento de carácter vigente.~~

~~TITULO PRIMERO. El Plan Especial de Infraestructura Área terciaria denominada Heron City como ámbito de planeamiento de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Paterna (1990) GENERALIDADES.~~

Artículo. 1.1. Alcance y Ámbito del Planeamiento de desarrollo de la Modificación de Plan General de Paterna: "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Estructural.

1.1. El ámbito de actuación del la presente Modificación de Plan General es el grafiado en el plano PO-02. Emplazamiento y delimitación del ámbito del Plan B1- "Ámbito de la modificación y afecciones sectoriales".

La ordenación urbanística vigente en el Sector 14, incluido parcialmente en el ámbito de la presente Modificación de Plan General, se considera planeamiento asumido no siendo objeto de variación alguna, salvo en lo relativo a la definición y categorización de las reservas de suelo dotacional de comunicaciones viarias de red primaria.

La presente Modificación de Plan General, modifica la ordenación urbanística de carácter estructural del ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35" (anteriormente denominado "Suelo Urbano Industrial clave U-II-06") incluido íntegramente en su ámbito.

El Plan Especial de Infraestructuras Área terciaria denominada Heron City, es sustituido por la presente modificación de Plan General a todos los efectos, careciendo de vigencia desde la entrada en vigor de la misma.

~~Art. 1.2. De la documentación del Plan Especial~~ *Normas complementarias*

~~Son documentos integrantes del presente Plan Especial:~~

~~A) Memoria informativa~~

~~B) Planos de información~~

~~C) Memoria descriptiva y justificativa~~

~~D) Normas Urbanísticas~~

~~E) Planos de ordenación~~

En todo lo no previsto expresamente por las presentes Normas Urbanísticas de ordenación estructural, serán de directa y plena aplicación las determinaciones de carácter estructural de las Normas Urbanísticas del texto refundido del PGOU de Paterna (1990) y de cualquier otro instrumento de planeamiento de carácter vigente.

7.1.2. En relación al Título II.

El capítulo primero de este título, correspondiente a la red primaria de Dotaciones, se integra como artículo 4 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural; mientras que el Capítulo Segundo, que regula la red secundaria, se recoge en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

~~TÍTULO SEGUNDO. Ordenanzas particulares de las Zonas de Calificación Urbanística~~

~~Artículo 4. Capítulo Primero: Zonas en cualquier clase de suelo. La Red Primaria de Dotaciones.~~

~~Art. 24.1. Ámbito~~

~~La Red Primaria está constituida por las áreas expresamente grafadas con este título en el plano **PO-02 Clasificación y Calificación del Suelo** y **PO-03 Estructura Urbana**. Definición de la Red Primaria y Red Secundaria del presente Plan Especial. En el artículo 2.2 Tipos y categorías de la Red Primaria de dotaciones Públicas de las presentes normas urbanísticas, se hace referencia a tipos y categorías dentro de la delimitación del Ámbito del Plan. En los artículos "2.3 Condiciones generales" y "2.4 Condiciones Específicas" incluidos en las presentes normas urbanísticas, se hace referencia únicamente a los tipos y categorías que se incluyen en las actuaciones del presente Plan Especial de Infraestructuras **B.3 Ordenación Estructural**.~~

~~Art. 24.2. Tipos y categorías de la Red Primaria de dotaciones públicas~~

~~A continuación se enumeran los tipos y categorías de aplicación en el ámbito ~~del~~ de la presente ~~Plan Especial~~ **Modificación de Plan General de carácter estructural**, con su correspondiente nomenclatura en los planos. Para la nomenclatura empleada se ha partido de la ~~del~~ **ROGTU** indicada en el vigente **Texto Refundido de la LOTUP** como referencia. ~~Las reservas de las dotacionales privadas añaden un asterisco (*) a las siglas correspondientes para diferenciarlas de las homónimas de dominio público.~~~~

~~1. Red Viaria~~ **Comunicaciones**

~~a) RV~~ **CVT** Red Viaria ~~a~~ de tránsito

~~PRV-1~~ **PCVT-1** Red viaria Supramunicipal

~~PRV-2~~ **PCVT-2** Red viaria Municipal

~~2. Equipamientos~~

~~a) ID~~ **Servicio urbano Infraestructura (ID)**

~~PID~~ **Tranvía**

~~Art. 2.4.3.~~ *Condiciones generales.*

Como uso de comunicaciones se entiende aquél que comprende las actividades que se desarrollan en las áreas destinadas a la comunicación y transporte de personas y mercancías.

~~2.3.1.~~ *Los usos globales o dominantes en cada tipo de la Red Primaria en el ámbito objeto del de la presente Plan Especial **Modificación de Plan General** son los siguientes:*

~~a) **PRV PCVT** Red Primaria de viario de tránsito: Uso viario~~

~~b) **PID** Tranvía: Uso de comunicaciones.~~

~~2.3.2.~~ *Para cada tipo de Red Primaria se prohíben expresamente los siguientes usos:*

~~a) **PRV. PCVT** Red Primaria de viario de tránsito: se prohíben los usos que se especifiquen en la Ley y el Reglamento de carreteras o normas equivalentes.~~

~~b) **PID** Tranvía: se prohíben los usos que se especifiquen en las Leyes y Reglamentos aplicables al sector Ferroviario o normas equivalentes.~~

~~Art. 2.4.4.~~ *Condiciones específicas.*

~~4~~ *Red Viaria*

- ~~a) La red viaria fundamental se desarrollará a través de la formulación de proyectos de obras o proyectos de urbanización. Dichos proyectos no podrán alterar la categoría funcional básica (vías interurbanas, metropolitanas y urbanas) que el Plan les asigna, viniendo obligados al mantenimiento de los elementos, no estrictamente viarios, que quedan incorporados en el diseño, tales como los espacios libres (Bulevares), pudiéndose alterar las dimensiones de dichos espacios libres, siempre que no se modifique el esquema y sección conceptual de la vía cuyo ancho total no podrá ser ~~modificado~~ **reducido**.~~
- ~~b) Podrá admitirse, en red viaria pública de titularidad municipal, la ubicación de postes de suministro de carburantes y la ejecución de aparcamientos subterráneos en régimen de concesión administrativa o mera autorización.~~
- ~~c) El Ayuntamiento podrá efectuar los pasos a desnivel de vehículos y peatones que sean convenientes para la adecuada ordenación de la circulación.~~

~~2.~~ *PID Tranvía*

~~Se podrá concretar la viabilidad y las características del tranvía como Sistema de Transporte Público a través de proyectos de urbanización, así como formular estudios de viabilidad que definan el trazado definitivo de las líneas.~~

~~En los viales donde se proyecte la plataforma reservada al tranvía, se habrá de considerar una anchura mínima de 10 m con el fin de que quede garantizada la viabilidad del trazado ferroviario proyectado.~~

~~Igualmente deberá preverse el espacio necesario para las posibles paradas del tranvía.~~

7.1.3. En relación al Título III

No se introduce cambio alguno, salvo que pasa a incluirse como condición de ejecución en la nueva Ficha de Gestión.

~~TÍTULO TERCERO. Normas Mínimas de Redacción de Proyectos Técnicos para el Desarrollo de las obras de infraestructuras previstas.~~

~~Art. 3.1. Condiciones de las Infraestructuras~~

~~Las condiciones que deben cumplir las Infraestructuras quedarán totalmente definidas a través de los correspondientes proyectos de urbanización y/o construcción.~~

7.1.4. En relación al Título IV

El contenido de dicho Título relativo a las medidas de integración paisajística, se adapta al apartado g) del Anexo II del TRLOTUP, se complementa con las consideraciones reflejadas en el informe de 26 de julio de 2021 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, emitido en la fase de evaluación ambiental, y se integra como artículo de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural, con la finalidad de garantizar su inclusión en la documentación con carácter normativo. De igual modo, dichas medidas, en la medida de lo posible se han reflejado gráficamente en los planos de ordenación.

En consecuencia, las medidas de integración paisajística que se consideran necesarias, quedan redactadas de la siguiente forma:

Artículo 6. ~~TÍTULO CUARTO.~~ Medidas de integración paisajística

Serán de obligado cumplimiento las medidas de integración paisajísticas que se describen a continuación y que se reflejan gráficamente en el plano plano C.4 "Medidas de Integración Paisajística", del Estudio de Integración Paisajística que acompaña a la misma.

~~Art. 4.1. Plantaciones~~

Las especies vegetales cumplirán las funciones de mejorar la calidad de las vistas y actuar como elemento de transición hacia unidades de paisaje con características diferentes. A tal efecto, se realizarán las siguientes plantaciones de vegetación y arbolado:

a) *Con carácter general, se Se plantará vegetación autóctona o adaptada al clima mediterráneo y, por tanto, sin necesidad de riego.*

b) *Se dispondrán múltiples líneas de arbolado, acompañadas de vegetación arbustiva, en la franja ajardinada paralela a la Autovía CV-35, con el fin de generar una pantalla verde continua y homogénea. y en la Avenida Francisco Tomás y Valiente.*

b) *Se incorporará arbolado de alineación en la Calle Francisco Tomás y Valiente y en todas las calles de nueva urbanización.*

d) *Se incluirá como condición de ejecución, desarrollo la regulación y ordenación del la obligatoriedad de incluir arbolado en las zonas de aparcamiento en superficie, incluso en parcela privada. disponiendo, un árbol de hoja caduca por cada cuatro plazas de aparcamiento, en cumplimiento de lo establecido en la LOTPP y el RPJECV.*

6.2. Carteles publicitarios fuera de la edificación (Tótems)

Con la finalidad de ordenar y regular el impacto visual de los carteles publicitarios fuera de la edificación (los denominados tótems), la disposición de los mismos deberá cumplir las siguientes condiciones:

- Se podrá disponer como máximo de un tótem por parcela de superficie superior a 5.000 m²s.*
- La separación mínima entre tótems será superior a 50 metros entre postes.*

6.3. Diseño de las pantallas acústicas

El diseño de las pantallas acústicas se realizará minimizando su afección paisajística, bien mediante la utilización de pantallas vegetales, elementos transparentes, murales artísticos o similares.

7.1.5. En relación a la Ficha de Planeamiento y Gestión del PEI

El PEI establecía una serie de actuaciones en materia de infraestructuras de comunicaciones dentro de su ámbito, con el objetivo de mejorar los accesos y la movilidad en el mismo, tomando en consideración tanto las necesidades existentes en el momento de su redacción, como las que preveía en el futuro; entre las previstas, fundamentalmente, consideraba la futura implantación de usos terciarios en el ámbito de suelo urbano industrial clave U-II-06. Tal y como se ha señalado, la presente MPG-E altera sustancialmente dichas necesidades, al proponer una reducción muy importante de la edificabilidad terciaria susceptible de materializarse en dicho ámbito.

Por otra parte, cabe señalar que algunas de las infraestructuras previstas en el PEI, en el momento presente han sido completamente ejecutadas con cargo al Sector 14, el cual, funciona adecuadamente en lo relativo a la materia de la movilidad.

Finalmente, tal y como se justifica en el análisis de detalle realizado en el Estudio de Tráfico que acompaña a la presente modificación, algunas de las actuaciones previstas en el PEI ya no resultan necesarias, dadas las nuevas condiciones urbanísticas propuestas en la presente MPG-E, anteriormente referidas.

Por todo ello, la presente MPG-E define las infraestructuras de comunicaciones que resultan necesarias para dotar de condiciones de accesibilidad y movilidad adecuadas para la materialización de la edificabilidad terciaria pendiente de desarrollarse en el ámbito SUT-CV-35 (anteriormente denominado clave U-II-06), y asigna la forma de gestionar dichas infraestructuras exclusivamente entre los suelos integrados en dicho ámbito.

Por todas estas razones, carece de sentido mantener la Ficha de Planeamiento y Gestión que recoge el PEI, puesto que con la MPG-E propuesta, se logrará dar cumplimiento a los objetivos perseguidos por dicho instrumento, mediante la definición, con criterios de viabilidad y proporcionalidad, de las actuaciones en infraestructuras necesarias, las cuales serán de cargo únicamente de los suelos urbanos que precisan de su implantación, sin afectar a otros suelos urbanos ya consolidados, lo que hace mucho más complejo el desarrollo real y la implantación efectiva de las mismas.

En relación a la gestión de dichas infraestructuras, se propone que, en el caso de que no se desarrolle todo el ámbito en una única actuación urbanística, la que se desarrolle en primer lugar ejecutará a su cargo la totalidad de infraestructuras incluidas en denominado ámbito de "conexiones exteriores con cargo al Suelo Urbano Terciario CV-35", grafiado en el plano B.4 Gestión Urbanística de la presente MPG-E; todo ello sin perjuicio de su posterior repercusión económica al resto de unidades de ejecución (cuya delimitación concreta en el ámbito SUT-CV-35, se establece en la MPG-P), en proporción a la edificabilidad de cada una de ellas, de conformidad con los arts. 135.2 y 152 TRLOTUP.

A tal efecto, la presente MPG-E, incorpora una nueva Ficha de Zona y una nueva Ficha de Gestión para el ámbito SUT-CV-35, siguiendo los modelos recogidos en el Anexo V del TRLOTUP, en las que de forma resumida se recoge la información señalada en el mismo.

7.2. Modificaciones Normativas respecto a la MPG-52

La normativa urbanística de la MPG-52 afecta exclusivamente a la ordenación pormenorizada del ámbito, por lo que las modificaciones a operar sobre la misma se analizarán en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada (MPG-P), la cual se tramita de forma independiente en sede municipal.

7.3. Servidumbres aeronáuticas.

La presente MPG-E incorpora un punto nuevo dentro de las Normas de edificación del suelo de destino y uso privado, con el número 7, en el que se recogen los condicionantes y afecciones territoriales derivados de las servidumbres aeronáuticas de carácter preceptivo y vinculante.

7. Servidumbres aeronáuticas

Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia que se representan en el Plano A.9 "Servidumbres aeronáuticas", determinan las alturas (medidas respecto al nivel del mar), que no deben ser sobrepasadas por ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35".

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores - incluidas las palas-), medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

8. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

Tras describir las características de la ordenación urbanística modificada con motivo de la presente MPG-E y su comparación con la ordenación urbanística vigente, se detallan en el presente apartado las razones que motivan y justifican la modificación propuesta, especialmente desde el punto de vista del interés general.

Tal y como se ha señalado con anterioridad, el motivo que justifica el planteamiento de la presente Modificación es la inactividad durante años de los suelos incluidos en el ámbito de suelo urbano con clave U-II-06. Su excelente ubicación y comunicaciones, junto a la autovía CV-35 y el complejo terciario Heron City, lo convierte en un destino potencialmente idóneo para la materialización de inversiones terciarias.

En la actualidad, existen iniciativas de implantación de actividades terciarias, pero la principal dificultad reside en la imposibilidad para los operadores económicos de asumir los costes de aquellas infraestructuras derivadas del Plan Especial que exceden de las consideradas imprescindibles a efectos de urbanización interna de los respectivos ámbitos y de conexión con las redes existentes, que hacen inviable el desarrollo del ámbito. Pero reducir el coste de infraestructuras no es posible si no se opera paralelamente una reducción de viajes generados que permita, con infraestructuras que requieran menos inversión, lograr un nivel de servicio equivalente o mejor al que resulta del planeamiento e infraestructuras vigentes. Para reducir el número de viajes y, en consecuencia, el tráfico generado, la única solución posible es reducir la edificabilidad, de modo

que el área terciaria resultante genere un número de viajes menor que permitan, como se ha señalado, mantener los niveles de servicio resultantes de las infraestructuras hoy aprobadas.

Por todo ello, la presente modificación propone una nueva ordenación en el ámbito de Suelo Urbano Terciario (anterior clave U-II-06), con una reducción importante de la edificabilidad total (superior al 41%), que permita, de igual modo, reducir las infraestructuras del PEI y encontrar el equilibrio justo que permita el desarrollo del ámbito sin menoscabo de la movilidad y de la accesibilidad al área terciaria completa.

Por tanto, desde una perspectiva general, la presente Modificación viene a facilitar la implantación de actividades económicas que generan empleo e inversión para la localidad. Es sencillo considerar que difícilmente puede haber hoy en día un interés público más importante que el de facilitar la creación de empleo a corto plazo en el contexto de la actual crisis sanitaria y económica consiguiente y esta modificación está justamente orientada a ello.

Además, con el desarrollo completo del ámbito, que la presente actuación garantiza, se conseguirá generar una trama urbana acabada que evitará el actual estado de abandono, mejorando la accesibilidad de todo el conjunto terciario y aprovechando las sinergias que se producen debido a la proximidad del complejo terciario Heron City.

9. CUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES DOTACIONALES

Con carácter previo, conviene destacar que la MPG-E actualiza el uso dominante de industrial a terciario en el ámbito del sector de suelo urbano con clave U-II-06, porque, tal y como se ha justificado anteriormente, tras las modificaciones de planeamiento que se han ido operando en dicho ámbito, el uso terciario se puede implantar en el sector sin ninguna limitación. Con todo ello, se pretende que exista coherencia entre la denominación del uso global o dominante del sector y la normativa de aplicación.

La regulación de la modificación de los Planes se establece en el *art. 67 Modificación de los planes y programas*, del TRLOTUP, debiendo también considerarse la aplicación del apartado 8 del punto III del Anexo IV del TRLOTUP, que ha sido modificado en el subapartado 2 por la MLOTUP, que regula los estándares urbanísticos aplicables a las modificaciones de Planes.

Analicemos la aplicación de las determinaciones normativas señaladas a la presente modificación. El criterio principal a considerar es el mantenimiento del equilibrio entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo en el ámbito de la modificación.

El cumplimiento del estándar dotacional global se debe referir al ámbito de la MPG-E, cuya superficie total asciende a 133.135,51 m²s. En dicho ámbito se incluye la totalidad del suelo urbano SUT-CV35 (119.462,18 m²s, según el ajuste

realizado en el presente documento), y los suelos de infraestructuras que son objeto de la presente modificación (13.673,33 m²s, que constituye el resto del suelo hasta completar el ámbito).

En relación a los suelos de infraestructuras exteriores al ámbito urbano, están calificados como suelos dotacionales destinados a comunicaciones viarias, si bien, en la actualidad, parte de ellos pertenecen al dominio privado, no habiendo sido aún obtenidos.

A continuación, se procede a calcular el estándar dotacional global del ámbito de la modificación. Tal como se define en el punto III, apartado 1.1, del Anexo IV de la LOTUP, el estándar dotacional global (EDG) se obtiene de la relación entre la superficie de las dotaciones públicas y la edificabilidad total, expresado en metros cuadrados de suelo dotacional por cada metro cuadrado de edificabilidad; tanto en la situación de partida, como en la situación final tras la modificación propuesta.

En relación a la situación de partida, correspondiente a la ordenación pormenorizada aprobada en la MPG-52, se dispone del dato de superficie privada de manzana interior al ámbito (89.647,43 m²s) y, por ende, de la superficie dotacional interior al mismo (119.645,41 m²s - 89.647,43 m²s = 29.997,98 m²s). En consecuencia, el suelo dotacional en la situación de partida asciende a 43.671,31 m²s (resultado de la suma de 13.673,33 m²s + 29.997,98 m²s = 43.671,31 m²s). Así, resulta:

$$\text{EDG (Ord. inicial)} = \frac{\text{S. Dotacional}}{\text{Ap. Lucrativo}} = \frac{43.671,31 \text{ m}^2\text{s}}{179.468,12 \text{ m}^2\text{t}} = 0,243337 \text{ m}^2\text{s/m}^2\text{t}$$

Dado que la nueva ordenación pormenorizada del ámbito SUT-CV-35 se determina en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada (MPG-P), la cual se tramita de forma independiente en sede municipal, cabe remitirse a la misma para la justificación del cumplimiento del Estándar Dotacional Global.

A los efectos de la presente MPG-E, únicamente procede señalar que el EDG de la nueva ordenación deberá ser igual o superior al calculado en el presente apartado.

10. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

En el ámbito de la MPG-E son aplicables tanto las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas, como la propuesta de servidumbres aeronáuticas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia. Dicha afección está regulada en:

- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).
- Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E., Nº 118, de 17 de mayo de 2013).
- Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia (B.O.E., nº 129, de 28 de mayo de 2008).
- Plan director del Aeropuerto de Valencia vigente, de abril de 2010, aprobado mediante Orden Ministerial FOM/3417/2010 de 29 de noviembre de 2010 (B.O.E. nº2, de 3 de enero de 2011).

La totalidad del ámbito de la MPG-E se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Valencia. En el Plano A.9. *Servidumbres aeronáuticas*, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.).

El ámbito de la MPG-E se encuentra incluido dentro de la superficie de limitación de alturas de las servidumbres de aeródromo con valores comprendidos entre 165 m y 206 m. Como la MPG-E propone modificar la ordenación estructural en el ámbito del PEI, que se concreta en la modificación de las infraestructuras que contempla y de la ordenación estructural del ámbito de suelo urbano SUT-CV35 (anterior clave U-II-06), se puede reducir el estudio de las servidumbres aeronáuticas a dicho ámbito, puesto que es en el que se van a materializar los aprovechamientos; el cual, se encuentra incluido dentro de los valores comprendidos entre 185 m y 205 m.

El terreno incluido en el ámbito de suelo urbano tiene una diferencia de cotas máxima de 6 m aproximadamente, encontrándose el punto más bajo al sureste con una cota de 89 m y el más alto con una cota de 95 m al noroeste; se analiza a continuación si las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas vigentes permitirán materializar los aprovechamientos urbanísticos fijados por el planeamiento urbanístico.

Se calcula a continuación la cota máxima que puede alcanzar la edificación en el punto más desfavorable del ámbito que corresponde a una cota del terreno de 95 m.

$$\text{Cota máxima} = 185 - 95 = 90 \text{ metros.}$$

La presente MPG-E incorpora un artículo nuevo dentro de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural, con el número 7, en el que se recogen los condicionantes y afecciones territoriales derivados de las servidumbres aeronáuticas de carácter preceptivo y vinculante.

11. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN

Se relaciona a continuación la documentación que compone la presente MPG-E, así como los estudios complementarios exigidos por la legislación sectorial vigente que se presentan junto a la misma, para la fase de tramitación urbanística; indicando, en su caso, si se presenta en tomo anexo independiente o formando parte integrante de alguno de los documentos.

Tal y como se ha indicado con anterioridad, en cumplimiento de una de las consideraciones realizadas por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia en su informe de 26 de octubre de 2021, se ha procedido a deslindar por completo las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural de la pormenorizada; a tal efecto, se ha dividido el documento original en dos bloques documentales: uno de carácter estructural (MPG-E) y otro pormenorizado (MPG-P). A continuación, se refleja la documentación correspondiente a la presente MPG-E:

- Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" – Ordenación Estructural - .

De acuerdo con lo exigido por el artículo 34 de la LOTUP, se incorpora la siguiente documentación:

a) Documentos sin eficacia normativa:

- Memoria informativa y justificativa,
- Planos de información.

Se incorporan los planos dentro de una carpeta específica, junto a los planos de ordenación.

- Informe de viabilidad económica.

Se presenta en tomo independiente.

- Memoria de sostenibilidad económica.

Se presenta en tomo independiente.

- Estudio de Integración Paisajística.

Se presenta en tomo independiente.

b) Documentos con eficacia normativa:

- Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural.

- Planos de ordenación.

Se incorporan los planos dentro de una carpeta específica, junto a los planos de información.

- Ficha de zona.

- Ficha de gestión.

- Estudios Complementarios.

- Estudio de tráfico.

Se presenta en tomo independiente.

- Plan de movilidad.

Se presenta en tomo independiente.

- Estudio acústico.

Se presenta en tomo independiente.

- Estudio de Inundabilidad.

Se presenta en tomo independiente.

- Estudio de afección al D.P.H y disponibilidad de recursos hídricos.

Se presenta en tomo independiente.

12. MODIFICACIONES DERIVADAS DEL TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

Se justifican en el presente apartado las modificaciones derivadas de la Resolución del informe ambiental y territorial estratégico (en adelante, IATE), emitida por la Comisión de Evaluación Ambiental, de fecha 28 de octubre de 2021, por el procedimiento simplificado, relativo a la presente modificación de plan, que dan cumplimiento a los condicionantes exigidos en el mismo. A continuación, se reproducen, en el mismo orden, los condicionantes recogidos en el IATE y la justificación de su cumplimiento:

1) Se deberá incluir en la memoria el análisis y cuantificación de la totalidad del suelo urbano y urbanizable vacante en el resto del término municipal destinado a actividades económicas. Se deberá solicitar nuevo informe a la Dirección General de Política Territorial y Paisaje para que verifique el cumplimiento de los

parámetros establecidos en la ETCV. También se incluirá la justificación del cumplimiento de la directriz 106 de la ETCV.

Al respecto, cabe señalar que, por una parte, se ha incorporado en la memoria informativa el análisis de los suelos vacantes de las zonas de uso industrial y terciario municipales, tanto de suelo urbano, como urbanizable. Por otra parte, se ha incorporado un apartado específico de la memoria justificativa, con el número "3. Justificaciones en materia de ordenación territorial", en el que se da cumplida cuenta de los requerimientos del informe analizado.

2.- Se deberá incluir en la documentación la justificación del cumplimiento del PATSECOVA, teniendo en cuenta que se debe diferenciar el uso comercial dentro del uso terciario e introduciendo los cambios necesarios en la ordenación pormenorizada.

Se ha incorporado un apartado específico de la memoria justificativa, con el número "4. Cumplimiento del PATSECOVA", en el que se trata dicha cuestión y al cual, nos remitimos.

3.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 26 de julio de 2021 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje siendo necesario de nuevo su pronunciamiento para que verifique su incorporación en la documentación.

3.1. Al respecto cabe señalar que en el presente documento se ha incorporado un apartado específico en la memoria justificativa, con el número "2. Infraestructura verde", en el que se ha definido y caracterizado la infraestructura verde a escala de la actuación, reflejándose gráficamente en un plano adicional de ordenación estructural que se denomina "Plano B.2 – Infraestructura verde".

3.2. Se ha completado la valoración paisajística y visual del Estudio de Integración Paisajística inicial, incorporando el análisis de las modificaciones volumétricas de las edificaciones propuestas, que, básicamente, consisten en el incremento del número máximo de plantas que pasa de V a XV (en la nueva propuesta que ahora se presenta se ha reducido a XIV) y de incrementar la altura máxima de la edificación que pasa de 25 a 66 m (en la nueva documentación se ha reducido hasta 62 metros); todo ello de acuerdo a las indicaciones señaladas en el informe.

3.3. Se han completado las medidas de integración paisajísticas de acuerdo a las indicaciones señaladas en el informe. Todas estas medidas de integración paisajística se reflejan gráficamente en un plano específico del EIP (B.4 Medidas de Integración Paisajística), y por escrito en la normativa de ordenación estructural de obligado cumplimiento, como un artículo específico.

3.4. En el momento procedimental oportuno se justificará la ejecución de la participación pública del EIP, aportándose memoria de la misma y de los resultados obtenidos.

4.- Para la siguiente fase de tramitación urbanística, deberán tenerse en cuenta las consideraciones realizadas por el Servicio Territorial de Urbanismo de

Valencia en el informe de 26 de octubre de 2021 ya que pudieran afectar a los contenidos del borrador del Plan y a la fase de Participación Pública y Consultas.

A continuación, se enumeran las consideraciones a tener en cuenta para la versión para exposición pública señaladas en dicho informe:

4.1- Adecuación al modelo urbano de la legislación actual.

Se complementan las justificaciones y se incluyen directrices estratégicas, en el presente bloque de documentación de ordenación estructural, con el fin de adecuar la propuesta al modelo urbano de la legislación actual.

En el bloque documental correspondiente a la ordenación pormenorizada, que se tramita en documento independiente y en paralelo, se justifica que la propuesta da cumplimiento a los conceptos de ciudad compacta con tejidos densos, ciudad cuidadora, accesible universalmente, eficiente energéticamente, sostenible desde el punto de vista de la movilidad y que incorpora la perspectiva de género.

Se completa la justificación de la necesidad de la actuación, tras el análisis de las posibilidades estratégicas del municipio en su contexto supramunicipal y de los suelos vacantes a escala municipal.

4.2.- Justificar adecuación al PATSECOVA.

Visto en el apartado 2 anterior.

4.3.- Diferenciar claramente las modificaciones de Ordenación Estructural y las de Ordenación Pormenorizada.

A tal efecto, se ha desglosado la Modificación de Planeamiento propuesta en dos grandes bloques documentales: uno que refleja la ordenación estructural exclusivamente (de la que forma parte el presente documento) y otro en el que se refleje la ordenación pormenorizada (que se tramita en documento independiente y en paralelo).

4.4.- Directriz estratégica que regule las alturas máximas. Teniendo en cuenta: bordes, fachadas, siluetas urbanas.

Tras la remodelación del Estudio de Integración Paisajística, que analiza, tal y como se ha indicado anteriormente, el impacto visual y paisajístico del incremento de alturas máximas propuestas, y como consecuencia de los criterios paisajísticos que se han estimado más oportunos para la definición de la fachada urbana, se incorpora a nivel normativo una Directriz de carácter estructural que regula la cuestión de las alturas máximas susceptibles de materializarse.

4.5.- Sustituir el término dotacional privado por el de Terciario Especial.

Se ha eliminado dicha referencia en la normativa; en cualquier caso, se trata de una cuestión sin implicación para el ámbito de suelo urbano terciario "SUT-CV-35".

4.6.- Informe de Viabilidad Económica.

Se incorpora como anexo independiente el documento solicitado.

4.7.- Adecuar contenido del Anexo de Integración de la perspectiva de género al Anexo XII Del TRLOTUP.

Se complementa el contenido del Anexo realizado, de acuerdo al TRLOTUP.

4.8.- Obtener una serie de informes favorables durante la tramitación.

A obtener en fases posteriores.

4.9.- Presentación del Plan de acuerdo al Decreto 65/2021.

La Modificación se presentará en formato shape (compatible con los programas SIG o de Sistemas de Información Geográficos) de acuerdo a las directrices del Decreto 65/2021.

5.- El Ayuntamiento deberá elaborar informes de seguimiento cada cuatro años, o una vez por mandato corporativo, analizando los aspectos descritos en el apartado 9.4 del Documento Inicial Estratégico. (art.58 TRLOTUP). De las medidas propuestas se dará especial relevancia a las mediciones acústicas y al control de la vegetación.

Es una cuestión que, en principio, compete al Ayuntamiento, el cual, deberá realizar una serie de informes de seguimiento tras la ejecución del plan de una serie de cuestiones de índole ambiental, tales como: mediciones acústicas, estado de la vegetación, de los vertidos de aguas, tráfico, etc.

6.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 2 de julio de 2021 del Servicio de Planificación.

Al respecto, cabe señalar que dicho informe resulta favorable, con la incorporación de varias correcciones, fundamentalmente motivadas por la necesidad de concretar y definir con mayor detalle las conexiones viarias.

En atención a la recomendación señalada por el informe analizado, se ha modificado el acceso directo hacia la Avda. Tomás y Valiente propuesto en la versión sometida a evaluación ambiental; en concreto, dicho acceso directo, en la presente versión, se desprende del ramal actual de salida de la CV-35, manteniendo las características y configuración geométrica actuales del tronco principal de dicha autovía.

En relación a la definición geométrica con mayor detalle de la rotonda de acceso al terciario (con las entradas y salidas de los distintos ramales) y de la

conexión de la misma con el ramal de salida hacia la Avda. Tomás y Valiente, cabe señalar que, por tratarse de una materia propia a desarrollar en el futuro Proyecto de Urbanización que se redacte, se incorpora un plano específico de dicho entronque en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

7.- Deberán atenderse las determinaciones del informe de 21 de octubre de 2021 del Servicio de Movilidad y obtenerse pronunciamiento favorable de dicho departamento antes de la aprobación definitiva.

Fundamentalmente, se ha convertido el "Estudio de Movilidad" presentado en la fase ambiental, a un "Plan de Movilidad específico de centro singular", el cual, incorpora los condicionantes señalados en el informe citado y que se incluye como documento independiente, a cuyo contenido nos remitimos.

8.- Es necesario mitigar la contaminación acústica por lo que se deberán adoptar medidas correctoras para alcanzar los límites de calidad exigidos por la legislación y su implantación podría modificar la ordenación pormenorizada. El diseño de las pantallas acústicas se realizará minimizando su afección paisajística (con pantallas vegetales, elementos transparentes, murales artísticos, etc.).

En las zonas ajardinadas colindantes a la pantalla acústica, deberá prestarse especial atención a la selección de las especies que se realice para que sus condiciones de frondosidad y requerimientos hídricos sean adecuados para su colaboración en la mitigación del ruido.

En relación a la definición con mayor detalle del diseño de las pantallas acústicas que minimice su afección paisajística, así como de la elección de las especies vegetales adecuadas para el fin de mitigar el ruido sobre la zona terciaria, cabe señalar que, por tratarse de una materia propia a desarrollar en el futuro Proyecto de Urbanización que se redacte, su justificación se incorpora en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada-, la cual se tramita en paralelo en sede municipal y a la que cabe remitirse para mayor información.

9.- Deberán enterrarse las líneas aéreas de alta tensión que atraviesan el ámbito, incluyéndose como condicionante en las fichas.

Se ha incluido en la ficha de gestión del presente documento, la obligación de soterrar las líneas aéreas de alta tensión que atraviesan el ámbito.

10.- No se entra a valorar el cambio propuesto para la prolongación de la línea T-4 del tranvía, cuyo trazado ya se evaluará en el correspondiente proyecto.

El proyecto refleja el trazado propuesto, con carácter meramente orientativo y no vinculante.

ANEXO I

Inventario de Edificaciones Existentes

1. Introducción

De acuerdo con el artículo 40 del TRLOTUP, resulta necesario incorporar como parte de la documentación sin eficacia normativa del Plan, el denominado "*Inventario de edificaciones existentes*".

En primer lugar, cabe señalar que el ámbito se halla completamente libre de edificaciones, salvo una que se describirá a continuación.

2. Inventario de edificaciones existentes

Cabe señalar la existencia de una edificación destinada a comercio, orientada a la venta al por menor de flores, plantas y productos de jardinería en general, denominada "Verdecora", ubicada sobre la parcela catastral nº 9792806YJ1799S0001DI.

Dicha edificación se encuentra destinada a su uso definitivo y resulta compatible con el planeamiento aprobado. A continuación se incorpora una imagen de dicha edificación y la consulta descriptiva y gráfica obtenida del Catastro, en la que figura la dirección en la que se ubica y su edificabilidad, la cual, asciende a 3.857 m²t, según dicho organismo.



CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9792806YJ1799S0001DI



DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
 CR CRUZ DE GRACIA 3[A]
 46980 PATERNA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Comercial

Superficie construida: 13.950 m2

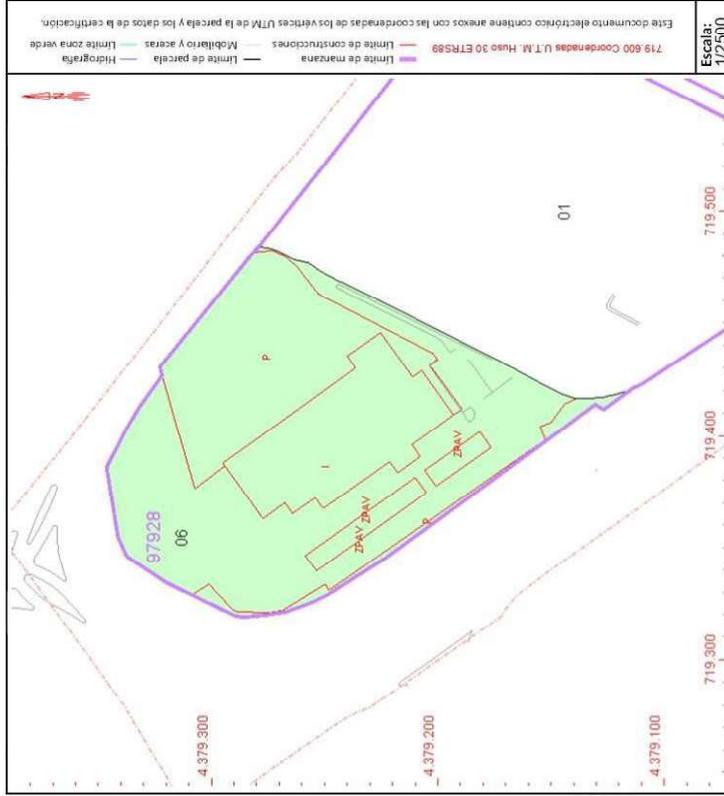
Año construcción: 2000

PARCELA

Superficie gráfica: 20.029 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Destino	Escalera / Planta / Puerta	Superficie m²
COMERCIO	1/00/01	3.857
OBR URB INT	E/00/02	9.342
OBR URB INT	E/00/03	256
OBR URB INT	E/00/04	495

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes , 28 de Septiembre de 2020

ANEXO II

Integración de la perspectiva de género

De acuerdo con lo previsto en el apartado III.1.1 del anexo IV y del Anexo XII "Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género", del TRLOTUP, se incorpora a la MPG-E el presente anexo relativo a la integración de la perspectiva de género, que tiene en cuenta el documento "SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO", elaborado por el Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana y publicado en marzo de 2017. El presente anexo analiza la ordenación urbanística modificada desde el punto de vista del estándar de calidad que se obtiene como resultado de aplicar la perspectiva de género.

Si bien la perspectiva de género debe integrarse en todos los procedimientos de planificación urbanísticos y a todas las escalas, cabe señalar que tienen su mayor incidencia en los planes que desarrollan la ordenación pormenorizada, en los que el nivel de detalle permite una mayor concreción de sus determinaciones y acciones. Tal y como se ha señalado anteriormente, la presente memoria forma parte del bloque documental de Ordenación Estructural de la Modificación del Plan General "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" (MPG-E) y, por tanto, se considera que es en el bloque documental correspondiente a la Modificación del PGOU "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Pormenorizada (MPG-P), la cual, se tramita de forma independiente en sede municipal, en el que debe concretarse la aplicación de dicha perspectiva en el diseño específico de la ordenación urbanística; por tanto, cabe remitirse a dicho bloque para mayor información.

A tal efecto, se ha incorporado en las normas de carácter estructural, la siguiente directriz estratégica de evolución urbana:

“La propuesta de ordenación urbanística de carácter pormenorizado en el ámbito “Suelo Urbano Terciario CV-35”, que se tramita en paralelo a la presente modificación de carácter estructural, deberá incorporar criterios de ordenación y diseño que faciliten el modelo urbano de ciudad compacta con tejidos densos, tales como: concepto de ciudad cuidadora, principio de accesibilidad universal, principio de Eficiencia Energética, principio de Movilidad Sostenible y principio de Perspectiva de género.

No obstante lo anterior, a continuación, dado que se dispone de la información relativa a la ordenación pormenorizada, se extractará brevemente algunas de las soluciones adoptadas en la misma.

En primer lugar cabe señalar que tras la modificación de la ordenación estructural del ámbito de suelo urbano clave U-II-06, y la ejecución de las infraestructuras de comunicaciones viarias necesarias, se desarrollará un suelo urbano, tras un proceso de abandono y deterioro del mismo de los últimos años debido a la inactividad, con lo que, en cualquier caso, se mejorará la percepción de seguridad ciudadana de la zona. Lo contrario, es decir, la percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio por parte de las mujeres, y constituye un obstáculo para la autonomía de las mismas, por lo que, desde este punto de vista, el mero desarrollo de la actuación supondrá una mejora sustancial. De este modo, se favorece el modelo urbano de ciudad compacta y se contribuye a limitar los crecimientos dispersos de nuevos desarrollos urbanísticos.

En segundo lugar, tras el desarrollo de la actuación se implantarán actividades terciarias, tanto comerciales, como de oficinas, hoteleras, etc. Por tanto, con la mezcla de usos que se propone se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria, con lo que se enfatiza en la percepción subjetiva de un espacio seguro y se favorece el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. Por tanto, esta actuación responde a los objetivos recogidos en el área temática 02 Percepción de seguridad que incide en la importancia de generar espacios urbanos en los que se perciba seguridad, dado que ante la percepción de inseguridad se autolimitan los desplazamientos y, por tanto, el uso y acceso a los espacios urbanos. Al respecto, cabe destacar que nos encontramos en una zona de uso dominante terciario, por tanto, no constituye un desarrollo en el que puedan materializarse usos residenciales en los que el hecho de tener en cuenta la perspectiva de género, obviamente, tiene una mayor incidencia por razones evidentes, como tener que incorporar equipamientos escolares, sanitarios, etc, en general vinculados a las actividades de la vida cotidiana; en consecuencia, la planificación de la presente actuación de acuerdo a la perspectiva de género deberá modularse atendiendo a esta circunstancia.

De igual modo, la disposición de zonas de aparcamiento en las parcelas privadas vinculados a la actividad comercial y de oficinas, facilitará la autonomía personal y los desplazamientos seguros contribuyendo a potenciar la sensación de seguridad.

Finalmente, el tratamiento ajardinado de la franja longitudinal junto a la CV-35 favorece la creación de espacios urbanos inclusivos. Con esta última propuesta, en la que se define un espacio de prioridad peatonal, se incrementa el espacio destinado a este uso y se favorece la creación de áreas de descanso en el recorrido urbano. Por ejemplo, la citada zona, dadas sus dimensiones, puede ser un nuevo espacio adecuado para el descanso en los recorridos urbanos, una vez dotado de mobiliario urbano tales como bancos, mesas, fuentes y arbolado que permita zonas de sombra o sol en las que reposar del paseo. A tal efecto, se propone un recorrido peatonal que enlaza con el vial peatonal paralelo a la CV-35 ubicado en el Sector 14 y le da continuidad hasta desembocar en la calle

Francisco Tomás y Valiente, en la zona próxima a Verdecora, posibilitando un recorrido circular seguro; dicho recorrido quedará integrado en la red de espacios comunes del ámbito. A lo largo del mismo, se han creado una serie de espacios, a modo de pequeñas plazas (a distancia menores a 300 m), en las que el cambio del pavimento y la dotación de arbolado señalizador (por ejemplo, con el empleo de especies de palmera) y de mobiliario urbano con carácter inclusivo (bancos, papeleras, etc), favorece la estancia y relación entre las personas. De igual modo, se han señalado los recorridos peatonales a través de los pasos de cebra, lo que favorece el tránsito peatonal de forma segura.

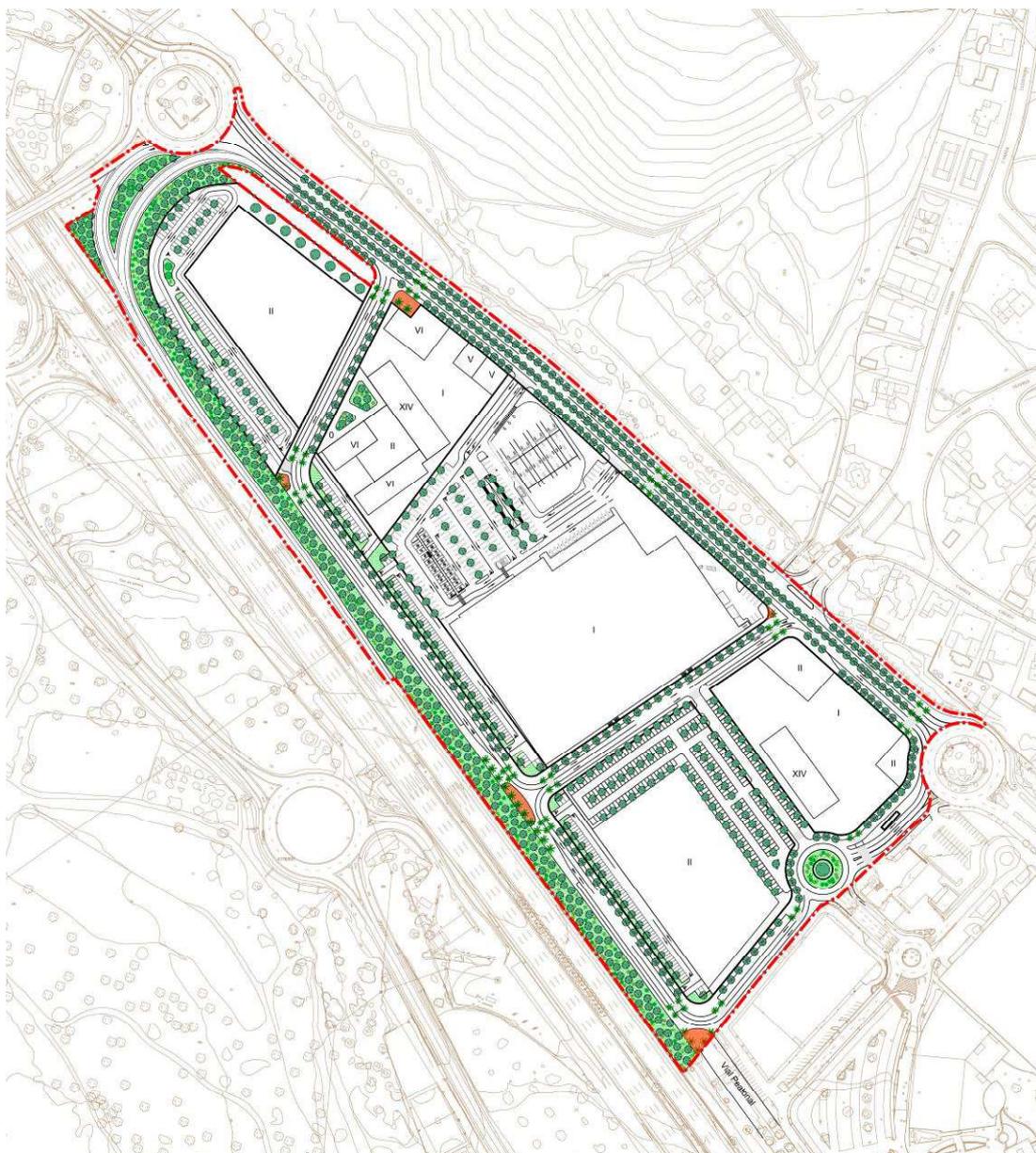
También se prevé, tanto en el diseño de los elementos de la urbanización (que se deberá desarrollar en el oportuno Proyecto de Urbanización), como a nivel normativo (condiciones mínimas aplicables a dichos proyectos), todas las cuestiones relativas a: la accesibilidad de personas con movilidad reducida (pendientes máximas de pavimentos, materiales apropiados, etc), el empleo de elementos señalizadores para orientar y hacer seguro el espacio para las personas con diversidad, las cuestiones de eficiencia energética, visibilidad e iluminación de los espacios públicos, etc.

Estas actuaciones responden a los objetivos recogidos en el área temática 03 Espacios públicos y accesibilidad que incide en la importancia de crear espacios que atiendan las necesidades de todas las personas que habitan la ciudad.

A continuación se incorpora unas imágenes con una posible ordenación de volúmenes, basada en la propuesta de ordenación pormenorizada pendiente de trámite municipal, y tiene carácter orientativo y, por tanto, no vinculante, reflejándose a los meros efectos de analizar la perspectiva de género.



Figuración de la ordenación de volúmenes y del diseño del espacio urbano (orientativa y no vinculante)



Figuración de la futura planta de urbanización (orientativa y no vinculante)

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA

NORMAS URBANÍSTICAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

PLANOS DE ORDENACIÓN

NORMAS URBANÍSTICAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

Artículo 1. Alcance y Ámbito de la Modificación del Plan General de Paterna: "Suelos Terciarios Junto a la CV-35" – Ordenación Estructural.

1.1 El ámbito de la presente Modificación de la Ordenación Estructural del Plan General de Paterna es el grafiado en el plano B1- "Ámbito de la modificación y afecciones sectoriales".

La ordenación urbanística vigente en el Sector 14, incluido parcialmente en el ámbito de la presente Modificación de Plan General, se considera planeamiento asumido no siendo objeto de variación alguna, salvo en lo relativo a la definición y categorización de las reservas de suelo dotacional de comunicaciones viarias de red primaria.

La presente Modificación de Plan General, modifica la ordenación urbanística de carácter estructural del ámbito de "Suelo Urbano Industrial clave U-II-06" incluido íntegramente en su ámbito, el cual, pasa a denominarse como "Suelo Urbano Terciario CV-35" (SUT-CV-35) en virtud de la misma.

El Plan Especial de Infraestructuras Área terciaria denominada Heron City, es sustituido por la presente modificación de Plan General a todos los efectos, careciendo de vigencia desde la entrada en vigor de la misma.

1.2. Normas complementarias

En todo lo no previsto expresamente por las presentes Normas Urbanísticas de ordenación estructural, serán de directa y plena aplicación las determinaciones de carácter estructural de las Normas Urbanísticas del texto refundido del PGOU de Paterna (1990) y de cualquier otro instrumento de planeamiento de carácter estructural vigente.

Artículo 2. Directrices estratégicas del desarrollo previsto.

- La propuesta de ordenación urbanística de carácter pormenorizado en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35", que se tramita en paralelo a la presente modificación de carácter estructural, deberá incorporar criterios de ordenación y diseño que faciliten el modelo urbano de ciudad compacta con tejidos densos, tales como: concepto de ciudad cuidadora, principio de accesibilidad universal, principio de Eficiencia Energética, principio de Movilidad Sostenible y principio de Perspectiva de género.

- Se definen tres zonas (A, B y C), en la que se fijan las alturas máximas de la edificación sobre rasante (en 0, IX y XIV, respectivamente), reflejándose gráficamente en el plano de ordenación B.5 Regulación de Alturas máximas de la edificación.

Artículo 3. Infraestructura Verde

Elementos integrantes de la Infraestructura Verde de Ordenación Estructural del ámbito grafiados en el plano B.2 Infraestructura Verde.

- Franja de protección ajardinada entre la autovía CV-35 (incluyendo su ramal de enlace).
- Calle Francisco Tomás y Valiente.

Artículo 4. La Red Primaria de Dotaciones

4.1. Ámbito

La Red Primaria está constituida por las áreas expresamente grafiadas con este título en el plano B.3 Ordenación Estructural.

4.2. Tipos y categorías de la Red Primaria de dotaciones públicas

A continuación se enumeran los tipos y categorías de aplicación en el ámbito la presente Modificación de Plan General, con su correspondiente nomenclatura en los planos. Para la nomenclatura empleada se ha partido de la indicada en el vigente TRLOTUP como referencia.

- Comunicaciones

a) CVT Red Viaria de tránsito

PCVT-1 Red viaria Supramunicipal

PCVT-2 Red viaria Municipal

4.3. Condiciones generales.

Como uso de comunicaciones se entiende aquél que comprende las actividades que se desarrollan en las áreas destinadas a la comunicación y transporte de personas y mercancías.

1. Los usos globales o dominantes en cada tipo de la Red Primaria en el ámbito objeto de la presente Modificación de Plan General son los siguientes:

- PCVT Red Primaria de viario de tránsito: Uso viario

2. Para cada tipo de Red Primaria se prohíben expresamente los siguientes usos:

- PCVT Red Primaria de viario de tránsito: se prohíben los usos que se especifiquen en la Ley y el Reglamento de carreteras o normas equivalentes.

4.4. Condiciones específicas.

- Red Viaria

a) La red viaria fundamental se desarrollará a través de la formulación de proyectos de obras o proyectos de urbanización. Dichos proyectos no podrán alterar la categoría funcional básica (vías interurbanas, metropolitanas y urbanas) que el Plan les asigna, viniendo obligados al mantenimiento de los elementos, no estrictamente viarios, que quedan incorporados en el diseño, tales como los espacios libres (Bulevares), pudiéndose alterar las dimensiones de dichos espacios libres, siempre que no se modifique el esquema y sección conceptual de la vía cuyo ancho total no podrá ser reducido.

b) Podrá admitirse, en red viaria pública de titularidad municipal, la ubicación de postes de suministro de carburantes y la ejecución de aparcamientos subterráneos en régimen de concesión administrativa o mera autorización.

c) El Ayuntamiento podrá efectuar los pasos a desnivel de vehículos y peatones que sean convenientes para la adecuada ordenación de la circulación.

Artículo 5. Zona de ordenación estructural

El ámbito de "Suelo Urbano Terciario CV-35" se califica en la zona de ordenación urbanística denominada Zona Urbanizada Terciaria (ZUR-TR).

1. Usos

- Uso dominante: Terciario

- Usos Compatibles: Los que determine la ordenación pormenorizada

- Usos Incompatibles: Los que determine la ordenación pormenorizada.

2. Tipología edificatoria

La tipología edificatoria admisible es la de bloque aislado en parcela.

3. Índice de edificabilidad bruta

- Índice de Edificabilidad Bruta máximo: $0,87 \text{ m}^2/\text{m}^2\text{s}$
- Índice de Edificabilidad Terciaria máximo: $0,87 \text{ m}^2/\text{m}^2\text{s}$

Artículo 6 Medidas de integración paisajística

Serán de obligado cumplimiento las medidas de integración paisajísticas que se describen a continuación y que se reflejan gráficamente en el plano plano C.4 "Medidas de Integración Paisajística", del Estudio de Integración Paisajística que acompaña a la misma.

6.1. Plantaciones

Las especies vegetales cumplirán las funciones de mejorar la calidad de las vistas y actuar como elemento de transición hacia unidades de paisaje con características diferentes. A tal efecto, se realizarán las siguientes plantaciones de vegetación y arbolado:

- a) Con carácter general, se plantará vegetación autóctona o adaptada al clima mediterráneo y, por tanto, sin necesidad de riego.*
- b) Se dispondrán múltiples líneas de arbolado, acompañadas de vegetación arbustiva, en la franja paralela a la Autovía CV-35 con el fin de generar una pantalla verde continua y homogénea.*
- c) Se incorporará arbolado de alineación en la Calle Francisco Tomás y Valiente y en todas las calles de nueva urbanización.*
- d) Se incluirá como condición de ejecución, la obligatoriedad de incluir arbolado en las zonas de aparcamiento en superficie, incluso en parcela privada..*

6.2. Carteles publicitarios fuera de la edificación (Tótems)

Con la finalidad de ordenar y regular el impacto visual de los carteles publicitarios fuera de la edificación (los denominados tótems), la disposición de los mismos deberá cumplir las siguientes condiciones:

- Se podrá disponer como máximo de un tótem por parcela de superficie superior a 5.000 m²s.*
- La separación mínima entre tótems será superior a 50 metros entre postes.*

6.3. Diseño de las pantallas acústicas

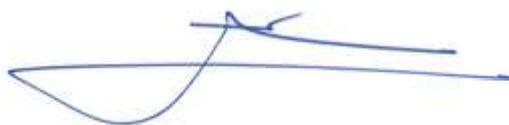
El diseño de las pantallas acústicas se realizará minimizando su afección paisajística, bien mediante la utilización de pantallas vegetales, elementos transparentes, murales artísticos o similares. En las zonas ajardinadas colindantes a las pantallas acústicas, se seleccionarán especies vegetales adecuadas para su colaboración en la mitigación del ruido.

Artículo 7. Servidumbres aeronáuticas

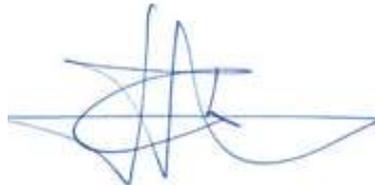
Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia que se representan en el Plano A.9 "Servidumbres aeronáuticas", determinan las alturas (medidas respecto al nivel del mar), que no deben ser sobrepasadas por ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, en el ámbito "Suelo Urbano Terciario CV-35".

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores - incluidas las palas-), medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

Valencia, diciembre de 2022



Alejandro Escribano Beltrán
Arquitecto



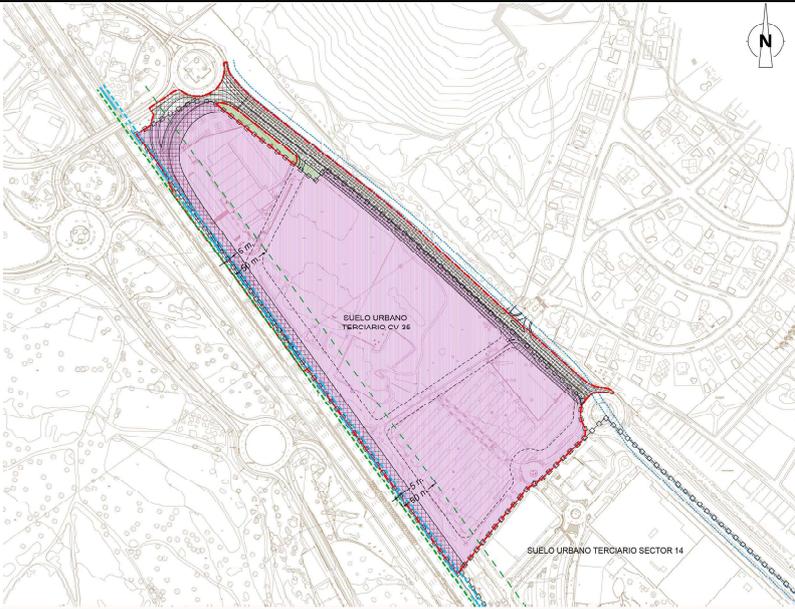
Francisco J. Aibar Teruel
Arquitecto

ANEXO

Ficha de Zona y Ficha de Gestión

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
 - ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022

FICHA DE ZONA	CLASE DE SUELO Y NOMBRE DE LA ZONA "SUELO URBANO TERCIARIO CV-35"
DEFINICIÓN DE LA ZONA	
CÓDIGO DE ZONA DE ORDENACIÓN	ZUR-TR SUT-CV-35
SUPERFICIE	119.462,18 m ² s
USO DOMINANTE	Terciario
USOS COMPATIBLES	Los que determine la ordenación pormenorizada
USOS INCOMPATIBLES	Los que determine la ordenación pormenorizada
DENSIDAD	Edificación aislada en parcela
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO (IEB)	0,87 m ² /m ² s
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD TERCIARIO (IET)	0,87 m ² /m ² s
PLANO	Plano B.3 - Ordenación Estructural
	
PROTECCIONES	
-	
AFECCIONES	
- La zona de ordenación se encuentra afectada por la línea de protección de la autovía CV-35.	
PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN	
CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS	
Las condiciones de compatibilidad entre los distintos usos se determinan en las Normas Urbanísticas de la Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" - Ordenación Pormenorizada	
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES	
- La presente Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" - Ordenación Estructural -, establece unas Normas Urbanísticas de carácter estructura para el ámbito SUT-CV-35. I.	
- La Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" - Ordenación Pormenorizada -, establece unas Normas Urbanísticas de carácter pormenorizado para el ámbito SUT-CV-35.	
- El Estudio de Integración Paisajística de la presente MPG-E incorpora unas Medidas de Integración Paisajística que se han incorporado en la normativa de carácter estructural.	
- En todo lo no previsto por las anteriores Normas, serán de aplicación las Ordenanzas Generales y Particulares vigentes en el P.G.O.U. de Paterna.	

PATERNA EMPRESARIAL, S.L.

MODIFICACIÓN DEL PGOU DE PATERNA "SUELOS TERCIARIOS JUNTO A LA CV-35"
 - ORDENACIÓN ESTRUCTURAL – (MODIFICACIÓN Nº 82 DEL PLAN GENERAL DE PATERNA) - Diciembre 2022

FICHA DE GESTIÓN		NOMBRE DEL SECTOR "SUELO URBANO TERCIARIO CV-35"	
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN			
ZONA DE ORDENACIÓN		ZUR-TR	
USO DOMINANTE		Terciario	
USOS COMPATIBLES		Los que determine la ordenación pomenorizada	
USOS INCOMPATIBLES		Los que determine la ordenación pomenorizada	
CRITERIOS DE APROVECHAMIENTO TIPO Y ÁREA DE REPARTO		Cada una de las Unidades de Ejecución que se delimiten en la Modificación del PGOU de Paterna: "Suelos Terciarios junto a la CV-35" - Ordenación Pomenorizada -, constituirá su propia Área de Reparto. Para el cálculo del Aprovechamiento Tipo a determinar en el plan de ordenación pomenorizada, en aplicación del artículo 78 del TRLUTUP, se tomarán en consideración coeficientes correctores que expresen la relación entre los diferentes valores de repercusión de cada uso, siendo la reparcelación el documento en el que se justificarán dichos coeficientes, los cuales deberán tomar en consideración, en todo caso, el hecho de que la edificación en altura se verá beneficiada por las inversiones en equipamientos comerciales de baja altura y de alto impacto de demanda.	
PLANO DE DELIMITACIÓN DEL SECTOR		MPG-E: Plano B.4 Gestión Urbanística	
PARÁMETROS URBANÍSTICOS			
SUPERFICIE DEL SECTOR (m ² s)		IEB (m ² /m ² s)	0,87 m ² /m ² s
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA (m ² s)		IER (m ² /m ² s)	0,00 m ² /m ² s
- SUP. INSCRITA COMUNICACIONES (m ² s)	15.962,93 m ² s	IET (m ² /m ² s)	0,87 m ² /m ² s
- SUP. INSCRITA ZONAS VERDES (m ² s)		IEL (m ² /m ² s)	0,00 m ² /m ² s
- SUP. INSCRITA EQUIPAMIENTOS (m ² s)			
SUP. RED PRIMARIA ADSCRITA (m ² s)		EDIFICABILIDAD TOTAL	103.932,10 m ² t
- SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES (m ² s)	13.322,79 m ² s	EDIFICABILIDAD TERCIARIA	103.932,10 m ² t
- SUP. ADSCRITA ZONAS VERDES (m ² s)			
- SUP. ADSCRITA EQUIPAMIENTOS (m ² s)			
SUP. RED PRIMARIA AFECTA A SU DESTINO (m ² s)			
SUP. SUELO URBANO TERCIARIO CV-35 (m ² s)			119.462,18 m ² s
CONDICIONES DE ORDENACIÓN			
- El modo de ordenación adoptado es por edificación aislada en la parcela. - Se definen tres zonas (A, B y C), en la que se fijan las alturas máximas de la edificación sobre rasante (en 0, IX y XIV, respectivamente), reflejándose gráficamente en el plano de ordenación B.5 "Regulación de Alturas máximas de la edificación"			
CONDICIONES DE GESTIÓN			
Figura de planeamiento:		Gestión:	Por los propietarios
Modificación de Plan General de Paterna: "Suelos Terciarios CV-35" - Ordenación Pomenorizada			
- No se requiere condicionar el desarrollo del ámbito a ninguna otra actuación integrada previa. - En relación a la gestión de las infraestructuras de comunicación de red vial exterior al ámbito, en el caso de que no se desarrolle en una única actuación urbanística, la que se desarrolle en primer lugar ejecutará a su cargo la totalidad de infraestructuras incluidas en el ámbito de "conexiones exteriores con cargo al Suelo Urbano Terciario CV-35", grafado en el plano B.4 Gestión Urbanística de la presente MPG-E; todo ello sin perjuicio de su posterior repercusión económica al resto de unidades de ejecución (cuya delimitación concreta en el ámbito SUT-CV-35, se establece en la MPG-P), en proporción a la edificabilidad de cada una de ellas, de conformidad con los arts. 135,2 y 152 TRLUTUP. - Deberá delimitarse una o varias unidades de ejecución que abarquen la totalidad del suelo urbano Terciario CV-35.			
CONDICIONES DE EJECUCIÓN			
- Las líneas aéreas de alta tensión que atraviesan el ámbito SUT-CV-35 deberán ser objeto de enterramiento en el subsuelo. - Se dispondrán múltiples líneas de arbolado, acompañadas de vegetación arbustiva, en la franja paralela a la Autovía CV-35 con el fin de generar una pantalla verde continua y homogénea. - Las condiciones que deben cumplir las Infraestructuras quedarán totalmente definidas a través de los correspondientes proyectos de urbanización y/o construcción.			

PLANOS DE ORDENACIÓN

- B.1. **Ámbito de la Modificación y Afecciones sectoriales**
(Escala 1/4.000)
- B.2. **Infraestructura Verde**
(Escala 1 / 4.000)
- B.3. **Ordenación estructural**
(Escala 1/4.000)
- B.4. **Gestión urbanística**
(Escala 1/2.000)
- B.5. **Regulación de alturas máximas de la edificación**
(Escala 1/.2000)