

MODIFICACIÓN

PLAN PARCIAL DE LA II FASE DEL PARQUE LOGISTICO DE RIBA-ROJA DE TÚRIA



**GENERALITAT VALENCIANA**  
**CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT**



ENTE GESTOR DE LA RED DE TRANSPORTE  
Y DE PUERTOS DE LA GENERALITAT

MIGUEL CAMPOS GONZÁLEZ. PABLO CAMPOS GONZÁLEZ. arquitectos

MEMORIA

## INDICE

### MEMORIA

1. MEMORIA INFORMATIVA.	1
1.1. ANTECEDENTES.	1
1.2. OBJETO.	2
1.3. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	2
1.4. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.	3
1.4.1. CARACTERÍSTICAS DEL TERRENO.	3
1.4.2. USOS DEL SUELO, VEGETACIÓN Y CONSTRUCCIONES.	3
1.4.3. INFRAESTRUCTURAS.	3
Red viaria.	3
Suministro de Energía Eléctrica.	4
Alumbrado público	4
Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales.	4
Abastecimiento de agua.	4
Telefonía.	4
1.4.4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	5
1.4.5. CONDICIONANTES DEL ENTORNO	5
1.4.6. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL.	5
1.5. DETERMINACIONES DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA.	6
Normativa Estatal.	6
Normativa de la Comunidad Autónoma Valenciana.	6
Planeamiento urbanístico de los Ayuntamientos de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.	6
1.5.1. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA L.U.V. Y R.O.G.T.U.	6
1.5.2. MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL. HOMOLOGACIÓN.	7
1.5.3. PLAN PARCIAL. ESTUDIOS DE DETALLE.	7
2. MEMORIA JUSTIFICATIVA.	7
2.1. ANTECEDENTES.	7
2.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN.	7
2.2.1. AFLORAMIENTO VILLA ROMANA.	7
2.2.2. RED VIARIA. MODIFICACIONES DEL TRAZADO.	8
2.2.3. REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN Y USOS.	9
2.2.4. SUPERFICIES DE CARACTER DOTACIONAL PÚBLICO.	11
Estándar de zonas verdes	12
Estándar dotaciones públicas	12
Plazas de aparcamiento	12
2.3. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL.	13
2.3.1. RÉGIMEN DE ACTUACIÓN.	13
2.4. FICHA URBANÍSTICA Y CUADRO RESUMEN COMPARATIVO.	13
2.5. CUADRO PARCELAS INDUSTRIALES + PARCELAS DOTACIONALES. COMPARATIVO.	14
ANEJO. ESTUDIO DE RUIDO	15

# 1. MEMORIA INFORMATIVA.

## 1.1. ANTECEDENTES.

La presente modificación del Plan Parcial se redacta por iniciativa de la Generalitat Valenciana, a través del Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat

La Generalitat Valenciana, por medio de la Direcció General de Transports está desarrollando, a lo largo de los últimos años, una serie de iniciativas en el campo del transporte de mercancías y sus actividades complementarias, entre ellas destaca el desarrollo del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, respondiendo a unas necesidades históricas del sector del transporte terrestre y de la logística en el entorno de la ciudad de Valencia.

El inicio de las actuaciones se remonta a la redacción del **Estudio de Localización y Viabilidad del Parque Logístico Metropolitano de Valencia**, año 1999. El citado estudio concretó la situación más adecuada, tras un análisis de alternativas, para la implantación de un área que aglutinase diversas funcionalidades ligadas al transporte de mercancías por carretera.

El desarrollo posterior se concretó con la redacción del **Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la ampliación del Patrimonio Público de Suelo**, cuyo objeto fue delimitar un área de reserva en previsión de la ampliación de patrimonio público de suelo, legitimando en este área la expropiación de los bienes y derechos afectados por la actuación. Finalizado el periodo de información pública, resueltas las alegaciones presentadas y actuando en el marco de consenso con los municipios afectados por la citada actuación, el Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo fue **aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001**. Este instrumento facultó a la Generalitat Valenciana para proceder la adquisición del suelo por cualesquiera de los procedimientos legalmente establecidos. Dicha adquisición se materializó a través del Instituto Valenciano de la Vivienda, S.A., en base a la condición de beneficiario de la expropiación que ostentaba en virtud de Resolución de 24 de abril de 2003, del Conseller de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, que llevó a cabo la expropiación de bienes y derechos incluidos en el Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la ampliación del patrimonio público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja".

La ordenación urbanística de la primera fase se concretó mediante un **Plan Especial de Ordenación de Usos del Área de Suelo Dotacional Público Primera Fase "Parque Logístico de Riba-Roja"**, aprobado definitivamente el **27 de Junio de 2002**, configurando un espacio adecuado para el depósito y reparación de contenedores, que mantiene la clasificación de suelo no urbanizable. Con este Plan se permitió resolver el grave problema que planteaba la localización de las bases en el entorno portuario (Nazaret, La Punta, etc...) donde se generaban graves impactos ambientales y sociales: ocupación de áreas de huerta, contaminación acústica y visual, deterioro de los entornos urbanos, tráfico de vehículos pesados en vías de carácter urbano, etc.

Mediante Resolución de 22 de marzo de 2004, del Conseller de Territorio y Vivienda, se aprueba definitivamente el **Programa de Actuación Integrada para la gestión directa del área de suelo dotacional público 1ª fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria**, que incorpora Memoria del Programa y Proyecto de Urbanización se adjudica la condición de Urbanizador al Instituto Valenciano de la Vivienda, SA, en su condición de empresa pública dependiente de la Conselleria de Territorio y Vivienda

El Conseller de Territorio y Vivienda, por Resolución de 26 de enero de 2005, aprueba definitivamente el **Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria**, acompañado de Estudio de Impacto Ambiental conforme a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística. En el se definió la ordenación estructural del ámbito correspondiente a la segunda fase y el cambio de clasificación del suelo.

Por Resolución de fecha 3 de noviembre de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda, aprueba definitivamente el **Plan parcial segunda fase del Parque Logístico** en los términos municipales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla

En fecha 10 de noviembre de 2005, el Instituto Valenciano de la Vivienda, S.A., y el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, suscribieron convenio de subrogación relativo al ámbito de actuación "Parque Logístico de Riba-Roja del Turia", motivo por el que en fecha 22 de diciembre de 2005, bajo el nº 4.397 de protocolo, se autorizó por el Notario de Valencia, don Miguel García-Granero Márquez, escritura pública de Asunción Legal de Derechos y Obligaciones, en virtud de la cual el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la

Generalitat asume "ex lege", subrogándose en ellos, todos los derechos y obligaciones que correspondía al el Instituto Valenciano de la Vivienda, S.A., en dicha actuación, convirtiéndose el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, en el titular de los terrenos que comprenden el Área de Reserva para la Ampliación de Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja de Turia"

Por resolución de 21 de noviembre de 2006, del conseller de Territorio y Vivienda se aprobó definitivamente el **Programa de actuación Integrada para la gestión directa de la 2ª fase del Parque Logístico de Riba-Roja del Túria** que comprendía Memoria, Proyecto de Urbanización y expediente de tramitación; y se adjudicó la condición de Urbanizador al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, en su condición de entidad de derecho público. Actualmente se encuentran ejecutadas y recibidas las obras de urbanización por parte del Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat.

En fecha 27 de julio de 2007 se aprueba el estudio de detalle de las manzanas M-3, M-5, M-6, y M-16 del Plan Parcial 2ª fase del Parque Logístico, en el término de Riba-roja del Túria. Y en fecha 5 de septiembre de 2007 el estudio de detalle de la manzana M-7, en ellos se modifican entre otras, las condiciones de parcelación de estas manzanas.

## 1.2. OBJETO.

El presente documento tiene por objeto la modificación del Plan Parcial 2ª Fase del Parque Logístico en los términos municipales de Riba-Roja del Turia y Loriguilla. El ámbito de dicha modificación está definido por el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria y el propio Plan Parcial, que fue aprobado definitivamente por Resolución de 3 de noviembre de 2005 del Conseller de Territorio y Vivienda.

La finalidad del Plan Parcial fue la consolidación de un Parque Logístico de carácter metropolitano permitiendo la implantación de empresas y servicios ligados al sector del transporte y la logística, que potenciara, mediante la concentración de instalaciones y actividades, la competitividad del sector. Adicionalmente, la posición del Parque, junto a la intersección de la A-3 y la A-7, favorecería las relaciones de transporte interiores y exteriores al entorno metropolitano de la ciudad de Valencia.

La modificación surge por dos motivos fundamentales. Primero adaptar el planeamiento a la realidad actual de las obras de urbanización ya ejecutadas, y modificadas ante la aparición del yacimiento arqueológico "villa romana del Pou de la Sargueta", y segundo responder a las necesidades concretas que la implantación de las primeras empresas han evidenciado en el Plan Parcial que se modifica.

Este instrumento, además de contener las necesarias modificaciones del planeamiento, recoge las determinaciones que ya establecía el Plan Parcial al que modifica al objeto de componer un documento refundido, que en su tramitación de eficacia y efecto a las modificaciones. Así mismo se aprovecha esta redacción para respetando la singularidad de la actuación adaptar la terminología, en la medida de lo posible, al Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana.

## 1.3. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito del Plan Parcial se sitúa dentro del definido por el Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001.

El sector objeto de ordenación por este documento, es el definido en el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria.

Los límites físicos son:

- Al Norte limita con Suelo No Urbanizable común del Término Municipal de Riba-Roja de Túria.
- Al Este limita con Suelo No Urbanizable con Protección Agrícola del Término Municipal de Manises.
- Al Sur limita con una franja de reserva para el posible encauzamiento del Barranco de Pozalet.

- Al Oeste limita con la 1ª fase del Parque Logístico (ejes 1 y 2) y con el dominio público correspondiente a la autovía de Circunvalación a Valencia (By-Pass), y que de acuerdo con la legislación de carreteras se extiende en una franja de 8 metros desde la arista exterior de explanación, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la autovía.

El conjunto del ámbito ocupa una superficie de 691.477 m<sup>2</sup>, y se sitúa en términos municipales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.

La conexión con la red viaria existente se realiza desde la Autovía A-3, por el vial interno del Polígono Industrial El Oliveral (situado al sur de la actuación) o mediante el nuevo acceso situado en el extremo sur-este del Parque Logístico.

## 1.4. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.

### 1.4.1. CARACTERÍSTICAS DEL TERRENO.

La topografía del terreno es llana, con una ligera pendiente descendente hacia el Sudeste. El punto de mayor cota se sitúa al Norte y el de menor cota en el Sureste, alcanzando los 89,89 metros y 78,47 metros respectivamente.

### 1.4.2. USOS DEL SUELO, VEGETACIÓN Y CONSTRUCCIONES.

Cuando se redactó el Plan Parcial, la flora del área afectada estaba constituida fundamentalmente por cultivos de regadío, predominando las plantaciones de naranjos. Entre las parcelas dedicadas al naranjo existían algunos eriales, así como cultivos de secano como algarrobos y olivos. La edificación existente era totalmente dispersa, asociada al uso característico de la zona, tales como casetas destinadas a guardar usos de labranza, y casas de campo.

Durante la ejecución de las obras de urbanización apareció un yacimiento arqueológico que motivó en gran medida la redacción del presente documento.

Actualmente se encuentran ejecutadas la totalidad de las obras de urbanización del Parque Logístico y en particular, dentro del uso global de actividad logística permitido por el Planeamiento aprobado, en esta fase dos, están iniciadas las obras de algunas naves de las empresas logísticas adjudicatarias de parcelas.

### 1.4.3. INFRAESTRUCTURAS.

#### Red viaria.

En el entorno próximo del área se localizan dos elementos de la red principal de carreteras: la Autovía A-7 de Circunvalación a Valencia (By-Pass) y la Autovía A-3 Madrid-Valencia.

La conexión del Parque Logístico con la red viaria se realiza por el viario interno del Polígono Industrial El Oliveral, que conecta mediante un enlace con la A-3. O a través del acceso entre la A-3, y el Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, definido en el proyecto de remodelación de accesos del Polígono el Oliveral, que discurre por su borde este.

Actualmente se encuentran ejecutadas las obras de urbanización de todo el parque y por tanto, resuelto, el sistema viario. El diseño y ordenación de los elementos de urbanización ha tenido en cuenta el uso industrial logístico del Parque (bordillos, pavimentos en calzada y aceras,..).

Las obras ejecutadas en la segunda fase del parque están formadas por veintiuna calles, dos de ellas peatonales y dos glorietas. La realidad ejecutada ha modificado respecto a la ordenación del Plan Parcial el trazado en planta de una de las calles que conforman la urbanización, *Eje 11*, se ha suprimido la ejecución de dos viales de los que conformaban la red viaria original, *Eje 13 y Eje 16*; así como se han generado tres nuevos viales, *Ejes 21, 22 y 23*.

Todos estos cambios han venido motivados principalmente por dos cuestiones; por una lado, la nueva situación generada a raíz de los hallazgos arqueológicos de la *Villa romana Pou de la Sargueta* durante la intervención arqueológica realizada entre los meses de Abril a Mayo de 2006; y por otro lado, la adecuación del trazado viario a los itinerarios más apropiados en función del uso al que estarán sometidas cada una de las parcelas que componen el Parque Logístico.

Así mismo prácticamente a la totalidad de los viales que conforman el Parque Logístico se les ha cambiado la sección, dando uniformidad a los anchos de las aceras, fijado en 2,5 m. y trasladando las zonas de aparcamiento a donde no obstaculicen el acceso a las parcelas.

### **Suministro de Energía Eléctrica.**

El suministro de energía eléctrica de la IIª Fase del Parque Logístico se realiza a partir de la Subestación de HIDROELÉCTRICA DEL CANTÁBRICO 220/20 KV, que se sitúa al Este del Polígono El Oliveral. La línea de alimentación es subterránea de media tensión, formada por 6 tubos de PE-AD de diámetro 160 mm embebidos en hormigón, junto con un tritubo de telecontrol de PE diámetro 50 mm embebido en hormigón, zahorra o tierra apisonada dependiendo de las características de la zanja y localización (cruce de carretera, acera, calzada o tierra).

### **Alumbrado público**

En las calles que tienen continuidad con las de la 1ª fase se mantiene el mismo material, poliéster reforzado con fibra de vidrio, color blanco y la misma altura de columna de 12 m. En el resto de las calles se emplea el mismo tipo de columna pero las alturas varían de tal manera que se consiguen en los viales los parámetros luminotécnicos exigidos y de calidad. Como norma general se sitúan las columnas en las medianas, con báculos de dos brazos, con el fin de que estos elementos verticales no obstaculicen las entradas y salidas de las parcelas

### **Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales.**

La red de pluviales es independiente de la red de residuales. Esta red de pluviales vierte a las balsas de laminación construidas en la 1ª fase, desde donde son impulsadas hasta su vertido final a la Rambla del Poyo en el punto autorizado por la Confederación Hidrográfica del Turia. En cumplimiento de las condiciones de vertido impuestas en la citada autorización, las aguas de primera lluvia, para las que se presume una mayor contaminación por arrastre y lavado por escorrentía superficial, se almacenan en un depósito o tanque de primera lluvia desde el cual serán bombeadas a la red de residuales para su posterior depuración.

El Ayuntamiento de Riba-roja de Túria y la EPSAR han llegado a un acuerdo de ampliación de la Depuradora de L'Oliveral, para que ésta pueda absorber, con garantías de realizar una correcta depuración, el caudal generado por el Parque Logístico. Lo que ha supuesto la supresión de la estación depuradora prevista en el Plan Parcial que se modifica. De esta forma se optimiza del sistema de saneamiento implicado al racionalizar el uso de los recursos existentes y al mismo tiempo minimizar los posibles impactos ambientales negativos para la población, dado que la disminución del número de instalaciones para la depuración reduce los focos de generación de vectores infecciosos y otras molestias (olores...).

### **Abastecimiento de agua.**

Siguiendo la línea encaminada a la racionalización del uso de los recursos disponibles, fundamentalmente aquellos recursos escasos, el abastecimiento de agua tiene dos redes independientes. El objeto es minimizar el consumo de agua potable, de forma que en todos aquellos usos que no requieran el cumplimiento de todas las exigencias de potabilidad (riegos y limpiezas, etc.) puedan utilizar el agua procedente de uno de los pozos existentes en las inmediaciones cuyos recursos han dejado de utilizarse dada la disminución de parcelas regables en la zona.

La red de agua potable parte de la misma tubería de abastecimiento de EMIVASA desde la que se da servicio a la 1ª fase. La red de agua industrial, procede del pozo de La Sargueta. A esta última se conectan tanto la red de riego como los hidrantes necesarios para la protección ante riesgo de incendio, existiendo un depósito en la zona verde y un grupo de presión que permite asegurar las puntas de consumo de agua industrial, garantizando los caudales y presiones necesarios, sobre todo en caso de incendio.

### **Telefonía.**

La compañía TELEFÓNICA, S.A., da servicio desde la red subterránea de su propiedad, existente en el Polígono Industrial El Oliveral. El punto de acometida, es la arqueta situada en el vial de acceso desde el polígono a la Iª Fase del Parque Logístico. La canalización principal conecta en varios puntos con la

canalización de Telefónica ejecutada en las obras de la 1ª Fase. De esta canalización derivan canalizaciones secundarias que discurren por las aceras de los viales ejecutados para suministrar a todas las manzanas.

#### **1.4.4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD**

La propiedad en todo el ámbito de actuación era de titularidad pública, consecuencia del procedimiento expropiatorio fundamentado por el Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001. Mientras que las parcelas de la 1ª fase, se destinan a las actividades de depósito y reparación de contenedores, y se están explotando en régimen de concesión administrativa, la ordenación del Sector de la 2ª fase responde a la necesidad que tienen las empresas ligadas al transporte de disponer grandes espacios para desarrollar sus actividades. Como resultado de dos concursos públicos para la enajenación de parcelas incluidas en esta segunda fase, convocados en 2007 y 2008, algunas manzanas del parque ya son de titularidad privada.

El 28 de diciembre de 2006 se aprobó mediante Resolución de la Alcaldía del Ayuntamiento de Riba-roja del Túrria el Proyecto de Reparcelación voluntaria de la fase II. Por medio de este documento se materializaron los compromisos de cesión de edificabilidad a los ayuntamientos de Riba-roja de Túrria y Loriguilla que se adquirieron en los Protocolos de colaboración, firmados el 13 de noviembre de 2002 y el 23 de3 abril de 2004, respectivamente.

#### **1.4.5. CONDICIONANTES DEL ENTORNO**

El análisis territorial y la planificación sectorial de infraestructuras en el entorno de la actuación definía los siguientes condicionantes:

- La Autovía de Circunvalación a Valencia A-7 (By-Pass) constituye el límite Oeste del sector, determinando un área de servidumbre y afección.
- El tendido eléctrico de la red Catadau-La Eliana de 400 KV (REDESA) se desarrolla en un eje N-S en el lado oriental del sector.
- La vía pecuaria "Cordel de Aragón" cruza el sector en su lado Este.
- El Proyecto Básico de remodelación de Accesos al Polígono Industrial El Oliveral, redactado por la C.I.T., determina una posible conexión del futuro viario interno del Parque Logístico con la red exterior.
- El Plan Especial modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túrria determina la Ordenación Estructural en el ámbito de actuación.
- El Plan Especial Director del Aeropuerto de Manises, que prevé una segunda pista en el aeropuerto que puede afectar el desarrollo del Parque Logístico.

Todos ellos fueron contemplados en la tramitación del Plan Parcial, hasta su aprobación definitiva.

#### **1.4.6. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN PARCIAL.**

Los principios y objetivos básicos de la ordenación pormenorizada, son los siguientes:

- Ordenación de grandes manzanas, con el objeto de facilitar una gestión y comercialización abierta a diferentes demandas de espacio, permitiendo así la implantación de grandes operadores en manzana única, o la parcelación en módulos de parcela mínima.
- La jerarquización del viario del Parque, en el que la red secundaria cumple una función de servicio a las distintas manzanas y la red primaria tiene un carácter estructural del área y de conexión con la red exterior.
- Integración de la Red de Alta Tensión.
- Ordenación de espacios libres y zonas verdes en los bordes Este y Oeste, compatibles con las afecciones jurídicas sectoriales.



## 1.5. DETERMINACIONES DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA.

El marco jurídico en el que se desarrolla la actuación que se promueve, viene constituida por la siguiente normativa:

### **Normativa Estatal.**

- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo.
- Real Decreto 3228/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

### **Normativa de la Comunidad Autónoma Valenciana.**

- Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana.
- Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística.
- Orden 26/04/1999. Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana.
- Orden 08/03/1999. Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Se declaran de necesaria observancia en la redacción de los planes urbanísticos o territoriales de la C.V., determinadas cartografías temáticas y estudios integrantes del Sistema de Información Territorial de esta Conselleria.

### **Planeamiento urbanístico de los Ayuntamientos de Riba-Roja de Túria y Loriguilla.**

- El municipio de Riba-Roja de Túria cuenta con Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 23 de Octubre de 1996.
- El municipio de Loriguilla dispone de Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 20 de Diciembre de 2002.
- El sector queda comprendido en el ámbito definido por el Plan Especial de Delimitación Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo "Parque Logístico de Riba-Roja", aprobado definitivamente el 6 de Marzo de 2001.
- El Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, ha cambiado la clasificación del suelo determinada por los PGOU de Riba-Roja de Túria y Loriguilla, pasando de Suelo No Urbanizable a Suelo Urbanizable. En el mismo se establecen las determinaciones de carácter estructural necesarias para dar desarrollo al Parque Logístico de Riba-Roja de Túria.
- Por Resolución de 3 de noviembre de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda, aprueba definitivamente el plan parcial segunda fase del Parque Logístico en los términos municipales de Riba-Roja del Túria y Loriguilla.
- Estudio de detalle de las manzanas M-3, M-5, M-6, y M-16 del Plan Parcial 2ª fase del Parque Logístico, en el término de Riba-roja del Túria. Aprobado el 27 de julio de 2007.
- Estudio de detalle de la manzana M-7 del Plan Parcial 2ª fase del Parque Logístico, en el término de Riba-roja del Túria. Aprobado el 5 de septiembre de 2007

#### **1.5.1. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA L.U.V. Y R.O.G.T.U.**

La tramitación del proyecto de Modificación del Plan Parcial 2ª Fase del Parque Logístico se redacta al amparo de los artículos 89 y 94 de la Ley 16/2005 de 30 de diciembre de la Generalitat, Urbanística Valenciana, se realiza en los términos contemplados en el artículo 223 del Decreto 67/2006 de 19 de mayo del Consell, Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística Valenciana. Su tramitación coincidirá con la de un Plan Especial por ser promovida por una administración no municipal, es decir, como un Plan General sin actuaciones previas y con urgencia implícita en el procedimiento, según el art. 96 de la L.U.V.

Conforme al art. 83.2 de la L.U.V. la convocatoria de información y la aprobación provisional corresponde a la Conselleria competente por razón de la materia promotora de la modificación y la aprobación definitiva a la Conselleria competente en urbanismo.

## **1.5.2. MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL. HOMOLOGACIÓN.**

El Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, establece las determinaciones de carácter estructural necesarias para dar desarrollo al Parque Logístico de Riba-Roja de Túria.

## **1.5.3. PLAN PARCIAL. ESTUDIOS DE DETALLE.**

La modificación del planeamiento que ahora se redacta, pretende ajustar y mejorar la ordenación prevista por el Plan Parcial del mismo nombre, tal y como el propio Plan Parcial determinaba en su art.1.6. y de acuerdo con su art. 2.10. se realizan las modificaciones necesarias para compatibilizar las obras de urbanización con el Planeamiento.

Los dos estudios de detalle aprobados en el ámbito tienen por objeto fundamentalmente mejorar las condiciones de parcelación del Plan Parcial.

## **2. MEMORIA JUSTIFICATIVA.**

### **2.1. ANTECEDENTES.**

El ámbito de Plan Parcial ocupa una superficie de 691.477 m².

La ordenación estructural del ámbito quedó definida por el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, Este documento plantea una estructura viaria basada en una gran cuadrícula conformada por los viarios de la red primaria sobre los que se apoyarán los correspondiente a la red secundaria. La ordenación de los ejes primarios permite futuros desarrollos hacia el exterior del área.

La red viaria estructural contempla la posible conexión con un nuevo acceso desde/hacia la A-3, definido en el Proyecto Básico de Remodelación de Accesos al Polígono Industrial El Oliveral, así como hacia el By-Pass a través de la carretera Manises-Ribarroja CV-370. Actualmente ya está ejecutado el nuevo acceso desde la A-3.

La ordenación pormenorizada del sector se ha realizado atendiendo a la actividad especializada de las empresas que deben establecerse, es por ello que se han definido grandes manzanas susceptibles de ser ocupadas por un único operador, o bien ser parceladas en unidades no inferiores a 2.500 m². Este valor de parcela mínima se ha visto modificado por la redacción de dos estudios de detalle que han modificado el Plan Parcial dando mayor flexibilidad a la parcelación par resolver de las necesidades específicas del sector.

Las manzanas M1 y M15 estaban destinadas originariamente a la implantación de Dotaciones Públicas. Con la modificación se suprime el suelo dotacional de la M15 trasladándose a la nueva manzana M12'.

### **2.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN.**

#### **2.2.1. AFLORAMIENTO VILLA ROMANA.**

Con motivo de la aparición del yacimiento arqueológico de la Villa romana del Pou de la Sargueta y su consiguiente estudio, se ha producido la catalogación del mismo como bien patrimonial y la necesidad de modificar parte de la red viaria y las manzanas del entorno.

Se redacta la oportuna ficha del elemento patrimonial "Villa Romana del Pou de la Sargueta". La ficha se adjunta a las Normas, como anejo para su posterior incorporación al Catálogo de Bienes y Espacios

Protegidos del Plan General de Riba-Roja de Túria. En ella se describe el Bien y su régimen jurídico y de actuación, uso y salvaguarda.

Las condiciones y compromisos adquiridos ante la Unidad de Inspección de Patrimonio Histórico Artístico de la Conselleria de Cultura i Esport y las necesidades de una ordenación más racional del entorno del Bien, tanto a nivel de red viaria, como de uso, se concretan en las siguientes modificaciones:

- Cambio de rasante del eje 12. Supresión del eje 13. Traslado del eje 16, pasando a llamarse eje 21. Prolongación del eje 20. Aparición de los ejes 22 y 23.
- Agrupación de las manzanas M9 y M10 en la M9-10. Modificación de la parcela M13, con cambio de superficie, pasando a llamarse M13'. Modificación de la parcela M15, con cambio de superficie, pasando a llamarse M15'. Modificación de las parcelas M11, M12 y M14, con cambios de superficie, pasando a constituir las parcelas M11a, M11b, M12' y M14'.
- Cambio de uso de las manzanas M9 y M10, de terciario a industrial-actividad logística. De la M11, industrial-actividad logística, a la M11a que mantiene el uso y la M11b de uso terciario-oficinas, terciario-hotelerero. La M12 cuyo uso era industrial-servicios al vehículo pasa a ser una dotación pública, donde se enclava el yacimiento, calificada como dotacional múltiple. La M14 de uso industrial-servicios al vehículo pasa a ser la manzana M14' de uso terciario-oficinas, terciario-hotelerero. La M15 dotacional EDA pasa a ser de uso terciario-oficinas, terciario-hotelerero y llamarse M15'.

Las intervenciones en el entorno del yacimiento, y las condiciones de las mismas, han sido autorizadas por el Director Territorial de Conselleria de Cultura i Esport en lo que es materia de su competencia en fecha 12 de septiembre de 2007.

## 2.2.2. RED VIARIA. MODIFICACIONES DEL TRAZADO.

En puntos anteriores ya se han definido los elementos de conexión con la red viaria exterior, Los dos accesos actuales constituyen la base de la formación de una gran red que constituye la red principal del Parque Logístico, y sobre la que se apoya toda la red secundaria que da servicio a las manzanas ordenadas. Estos viales son los definidos en el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-Roja de Túria, con el carácter de Red Primaria.

El conjunto de la red viaria se define en el Plano de Ordenación nº 03. Red Viaria, en el que se recogen las secciones tipo de cada uno de los viales de la red primaria y de la red secundaria.

En la ejecución de las obras se ha modificado el trazado en planta de una de las calles que conforman la urbanización, Eje 11, se ha suprimido la ejecución de dos viales de los que conformaban la red viaria del Plan Parcial, Eje 13 y Eje 16; así como se han generado tres nuevos viales, Ejes 21, 22 y 23.

Todos estos cambios han venido motivados principalmente por dos cuestiones; por una lado, la ya comentada de los hallazgos arqueológicos de la Villa romana Pou de la Sargueta, y por otro lado, la adecuación del trazado viario a los itinerarios más apropiados en función del uso que al que estarán sometidas cada una de las parcelas que componen el Parque Logístico.

Las alineaciones de las calles de la urbanización coinciden sensiblemente con las definidas en el Plan Parcial 2ª Fase. Dichas alineaciones se han ajustado al terreno y el resultado del ajuste se indica a continuación:

La alineación del eje 3 no coincide con la definida en el Plan Parcial, y sí con la ejecutada en las obras de la 1ª Fase y es el resultado de conectar la glorieta 4 con la calle actual del polígono industrial del Oliveral.

La alineación de la calle 4 entre en su extremo noreste se ha modificado ligeramente con objeto de respetar la anchura necesaria de la vía pecuaria, consiguiendo con ello una mejora del radio de giro del eje 4.

La alineación de la calle 9 se ha modificado trasladando la banda de aparcamiento a la acera Norte del vial, lo que ha permitido ampliar el radio de giro en la salida desde la calle 14, de 12 m se ha pasado a 20 m.

La razón por la cual se ha decidido prescindir del eje 13 responde a una necesidad de reestructuración del viario secundario por el cambio de rasantes del eje 12, el desvío de instalaciones y la posible aparición de

restos en las manzanas 9 y 10. Después de estudiar la nueva ubicación de los usos terciarios-hoteleros en el margen sur del Parque el espacio necesario para desarrollar correctamente la función industrial-logística (manzanas M9 y M10) se ha creído necesario no condicionar el espacio disponible mediante la ejecución de un vial, Eje 13, que carecería de servicios, entre dichas manzanas. La superficie de viario que suponía la ejecución del Eje 13 se traslada a la manzana M11 (mediante la ejecución de dos viales peatonales, Ejes 22 y 23) en la cual sí es conveniente una separación física entre los usos terciario, industrial y dotacional que va a albergar la manzana M12'.

El cambio del eje 11 ha resultado a colación de la no posible ejecución del Eje 13, puesto que al no ejecutarse éste, el Parque dispone de una salida menos al Eje 14 (eje principal del Parque Logístico que conecta directamente con el Eje 17\_Entrada y salida principal al Parque Logístico\_) y para que el sistema de circulación del Parque no se viese perjudicado (menor número de movimientos de circulación permitidos) se ha decidido dar salida directa a dicho vial principal al Eje 11, por lo que se ha prolongado su trazado hasta conectar con dicho eje

Para no afectar el área de protección de la villa, se ha optado por no ejecutar el vial Eje 16, sustituyéndolo por otro vial de nueva ejecución, Eje 21, que cumpla sus mismas funciones (dar servicio a las parcelas, tener conexión con el eje principal Eje 12).

La alineación de la calle 18, en el borde Sudoeste de la actuación, se ha modificado para aumentar el radio de giro de 15 m a 45 m.

Además los ejes de los viales secundarios, no coinciden con los definidos en el Plan Parcial al haberse definido vías unidireccionales obteniendo de esta forma un notable incremento de plazas de aparcamiento en viario distribuidas por todo el polígono.

En general los ejes en planta describen rectas y/o curvas circulares mayores de 75 m de radio que se corresponde con una velocidad específica superior a 50 Km/h para zonas urbanas.

En los ejes de las calles 15 y 20 el radio mínimo es de 25 m y en el eje 18 el radio mínimo es de 45 m que se corresponde con una velocidad específica de 30 y 40 Km/h respectivamente para zonas urbanas.

Los ejes 15 y 18 que han pasado a tener consideración de ejes principales, puesto que el eje 15, se ha conectado directamente al eje 17 y por lo tanto, también el 18 que posee las mismas características que el 15 y que tiene su continuidad en éste, también tendrá la misma consideración.

### 2.2.3. REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN Y USOS.

En la normativa del Plan Parcial se definen las condiciones de parcela, volumen y forma de las edificaciones, así como la regulación de usos pormenorizados.

A las Normas, con motivo de esta modificación, se les da una nueva redacción para ajustarlas al Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana y a la actual legislación, en particular a la LUV y al ROGTU, adaptándolas en su esquema, nomenclaturas y definiciones.

En cuanto a la calificación de las parcelas se realizan modificaciones en seis parcelas:

- La manzana M4 se recalifica como industrial-actividad logística dejando de estar dedicada a estacionamiento de vehículos. Como resultado de las conversaciones con el sector de la logística y la experiencia adquirida con los dos concursos para la enajenación de parcelas del parque se ha comprobado que la dotación de plazas de aparcamiento existente en las parcelas M1 y M2, para aproximadamente 900 camiones, es suficiente para las necesidades del sector.
- Las manzanas M9 y M10 se refunden en la M9-10 y cambian su uso de terciario a Industrial-actividad logística, trasladándose los usos terciarios-oficinas y terciarios-hoteleros al borde sur del Parque. Con esta solución se materializa un frente uniforme para la actuación que racionaliza el esquema de usos y permite resolver cierta independencia entre los tráficos pesado y ligero.
- Parte de la manzana M11 también cambia de uso a terciarios-oficinas y terciarios-hoteleros, separándose en dos parcelas M11a y M11b por los motivos expuestos en el punto anterior.

- La manzana M14 pasa de uso Industrial-servicios al vehículo a terciario-oficinas, terciario-hotelerero, por la posición que ocupa y las mismas razones ya comentadas.
- La manzana M15 deja de destinarse a dotacional EDA y al igual que las manzanas M11b, M14' y M15' está calificada como de uso terciario-oficinas, terciario-hotelerero. Si bien en el Plan Parcial de la 2ª fase estaba prevista la construcción de una estación depuradora, la información facilitada por la Entidad Pública de Saneamiento de Aguas Residuales de la Comunidad Valenciana, EPSAR, durante la redacción del proyecto de urbanización, permitió constatar la existencia en los alrededores de una depuradora con suficiente capacidad para absorber las aguas residuales generadas por la totalidad del Parque Logístico.

Tras establecer los oportunos contactos con el Ayuntamiento de Riba-roja, encargado de la gestión de dicha estación, se optó por la ejecución de una estación de bombeo en la red de aguas residuales y su impulsión hasta la EDAR S-13 de Riba-roja. Finalmente El Ayuntamiento de Riba-roja de Túria, propietario de dicha depuradora (aunque ésta es gestionada por la EPSAR, y en el proyecto original se le hizo llegar a esta entidad una solicitud de vertido, que tuvo una repuesta favorable, notificando la EPSAR que sí era admisible el caudal generado por el Parque Logístico) se ha negado a que se lleve a cabo el vertido de las aguas residuales a dicha depuradora.

Para resolver este problema y dar salida a las aguas residuales, el Ayuntamiento de Riba-roja de Túria y la EPSAR han llegado a un acuerdo de ampliación de la Depuradora de L'Oliveral, para que ésta pueda absorber, con garantías de realizar una correcta depuración, el caudal generado por el Parque Logístico. La EPSAR ha comunicado en fecha 4 de agosto de 2008, al Ayuntamiento, que acometerá las actuaciones necesarias para dar el tratamiento adecuado a las aguas residuales influentes actuales y futuras

De esta forma se optimiza del sistema de saneamiento implicado al racionalizar el uso de los recursos existentes y al mismo tiempo minimizar los posibles impactos ambientales negativos para la población, dado que la disminución del número de instalaciones para la depuración reduce los focos de generación de vectores infecciosos y otras molestias.

El Plan Parcial autoriza la modificación de la ordenación del mismo por medio de Estudios de Detalle, permitiendo la alteración o reajuste del señalamiento de alineaciones y rasantes de las manzanas objeto de estudio, así como completar el sistema de comunicaciones definido por el Plan Parcial con aquellas vías que resulten necesarias para proporcionar acceso a los edificios, cuya ordenación concreta establezca el propio estudio de detalle, siempre y cuando no se incremente el aprovechamiento urbanístico. Los parámetros que podrán ser objeto de modificación serán: la parcela y la superficie mínima de parcela, la superficie ocupada y la distancia a lindes. La edificabilidad máxima, no podrá ser incrementada en el ámbito del Estudio de Detalle, ni se podrá transferir edificabilidades entre parcelas

Como desarrollo del Plan se han redactado y aprobado dos estudios de detalle encaminados fundamentalmente a modificar las condiciones de parcelación de las manzanas. Estas modificaciones que ahora se incorporan y extienden a otras manzanas del parque tienen por objeto optimizar los espacios destinados a la edificación industrial y los reservados a los accesos y a las playas de maniobras, así como flexibilizar la oferta de superficie destinada a la diversa casuística de los operadores logísticos.

A través del presente documento se reordenan los volúmenes, las distancias a lindes de las referidas parcelas, y se da flexibilidad a la hora de efectuar la parcelación de las mismas, lo que permite materializar al máximo la edificabilidad y superficie ocupada establecida en el Plan. Se aprovecha, también la redacción de la modificación para incorporar y modificar el parámetro de la superficie mínima de parcela en algunas manzanas, el cual no aparecía en todos los casos y se iguala, al mismo tiempo, la altura reguladora en todas las parcelas que tienen un uso industrial.

Se aclaran los conceptos de altura total y altura reguladora conforme al Reglamento de Zonas, para poder dar un cumplimiento más claro a las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de valencia. Se ha incorporado como plano de información, la documentación del Ministerio de Fomento que recoge estas servidumbres. Con ello, se puede comprobar que la nueva ubicación de las parcelas terciarias, y su modificación de altura total, no invade dicho espacio aéreo.

## 2.2.4. SUPERFICIES DE CARACTER DOTACIONAL PÚBLICO.

La ordenación propuesta cumple con los estándares de suelo con destino Dotacional público establecidos en la LUV y en ROGTU

Estos estándares de dotacionales, y en particular los de zonas verdes, y las reservas de aparcamiento están recogidos en los siguientes artículos:

*ART.212.2 ROGTU Modificaciones de Planes (en referencia a los Artículos 40, 52 y 63 de la Ley Urbanística Valenciana)*

*Como regla general, la ordenación modificada cumplirá o mantendrá los estándares urbanísticos de la ordenación vigente, referidos al ámbito de la modificación, o al ámbito de análisis que se defina a este fin, sin perjuicio de las específicas situaciones o modos de cómputo reguladas en este Reglamento.*

*Artículo 210. ROGTU Actuaciones de uso dominante industrial (en referencia a los Artículos 40, 52 y 63 de la Ley Urbanística Valenciana)*

- 1. Debe destinarse a zonas verdes públicas una superficie superior al 10 por ciento de la superficie computable del sector.*
- 2. La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de 1 plaza para turismo por cada 200 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial y de 1 plaza para vehículos pesados por cada 1500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de 1 plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada.*
- 4. A la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación se le aplicarán los estándares exigidos en este Reglamento a la edificabilidad de cada uso.*

*Artículo 209. ROGTU Actuaciones de uso dominante terciario (en referencia a los Artículos 40, 52 y 63 de la Ley Urbanística Valenciana)*

- 1. Se consideran actuaciones de uso dominante terciario aquellas en las que más de la mitad de su techo edificable se destina a dicho uso, pudiendo completarse éste con otros usos residenciales o industriales.*
- 2. Debe destinarse a zonas verdes públicas una superficie superior al 10 por ciento de la superficie computable del sector.*
- 3. La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de 1 plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad terciaria que podrán estar en parcela privada si son de uso público, pudiendo cumplirse esta reserva con las específicas contempladas en el apartado siguiente, siempre que resulte una cifra mayor y sean de uso público.*
- 4. La reserva de plazas de aparcamiento en parcela privada estará en función del uso concreto al que, en desarrollo del Plan, se destinen las parcelas, conforme a los siguientes estándares:*
  - a) Para usos comerciales o recreativos, 1 plaza por cada 25 metros cuadrados construidos.*
  - b) Para usos hosteleros y similares, 1 plaza por cada 50 metros cuadrados construidos.*
  - c) SUPRIMIDO por Decreto 36/2.007, de 13 de Abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 67/2.006, de 19 de Mayo, del Consell, por el que se aprobó el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística .*
  - d) Para otros usos terciarios distintos a los anteriormente regulados, 1 plaza por cada 100 metros construidos.*
  - e) En complejos terciarios que ocupen manzanas completas, en los que no sea posible determinar de modo exacto las diferentes proporciones de usos por tratarse de locales polivalentes, la reserva exigible será de una plaza de aparcamiento por cada 40 metros cuadrados construidos.*

En la modificación del PP se ha delimitado un sector coincidente con el definido en el Plan Parcial. La superficie del Sector es de 691.477,15 m<sup>2</sup>, y la red viaria adscrita a la primera fase, ocupa una superficie de 13.251,95 m<sup>2</sup>, por lo que la superficie computable del sector (SC) es 691.477,15 m<sup>2</sup> - 13.251,95 m<sup>2</sup> = 678.225,2 m<sup>2</sup>.

El Área de Reparto se delimitó mediante el Plan Especial Modificativo con expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja.

La edificabilidad máxima del sector es 362.297 m<sup>2</sup> techo, definida en el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Turia.

La edificabilidad resultante de la presente modificación de plan parcial asigna una edificabilidad total del sector de 350.038,8 m<sup>2</sup> techo.

### **Estándar de zonas verdes**

La Zona verde del PP tenía 99.384,23 m<sup>2</sup> que era el 14,6% de la SC. La Zona verde de la Modificación PP tiene una superficie de 103.162,72 m<sup>2</sup> que representa 15,2% de la SC y es superior a la anterior, cumpliendo con el art.212.2 ROGTU.

La actual legislación determina, para sectores de uso industrial una superficie de Zona verde > 10% SC y para sectores de uso terciario > 10% SC en los artículos 210 y 209 del ROGTU, respectivamente.

La modificación PP con sus 103.162,72 m<sup>2</sup> destinados a Zonas Verdes, que suponen el 15,2% de la SC. Cumple con los nuevos estándares.

### **Estándar dotaciones públicas**

El PP disponía de 270.681,27 m<sup>2</sup> 40,0% de la SC menor que la actual superficie destinada a dotaciones públicas en la Modificación PP de 274.356,72 m<sup>2</sup> 40,5% de la SC, con ello se cumple con el art.212.2 del ROGTU

### **Plazas de aparcamiento**

#### Según PLAN PARCIAL

PLAZAS PARCELA PRIVADA 2.416 cumple con los retranqueos de las edificaciones respecto a los lindes de parcela.

PLAZAS DE APARCAMIENTO PÚBLICO 1.208 se distribuyen en viario y en manzana de suelo dotacional público.

#### Según MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL

##### EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL

###### PÚBLICO

1 plaza turismo cada 200 m<sup>2</sup> de edificabilidad industrial. 1.278 PLAZAS

1 plaza vehículos pesados cada 1.500 m<sup>2</sup> de edificabilidad industrial. 171 PLAZAS

###### PRIVADO

1 plaza cada 100 m<sup>2</sup> de edificabilidad industrial. 2.555 PLAZAS

##### EDIFICABILIDAD TERCARIA

###### PÚBLICO

1 plaza cada 100 m<sup>2</sup> de edificabilidad terciaria. 891 PLAZAS

###### PRIVADO

1 plaza cada 50 m<sup>2</sup> de edificabilidad terciaria hotelera. 314 PLAZAS

1 plaza cada 100 m<sup>2</sup> de edificabilidad terciaria otros usos. 734 PLAZAS

Total privado 1.048

#### RESUMEN

##### PÚBLICO

VEHICULOS PESADOS 171 PLAZAS en parcela M1 de suelo dotacional público

TURISMOS 2.169 PLAZAS se distribuyen en el viario y en manzana de suelo dotacional público

##### PRIVADO

3.603 PLAZAS cumple con los espacios libres en parcelas y la parcela M2 de uso terciario-aparcamiento

CUMPLE art.212.2 ROGTU ya que se superan los estándares fijados en el plan parcial

CUMPLE art.209.3 y 209.4 ROGTU en uso terciario  
 CUMPLE art.210.2 ROGTU en uso industrial.

## 2.3. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL.

### 2.3.1. RÉGIMEN DE ACTUACIÓN.

La ejecución del Plan Parcial se realizó por medio del régimen de Actuaciones Integradas, no estando prevista en ningún caso la ejecución mediante Actuaciones Aisladas. El suelo comprendido en el ámbito del Plan Parcial se obtuvo mediante el procedimiento de expropiación forzosa.

El ámbito del Plan Parcial constituye un único sector y una Unidad de Ejecución. La delimitación efectuada permitió el desarrollo coherente de un Programa de Actuación Integrada, incluyendo todas las superficies de destino dotacional precisas para la Actuación y las parcelas que, como consecuencia de ella, se transformen en solares.

Para la ejecución del Plan Parcial se aprobó el correspondiente Programa para el desarrollo de Actuaciones Integradas en fecha 21 noviembre de 2006 por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda.

La forma de gestión del Programa de Actuación Integrada ha sido directa.

## 2.4. FICHA URBANÍSTICA Y CUADRO RESUMEN COMPARATIVO.

	PP APROBADO	%	MODIFICACIÓN PP	%
Calificación urbanística	Industrial		Industrial	
Uso Característico	Industrial relacionado con la actividad logística		-----	
Uso Global	-----		Actividad logística	
MANZANAS PRIVADAS	407.544,00	60,0	403.868,48	59,5
ZONAS VERDES	99.384,23	14,7	103.162,72	15,2
RED VIARIA PRIMARIA IIFASE	64.118,02	9,5	64.118,02	9,5
RED VIARIA SECUNDARIA IIFASE	49.466,13	7,3	48.101,38	7,1
DOTACIONAL	57.712,89	8,5	58.974,60	8,7
<b>SUPERFICIE COMPUTABLE</b>	<b>678.225,20</b>	<b>100,0</b>	<b>678.225,20</b>	<b>100,0</b>
VIARIO FASE I	13.251,95		13.251,95	
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	<b>691.477,15</b>		<b>691.477,15</b>	



2.5. CUADRO PARCELAS INDUSTRIALES + PARCELAS DOTACIONALES. COMPARATIVO.

PLAN PARCIAL				MODIFICACION PLAN PARCIAL				
parcela	uso dominante	superficie m <sup>2</sup> suelo	edificabilidad m <sup>2</sup> techo	sup.ocup. m <sup>2</sup> suelo	parcela	superficie m <sup>2</sup> suelo	edificabilidad m <sup>2</sup> techo	sup. ocup. m <sup>2</sup> suelo
M1	DOTACIONAL - ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS	50.276,97	4.000,00	4.000,00	M1	DOTACION PUBLICA_APARCAMIENTO	4.000,00	4.000,00
M2	ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS	48.708,67	4.000,00	4.000,00	M2	TER.- APARCAMIENTO	46.872,59	4.000,00
M3	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	30.215,57	28.620,18	23.162,49	M3	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	30.215,56	28.620,18
M4	ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS	17.999,25	350,00	350,00	M4	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	17.999,25	13.700,00
M5	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	61.157,74	43.578,31	43.578,31	M5	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	61.157,74	43.578,31
M6	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	8.080,00	7.425,60	5.712,00	M6	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	8.080,01	7.425,60
M7	INDUSTRIAL - TERCARIO	10.115,92	14.423,08	7.402,37	M7	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA - TER OFICINAS	10.115,91	14.423,08
M8	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	14.639,51	13.429,72	10.330,55	M8	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	14.639,50	13.429,72
M9	TERCIARIO	12.583,99	50.335,96	40%	M9-10	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	24.627,18	18.700,00
M10	TERCIARIO	8.436,27	33.745,08	40%				
M11	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	57.166,55	43.851,65	43.851,65	M11a	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	22.713,43	16.600,00
M12	INDUSTRIAL - SERVICIOS AL VEHÍCULO	3.725,36	2.861,20	2.200,92	M11b	TER - OFICINAS TER - HOTELERO	21.939,09	50.459,70
M13	INDUSTRIAL - ESTACION DE SERVICIO	8.714,91	4.283,83	4.283,83	M12	DOTACIÓN PÚBLICA DOTACIONAL MÚLTIPLE	8.697,63	1.600,00
M14	INDUSTRIAL - SERVICIOS AL VEHÍCULO	5.412,03	4.017,47	3.090,36	M13	IND - ESTACION DE SERVICIO	8.613,71	3.950,05
M15	DOTACIONAL-EDA	7.435,92	2.500,00		M14	TER - OFICINAS TER - HOTELERO	6.823,36	15.692,90
M16	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	94.348,94	76.836,43	76.836,43	M15	TER - OFICINAS TER - HOTELERO	10.108,18	14.062,20
M17	INDUSTRIAL - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	26.239,29	22.960,60		M16	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	93.723,68	76.836,43
					M17	IND - ACTIVIDAD LOGÍSTICA	26.239,29	22.960,60
					<b>TOTAL</b>		462.843,08	350.038,77

ANEJO. ESTUDIO DE RUIDO

## INDICE

1.	SITUACIÓN ACTUAL.....	17
2.	NIVELES MÁXIMOS DE RUIDO PERMITIDOS .....	17
3.	CÁLCULOS ACÚSTICOS .....	17
3.1.	EMISIÓN ACÚSTICA .....	17
3.1.1.	Actividad Empresarial.....	18
3.1.2.	Tráfico del Parque Logístico. ....	18
3.1.3.	Exterior del Parque Logístico .....	20
3.2.	INMISIÓN ACÚSTICA .....	20
4.	CONCLUSIONES Y MEDIDAS A APLICAR .....	21

## 1. SITUACIÓN ACTUAL

Dentro de la zona de estudio para Plan *Parcial de la IIª Fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria*, la calidad sonora se encuentra condicionada por los siguientes factores:

- Presencia de vías de comunicación: carreteras y caminos
- Presencia de actividad agraria
- Presencia de núcleos urbanos
- Presencia de edificaciones dispersas

La actividad urbana genera un ruido que queda inmerso dentro de los propios límites del núcleo urbano. En la zona de estudio establecida, aunque existen núcleos cercanos, el ruido producido por estos núcleos no influye en la situación sonora de la zona de actuación.

La actividad agraria genera un ruido no continuo y difícil de establecer en el espacio y en el tiempo, se considera ocasional, no constituyendo un foco continuo de contaminación acústica.

El foco generador de ruido que se considera determinante para la calidad acústica de la zona es la presencia de las diferentes carreteras existentes y concretamente de las Autopistas A-7.

## 2. NIVELES MÁXIMOS DE RUIDO PERMITIDOS

Como niveles de ruido permitidos se establecen los estipulados por la legislación Valenciana conforme lo expuesto en la *LEY 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica*.

Niveles de Recepción Externos		
Uso Dominante	DIURNO (8 - 22 h) Nivel dB	NOCTURNO (22 - 8 h) Nivel dB
Sanitario y Docente	45 dB	35 dB
Residencial	55 dB	45 dB
Terciario	65 dB	55 dB
Industrial	70 dB	60 dB

Los usos dominantes establecidos para el parque logístico son los siguientes:

- Usos de Industria y Almacén relacionados directa o indirectamente con el sector del transporte y la logística
- Aparcamientos al aire libre para uso público o privado vinculados al transporte de mercancías.

Por tanto los niveles acústicos de referencia para la zona del Parque logístico son los contemplados en la legislación valenciana para los usos industriales.

## 3. CÁLCULOS ACÚSTICOS

Se llevan a cabo dos estimaciones acústicas, por un lado la estimación del ruido de emisión que va a generar el funcionamiento del parque logístico y por otro el ruido de inmisión que percibe el parque logístico de las infraestructuras aledañas.

### 3.1. EMISIÓN ACÚSTICA

Se tienen en cuenta el ruido generado por la actividad del parque logístico teniendo en cuenta como principales focos de contaminación acústica los siguientes:

- Actividad de las empresas que se instalen en el Parque Logístico.
- Tráfico asociado a la actividad del Parque Logístico.

De igual forma se ha calculado los efectos sonoros generados por la actividad del Parque Logístico sobre las zonas con edificaciones y presencia humana permanente mas cercanas.

### 3.1.1. Actividad Empresarial

Los usos dominantes previstos para esta zona son:

- Usos de Industria y Almacén relacionados directa o indirectamente con el sector del transporte y la logística. Se incluyen funciones ligadas a la actividad principal como acabado y personalización de productos, operaciones de embalado y reembalado, etiquetado y conservación de mercancías en frío y otras de naturaleza similar, así como las de reparación y guarda de equipos y medios propios, y en general, cualquier actividad ligada al sector del transporte y la logística.
- Aparcamientos al aire libre para uso público o privado de cualquier tipo de vehículos de carretera, plataformas, remolques o similar vinculados al transporte de mercancías.

Dadas las características de los usos previstos en el proyecto, no se prevé un aumento significativo en los niveles de contaminación acústica al no existir procesos industriales contaminantes ni ruidosos.

Los usos compatibles establecidos para el Parque Logístico se encuentran relacionados con el sector servicios, no estando contemplada ninguna actividad que destaque por su incidencia acústica.

No obstante todas las empresas y actividades que se lleven a cabo dentro del recinto del Parque logístico deberán cumplir la legislación valenciana antes mencionada en cuanto a los límites acústicos establecidos en la misma, tanto para el ambiente exterior como para el ambiente interior.

### 3.1.2. Tráfico del Parque Logístico.

En esta zona y como consecuencia de la entrada en funcionamiento del Parque Logístico se producirá es un aumento del trasiego de vehículos tanto pesados como turismos debido a la implantación del nuevo uso,

Para el tráfico interno del Parque Logístico se ha establecido una IMD de 6.500 vehículos / día. El porcentaje de vehículos pesados se estima en un 35% a tenor de estudios llevados a cabo en otras zonas de similares características y que se encuentran actualmente en funcionamiento.

La expresión matemática que se ha utilizado en la determinación de la influencia sonora de estas vías de comunicación es la que se muestra a continuación, derivada del método de previsión de niveles sonoros producidos por el tráfico "Guide Du Bruit".

El nivel de Decibelios equivalente se calcula mediante la siguiente fórmula.

$$L_{eq} = S + 10 \cdot \log(Q_{VL} + E \cdot Q_{PL}) + 20 \cdot \log V - 12 \cdot \log\left(d + \frac{lc}{3}\right) + 10 \cdot \log \frac{\theta}{180} - K_{reflex} - K$$

S = Constante relacionada con la emisión de un vehículo ligero. Su valor es 20, aunque últimamente debido a la reducción en la emisión de vehículos modernos diversos estudios permiten adoptar el valor de 18.

$Q_{VL}$  ,  $EQ_{PL}$  = Número de vehículos ligeros y pesados en una hora.

E = Factor de equivalencia acústica entre vehículos pesados y ligeros, depende del tipo de carretera y de la rampa.

V = Velocidad en Km/h.

$d$  = distancia al borde de la vía en metros

$\theta$  = Ángulo bajo el que se ve la carretera en grados

$K_{\text{reflex}}$  = Corrección de campo libre, oscila entre 2 y 3 para observadores situados a 2 m de una fachada y 0 para condiciones de campo libre.

$K$  = Correcciones por distintos efectos: desmontes terraplenes, obstáculos, etc.

Para el caso concreto del Parque Logístico de Riba-Roja los valores de los diferentes términos utilizados en la fórmula son los siguientes.

S	Constante de valor 18.
IMD	6.500 vehículos / día
QVL	302 en horario diurno y 30 en horario nocturno
QPL	162 en horario diurno y 16 en horario nocturno
E	De acuerdo con estudios realizados por el CEDEX y según las características de la carretera el valor de E considerado es de 10.
V	La velocidad media estimada 40 Km/h
$d$	Se han considerado diversas distancias en función de la tipología de la vía según se muestra en la siguiente tabla.
$l_c$	Se han considerado diversas anchuras en función de la tipología de la vía según se muestra en la siguiente tabla.
$\theta$	Se considera que no existen obstáculos que impidan la visión de la carretera por lo que el ángulo estimado es el de visión del ojo humano en cada punto.
$K_{\text{reflex}}$	El valor establecido es de 0
K	El valor establecido es 0

Dentro del Parque Logístico se han proyectado diversos tipos de viarios, presentan diversas anchuras de calzada y diversas anchuras de zona de parking y aceras. El retranqueo de los edificios es siempre de 10 m por lo que se considera una distancia desde la calzada a los edificios igual a la suma del retranqueo y del espacio reservado para acera.

VIARIO TIPO	ANCHURA CALZADA	ACERAS - PARKING	RETRANQUEO	DISTANCIA CALZADA - EDIFICIOS
A	18 m	6 m	10 m	16 m
A'	30 m	6 m	10 m	16 m
B	16 m	6 m	10 m	16 m
C	8 m	5 m	10 m	15 m
D	8 m	4,75 m	10 m	14,75 m
I	8 m	2 m	10 m	12 m
II, III, IV	8 m	7 m	10 m	17 m

En función de estos datos los niveles acústicos estimados son los siguientes según la tipología del viario.

VIARIO TIPO	Leq DIURNO	Leq NOCTURNO
A	66,52	56,47
A'	65,65	55,60
B	66,68	56,63
C	67,66	57,61
D	67,74	57,69
I	68,63	58,58
II, III, IV	67,11	57,06

Como se puede observar en ningún caso se sobrepasan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso industrial.

### 3.1.3. Exterior del Parque Logístico

En el exterior del parque logístico los usos establecidos son fundamentalmente agrarios. En cuanto a otros usos que implique la presencia permanente de población los más cercanos son los siguientes: al norte del existe una pequeña agrupación de edificaciones residenciales y al NE en Partida de la Majada el planeamiento de Manises define un área de suelo urbano que presenta edificación de baja densidad. Al sur del Parque Logístico se encuentra el polígono industrial del Oliveral. Las distancias a estos puntos son las siguientes (medidas entre los puntos más cercanos)

ZONA	DISTANCIA
Edificaciones al norte	500 m
Partida de la Majada	240 m
P.I. El Oliveral	140 m

Para cada uno de estos puntos se ha procedido a realizar el cálculo acústico antes mencionado, teniendo en cuenta el viario más desfavorable y el más cercano al punto analizado.

ZONA	Leq DIURNO	Leq NOCTURNO
Edificaciones al norte	viario tipo I	54,01
	Viario tipo A	43,96
Partida de la Majada	53,94	43,89
P.I. El Oliveral	50,18	40,13
	56,78	46,73

Edificaciones al norte. No se superan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso residencial, por lo que no se precisa de medidas de protección acústica

Partida de la Majada. No se superan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso residencial, por lo que no se precisa de medidas de protección acústica

P.I. El Oliveral. No se superan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso industrial, por lo que no se precisa de medidas de protección acústica

## 3.2. INMISIÓN ACÚSTICA

El ruido procedente del exterior proviene fundamentalmente de la presencia del By-Pass de la autopista A-7. Considerando las siguientes variables se ha procedido a aplicar el mismo método descrito en apartados anteriores.

S	Constante de valor 18.
IMD	80.773 vehículos / día (según datos de la Generalitat) 14,1% de pesados.
$Q_{vi}$	4.956 en horario diurno y 813 en horario nocturno
$Q_{pi}$	495 en horario diurno y 81 en horario nocturno
E	De acuerdo con estudios realizado por el CEDEX y según las características de la carretera el valor de E considerado es de 7.
V	La velocidad media estimada 120 Km/h
d	Se han considerado diversas distancias en función de la tipología de la urbanización según se muestra en la siguiente tabla.
lc	La anchura de calzadas 26 m.
$\theta$	Se considera que no existen obstáculos que impidan la visión de la carretera por lo que el ángulo estimado es el de visión del ojo humano en cada punto.
$K_{reflex}$	El valor establecido es de 0
K	El valor establecido es 0

Las distancias consideradas han sido las siguientes:

	DISTANCIA
M16	100 m
CAMPA DE CONTENEDORES	100 m
M17	450 m
RESTO DE MANZANAS	600 m

Los cálculos realizado arrojan los siguientes resultados.

MANZANA	Leq DIURNO	Leq NOCTURNO
M16	75,17	65,16
CAMPA DE CONTENEDORES	75,17	65,16
M17	67,67	57,66
RESTO DE MANZANAS	66,20	56,18

- **Manzana M16.** Se superan los valores establecidos en la legislación valenciana para el uso industrial por lo que será preciso la toma de medidas de protección acústica.
- **Campa de Contenedores.** Se superan los valores establecidos en la legislación valenciana para el uso industrial, pero al tratarse de un espacio dedicado al almacenaje de contenedores donde no existen instalaciones de personal permanentes no se estima necesario la instalación de sistemas de protección acústica.
- **Manzana M17.** No se superan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso industrial, por lo que no se precisa de medidas de protección acústica.
- **Resto de Manzanas.** No se superan los niveles establecidos por la legislación valenciana para el uso industrial, por lo que no se precisa de medidas de protección acústica.

#### 4. CONCLUSIONES Y MEDIDAS A APLICAR

En función de los resultados obtenidos se puede concluir lo siguiente:

- El ruido generado por las futuras actividades a instalarse en el Parque Logístico no se prevé que sea significativo a tenor del tipo de actividades previstas (industria blanda relacionada con el transporte y la logística, y a la obligación de cumplir por parte de estas empresas de la normativa Valenciana de ruido.
- El ruido generado por el tráfico en el interior del Parque Logístico, medido en las inmediaciones de los edificios, no supera los valores establecidos en la legislación valenciana para el uso industrial.
- En las zonas con presencia humana más cercanas (edificaciones al norte del Parque, Suelo Urbano de Partida de la Majada y P.I. El Oliveral) no se superan los valores límite de ruido establecidos por la legislación valenciana para los diferentes usos contemplados.
- Respecto al ruido percibido en el Parque procedente del exterior (By pass A-7), sólo se sobrepasan los niveles establecidos en la manzana M16, lo que obliga a la toma de medidas de protección acústica. Los niveles permitidos se superan en unos 6 dB. Entre la autopista y la Manzana Afectada está previsto una zona verde de unos 100 m de ancho. El diseño de esta zona verde deberá ser tal que la morfología del terreno actúe de pantalla acústica frente a los edificios que de vayan a instalar en dicha manzana, creando un relieve tipo dique o montículo, que permita atenuar el ruido percibido. No obstante en fase de funcionamiento del Parque logístico



se recomienda la realización de mediciones acústicas que permitan verificar los datos estimados. A este respecto cabe comentar que:

- La realización de esta medida es posible gracias a la disponibilidad de espacio existente debido a la anchura que presenta la zona verde.
- Para su construcción podrían utilizarse tierras sobrantes de obra.
- Se favorece la integración paisajística.
- En caso de detectarse durante la fase de funcionamiento del Parque Logístico la necesidad de incrementar las medidas de protección acústica, se puede completar esta medida fácilmente, con la instalación de una pequeña pantalla acústica sobre los montículos creados.