



ANEXO Nº 4 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, VIARIO Y FERROVIARIO



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.

2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

2.1. SUELO URBANO.

2.2. SUELO URBANIZABLE.

2.3. SUELO NO URBANIZABLE.

2.3.1. Suelo Común.

2.3.2. Suelo de Especial Protección.

2.4. SUELO AFECTO A LA ACTUACIÓN.

3. PLANEAMIENTO VIARIO.

3.1. AUTOVÍA V-21.

3.2. CARRETERA CV-32.

3.3. CARRETERA CV-300.

4. PLANEAMIENTO FERROVIARIO.

5. CONCLUSIONES.

1. INTRODUCCIÓN.

El conocimiento de la planificación y de las políticas de crecimiento vigentes en la zona del estudio resulta ser una necesidad esencial. Dicha necesidad radica en la imposibilidad de plantear alternativas para el trazado de la plataforma no motorizada que en un futuro puedan dar lugar a problemas tales que inhiban su ejecución.

Es exactamente por lo anterior, que en el presente anexo se va a llevar a cabo un estudio algo más concreto de la planificación urbanística del municipio de Massalfassar, de la planificación viaria y ferroviaria existente para la zona.

2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

Los terrenos afectados por el objeto del estudio pertenecen íntegra y exclusivamente al término municipal de Massalfassar.

El municipio de Massalfassar cuenta en la actualidad con un Plan General de Ordenación Urbana cuyo concierto previo fue aprobado recientemente por la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

A continuación se definirán las diferentes tipologías de suelo contempladas por el Plan General de Ordenación Urbana de Massalfassar, junto con los posibles usos compatibles y, en su caso, las normativas a las que se debe acoger para determinar los usos compatibles debido a las especiales características de protección a las que se ven sometidos dichos terrenos.

2.1. SUELO URBANO.

El Plan General incluye en la clasificación de suelo urbano, para su desarrollo preferente mediante actuación aislada o proyecto urbano de obra pública, todos los terrenos dotados total o parcialmente con los servicios urbanísticos y, además, aquellos terrenos necesarios para completar operaciones de remate urbano.

Se incluyen también como suelo urbano el terreno dentro de Unidades de Ejecución que, disponiendo total o parcialmente de los mencionados servicios, reclama como más conveniente su desarrollo mediante actuaciones integradas por concurrir en él las condiciones previstas en el artículo 10.2 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana o la propuesta de reestructuración urbana.

Observando los planos de clasificación del Plan General, se resuelve que el conjunto de suelo urbano se conforma con cuatro núcleos diferentes separados entre sí. Estos núcleos son:

1. El casco urbano "tradicional".
2. El casco industrial "Polígono del Mediterráneo".
3. El casco industrial "Plexi".
4. El casco terciario "El Manar-ITV".

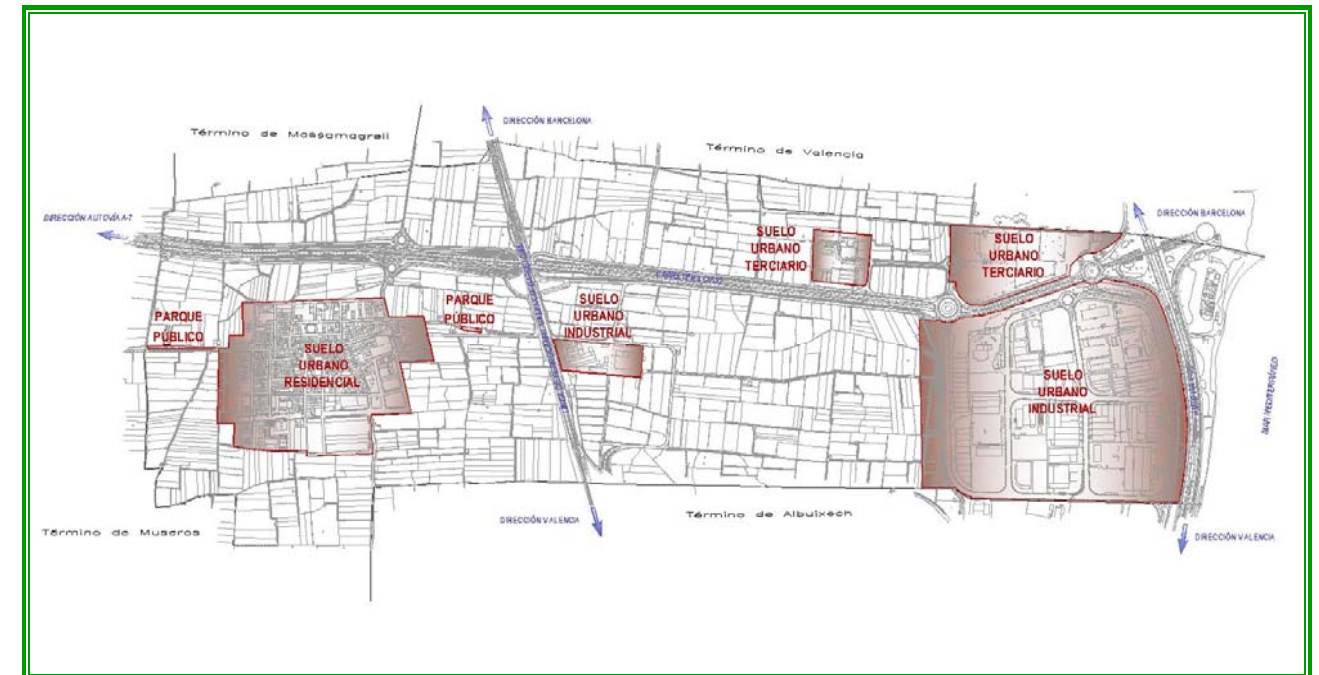


FIG. 1

Localización del Suelo Urbano contemplado por el PGOU de Massalfassar

El uso dominante asignado al casco urbano "tradicional" es el residencial, ya sea en sus modalidades unitario o múltiple. El uso dominante industrial se enmarca a los cascos industriales "Polígono del Mediterráneo" y "Plexi". El casco terciario "El Manar-ITV" tiene asignado el uso dominante terciario.

2.2. SUELO URBANIZABLE.

El Plan General incluye en la clasificación de suelo urbanizable aquél que, quedando delimitado en ámbitos de dimensión igual o superior a 40.000 m², reclama como más conveniente su desarrollo mediante actuaciones integradas por concurrir en él las condiciones previstas en el artículo 11.2.A) del Reglamento de Planeamiento y, asimismo, el suelo dotacional público que, sin estar incluido en ninguno de los sectores delimitados, está afecto a su desarrollo en el Plan.

Observando los planos de clasificación del Plan General, se resuelve que el conjunto de suelo urbanizable se conforma con dos enclaves separados entre sí. Estos enclaves son:

1. Enclave residencial conformado por los sectores SUZ-1, SUZ-2 y SUZ-3.
2. Enclave industrial conformado exclusivamente con el sector SUZ-4.

El enclave residencial tiene asignado un uso dominante residencial, ya sea en cualquiera de sus modalidades unitario o múltiple, mientras que al enclave industrial se le asigna un uso dominante industrial.



FIG. 2 Localización del Suelo Urbanizable contemplado por el PGOU de Massalfassar

2.3. SUELO NO URBANIZABLE.

El Plan General distingue dos categorías de suelo no urbanizable: suelo común y suelo de especial protección.

2.3.1. Suelo Común.

Se incluye como suelo no urbanizable común el que, sin ser objeto de una especial protección propuesta en atención a la relevancia de determinados valores, se estima necesario preservarse del proceso urbanizador (protección genérica) como consecuencia del soporte que da a los aprovechamientos agrícola, ganadero, forestal, cinegético o de explotación de otros recursos naturales.

La ordenación del suelo no urbanizable común se articula acogiendo como propia de esta categoría de suelo la protección común establecida por defecto en la propia Ley 4/1992 del Suelo No Urbanizable de la Generalitat Valenciana.

El suelo no urbanizable no es susceptible, en general, de aprovechamiento urbanístico alguno. En el suelo no urbanizable común únicamente serán permitidos los siguientes tipos de edificaciones:

- Edificios aislados destinados a vivienda unifamiliar permanente de agricultores.
- Construcciones destinadas a la explotación agrícola que guarden relación con el destino de la finca, siempre que en ella no se desarrollen actividades de manipulación o transformación de productos.
- Edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social cuya implantación promueva la propia Administración municipal.

2.3.2. Suelo de Especial Protección.

Se incluye como suelo no urbanizable de especial protección el que, de acuerdo con la legislación sectorial, los planes de ordenación del territorio o las directrices del propio planeamiento urbanístico, debe someterse a un régimen de especial protección (incompatible con su transformación) en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales y culturales, o como consecuencia de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o por efecto de las especiales limitaciones y servidumbres establecidas para la protección del dominio público.

La ordenación del suelo no urbanizable de especial protección se articula acogiendo a la protección establecida en los artículos 6 y 9 de la citada Ley 4/1992 del Suelo No Urbanizable. Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto:

- En el caso del suelo no urbanizable litoral y de especial protección litoral, deberá atenderse al régimen más restrictivo que deriva de lo dispuesto en la Ley 22/1988 de Costas y su Reglamento (aprobado por RD 1471/1989).
- En el caso del suelo no urbanizable de especial protección de vías pecuarias, deberá atenderse al régimen más restrictivo que deriva de lo dispuesto en la Ley 1/1995 de Vías Pecuarias.
- En el caso del suelo no urbanizable de especial protección por riesgo de inundabilidad, deberá atenderse al régimen más restrictivo que deriva de lo dispuesto en la Ley 6/1989 de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana en función de la regulación que habilitan a través del Plan de Acción Territorial del Riesgo de Inundabilidad de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).
- En el caso de las infraestructuras de la red primaria de dotaciones públicas que discurren por suelo no urbanizable, deberá atenderse a las especiales limitaciones impuestas por la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento (aprobado por RD 1211/1990), además de la Ley 25/1988 de Carreteras y la Ley 6/1991 de Carreteras de la Generalitat Valenciana.

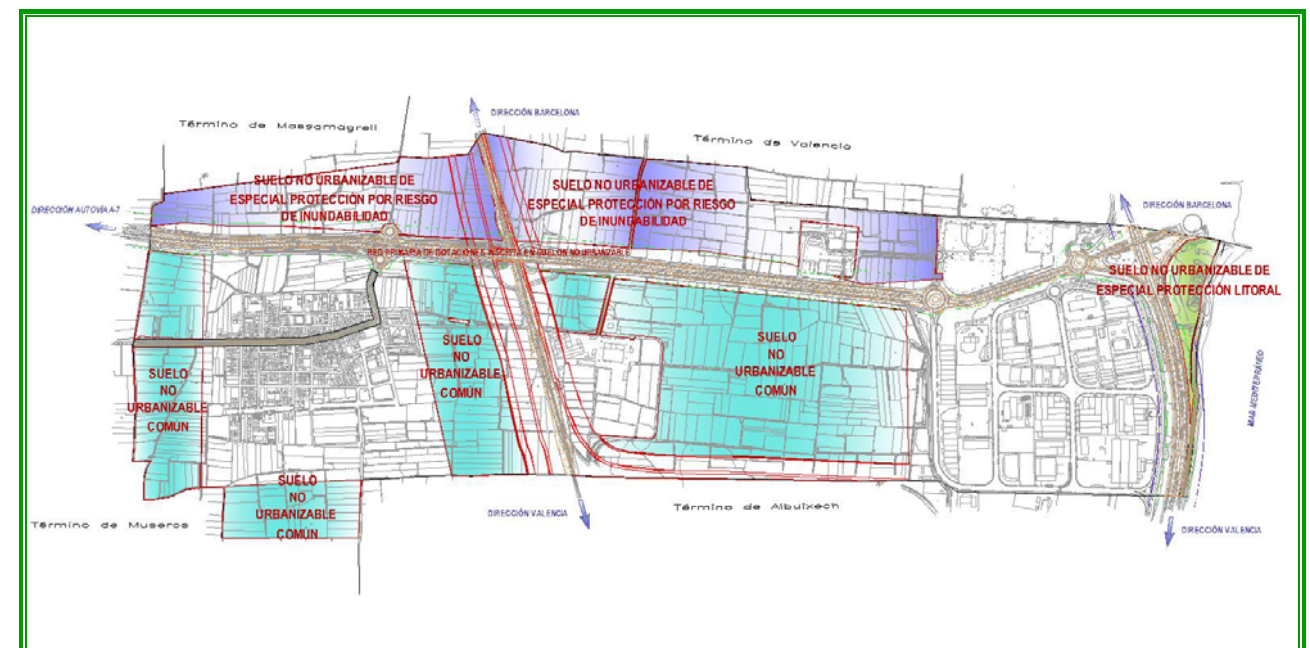


FIG. 3 Localización del Suelo No Urbanizable contemplado por el PGOU de Massalfassar

2.4. SUELO AFECTO A LA ACTUACIÓN.

Los terrenos que se ven afectados por los trazados de las diferentes alternativas propuestas se encuentran clasificados por el Plan General como sigue a continuación:

Suelo Urbanizable. El Planeamiento Urbanístico no supone ningún tipo de incompatibilidad de estos terrenos con la construcción de una plataforma no motorizada.

Suelo No Urbanizable Común. Según la nueva ley suelo no urbanizable.

Suelo No Urbanizable de Especial Protección Litoral. Según el artículo 28 de la Ley 22/1988 de Costas que establece la servidumbre de acceso al mar en los terrenos colindantes al dominio público marítimo-terrestre, no se supone incompatibilidad alguna con la construcción de una plataforma no motorizada.

Suelo No Urbanizable de Especial Protección de Vías Pecuarias. Según los artículos 11 y 17 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias que establecen la posibilidad de variar el trazado de la vía por razones de interés público y los usos complementarios de las vías pecuarias, respectivamente, no se supone incompatibilidad alguna en estos terrenos con la construcción de una plataforma no motorizada.

Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Riesgo de Inundabilidad. Según aparece en los artículos 21 y 22 del Documento Nº4 "Planeamiento Urbanístico" del PATRICOVA, no se supone la incompatibilidad de la construcción de una plataforma no motorizada en los terrenos que presenten riesgo de inundación, independientemente de sus niveles de riesgo.

Suelo de dominio público de la Red Primaria de servicios en Suelo No Urbanizable. Según el artículo 33 de la Ley 6/1991 de Carreteras de la Generalitat Valenciana que establece la delimitación y los usos de la zona de protección de las carreteras del sistema viario de la Comunidad, no se supone incompatibilidad alguna con la construcción de una plataforma no motorizada.

3. PLANEAMIENTO VIARIO.

3.1. AUTOVÍA V-21.

La autovía V-21 se encuentra en proceso de licitación pública de las obras para la ampliación a un tercer carril de su actual plataforma.

La ampliación a tres carriles por sentido de circulación de la V-21, en el tramo comprendido entre Puzol (V-23) y el Barranco del Carraixet (Nuevo acceso al Puerto de Valencia), resulta ser un proyecto fundamental para poder incrementar la capacidad de esta autovía, que recoge buena parte del tráfico que llega a la ciudad de Valencia desde el norte de la provincia, Castellón y Cataluña.

La ampliación de la plataforma de la calzada existente no presenta más que dos posibles alternativas:

1. Ampliación por el exterior, mediante la ocupación del espacio destinado al arcén derecho.
2. Ampliación por el interior, mediante la ocupación del espacio ocupado actualmente por la mediana y arcén izquierdo.

Además de la ampliación de la calzada se remodelarán los siguientes enlaces:

- o Enlace de Puzol. Tanto la incorporación como la salida se desplazarán al sur, con objeto de mantener las distancias de seguridad con las conexiones situadas al norte del enlace.
- o Enlace de El Puig. Se proyecta la construcción de dos glorietas.
- o Enlace de Alborai. Se pretende la reordenación de los accesos en el lado oeste, así como la construcción de una glorieta de mayor diámetro que la actual y otra nueva en el lado este.
- o Enlace de La Poba de Farnals. Se programa la construcción de dos glorietas.

El tramo de la actuación que supone un condicionante en el diseño de las alternativas para la plataforma no motorizada resulta ser el subtramo localizado entre los P.K. 6'390 y 8'000, y en él que se incluye el anteriormente citado enlace de La Poba de Farnals. En este tramo se propone la ampliación a un cuarto carril de 3'50 metros de anchura, tanto en la calzada Oeste como en la Este, utilizando los terrenos situados en la parte exterior de la actual plataforma.

3.2. CARRETERA CV-32.

El desdoblamiento total de la carretera CV-32 se trata de un proyecto contemplado en el PIE (Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010) e incluido en el ámbito de las actuaciones a realizar sobre la red de carácter básico de la comunidad.

Como ya bien habíamos comentado en el anexo nº 1, en la actualidad la carretera CV-32 ya se encuentra desdoblada a su paso por el término municipal de Massalfassar. Únicamente se prevé la ejecución del tramo intermedio de la carretera comprendido entre las poblaciones de Museros y Masamagrell.

En lo que respecta a actuaciones futuras, no se tiene constancia de la existencia de herramienta planeamiento viario alguna que incluya dicha vía de comunicación.

3.3. CARRETERA CV-300.

La construcción de la ronda de Museros y Albalat dels Sorells en la carretera CV-300 se trata de un proyecto contemplado en el PIE (Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010) e incluido en el ámbito de las actuaciones a realizar sobre la red local de la comunidad.

La actuación proyectada consiste en una nueva carretera de doble calzada entre la intersección con la CV-32 y la intersección con la N-340. La Ronda, en su trazado, aprovecha la antigua plataforma del Ferrocarril Central de Aragón, conocida como la Vía Xurra, discurriendo sensiblemente paralela a la antigua carretera nacional N-340.

En la actualidad la vía ya se encuentra ejecutada y en funcionamiento entre Museros y Albalat dels Sorells.

En lo que respecta a actuaciones futuras, no se tiene constancia de la existencia de herramienta planeamiento viario alguna que incluya dicha vía de comunicación.

4. PLANEAMIENTO FERROVIARIO.

El principal elemento de la planificación ferroviaria influyente en el desarrollo de las alternativas viene influido por el tramo Valencia-Castellón del futuro trazado del Ave Valencia-Barcelona.

La redacción del estudio informativo, cuyo promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, supone la construcción de una línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón en ancho internacional. En líneas generales el estudio incluye las siguientes actuaciones:

1. Creación de una infraestructuras ferroviaria para disponer de un enlace ferroviario de alta velocidad entre Valencia y Castellón, que pueda servir tanto a los servicios regionales como a los de largo recorrido de viajeros en las relaciones radiales y del eje mediterráneo.
2. Cambio de ancho ibérico a ancho internacional, así como cambio de la tensión de electrificación, de las dos vías actuales de acceso sur a la estación de Castellón (desde Almazora hasta la estación de Castellón).
3. Construcción de nueva doble vía en ancho ibérico en el acceso sur a la estación de Castellón, en el mismo tramo descrito en el punto anterior (desde Almazora hasta la estación de Castellón), paralelamente a la doble vía actual por su lado oeste.

Otras actuaciones incluidas en el estudio informativo consisten en actuaciones encaminadas a ejecutar el acceso a la estación de Castellón, nuevas conexiones con los puertos de Sagunto y de Castellón, nuevas conexiones con las instalaciones de Alstom en Massalfassar y la definición de instalaciones ferroviarias de apoyo para la nueva línea y el mantenimiento del servicio existente.

En líneas generales las características básicas de la alternativa seleccionada son:

- o Velocidad máxima de diseño de 350 Km/h, aunque se plantean tramos con velocidades de 300 Km/h e incluso de 220 Km/h.
- o 55.297 metros de longitud.
- o 24 viaductos y pérgolas.
- o 45 pasos superiores.
- o 5 pasos inferiores.
- o 3 puestos de estacionamiento y adelantamiento de trenes.
- o 33 obras de drenaje.

Por último, se planea la implantación de apartaderos, de unos 2.000 metros de longitud, con andenes de 3 y 4 metros, en: Valencia, Massalfassar, Sagunto, Nules y Castellón.

5. CONCLUSIONES.

Teniendo en cuenta los usos establecidos por el PGOU de Massalfassar vigente en la actualidad y la normativa que establece el régimen de usos de los distintos tipos de suelo de especial protección, la afección sobre las alternativas planteadas resulta ser prácticamente nula. Ello implica que las todas las alternativas resultarían ser físicamente viables en los que al planeamiento urbanístico se refiere.

Por otra parte, en lo que a la planificación viaria y ferroviaria existente en la zona se trata, se repite la misma situación que para el planeamiento urbanístico. Esto significa que las futuras actuaciones de ampliación programadas para la zona no afectarían de modo alguno a los distintos trazados que en el presente estudio informativo se han planteado para la plataforma no motorizada.

Por esto mismo, toda afección que la planificación viaria pueda suponer al planteamiento de las distintas alternativas de trazado únicamente puede venir derivada de la ampliación de la autovía V-21.