

ACTA

COMISION DE EVALUACION AMBIENTAL

20 DE ABRIL DE 2012

Siendo las nueve horas quince minutos del día **18 de mayo de 2012**, se reúne en la Sala de Juntas de la 2ª Planta de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, sita en la C/Francisco Cubells, nº 7 de Valencia, la Comisión de Evaluación Ambiental, compuesta por los siguientes miembros:

- Presidenta: **Dª. Aránzazu Muñoz Criado**
Secretaria Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje.
- Vicepresidente: **D. Juan Giner Corell**
Director General de Evaluación Ambiental y Territorial.
- Secretario: **D. José del Valle Arocas**
Jefe de Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica.

Vocales con voz y voto:

D. Enrique Martí Selva
Subdirector General de Evaluación Ambiental y Territorial.
Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D. Vicente Doménech Gregori
Subdirector General de Ordenación, Planificación y Actuaciones
Territoriales Estratégicas. Consellería de Infraestructuras, Territorio
y Medio Ambiente.

D. Juan Ors Martínez

Subdirector General de Medio Natural.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D. Luis Juaristi Martínez de Sarriá

Jefe de Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D^a. Carmen Zorilla Ceres

Jefa de Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D^a. Antonia Bernardino Rodríguez

Jefa de Servicio de Coordinación Urbanística y Territorial.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D. Oscar López Giménez

Jefe de Servicio de Régimen Jurídico e Inspección Territorial.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

D. Josep Llin i Belda

Subdirector General de Puertos, Aeropuertos y Costas.

Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Preside la Comisión D^a Aránzazu Muñoz Criado, Secretaria Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje.

LECTURA Y APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

Se da cuenta a los miembros de la Comisión de Evaluación Ambiental del Acta correspondiente a la sesión celebrada el día **20 de abril de 2012**, quedando aprobada la misma.

ACUERDOS:

ANTELLA.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Antella, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

ALMISSERÀ.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Almisserà, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

CHOVAR.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Chovar, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

MUSEROS.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Museros, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

OROPESA.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Oropesa, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

Se adjunta como **Anexo** las consideraciones efectuadas por el Subdirector General de Puertos, Aeropuertos y Costas, que han sido recogidas en el acuerdo.

TURIS.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Turis, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

ELDA.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Elda, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

SAGRA.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Sagra, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

YATOVA.- DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE REFERENCIA** del Plan General del municipio de Yatova, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de la versión preliminar del Plan General.

ACTA COMISION DE EVALUACION AMBIENTAL DE 20/ABRIL/2012

BETERA.- MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN PARCIAL SECTOR EL MANISERO.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR LA MEMORIA AMBIENTAL** del Plan Parcial del sector El Manisero del municipio de Betera.

SAGUNT.- ELEVAR CONSULTA SOBRE LA HOMOLOGACION Y PLAN PARCIAL SUNP-3 "MONTE PICAYO".

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: efectuar consideraciones para la resolución del expediente de evaluación ambiental** relativo a la Homologación y Plan Parcial SUNP-3 "Monte Picayo" del municipio de Sagunt, debiendo tenerse en cuenta en la resolución la incidencia de la actuación en el posible trazado de futuras infraestructuras.

PEDREGUER.- INFORME DE EVALUACION PREVIA DE EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE del Plan Especial de reserva de suelo dotacional para equipamiento deportivo.

La Comisión de Evaluación Ambiental **ACUERDA: EMITIR Informe de evaluación previa de efectos significativos en el medio ambiente del Plan Especial de reserva de suelo dotacional para equipamiento deportivo** del municipio de Pedreguer.

Siendo las trece horas treinta minutos por la Sra. Presidenta de la Comisión de Evaluación Ambiental se da por concluida la sesión.

Vº Bº

**LA PRESIDENTA DE LA COMISIÓN
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

Fdo. Dña. Aránzazu Muñoz Criado

**EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

Fdo. José del Valle Arocas

COMENTARIOS A LA

PROPUESTA DE DOCUMENTO DE REFERENCIA DEL PLAN GENERAL DE OROPESA DEL MAR.

D.19. Infraestructuras lineales y de transporte. (página 22)

Carreteras del Estado: AP-7, autopista del Mediterráneo; N-340; existe un proyecto de autovía tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020; se encuentra en revisión e integración el proyecto de la CV-10 (tramo La Pobla de Tornesa-Sant Mateu), así como la mejora de su vertebración con la AP-7.

Carreteras de la Generalitat: CV-148, Cabanes-Orpesa.

Ferrocarriles del Estado: FFCC Valencia-Tarragona: Proyecto de FFCC corredor del Mediterráneo, integrado en el Plan Estratégico de infraestructuras del Transporte 2020-2050; Proyecto del AVE en su variante por la costa.

Debe tenerse en cuenta que estas infraestructuras precisan de un corredor lo suficientemente ancho para su realización ya que tienen condicionantes geométricos muy exigentes. No basta con las servidumbres propias de las infraestructuras existentes, sino que se debe dejar una franja amplia de terreno clasificado como suelo no urbanizable, con objeto de permitir en un futuro su paso por él.

F) Objetivos y criterios ambientales. (página 25)

Los objetivos ambientales detallados en el Documento Consultivo van encaminados a conseguir la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. En la evaluación ambiental deberán incluirse los siguientes objetivos ambientales relevantes, adoptando los siguientes criterios ambientales estratégicos:

1. **Utilización racional del suelo:** los crecimientos urbanísticos deben producirse según los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y menor afección a valores, recursos o riesgos naturales de relevancia presentes en el territorio.

El planeamiento deberá, como mínimo, considerar los siguientes aspectos:

- Se debe evitar la ocupación innecesaria del suelo por usos urbanos y por las infraestructuras necesarias vinculadas a estos usos. En este sentido, se garantizará la protección de los elementos singulares, mediante la regulación coherente de los usos y de las edificaciones.
- Se deben evitar las expansiones innecesarias de las áreas urbanas y los modelos urbanos dispersos y/o difusos, fomentando las estructuras urbanas compactas y plurifuncionales, y respetando la morfología del tejido urbano originaria. De este modo, se debe priorizar la utilización de las viviendas y solares vacantes en suelo urbano para satisfacer las necesidades de vivienda previstas. Asimismo, se deberán ajustar los crecimientos propuestos a la demanda de suelo estudiada, priorizando la colmatación del suelo urbano.
- Los nuevos usos y desarrollos, así como las infraestructuras vinculadas a los mismos, deben proponerse en aquellas zonas del territorio que presenten una mayor capacidad de acogida.
- **En suelo no urbanizable protegido sólo se podrán realizar aquellas actuaciones que siendo compatibles con las normas de protección correspondientes, tenga previstas el planeamiento por ser necesarias para el mejor aprovechamiento, cuidado y restauración de los recursos naturales o para su disfrute público y aprovechamiento colectivo.**

En el informe se solicita que se reclasifique como suelo no urbanizable protegido el suelo RES-2.

En esa zona, ubicada entre la AP-7 y la N340, será necesario el paso de alguna de las infraestructuras mencionadas anteriormente y la clasificación como suelo no urbanizable protegido podría dificultar esto. Habría que valorar bien esta circunstancia. Se propone su calificación como suelo no urbanizable común, indicando los usos permitidos (que podrían

ser todo lo restringidos que se considere conveniente) dejando siempre como uso posible el de las infraestructuras previstas.

(página 33)

10. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público: la planificación urbanística dispondrá de los medios adecuados que favorezcan la eficiencia de la movilidad urbana, tanto peatonal y en bicicleta como motorizada. Estudiará alternativas que fomenten el empleo de un transporte público que disuada de otros medios de transporte privados. El planeamiento deberá:

- Proponer recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural y urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.

Se debe realizar un Plan Municipal de Movilidad, conforme a lo indicado en la Ley 6/2011 de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana, concretamente en el artículo 10 Planes municipales de movilidad, apartado 4, en el que se indica que se deberá realizar para los municipios con más de 20000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente. En el apartado B.2.1 de la propuesta se indica que Oropesa contaba con 37.323 inmuebles urbanos en el año 2010, por lo que se considera que tiene una capacidad residencial superior a 20.000 habitantes.

G.2. Valoración de las alternativas planteadas en el Documento Consultivo.(página 36)

El ISA, de conformidad con lo establecido en el anexo I de la LEAE, contendrá una selección razonada de las diferentes alternativas previstas. Estas alternativas deberán recoger las afecciones legales y ambientales detectadas en el término municipal, las determinaciones de carácter ambiental recogidas en los diferentes informes emitidos por las administraciones públicas afectadas y responder a los objetivos y criterios ambientales expuestos en el apartado correspondiente. Si durante la elaboración del ISA se recibieran en este Servicio nuevos informes, serán remitidos con la finalidad de que éstos sean contemplados en cada una de ellas.

El documento consultivo propone únicamente una alternativa, sin analizar previamente la alternativa 0 y la viabilidad de la misma, operación que debe realizarse en todo caso, dado que del análisis mencionado puede llegarse a conclusiones que pueden determinar la propuesta.

Por otro lado, hay que considerar, aunque sea como referencia, las determinaciones de la ETCV, así como las propuestas de infraestructuras de las diferentes administraciones, de manera que tengan cabida en el territorio, y reservar los terrenos que sean necesarios para la implantación de las mismas, así como definir políticas que lleven a la consecución de estos objetivos.

Conviene añadir que: Deberá dejarse una franja de suelo clasificado como no urbanizable que permita el paso de estas infraestructuras de Norte a Sur. Esta franja ha de ser continua y lo suficientemente ancha para la ubicación de estas infraestructuras, así como para permitir su integración paisajística y medioambiental siendo totalmente insuficiente contar únicamente con las zonas reserva y de protección de las infraestructuras existentes.

Esto es debido a los condicionantes geométricos que unas infraestructuras de este tipo precisan.

(página 39)

- Respecto del **suelo urbano industrial**: en el documento consultivo se hace referencia a una de las directrices de la ETCV, según la cual las actividades industriales de los municipios costeros deben ir paulatinamente trasladándose a los municipios del interior, que son los que tienen que dar cabida a estos usos. En este sentido, el documento consultivo no propone la calificación de más terreno con

destino a industria, si bien mantiene la calificación industrial de los terrenos en los que dicho uso es el existente en estos momentos, en el polígono de La Catalaneta, difiriendo para un momento posterior la desclasificación de estos terrenos, sin concretar el nuevo destino de los mismos así como a qué momento posterior se está refiriendo.

Deberá valorarse la alternativa de desclasificar estos terrenos y, en su caso, justificar la clasificación de esta superficie como industrial, evaluando la necesidad de esperar a un momento posterior para su traslado, teniendo en cuenta que el vecino municipio de Cabanes ha propuesto en su revisión del planeamiento la creación de suelo con este uso en cantidad suficiente para acoger la demanda generada tanto por él mismo como por los municipios costeros, propuesta que ha sido avalada en su Documento de Referencia.

Asimismo, el planeamiento debe reservar la superficie de terrenos necesarios que posibilite la implantación de las infraestructuras previstas por diferentes administraciones (corredor mediterráneo, AVE, acceso del ferrocarril al PAI Marina d'Or Golf, conexión del ferrocarril con el aeropuerto, etc.), a modo de corredor de infraestructuras. La presencia de grandes infraestructuras lineales que atraviesan el término municipal de norte a sur, la consolidación del suelo y la aprobación del PAI Marina d'Or Golf hace que no existan muchas alternativas de previsión para este corredor. En este sentido, se deberá coordinar con las diferentes administraciones públicas qué reserva de terrenos son necesarias y las condiciones de los mismos, que deberá discurrir preferentemente por la franja existente entre la AP-7 y la N-340. Por lo tanto, resulta procedente de la desclasificación de estos terrenos industriales, aprovechando su traslado al interior (según las directrices de la ETCV), no considerando, en ningún caso, la posibilidad de convertir estos terrenos a otro uso, máxime si tenemos en cuenta que de acuerdo con el Documento de Referencia de Cabanes se reserva esta franja con idéntico uso.

Se considera conveniente la desclasificación de ese suelo industrial.

Conviene añadir que: Deberá dejarse una franja de suelo clasificado como no urbanizable que permita el paso de estas infraestructuras de Norte a Sur. Esta franja ha de ser continua y lo suficientemente ancha para la ubicación de estas infraestructuras, así como para permitir su integración paisajística y medioambiental siendo totalmente insuficiente contar únicamente con las zonas reserva y de protección de las infraestructuras existentes.

Esto es debido a los condicionantes geométricos que unas infraestructuras de este tipo precisan.

- *Respecto del **suelo urbanizable residencial**: se deberán replantear los sectores de suelo urbanizable propuestos, de manera que se proponga un modelo territorial medioambientalmente sostenible. En todo caso, se deberá priorizar la culminación de los desarrollos existentes al planteamiento de los nuevos crecimientos, dada la cantidad de suelo pendiente de consolidación por la edificación.*

En lo que se refiere al PAI Marina d'Or Golf, se deberá atender a todos los condicionantes expuestos en la Declaración de impacto ambiental, de fecha 17 de febrero de 2010 (expediente 20/2007-AIA).

Asimismo se deberán atender a los condicionantes expuestos en el acuerdo de la Comisión de evaluación ambiental de fecha 9 de marzo de 2012, por el que se evalúa previamente los efectos significativos en el medio ambiente del Plan Especial de reserva de suelo para proyecto de retirada de infraestructuras (expediente 144/2011-EAE).

En lo que se refiere al sector RES-1, en coherencia con el planeamiento vigente en Benicàssim, con el que es colindante, que a partir de la cota aproximada de 50 m está clasificado como parque público, no se considera adecuada su clasificación como residencial salvo justificación suficiente en contrario en base a sus valores y alternativas estudiadas. Asimismo, estos terrenos afectan directamente al PRR-10 (Desert de les Palmes) y ocupan el barranco de Bellver, que según lo informado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, no se encuentra en condiciones de obtener autorización, a falta del correspondiente estudio de inundabilidad, y constituyen en su totalidad suelo forestal de acuerdo con el inventario forestal de la Comunidad Valenciana. Según el estudio de impacto ambiental presentado, su impacto es severo.

*En todo caso se deberá evitar la clasificación como urbanizables de los terrenos comprendidos entre la AP-7 y la N-340, tal y como se ha expuesto en el apartado referente al suelo urbano industrial, por constituir la única alternativa de trazado al corredor de infraestructuras. Los ubicados más al sur constituyen además zona de campeo del águila perdicera (*H. Fasciatus*), de acuerdo con lo informado por el Servicio de Espacios Naturales y Biodiversidad, por lo que deben clasificarse como suelo no urbanizable protegido. Y también ocupan el barranco de la Rampuda, que a falta de estudio de inundabilidad, podría estar en zona*

de flujo preferente, debiendo atender a lo informado por la Confederación Hidrográfica del Júcar. Por todo esto, y por afectar a suelo forestal, el sector RES-2 deberá clasificarse como suelo no urbanizable protegido, sector que además tiene un impacto ambiental crítico según el estudio de impacto ambiental presentado. En lo referente a este sector, su delimitación no está justificada por un interés público, única excepción a la que hace referencia la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana para la implantación de desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, y estos terrenos afectan directamente al PRR-10 (Desert de les Palmes).

El sector RES-3 debe redelimitarse, ciñéndose al cierre de la fachada oeste del suelo urbano colindante, garantizando la no afección a suelo forestal y minimizando las afecciones acústicas y paisajísticas por la colindancia con la N-340. Asimismo, supone la ocupación del barranco de la Rampuda, que a falta de estudio de inundabilidad, podría estar en zona de flujo preferente, debiendo atender a lo informado por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Casi la totalidad del sector RES-4 incluye terrenos inventariados como forestales, y se encuentra ubicado en un ámbito de elevadas pendientes y cúspide del terreno. Deberá realizarse un estudio pormenorizado, valorando la posibilidad de exclusión de los terrenos con pendientes superiores al 50% y las cúspides del terreno del proceso urbanizador, e integrando las masas forestales en la ordenación pormenorizada, favoreciendo su conservación. En la zona destinada a PJL, de acuerdo con lo informado por el Servicio de Espacios Naturales y Biodiversidad, se ubican especies de enebro marino (*Juniperus oxycedrus* subsp. *Macrocarpa*), a preservar en la ordenación. Se deberá garantizar la integración de la infraestructura ferroviaria en el paisaje, la organización visual de éste y fachadas urbanas de calidad, de acuerdo con el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

En cuanto al sector RES-7, que incluye zonas con riesgo de inundación según el PATRICOVA, deberá redactarse un estudio de inundabilidad que concluya, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de su normativa urbanística, la procedencia de la desclasificación de parte o la totalidad del sector y el establecimiento de determinadas condiciones en su ordenación pormenorizada. En aplicación del artículo 21.1 del PATRICOVA, las zonas con riesgo de inundación 1 deben ser clasificadas como Suelo No Urbanizable Protegido. En este sentido, la Confederación Hidrográfica del Júcar ha informado que supone la ocupación del río Xinxilla, pudiendo estar en zona de flujo preferente. Asimismo, su urbanización supondría la casi total colmatación de la línea de costa, debiendo, en su caso, si fuera viable, redelimitarlo de manera que se garantice la entidad del corredor verde que constituye el río Xinxilla y los terrenos adyacentes, que conecta el interior con el mar, corredor verde que debe valorarse especialmente, según lo informado por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, ciñéndose a la colmatación del suelo urbano existente al sur del sector. Todo ello teniendo en cuenta la superficie del parque PQL-3, con vocación natural, no debiendo suponer un constreñimiento de dicho parque. Asimismo, su total edificación supondría la generación de un continuo urbano a lo largo de la costa, la AP-7 y la N-340, que debe evitarse, así como afectaría a las vistas que hacia el mar aún se conservan, según lo dispuesto por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, y que además no garantizaría la continuidad de los cultivos dentro de las zonas húmedas que favorezcan el mantenimiento del sistema acuático, y el mantenimiento y recuperación de las zonas húmedas y degradadas conservando sus valores ambientales, paisajísticos y culturales (directriz 138.k de la ETCV). Según el estudio de impacto ambiental presentado, su impacto es severo.

Asimismo, según lo dispuesto en el artículo 37 del ROGTU en referencia al artículo 15 de la LOTPP, y de acuerdo con lo informado por el Servicio de Puertos, Aeropuertos y Costas, hasta que no se redacte el Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana, el nuevo planeamiento que se desarrolle en la franja de terreno existente entre la línea marítimo-terrestre y la línea que discurre paralela a la misma a 1.000 m de distancia (denominado litoral) no podrá ocuparse por la edificación más del 30% de la superficie del sector, concentrando la edificabilidad y minimizando la ocupación del suelo, evitando la total compactación del frente litoral. En dicha franja se deberá justificar la observancia o la separación de los criterios definidos en la directriz 146.4 de la ETCV. Esto afecta a los sectores R5-A UE-2, R5-B UE-2, R5-B UE-3, R5-B UE-4, R5-B UE-5, R5-B UE-6, R-6 (Torre Bellver 2ª fase) UE-2, RES-1, RES-4, RES-6 y RES-7. Asimismo, para estos sectores se deberá justificar las determinaciones sobre construcciones del artículo 58 del Real Decreto 1.471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para Desarrollo y Ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable en el término municipal, en un mínimo de 500 m a partir del límite interior de la ribera del mar.

En todo caso se deberá considerar o justificar la separación de lo establecido en la directriz 136.3 de la ETCV, según la cual la ordenación de la infraestructura verde litoral mantendrá la mayor superficie posible de espacios abiertos, encauzando los futuros desarrollos urbanísticos en el sentido del cumplimiento de este fin. Esto afecta a los sectores R-6A La Renegà (inscrito en el PRR-10), RES-1 y RES-2 (inscritos en el corredor del Desert de les Palmes) y RES-4 y RES-7 (río Xinxilla).

Se deberá realizar un estudio de las afecciones tanto acústicas, paisajísticas, como por el Plan Especial de la Comunidad Valenciana frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, que genera la vía del ferrocarril convencional Valencia-Tarragona, estableciendo las medidas necesarias para

minimizar estas afecciones, incluidas las restricciones de usos urbanísticos, en todos los sectores de suelo urbanizable.

Asimismo, dado que todos los sectores, de acuerdo con lo informado por la Conselleria de Governación, se encuentran afectados por riesgo forestal, se deberán establecer las medidas necesarias, de acuerdo con lo establecido con las disposiciones legales vigentes (artículo 25.bis del ROGTU y DB-SI del CTE).

Se consideran adecuadas todos los comentarios acerca de los suelos urbanizables residenciales. Únicamente habría que valorar la dada para el suelo RES-2.

En esa zona, ubicada entre la AP-7 y la N340, será necesario el paso de alguna de las infraestructuras mencionadas anteriormente y la clasificación como suelo no urbanizable protegido podría dificultar esto. Habría que valorar bien esta circunstancia. Se propone su calificación como suelo no urbanizable común, indicando los usos permitidos (que podrían ser todo lo restringidos que se considere conveniente) dejando siempre como uso posible el de las infraestructuras previstas.

- Respecto del **suelo urbanizable terciario**: no se justifica, en ningún apartado, la demanda de suelo terciario que justifica la clasificación de estos terrenos, estudio que deberá tener en consideración, además, la superficie prevista en el PAI Marina d'Or Golf. Asimismo, a la hora de planificar los usos terciarios, debe considerarse prioritario su convivencia con los usos residenciales, de manera que se favorezca tanto su accesibilidad como su utilización.

Su total edificación supondría la generación de un continuo urbano a lo largo de la AP-7 y la N-340, que debe evitarse, según lo dispuesto por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Asimismo, según este informe, estos terrenos constituyen un espacio de transición entre las zonas agrarias del Pla y Les Catalanes y la zona agraria de La Mollonada y La Torre, y los usos residenciales del sector RES-5. Por otra parte, ya se ha hecho referencia en el apartado del suelo urbano industrial a la necesidad de reservar terrenos para el corredor de infraestructuras. La clasificación de los terrenos existentes entre la AP-7 y la N-340 como terciario (TER-1, TER-2 y TER-3) imposibilitan la creación de este corredor, ya que constituye la única franja vacante en el término municipal, habida cuenta la consolidación del suelo urbano y el planeamiento que cuenta con aprobación provisional y DIA favorable (PAI Marina d'Or Golf). Por todo ello, y considerando además que la delimitación de los sectores TER-2 y TER-3 no está justificada por un interés público, única excepción a la que hace referencia la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana para la implantación de desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, y que tienen un impacto ambiental crítico, no se considera adecuada la clasificación de estos terrenos como terciarios, de modo que salvo una adecuada justificación y análisis de alternativas y demanda de esta clase de suelo deberían quedar vacantes en previsión del paso de grandes infraestructuras, replanteando su ubicación en colindancia con el suelo residencial, si tras el estudio de la demanda resulta necesaria la creación de más terrenos con este uso, adecuando su tamaño a dicha demanda.

Asimismo, y dado que actualmente en estos terrenos se ubican algunas actividades (industrias, karting, hoteles), en función de la calificación del suelo que se proponga, se deberá analizar la compatibilidad de las mismas con esta calificación.

Se consideran adecuadas todos los comentarios acerca del suelo calificado como terciario que convendría que fuera no urbanizable común ya que deberá dejarse una franja de suelo clasificado como no urbanizable que permita el paso de estas infraestructuras de Norte a Sur. Esta franja ha de ser continua y lo suficientemente ancha para la ubicación de estas infraestructuras, así como para permitir su integración paisajística y medioambiental siendo totalmente insuficiente contar únicamente con las zonas reserva y de protección de las infraestructuras existentes.

Esto es debido a los condicionantes geométricos que unas infraestructuras de este tipo precisan.

- Respecto al **suelo no urbanizable común**: para el suelo no urbanizable común general se deberá proceder a su zonificación, según los usos que se permitan para cada uno de los ámbitos propuestos, de acuerdo con lo establecido en la LSNU, de acuerdo con su régimen de

compatibilidades/incompatibilidades.

- Respecto del **suelo no urbanizable protegido**: se deberán clasificar como suelo no urbanizable protegido todas las cauces, carreteras, ferrocarril y vías pecuarias (éstas excepto aquellos tramos que discurren por suelo urbano y estén clasificadas como tales, de acuerdo con la instrucción de vías pecuarias), indicando su ancho legal, dado que en el Documento Consultivo únicamente se grafían como elementos de red primaria, sin concretar su clasificación y calificación. En la documentación escrita se hace referencia a categorías de suelo (de protección agrícola, protegido vías pecuarias) que no están grafadas en los planos. En lo que SNU de protección de cauces se refiere, no incluye la totalidad de los cauces existentes, debiendo abarcar el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre.

En el caso del suelo RES-2 se indica que ha de ser suelo no urbanizable protegido, habría que valorar si es conveniente esta protección o si puede ser suelo no urbanizable común. En todo caso, por esa zona es previsible el paso de las infraestructuras (corredor mediterráneo, AVE...) en un futuro por lo que su implantación debería ser compatible.

- **Asimismo, con la finalidad poder valorar correctamente la alternativa escogida, para el ISA y la Versión Preliminar del Plan se deberá tener en cuenta que: (página 44)**

-Se deberán reservar los terrenos necesarios para el paso de las infraestructuras previstas en la ETCV y en los planes sectoriales de infraestructuras.

Convendría indicar directamente que se debe dejar todo el suelo existente entre la AP-7, la N-342 como no urbanizable. Y entre la N-340 y el ferrocarril también, con el objetivo de permitir la ubicación de las infraestructuras previstas de Norte a Sur. Esta franja ha de ser continua y lo suficientemente ancha para la ubicación de estas infraestructuras, así como para permitir su integración paisajística y medioambiental siendo totalmente insuficiente contar únicamente con las zonas reserva y de protección de las infraestructuras existentes.

- Se deberán habilitar recorridos peatonales y ciclistas, que fomenten el transporte no motorizado, en base al estudio de movilidad, garantizando en todo caso el cumplimiento de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

Respecto a la Ley de Movilidad, se debe añadir que es preciso realizar un Plan Municipal de Movilidad, conforme a lo indicado en dicha Ley 6/2011 de 1 de abril.