

ANEJO 5. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y AFECCIONES AL TERRITORIO

ÍNDICE

1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	5
1.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO.....	5
1.2 BANDA DE RESERVA DE LA PREVISIBLE OCUPACIÓN.....	6
2. AFECCIONES AL TERRITORIO.....	6
2.1 ALTERNATIVA BASE.....	6
2.1.1 Eje Valencia – Castellón (Eje 1)	6
2.1.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Eje 7: Vía derecha y Eje 8: Vía Izquierda)	7
2.1.3 Eje Conexión Sur Corredor Mediterráneo (Ejes 20 y 21)	7
2.1.4 Estaciones.....	7
2.1.5 Resumen afecciones Alternativa Base	8
2.2 ALTERNATIVA A.....	8
2.2.1 Eje Túnel de Cercanías (Eje 60).....	8
2.2.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Eje 7: Vía derecha y Eje 56: Vía Izquierda)	8
2.2.3 Eje Conexión Sur Corredor Mediterráneo (Ejes 20 y 21)	9
2.2.4 Estaciones.....	9
2.2.5 Eje Valencia – Castellón (Eje 59, Eje 57 y Eje 58).....	9
2.2.6 Resumen afecciones Alternativa A.....	10
2.3 ALTERNATIVA C.....	10
2.3.1 Eje Valencia – Castellón (Eje 51)	10
2.3.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo Vía Derecha (Eje 54).....	10
2.3.3 Conexión Norte Corredor Mediterráneo Vía Izquierda (Eje 55).....	11
2.3.4 Conexión Sur Corredor Mediterráneo Vía Izquierda (Eje 53).....	11
2.3.5 Conexión Sur Corredor Mediterráneo Vía Derecha (Eje 52).....	11
2.3.6 Estaciones.....	11
2.3.7 Resumen afecciones Alternativa C.....	12
2.4 RESUMEN DE AFECCIONES POR ALTERNATIVA.....	12
ANEXO 1: PLANOS	13

1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

La finalidad de este apartado es el análisis urbanístico de las alternativas propuestas. En este epígrafe se recogen todas aquellas figuras de Planeamiento Urbanístico, actualmente vigentes, que afectan al uso y gestión del suelo en el ámbito de las actuaciones.

Dicho análisis tiene por objeto determinar las implicaciones de los trazados sobre suelos urbanos y urbanizables, así como el posible efecto barrera que la nueva línea puede provocar sobre las actuaciones urbanísticas previstas o en desarrollo.

La inclusión de la información referente al planeamiento en el presente Estudio se realiza recabando información relativa a las figuras de planeamiento urbanístico, así como el año en que entraron en vigor. A continuación, se presenta una tabla que incluye la información mencionada:

MUNICIPIO	FIGURA PLANEAMIENTO	AÑO
Valencia	P.G.O.U.	28/12/88
Alboraya	P.G.O.U.	07/05/91
Tavernes Blanques	P.G.O.U.	29/12/87
Bomrepòs y Mirambell	P.G.O.U.	17/02/97
Vinalesa	P.G.O.U.	06/07/05

El trazado ferroviario afecta a los Términos Municipales de Valencia, Alboraya, Tavernes Blanques, Bomrepòs y Mirambell y Vinalesa. Para la elaboración del presente apartado se ha tomado como documentación de referencia la siguiente documentación:

- En lo que se refiere al ordenamiento del Término Municipal de Valencia, el presente apartado se rige por el documento del “Plan General de Ordenación Urbana” de Valencia, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte el 28 de diciembre de 1988 (BOE 14-1-89 y DOGV 16-1-89), ratificada por Acuerdo del Pleno del Consell de 30 de diciembre de 1988, con incorporación de la corrección de los errores materiales y de la transcripción de las N.C.M aprobadas por el Ayuntamiento de Valencia, en Sesiones Plenarias de 9-3-89, 13-4-89, 11-10-90

- En lo referente al Planeamiento de Alboraya, su “Plan General de Ordenación Urbana”, fue aprobado en sesión plenaria el 7 de mayo de 1991, siendo aprobado por la CTU el 2 de marzo de 1991,
- En cuanto al Planeamiento de Tavernes Blanques, se aprobó el 29 de diciembre de 1987 por la CTU.
- El Plan General de Ordenación de Bomrepòs y Mirambell fue aprobado en sesión plenaria el 17 de febrero de 1997.
- Por resolución de 6 de julio de 2005, del director general de Planificación y Ordenación Territorial, por la que se subsanan las deficiencias a que se refiere el acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo, de 20 de diciembre de 2004, y se declara definitivamente aprobado el Plan General de Vinalesa.

Las figuras de planeamiento descritas en los mencionados documentos se encuentran definidos y delimitados en la colección de planos incluidos al final del a.

1.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Atendiendo a la clasificación del suelo planteada en los P.G.O.U. de los municipios a través de los cuales discurren los ejes planteados Estudio, los tipos de suelos que se ven afectados por los diferentes trazados se pueden resumir en:

- Suelo Urbano
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable

En los planos situados al final del Documento se puede apreciar la clasificación de los tipos de suelos para cada una de las alternativas desarrolladas en esta fase 2 del Estudio Informativo:

- Alternativa Base
- Alternativa A
- Alternativa C

1.2 BANDA DE RESERVA DE LA PREVISIBLE OCUPACIÓN

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en su Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General Limitaciones a la propiedad, Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, punto 7 dice que:

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.
 Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

Para dar cumplimiento a dicha Ley en el presente Estudio Informativo, en los planos del presente anejo, se indica la banda de reserva considerada.

2. AFECCIONES AL TERRITORIO

En este apartado se realiza un análisis más detallado de los suelos afectados por cada una de las alternativas mencionadas, diferenciando los distintos ejes que lo componen:

2.1 ALTERNATIVA BASE

Esta Alternativa se divide en los siguientes tramos:

2.1.1 Eje Valencia – Castellón (Eje 1)

Este eje presenta trazados subterráneos y trazados a cielo abierto, planteando cada uno de ellos una diferente problemática en lo que a ocupación de suelo se refiere:

- Tramos soterrados. Los tramos soterrados se sitúan íntegramente dentro del Término Municipal de Valencia. Se puede hacer a su vez la diferenciación entre los tramos realizados con tuneladora y tramos cuya construcción se realiza mediante pantallas. Esta diferenciación tiene incidencia en la ocupación de suelo que se realiza en cada caso:
 - Los tramos realizados con tuneladora no implican ocupación de suelo en superficie salvo en los pozos de extracción, que son los puntos donde se introduce/retira la maquinaria. Estos pozos se realizan mediante pantallas, quedando cubiertos una vez finalicen las obras.
 - Los tramos realizados entre pantallas suponen una ocupación temporal de suelo, debido a que las pantallas se ejecutan en superficie. Una vez realizada la losa de cubierta y su posterior relleno de tierras, se procederá a la restitución del suelo ocupado, volviendo a su estado actual.

Atendiendo a esta clasificación, el eje EVC se puede tramificar de la siguiente manera:

Eje 1	Tramos soterrados	
	Tuneladora	Entre pantallas
EVC (Valencia – Castellón)	0+000 – 2+061	2+061 – 2+625
	2+625 – 5+420	5+420 – 5+680

- Tramos en superficie. A partir del P.K.5+680, el eje EVC discurre en superficie, planteando soluciones entre muros o entre taludes, dependiendo de los tramos considerados. Atendiendo a la clasificación del suelo y del Término Municipal afectado, se puede realizar la siguiente tramificación:

- En el P.K. 5+680 el trazado sale a la superficie, todavía dentro del Término Municipal de Valencia. Desde este punto hasta el P.K. 6+021, el trazado, que en este tramo discurre entre pantallas/muros, atraviesa por suelo clasificado como No urbanizable.
- En el P.K. 5+575 el trazado se introduce en el Término Municipal de Alboraya, discurre hasta el final, P.K. 8+254 por suelo clasificado como No Urbanizable. Siendo a cielo abierto entre los P.K. 6+021 – 7+355 y 7+475 – 8+254, y habiendo un viaducto entre el 7+355 y 7+475.

2.1.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Eje 7: Vía derecha y Eje 8: Vía Izquierda)

La conexión Norte con el Corredor Mediterráneo en ancho internacional e ibérico discurren sensiblemente paralelos al eje EVC a escasa distancia de este:

- **La conexión con la Vía derecha, eje 7.** Discurre los primeros 50 metros en el Término Municipal de Valencia en suelo No Urbanizable.

Entre el P.K. 0+050 y 0+974 discurre por el Término Municipal de Alboraya en suelo No Urbanizable. Destacando que entre el P.K. 0+350 y 0+550, la línea es franja divisoria entre suelo No Urbanizable y Urbanizable y que entre el P.K. 0+550 y 0+850, lo es entre suelo No Urbanizable y Urbanizado.

Su división constructiva es la siguiente:

Eje	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Vía en Superficie
Salto Carnero Este	0+000 – 0+570	0+570 – 0+848	0+848 – 0+974

- **Conexión con la vía Izquierda, eje 8.** Discurre los primeros 50 metros en el Término Municipal de Valencia en suelo No Urbanizable.

Entre el P.K. 0+050 y 1+017 discurre por el Término Municipal de Alboraya en suelo No Urbanizable.

Su división constructiva es la siguiente:

Eje	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Vía en Superficie
Salto Carnero Oeste	0+000 – 0+615	0+615 – 0+880	0+880 – 1+017

2.1.3 Eje Conexión Sur Corredor Mediterráneo (Ejes 20 y 21)

Este Eje se desarrolla íntegramente en túnel entre pantallas y en el Término Municipal de Valencia (0+000 – 1+486)

2.1.4 Estaciones

En esta Alternativa hay dos estaciones dentro del Término Municipal de Valencia:

- **Estación Aragón.** Se ejecuta entre pantallas entre P.K. 2+170 – 2+555 (Eje 1)
- **Estación Universidad.** Se ejecuta entre pantallas entre P.K. 3+411 – 4+005 (Eje 1)

2.1.5 Resumen afecciones Alternativa Base

De acuerdo a lo comentado, la siguiente tabla resumen la afección de esta Alternativa, tanto para el caso de Suelo Urbano/Urbanizable como para Suelo No Urbanizable:

SERVIDUMBRE PERMANENTE				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	159.355,94	-	8.249,54	167.605,48
ALBORAYA	90,10	606,05	2.864,44	3.560,59
				171.166,07

EXPROIACIONES				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	1.476,01	-	10.071,82	11.547,83
ALBORAYA	1.112,38	-	128.159,79	129.272,17
				140.820,00

OCUPACIÓN TEMPORAL				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	142.040,60	-	12.926,90	154.967,50
ALBORAYA	2.880,87	2.510,32	28.804,17	34.195,36
				189.162,86

2.2 ALTERNATIVA A

Esta Alternativa se divide en los siguientes tramos:

- Túnel de Cercanías
- EJE Valencia Castellón

2.2.1 Eje Túnel de Cercanías (Eje 60)

Este eje presenta trazados subterráneos y trazados a cielo abierto, planteando cada uno de ellos una diferente problemática en lo que a ocupación de suelo se refiere, siguiendo lo mencionado en la Alternativa BASE:

- Tramos soterrados. Los tramos soterrados se sitúan en los siguientes términos municipales:
 - Valencia: 0+000 – 5+522 (Eje 60);

El eje **Túnel de Cercanías** se puede tramificar de la siguiente manera:

Eje 60	Tramos soterrados	
	Tuneladora	Entre pantallas
Túnel de Cercanías	0+000 – 2+061	2+061 – 2+625
	2+625 – 5+420	5+420 – 5+522

2.2.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Eje 7: Vía derecha y Eje 56: Vía Izquierda)

La conexión Norte con el Corredor Mediterráneo en ancho internacional e ibérico discurren sensiblemente paralelos al eje EVC a escasa distancia de este:

- **La conexión con la Vía derecha, eje 7.** Discurre los primeros 50 metros en el Término Municipal de Valencia en suelo No Urbanizable.

Entre el P.K. 0+050 y 0+974 discurre por el Término Municipal de Alboraya en suelo No Urbanizable. Destacando que entre el P.K. 0+350 y 0+550, la línea es franja divisoria entre suelo No Urbanizable y Urbanizable y que entre el P.K. 0+550 y 0+850, lo es entre suelo No Urbanizable y Urbanizado.

Su división constructiva es la siguiente:

Eje 7	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Vía en Superficie
Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Vía Este)	0+000 – 0+570	0+570 – 0+848	0+848 – 0+974

- **Conexión con la vía Izquierda, eje 56.** Discurre los primeros 50 metros en el Término Municipal de Valencia en suelo No Urbanizable.

Entre el P.K. 0+050 y 0+542 discurre por el Término Municipal de Alboraya en suelo No Urbanizable.

Su división constructiva es la siguiente:

Eje 56	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Vía en Superficie
Conexión Norte Corredor Mediterráneo (Vía Izquierda)	0+000 – 0+615	0+615 – 0+880	0+880 – 1+017

2.2.3 Eje Conexión Sur Corredor Mediterráneo (Ejes 20 y 21)

Este Eje se desarrolla íntegramente en túnel entre pantallas y en el Término Municipal de Valencia (0+000 – 1+486)

2.2.4 Estaciones

En esta Alternativa hay dos estaciones dentro del Término Municipal de Valencia:

- **Estación Aragón.** Se ejecuta entre pantallas entre P.K. 2+170 – 2+555 (Eje 60)
- **Estación Universidad.** Se ejecuta entre pantallas entre P.K. 3+411 – 4+005 (Eje 60)

2.2.5 Eje Valencia – Castellón (Eje 59, Eje 57 y Eje 58)

Estos ejes presentan trazados subterráneos y trazados a cielo abierto, planteando cada uno de ellos una diferente problemática en lo que a ocupación de suelo se refiere:

- Tramos soterrados. Los tramos soterrados se sitúan en los siguientes términos municipales:
 - Valencia: 0+000 – 2+153 (Eje 59) coincidente con el Eje 1 de la Alternativa Base;
 - Valencia 0+000 – 4+930 (Eje 57)
 - Tabernes Blanques: 4+930 – 5+000 (Eje 57)
 - Valencia 5+000 – 6+040 (Eje 57)
 - Bomrepòs y Mirambell: 6+040 – 6+690 (Eje 57)
 - Vinalesa: 6+690 – 7+560

El eje EVC se puede tramificar de la siguiente manera:

Eje 59	Tramos soterrados	
	Tuneladora	Entre pantallas
EVC (Valencia – Castellón)	0+000 – 2+060	2+060 – 2+153

Eje 57	Tramos soterrados	
	Tuneladora	Entre pantallas
EVC (Valencia – Castellón)	0+472 – 7+396	0+000 – 0+472 7+396 – 7+560

- Tramos en superficie. A partir del P.K.7560, el eje EVC discurre en superficie, planteando soluciones entre muros o entre taludes, dependiendo de los tramos considerados. Atendiendo a la clasificación del suelo y del Término afectado, se puede realizar la siguiente tramificación:
 - En el P.K. 7+560 el trazado sale a la superficie, todavía dentro del Término Municipal de Vinalesa. Desde este punto hasta el P.K. 7+980, el trazado, que en este tramo discurre entre pantallas/muros, atraviesa por suelo clasificado como No urbanizable. Desde el P.K. 7+980 al 8+157 discurre a cielo abierto por suelo clasificado como No Urbanizable.

2.2.6 Resumen afecciones Alternativa A

De acuerdo a lo comentado, la siguiente tabla resumen la afección de esta Alternativa, tanto para el caso de Suelo Urbano/Urbanizable como para Suelo No Urbanizable:

SERVIDUMBRE PERMANENTE				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	214.324,95	13.031,45	173.887,82	401.244,22
ALBORAYA	90,10	777,63	5.935,69	6.803,42
BONREPÒS Y MIRAMBELL	569,57	-	27.704,18	28.273,75
VINALESA	-	-	32.270,88	32.270,88
				468.592,27

EXPROPIACIONES				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	1.414,07	47,52	10.985,41	12.447,00
ALBORAYA	1.112,38	-	18.137,31	19.249,69
BONREPÒS Y MIRAMBELL	-	-	3.382,57	3.382,57
VINALESA	-	-	37.395,39	37.395,39
				72.474,65

OCUPACIÓN TEMPORAL				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	149.648,57	3.035,67	25.175,00	177.859,24
ALBORAYA	2.880,87	2.510,32	19.215,16	24.606,35
BONREPÒS Y MIRAMBELL	-	-	14.888,52	14.888,52
VINALESA	-	-	12.438,05	12.438,05
				229.792,16

2.3 ALTERNATIVA C

Esta Alternativa se divide en los siguientes tramos:

2.3.1 Eje Valencia – Castellón (Eje 51)

Este eje presenta trazados subterráneos y trazados a cielo abierto, planteando cada uno de ellos una diferente problemática en lo que a ocupación de suelo se refiere, siguiendo lo mencionado en la Alternativa BASE:

- Tramos soterrados. Los tramos soterrados se sitúan íntegramente dentro del Término Municipal de Valencia.

El eje EVC se puede tramificar de la siguiente manera:

Eje 51	Tramos soterrados	
	Tuneladora	Entre pantallas
EVC (Valencia – Castellón)	0+000 – 2+170	2+170 – 2+555
	2+555 – 3+522	

- Tramos en superficie. A partir del P.K.3+522, el eje EVC discurre en superficie, planteando soluciones entre muros o entre taludes, dependiendo de los tramos considerados. Atendiendo a la clasificación del suelo y del Término afectado, se puede realizar la siguiente tramificación:
 - En el P.K. 3+522 el trazado sale a la superficie, todavía dentro del Término Municipal de Valencia. Desde este punto hasta el P.K. 3+883, el trazado, que en este tramo discurre entre pantallas/muros, atraviesa por suelo clasificado como Urbano y No urbanizable.
 - En el P.K. 4+226 el trazado se introduce en el Término Municipal de Alboraya, discurre hasta el final, P.K. 7+290 por suelo clasificado como No Urbanizable. Siendo a cielo abierto entre los P.K. 4+226 – 6+385 y 6+505 – 7+290, y existiendo un viaducto entre los p.k. 6+385 y 6+505.

2.3.2 Conexión Norte Corredor Mediterráneo Vía Derecha (Eje 54)

La conexión Norte permite comunicar el Eje Valencia – Castellón con el actual Corredor Mediterráneo. En este caso se conectan las vías este de ambas infraestructuras por el Norte.

Este tramo tiene lugar íntegramente en Alboraya, en suelo No Urbanizable. Estando repartido de la siguiente manera:

Eje 54	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Superficie
Conexión Norte Vía Este	0+490 – 0+596	0+142 – 0+490 0+596 – 0+950	0+000 – 0+142 0+950 – 1+088

2.3.3 Conexión Norte Corredor Mediterráneo Vía Izquierda (Eje 55)

La conexión Norte permite comunicar el Eje Valencia – Castellón con el actual Corredor Mediterráneo. En este caso se conectan las vías oeste de ambas infraestructuras por el Norte.

Este tramo tiene lugar íntegramente en Alboraya, en suelo No Urbanizable. Estando repartido de la siguiente manera:

Eje 55	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Superficie
Conexión Norte Vía oeste	0+395 – 0+575	0+140 – 0+395 0+575 – 0+773	0+000 – 0+140 0+773 – 0+891

2.3.4 Conexión Sur Corredor Mediterráneo Vía Izquierda (Eje 53)

La conexión Norte permite comunicar el Eje Valencia – Castellón con el actual Corredor Mediterráneo. En este caso se conectan las vías oeste de ambas infraestructuras por el Sur.

Este tramo tiene lugar íntegramente en Alboraya, en suelo No Urbanizable. Estando repartido de la siguiente manera:

Eje 53	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Superficie
Conexión Norte Vía Oeste	0+380 – 0+600	0+176 – 0+380 0+600 – 0+887	0+000 – 0+176 0+887 – 1+039

2.3.5 Conexión Sur Corredor Mediterráneo Vía Derecha (Eje 52)

La conexión Norte permite comunicar el Eje Valencia – Castellón con el actual Corredor Mediterráneo. En este caso se conectan las vías este de ambas infraestructuras por el Sur.

Este tramo tiene lugar íntegramente en Alboraya, en suelo No Urbanizable. Estando repartido de la siguiente manera:

Eje 52	Tramos		
	Túnel (pantallas)	Rampa (pantallas)	Superficie
Conexión Norte Vía Este	0+380 – 0+591	0+175 – 0+380 0+591 – 0+873	0+000 – 0+175 0+873 – 1+016

2.3.6 Estaciones

En esta Alternativa hay dos estaciones:

- Estación Aragón. Se ejecuta entre pantallas entre P.K. 2+170 – 2+555 (Eje 51), situada en el Término Municipal de Valencia.
- Estación Universidad. Se ejecuta a cielo abierto entre P.K. 3+940 – 4+359 (Eje 51), estando en el Término Municipal de Valencia hasta el P.K. 4+226, que pasa al Término Municipal de Alboraya.

2.3.7 Resumen afecciones Alternativa C

De acuerdo a lo comentado, la siguiente tabla resumen la afección de esta Alternativa, tanto para el caso de Suelo Urbano/Urbanizable como para Suelo No Urbanizable:

SERVIDUMBRE PERMANENTE				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	91.370,40	1.098,53	-	92.468,93
ALBORAYA	-	-	4.091,74	4.091,74
				96.560,67

EXPROPIACIONES				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	1.960,72	-	35.998,58	37.959,30
ALBORAYA	-	-	191.591,84	191.591,84
				229.551,14

OCUPACIÓN TEMPORAL				
TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO URBANO	SUELO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE	TOTAL SUELO
VALENCIA	85.088,99	-	9.633,06	94.722,05
ALBORAYA	-	-	35.029,72	35.029,72
				129.751,77

2.4 Resumen de afecciones por alternativa

La siguiente tabla resumen muestra la afección de por alternativas de los suelos que durante o tras la actuación contarán con una ocupación temporal, con una servidumbre permanente o serán expropiados.

	Servidumbre permanente (m2)		
	Urbano/Urbanizable	No Urbanizable	TOTAL
Alternativa BASE	160.052	11.114	171.166
Alternativa A	228.794	239.799	468.592
Alternativa C	92.469	4.092	96.561

	Suelo Expropiado (m2)		
	Urbano/Urbanizable	No Urbanizable	TOTAL
Alternativa BASE	2.588	138.232	140.820
Alternativa A	2.574	69.901	72.475
Alternativa C	1.961	227.590	229.551

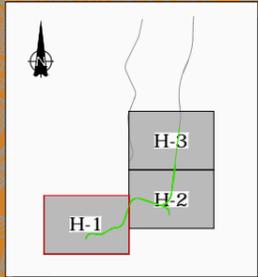
	Ocupación temporal (m2)		
	Urbano/Urbanizable	No Urbanizable	TOTAL
Alternativa BASE	147.432	41.731	189.163
Alternativa A	158.075	71.717	229.792
Alternativa C	85.089	44.663	129.752

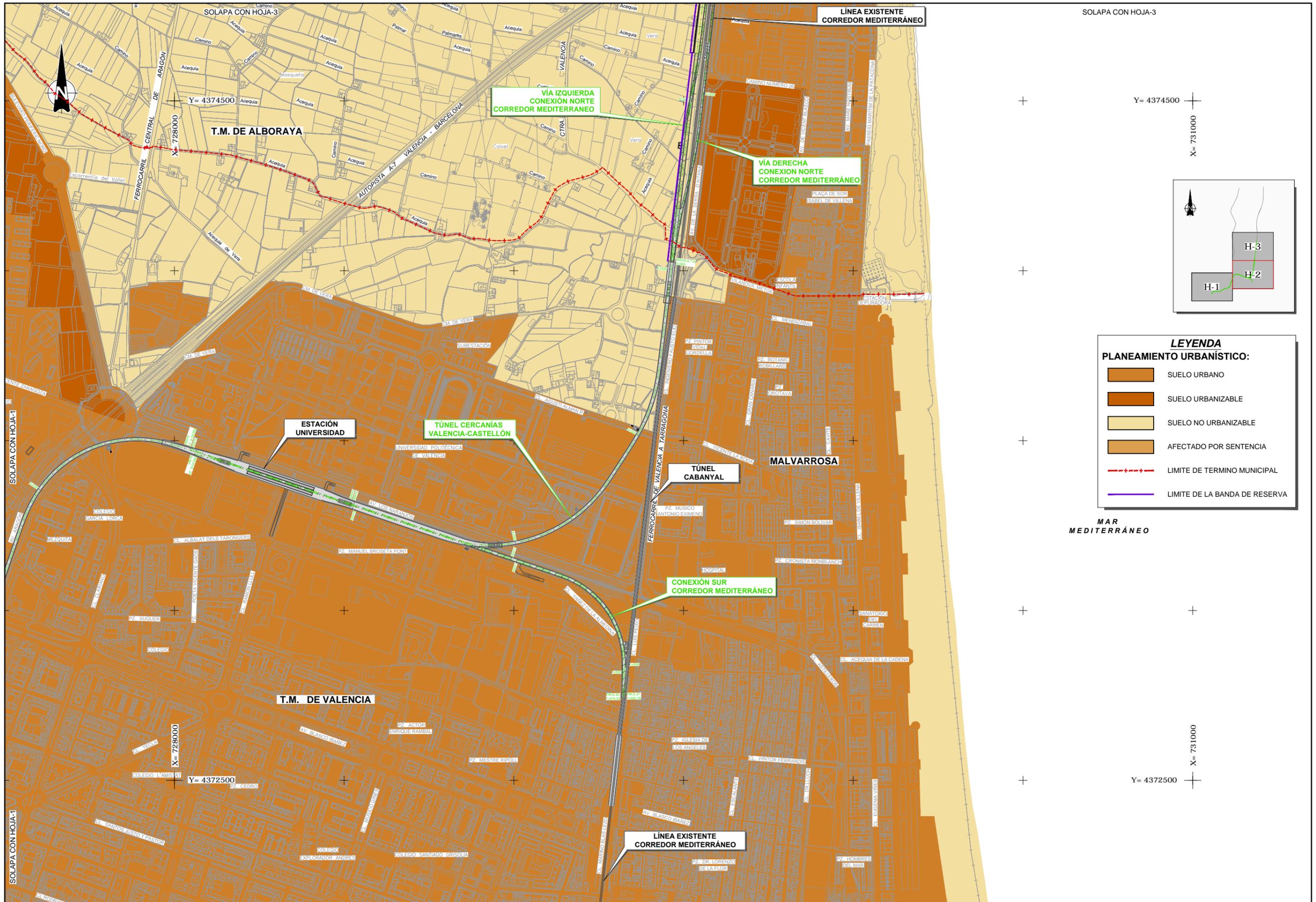
ANEXO 1: PLANOS



LEYENDA
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

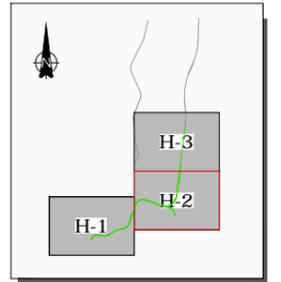
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA





SOLAPA CON HOJA-3

Y= 4374500
X= 731000



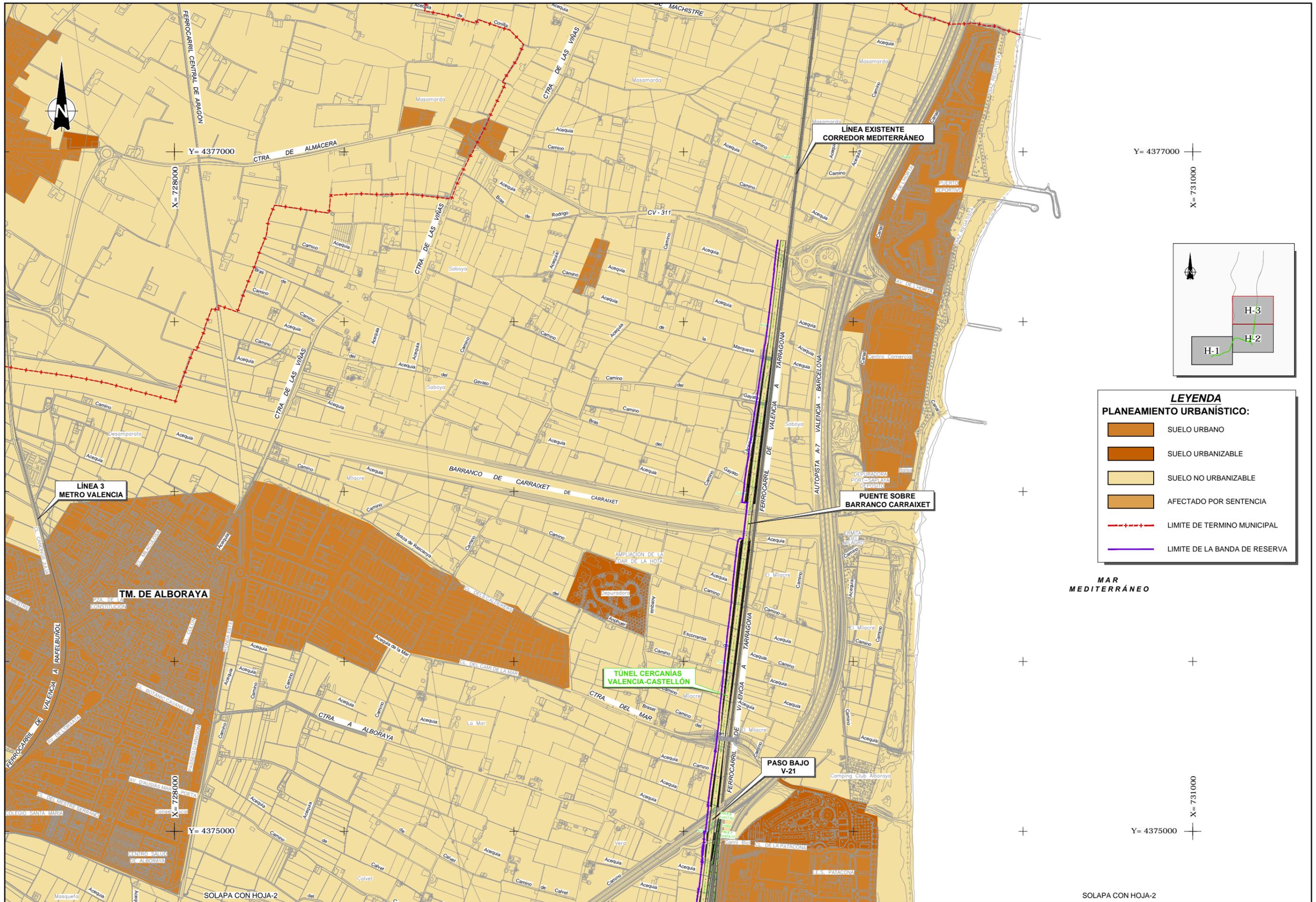
LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

MAR MEDITERRÁNEO

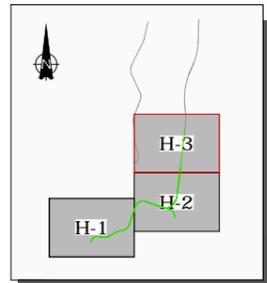
Y= 4372500
X= 731000



LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SUELO NO URBANIZABLE
	AFFECTADO POR SENTENCIA
	LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
	LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA



MAR MEDITERRÁNEO

SOLAPA CON HOJA-2



TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA

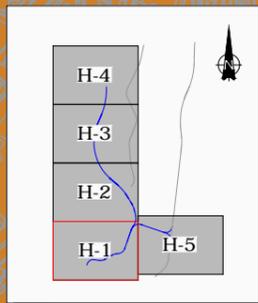
EMPRESA CONSULTORA
IDOM

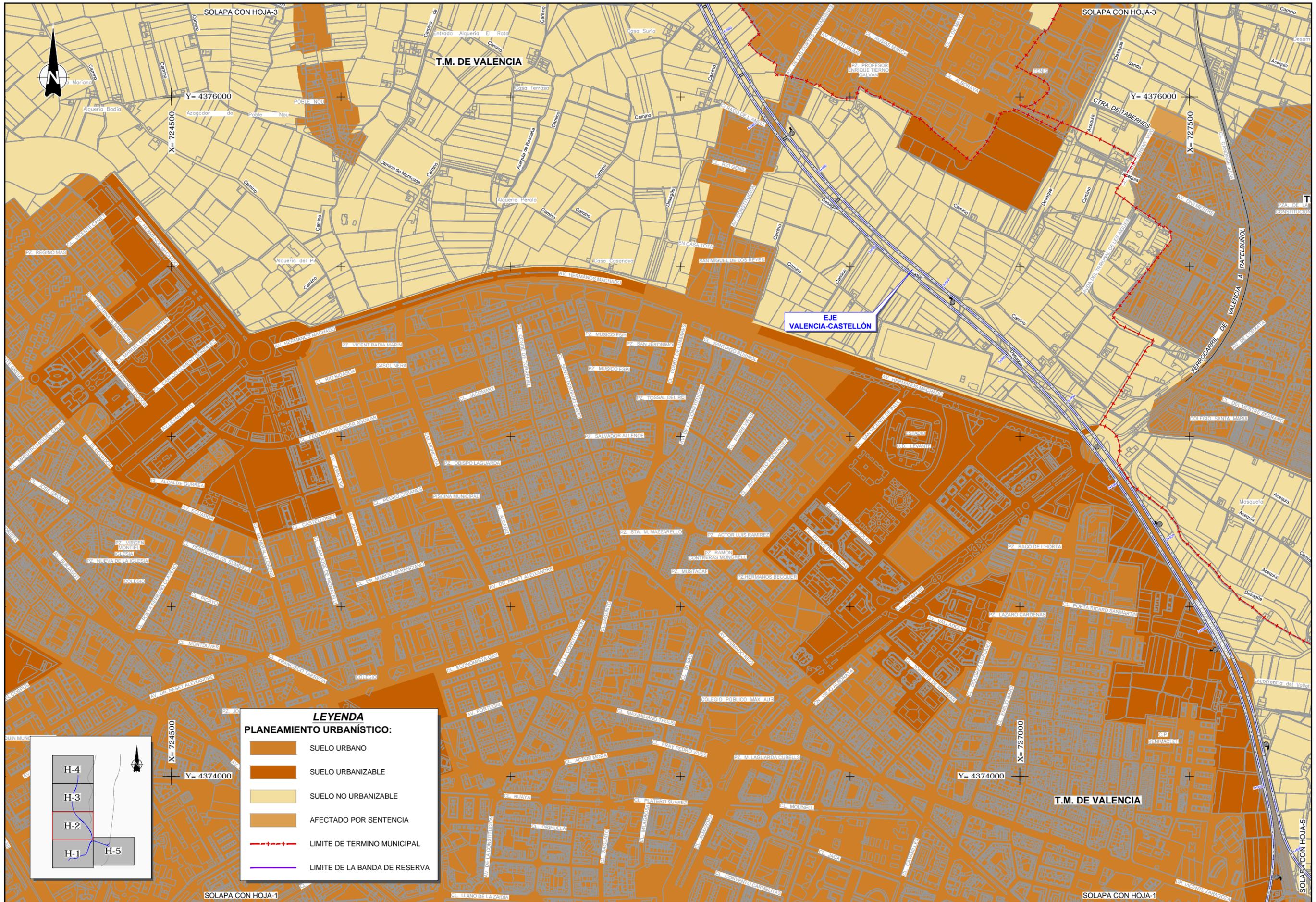
ESCALA ORIGINAL
 DIN A-3
1: 10.000
 Numérica Gráfica

FECHA
JUNIO 2021

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ALTERNATIVA BASE

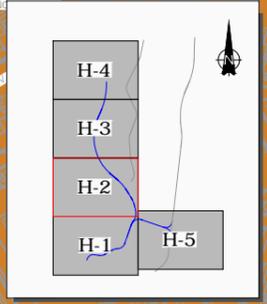
Nº DE PLANO
A-5.2
 Hoja 3 de 3

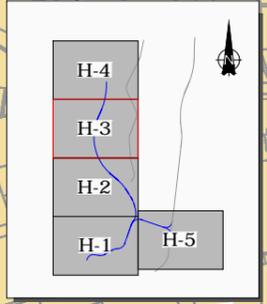
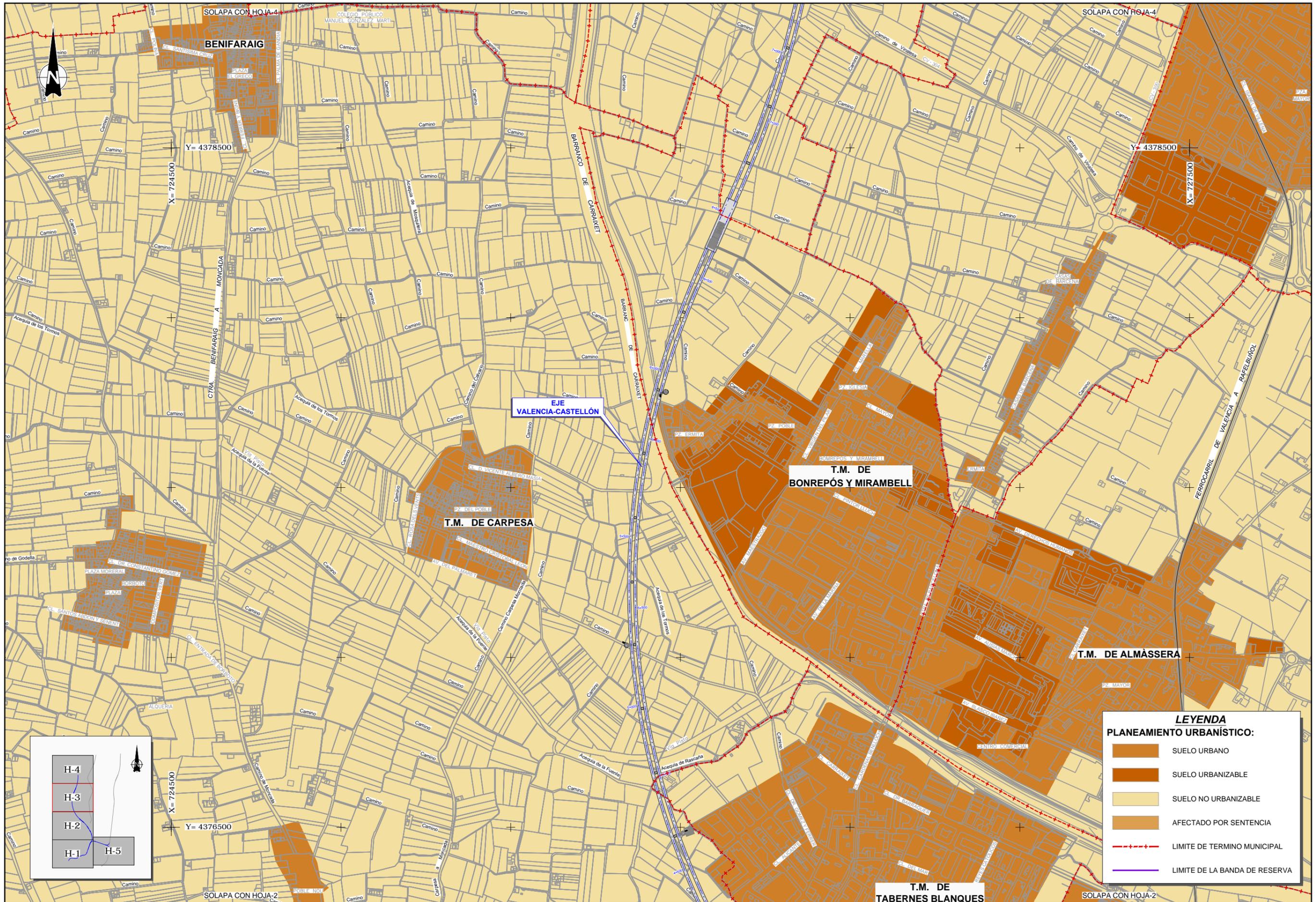




LEYENDA
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

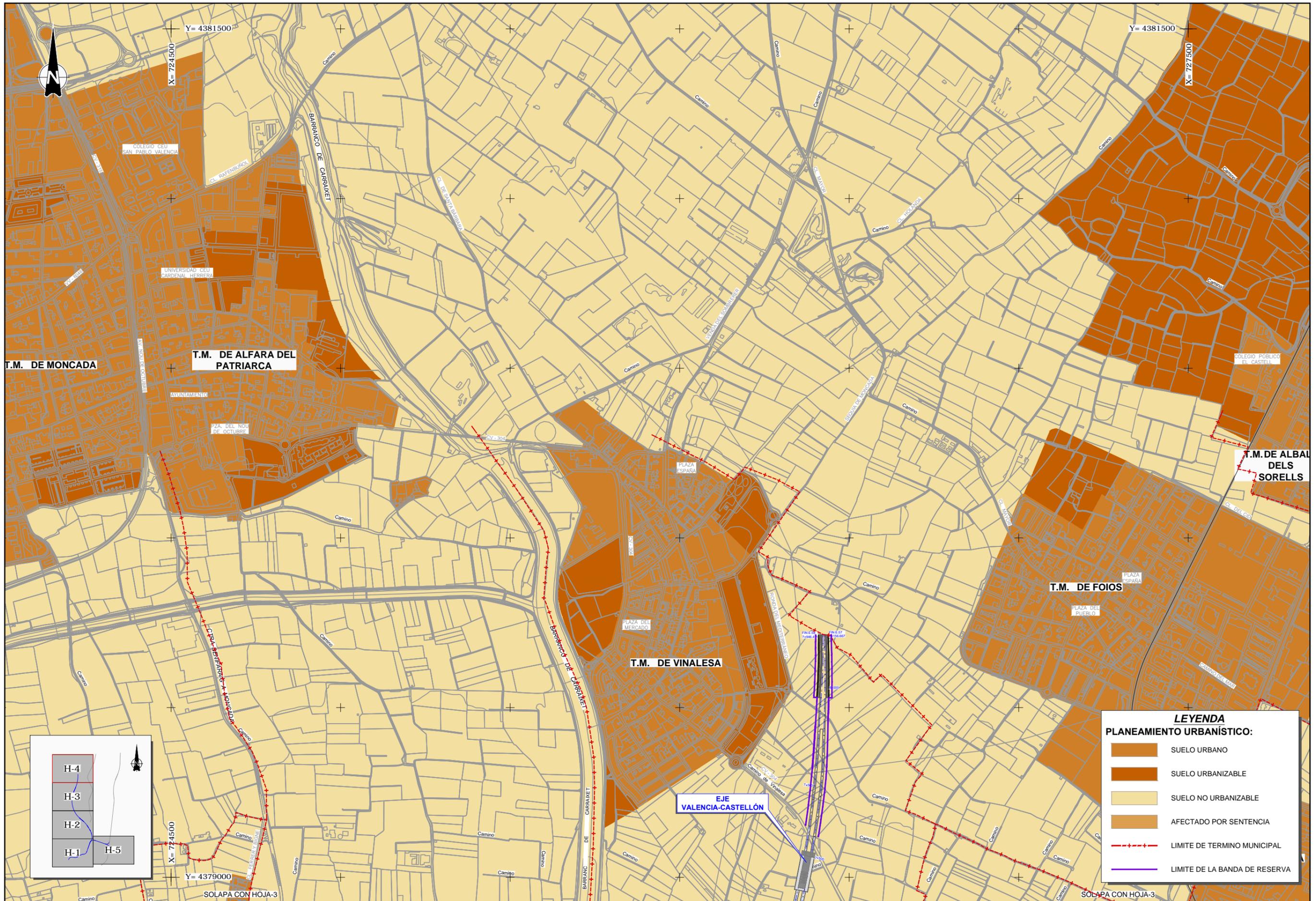




LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

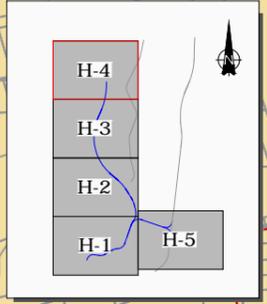
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

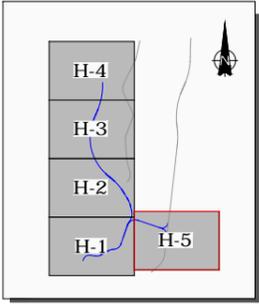
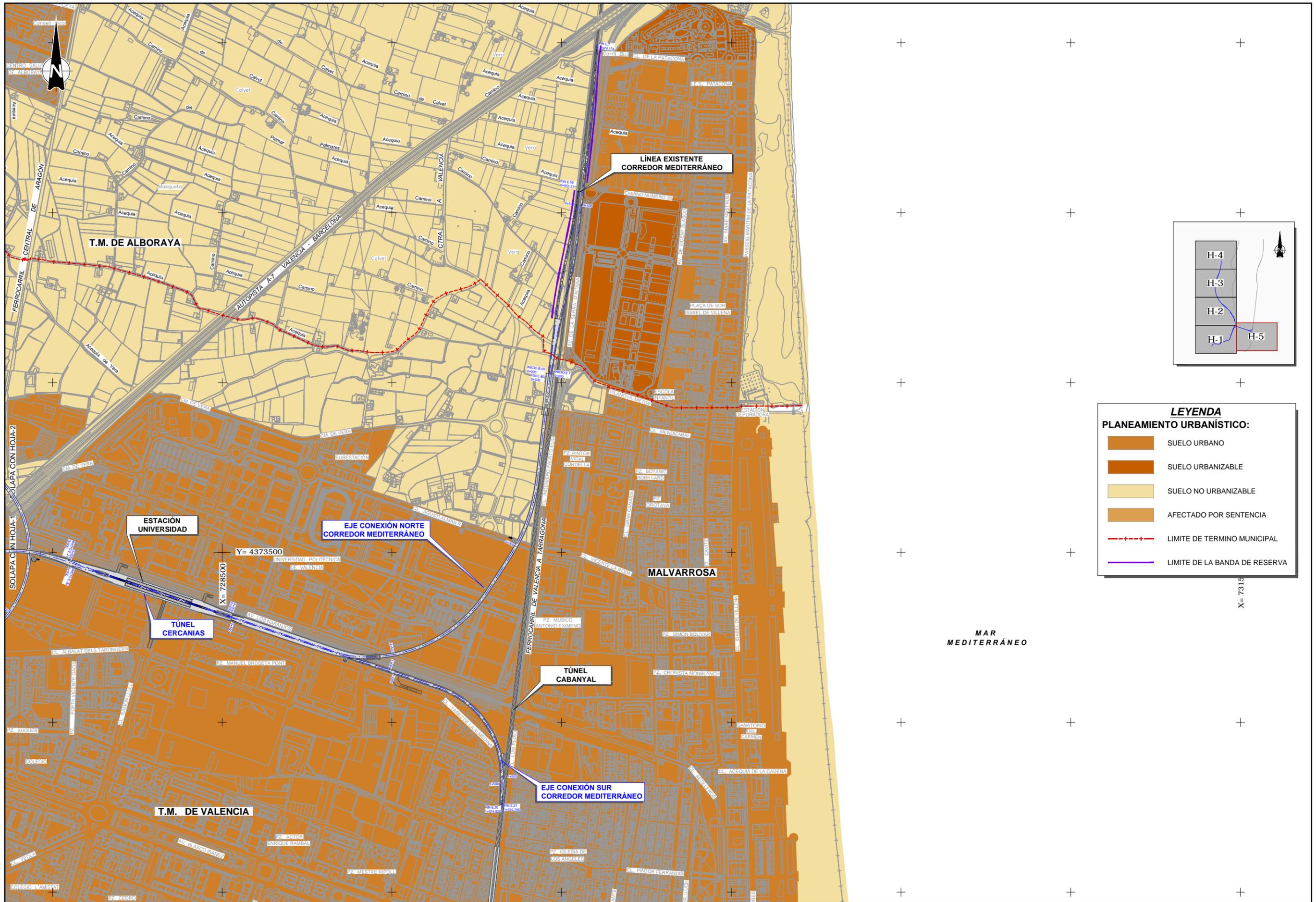


LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SUELO NO URBANIZABLE
	AFECTADO POR SENTENCIA
	LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
	LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA



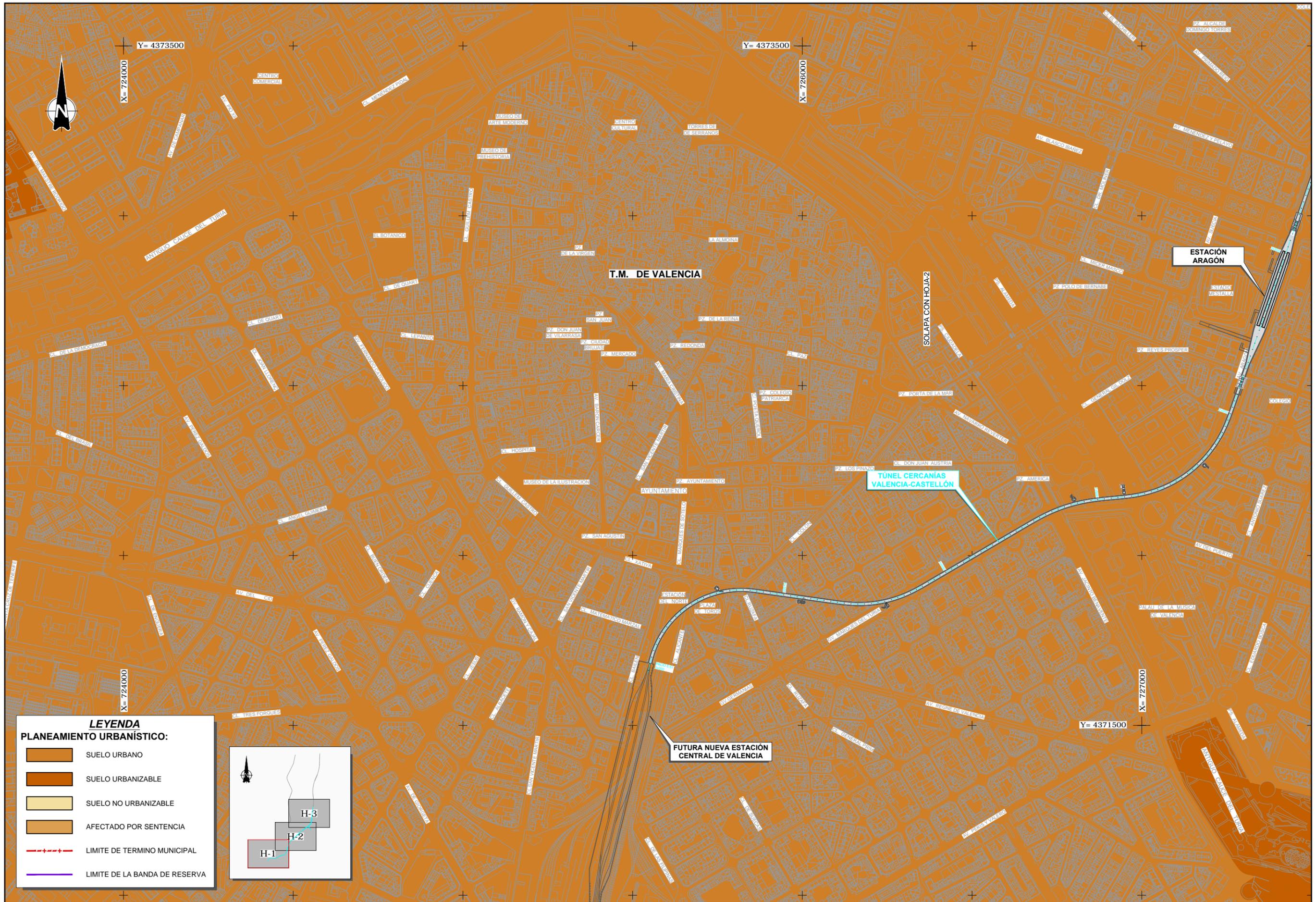


LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

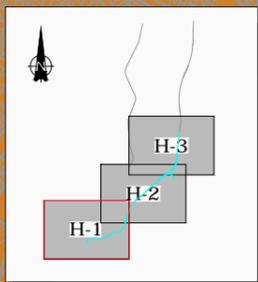
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

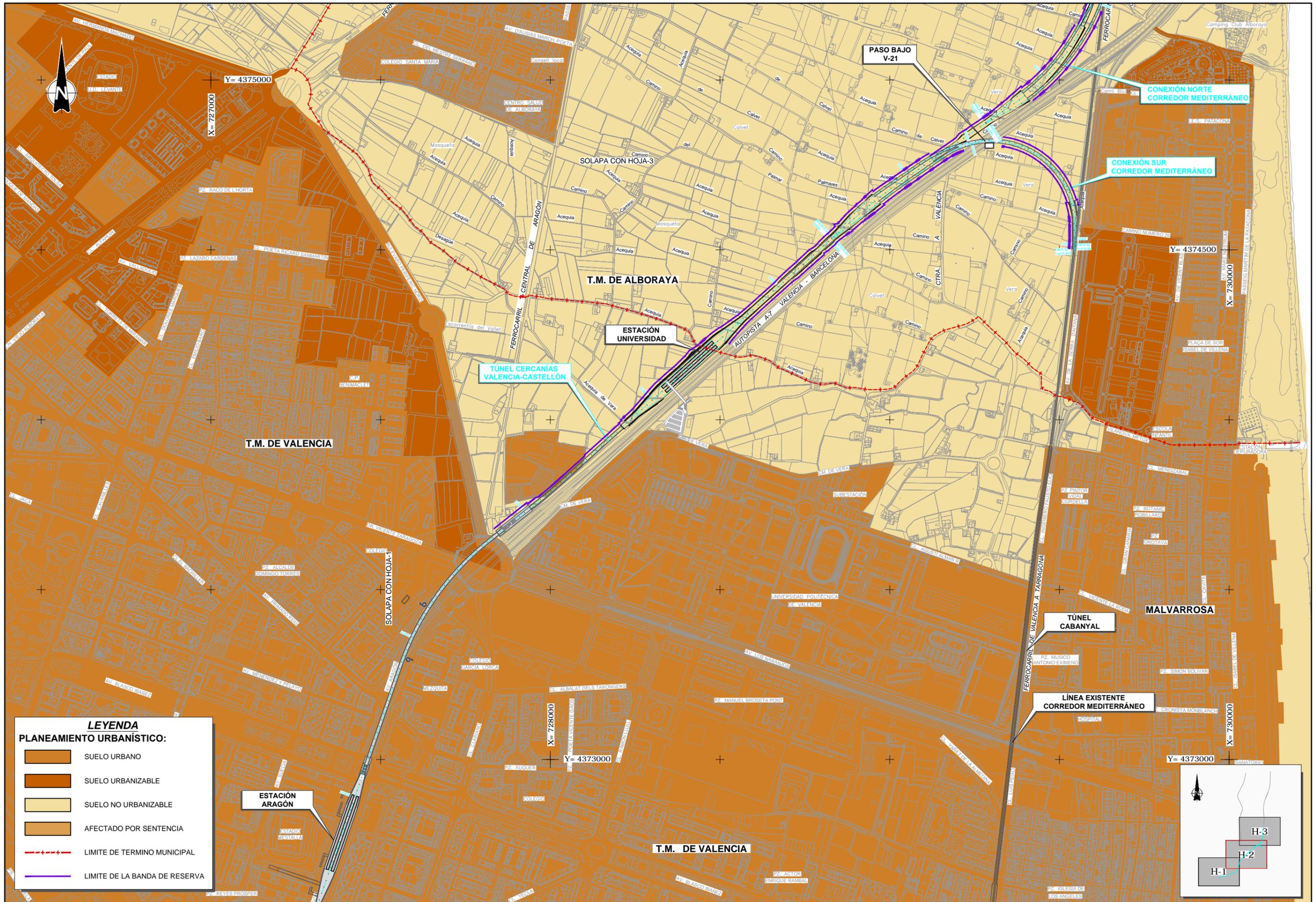
MAR MEDITERRÁNEO



LEYENDA
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

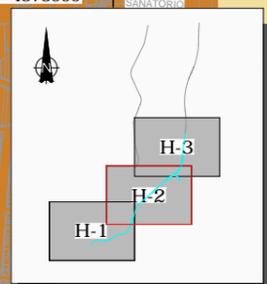


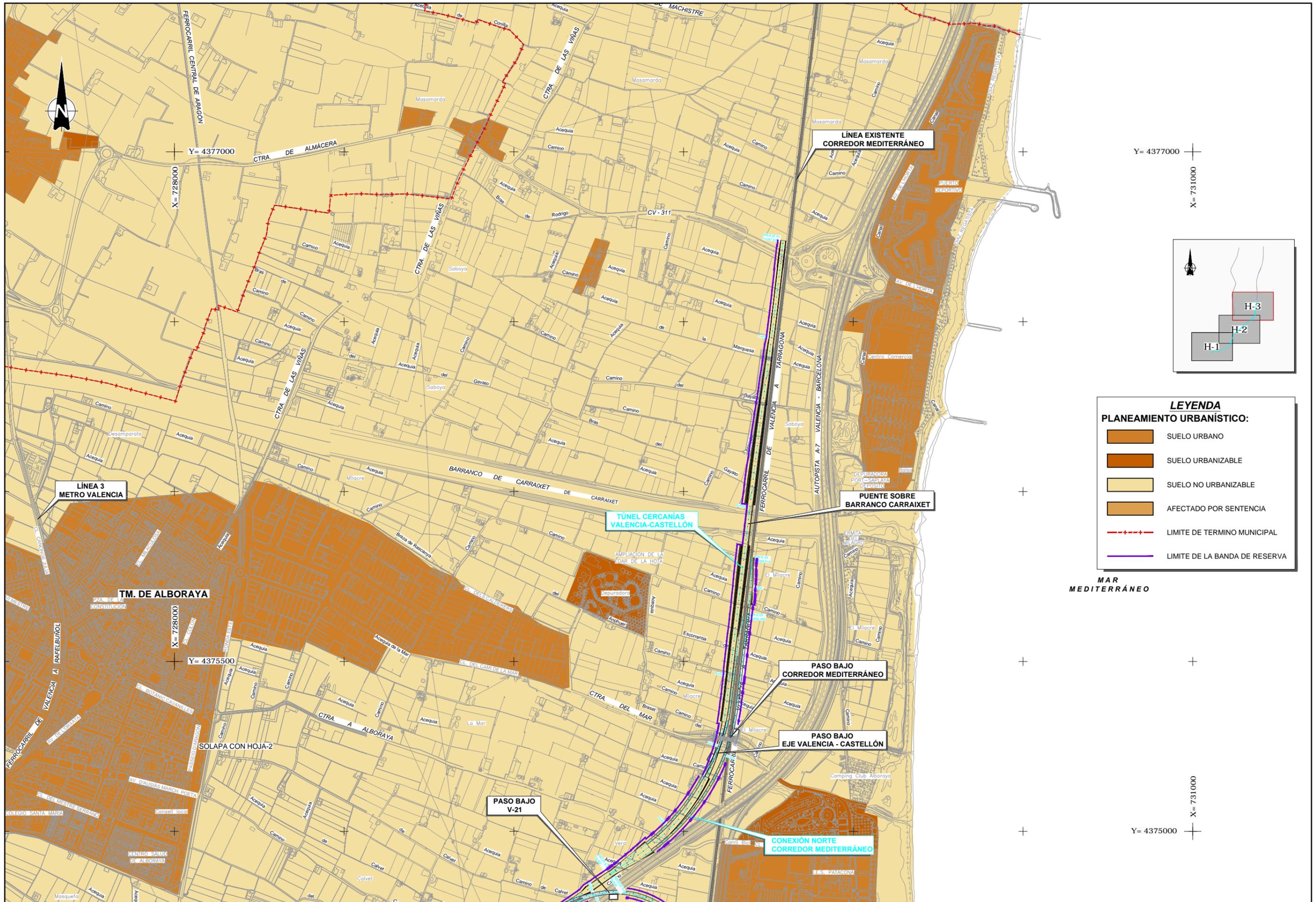


LEYENDA

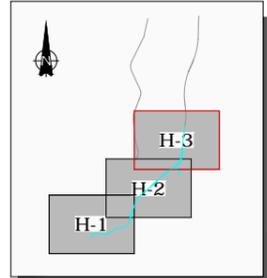
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA





Y= 4377000
X= 731000



LEYENDA

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- AFECTADO POR SENTENCIA
- LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE LA BANDA DE RESERVA

MAR MEDITERRÁNEO

Y= 4375000
X= 731000