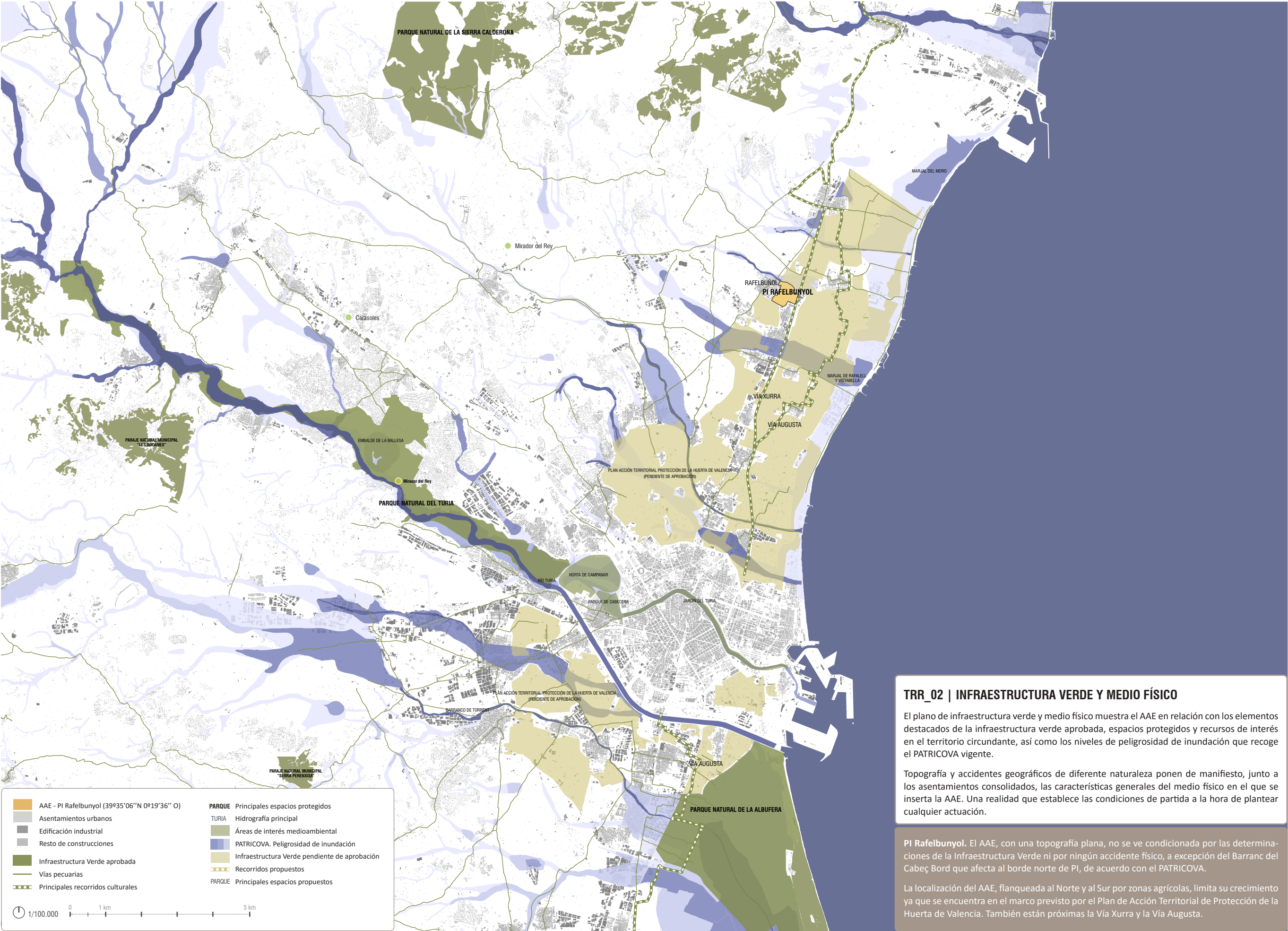




## TRR\_02 | INFRAESTRUCTURA VERDE Y MEDIO FÍSICO

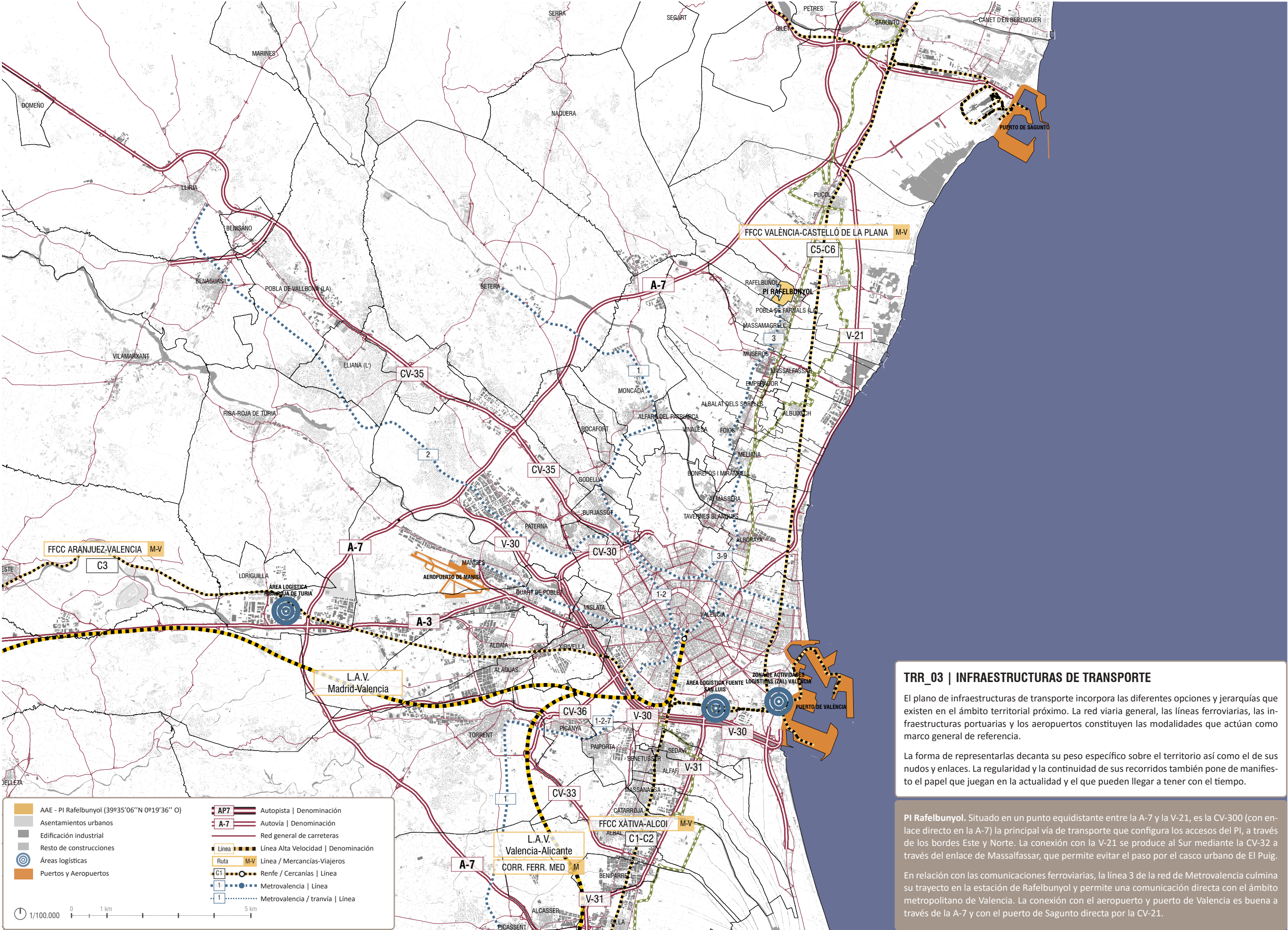
El plano de infraestructura verde y medio físico muestra el AAE en relación con los elementos destacados de la infraestructura verde aprobada, espacios protegidos y recursos de interés en el territorio circundante, así como los niveles de peligrosidad de inundación que recoge el PATRICOVA vigente.

Topografía y accidentes geográficos de diferente naturaleza ponen de manifiesto, junto a los asentamientos consolidados, las características generales del medio físico en el que se inserta la AAE. Una realidad que establece las condiciones de partida a la hora de plantear cualquier actuación.

**PI Rafelbunyol.** El AAE, con una topografía plana, no se ve condicionada por las determinaciones de la Infraestructura Verde ni por ningún accidente físico, a excepción del Barranc del Cabeç Bord que afecta al borde norte de PI, de acuerdo con el PATRICOVA.

La localización del AAE, flanqueada al Norte y al Sur por zonas agrícolas, limita su crecimiento ya que se encuentra en el marco previsto por el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. También están próximas la Vía Xurra y la Vía Augusta.







TRR\_04-05 | ISOCRONAS DE DESPLAZAMIENTOS Y DISTANCIAS A LAS PRINCIPALES REFERENCIAS TERRITORIALES

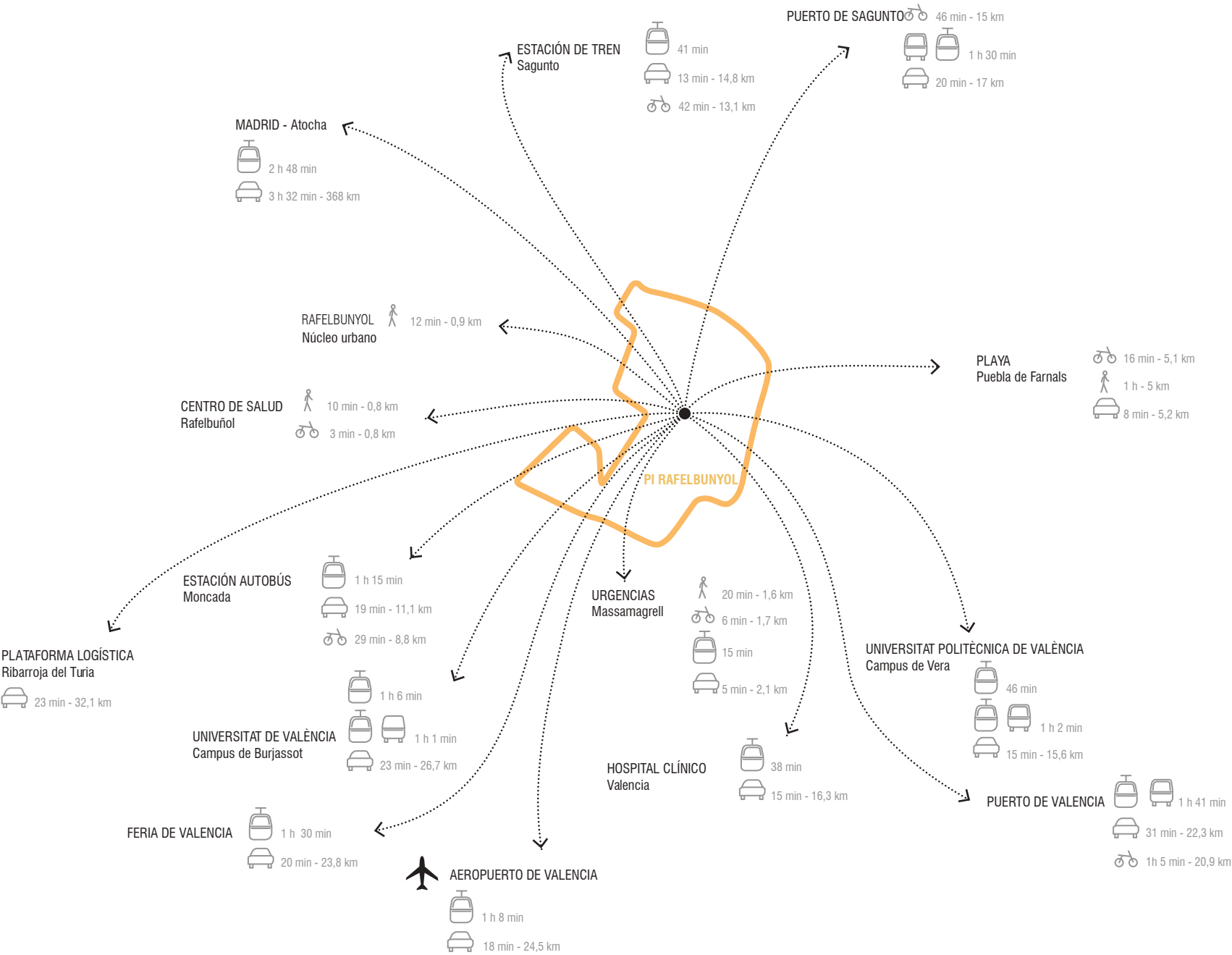
El gráfico recoge los ámbitos a los que se puede acceder empleando una misma cantidad de tiempo en función del sistema de transporte elegido. Así las isócronas de 20 minutos en relación con el peatón, el transporte público, la bicicleta o el automóvil, nos ofrecen el nivel potencial de permeabilidad en el territorio de la AAE.

El esquema que representa la superficie barrida por el automóvil se desdobra en cuatro tonalidades asociadas a tiempos cada 5 minutos para tener información más precisa. Las distancias a referencias territoriales de primer orden también incluyen diferentes valores en función de las modalidades de transporte que se utilizan de manera habitual para acceder a ese destino.

PI Rafelbunyol. Las isócronas avanzan en el territorio siguiendo los caminos y vías de circulación que rodean el AAE. Su cercanía a Valencia capital y a núcleos urbanos de su área metropolitana le permite entrar en contacto ciclista y con transporte público a algunos de ellos en el margen de los 20 minutos. En automóvil, el territorio barrido en ese tiempo se amplía sobremanera debido a la gran cantidad de vías rodadas de gran capacidad que rodean el AAE.

Las distancias a elementos destacados de su entorno se limitan en automóvil a 25 km, aunque el puerto de Valencia (a sólo 31 minutos), la Plataforma Logística de Valencia (a 23 minutos) y el aeropuerto internacional (a 18 minutos) no llegan a cubrirlos. Incluso la superficie barrida en automóvil en los primeros 15 minutos alcanza la ciudad de Valencia a través de la proximidad al AAE de la V-21.

TRR\_05 | DISTANCIAS A LAS PRINCIPALES REFERENCIAS TERRITORIALES



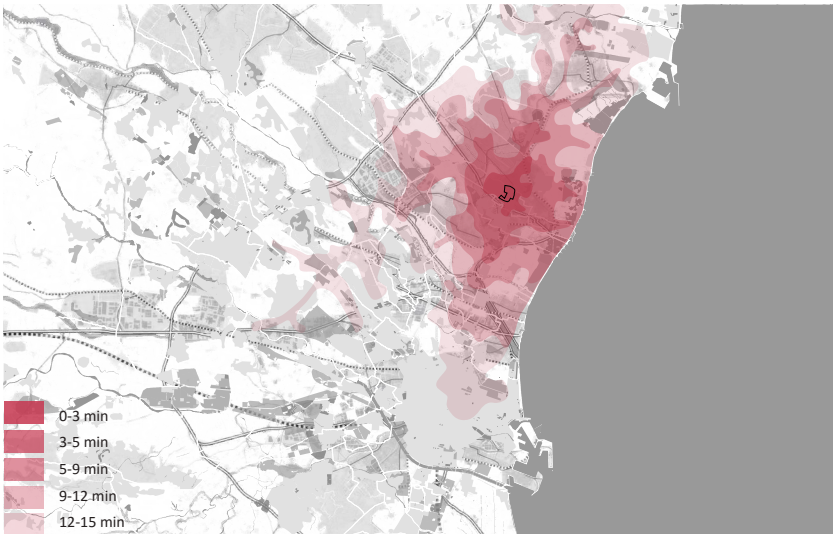
TRR\_04 | ISOCRONAS DE DESPLAZAMIENTOS DESDE EL AAE PI RAFELBUNYOL



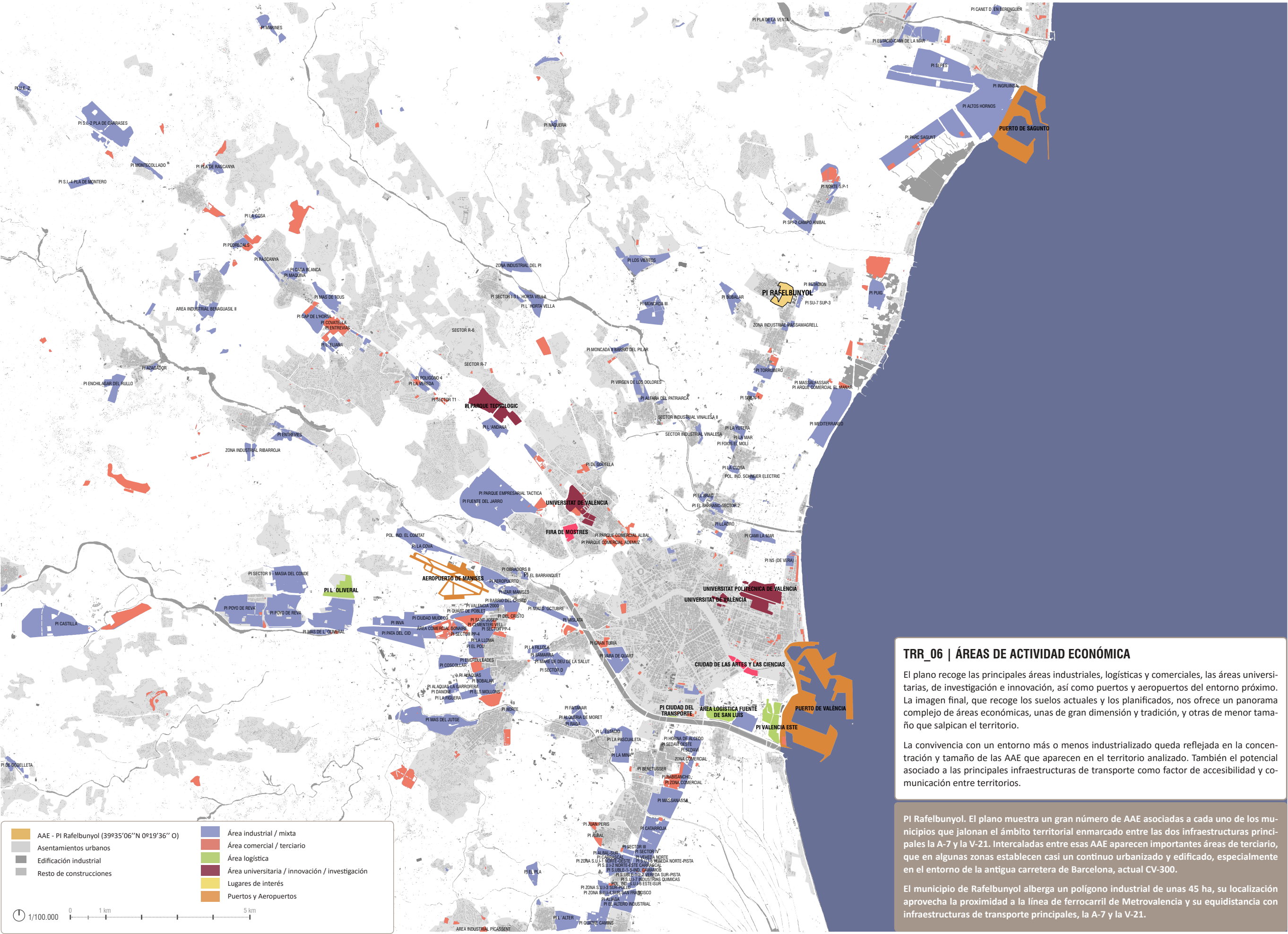
Peatón 15'



Bicicleta 15'



Automóvil 15'



TRR\_06 | ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

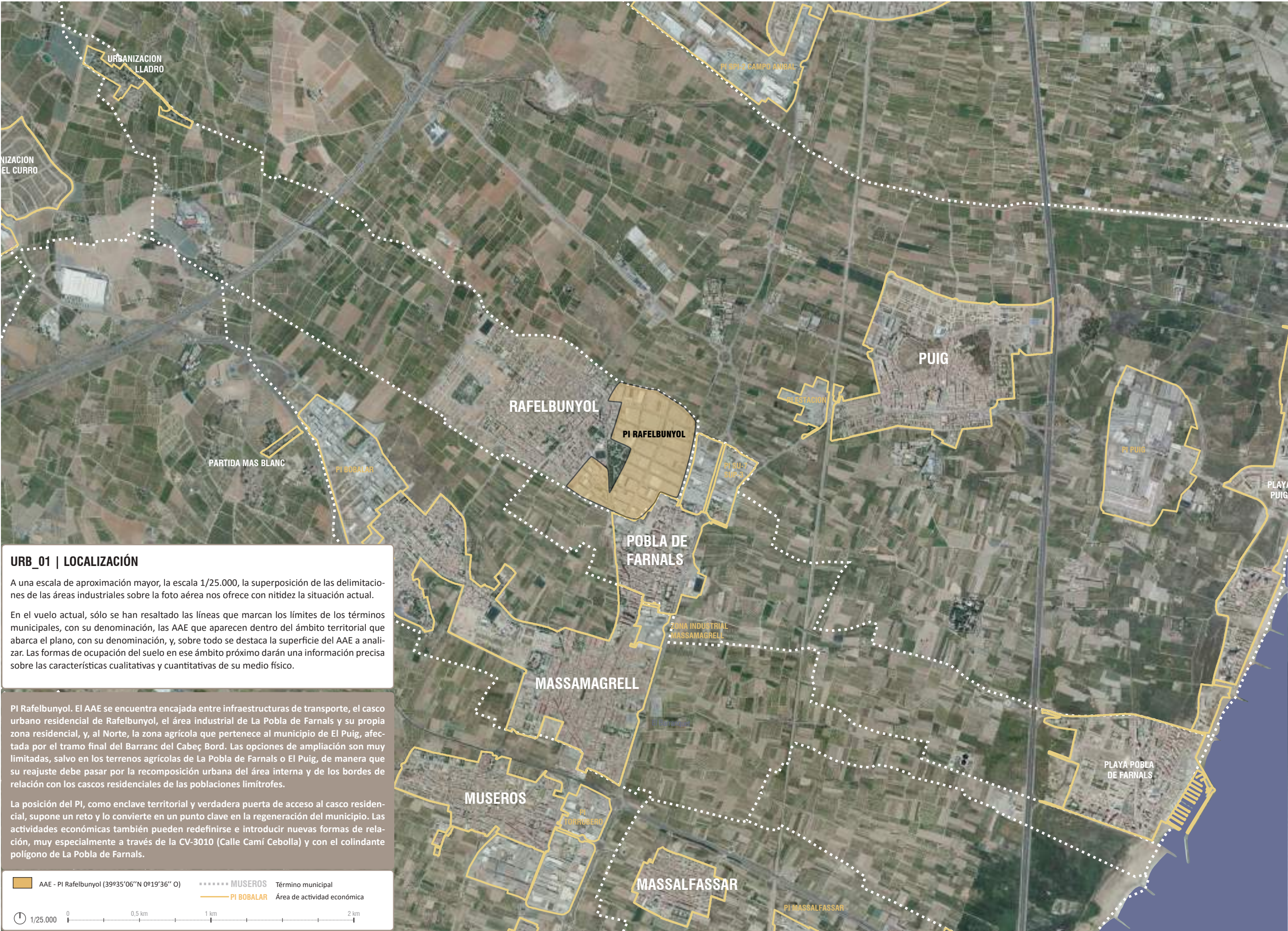
El plano recoge las principales áreas industriales, logísticas y comerciales, las áreas universitarias, de investigación e innovación, así como puertos y aeropuertos del entorno próximo. La imagen final, que recoge los suelos actuales y los planificados, nos ofrece un panorama complejo de áreas económicas, unas de gran dimensión y tradición, y otras de menor tamaño que salpican el territorio.

La convivencia con un entorno más o menos industrializado queda reflejada en la concentración y tamaño de las AAE que aparecen en el territorio analizado. También el potencial asociado a las principales infraestructuras de transporte como factor de accesibilidad y comunicación entre territorios.

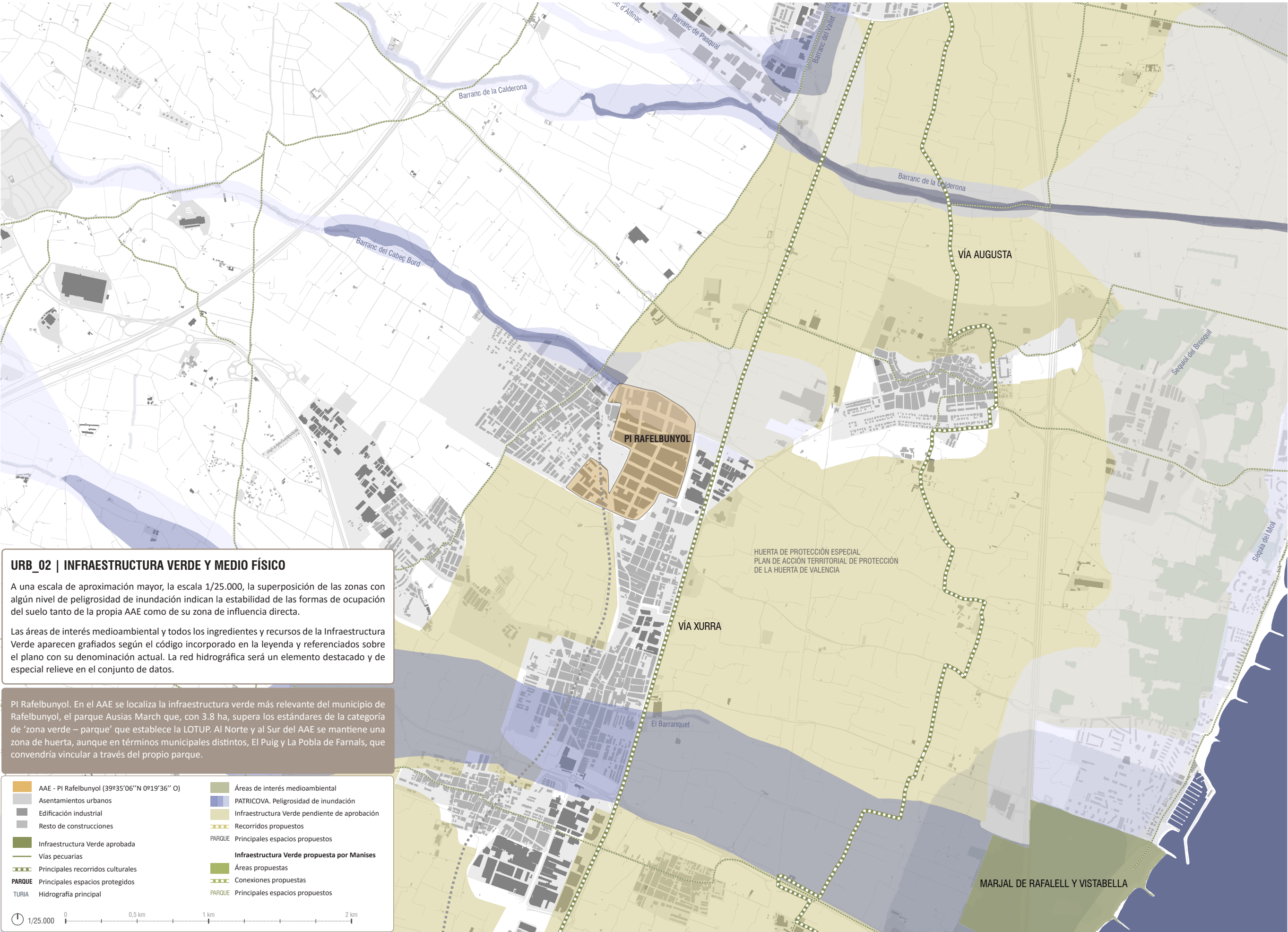
PI Rafelbunyol. El plano muestra un gran número de AAE asociadas a cada uno de los municipios que jalonan el ámbito territorial enmarcado entre las dos infraestructuras principales la A-7 y la V-21. Intercaladas entre esas AAE aparecen importantes áreas de terciario, que en algunas zonas establecen casi un continuo urbanizado y edificado, especialmente en el entorno de la antigua carretera de Barcelona, actual CV-300.

El municipio de Rafelbunyol alberga un polígono industrial de unas 45 ha, su localización aprovecha la proximidad a la línea de ferrocarril de Metrovalencia y su equidistancia con infraestructuras de transporte principales, la A-7 y la V-21.

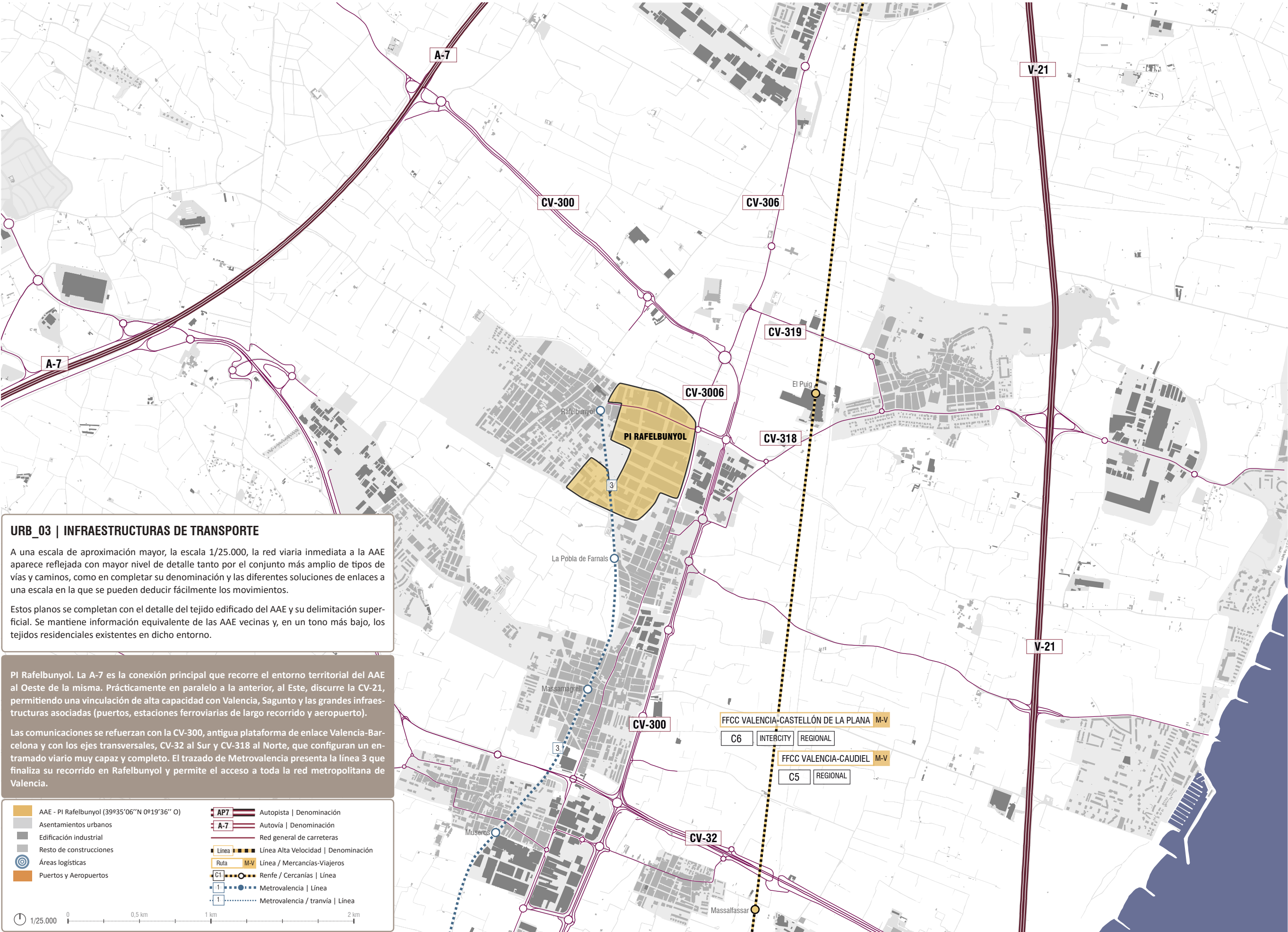




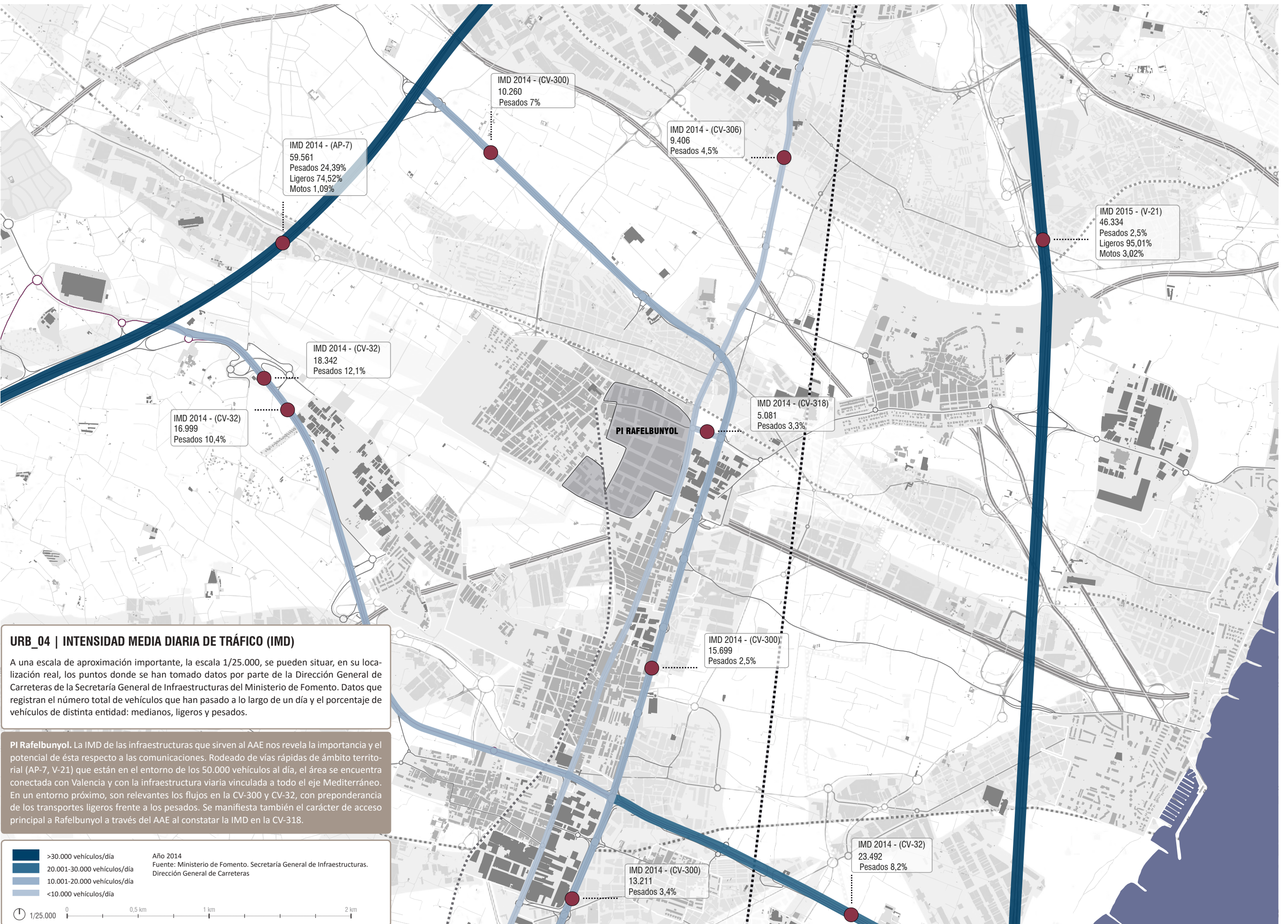








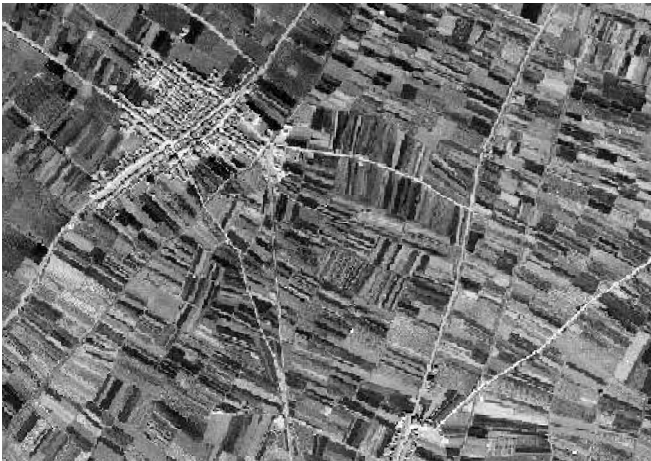








ORTOFOTO (1945 - 1946)



ORTOFOTO (1973 - 1986)



ORTOFOTO (2000)



ORTOFOTO (2004)



### LOC\_01 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La ficha recoge cuatro periodos de evolución en diferentes años. La información obtenida de las distintas fuentes cartográficas refleja la evolución del AAE desde 1945 hasta el momento de máxima consolidación de la misma. La situación actual se estudia pormenorizadamente en otra ficha posterior.

La ortofoto que cubre el periodo 1945-1946, corresponde al primer vuelo americano, las ortofotos sucesivas muestran la acelerada consolidación del suelo industrial, coincidente con los periodos de progreso económico característico de amplias zonas de la Comunitat Valenciana.

**PI Rafelbunyol.** Las dos primeras imágenes muestran una escasa existencia de edificaciones dentro del AAE, solo en el entorno del Camí Cebolla se localizan las primeras instalaciones, siguiendo la parcelación agrícola, y sin una planificación previa. La ortofoto del 2000 muestra un área plenamente consolidada fruto de un muy acelerado proceso constructivo. La ortofoto de 2004 añade la culminación del parque Ausiàs March y el inicio de la urbanización del denominado Sector 5, al otro lado de la vía de Metrovalencia.





**LOC\_02 | EVOLUCIÓN HISTÓRICA – ESTADO ACTUAL**

El plano combina la ortofoto del 2014 con la trama del catastro, adecuadamente perfilada, para destacar la estructura de parcelación del AAE.

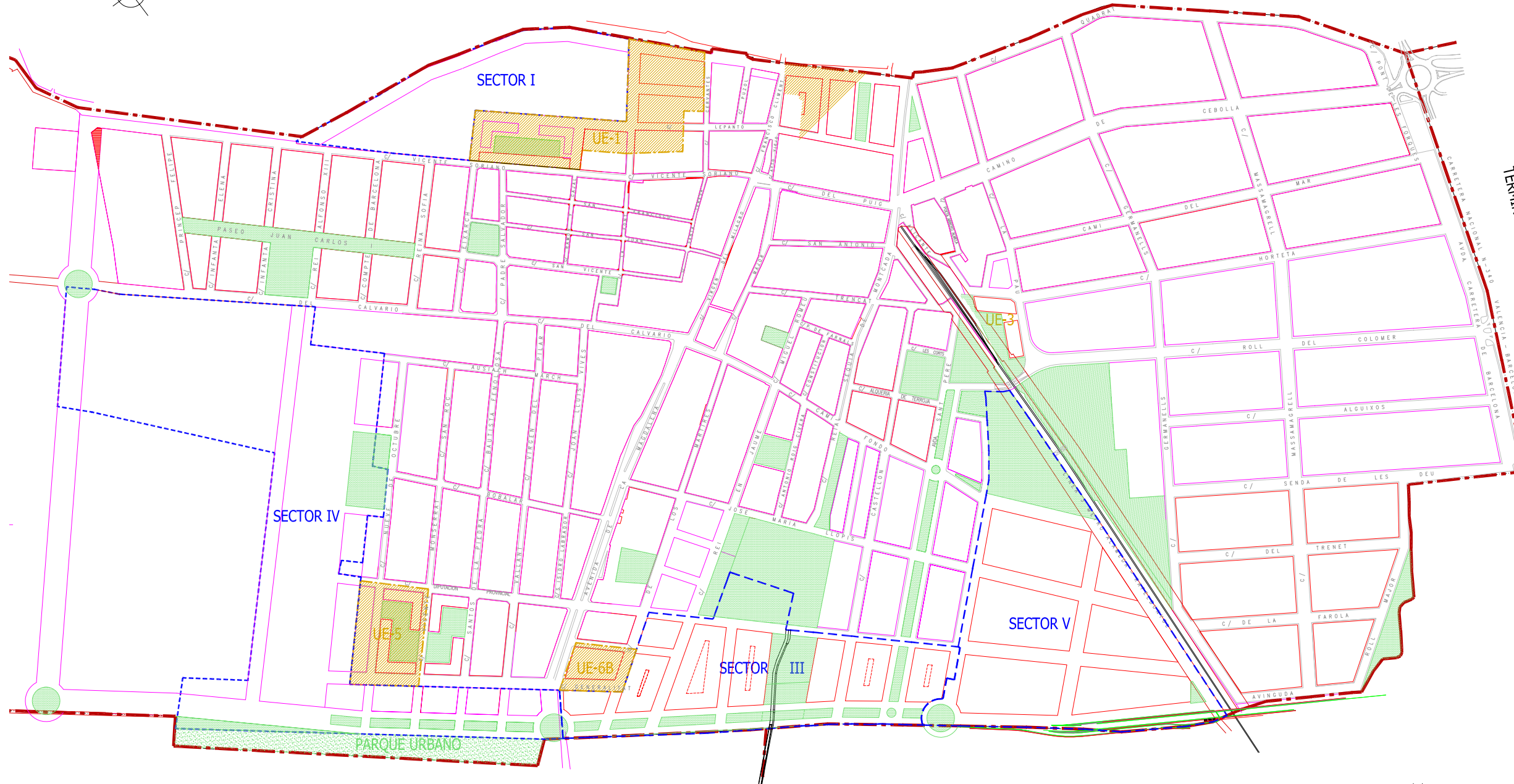
Esta forma de representación permite apreciar la calidad de la trama parcelaria, si ha sido objeto de una adecuada planificación o está condicionada por la agrícola previa, la evolución y la dinámica de agregación o fragmentación producida en su evolución. En orden a su escala, también permite apreciar el tamaño relativo de las empresas implantadas.

**PI Rafelbunyol.** El estado actual del AAE muestra un muy alto nivel de consolidación, salvo en unas pocas parcelas en el perímetro, que se unen a la falta de actividad en otras y algunos solares disponibles todavía en el denominado sector 5, al otro lado de las vías de Metrovalencia. La trama existente guarda una regularidad formal derivada del planeamiento vigente, con escasa calidad en el trazado y amplitud de las vías, que colmata los límites del municipio sin una adecuada relación con los bordes que limitan la actuación, tanto con el espacio agrícola, como con los espacios residenciales o industriales anexos. Hay una gran diversidad en la estructura parcelaria, predominando las parcelas de pequeño tamaño.





TERMINO DE LA POBLA DE FARNALS



El planeamiento vigente a escala municipal refleja las condiciones previstas para la evolución del suelo en el AAE. Dado que se trata de una figura legal posterior a actuaciones realizadas sobre el territorio, con asentamientos industriales previos no planificados, existen situaciones en las que la trama prevista modifica lo realizado (en ocasiones con un seguimiento escaso o nulo respecto de lo indicado).

PI Rafelbunyol. Se representa como documento significativo del planeamiento vigente el correspondiente a las Normas Subsidiarias, de 31 de octubre de 1989, revisadas en octubre de 1999.

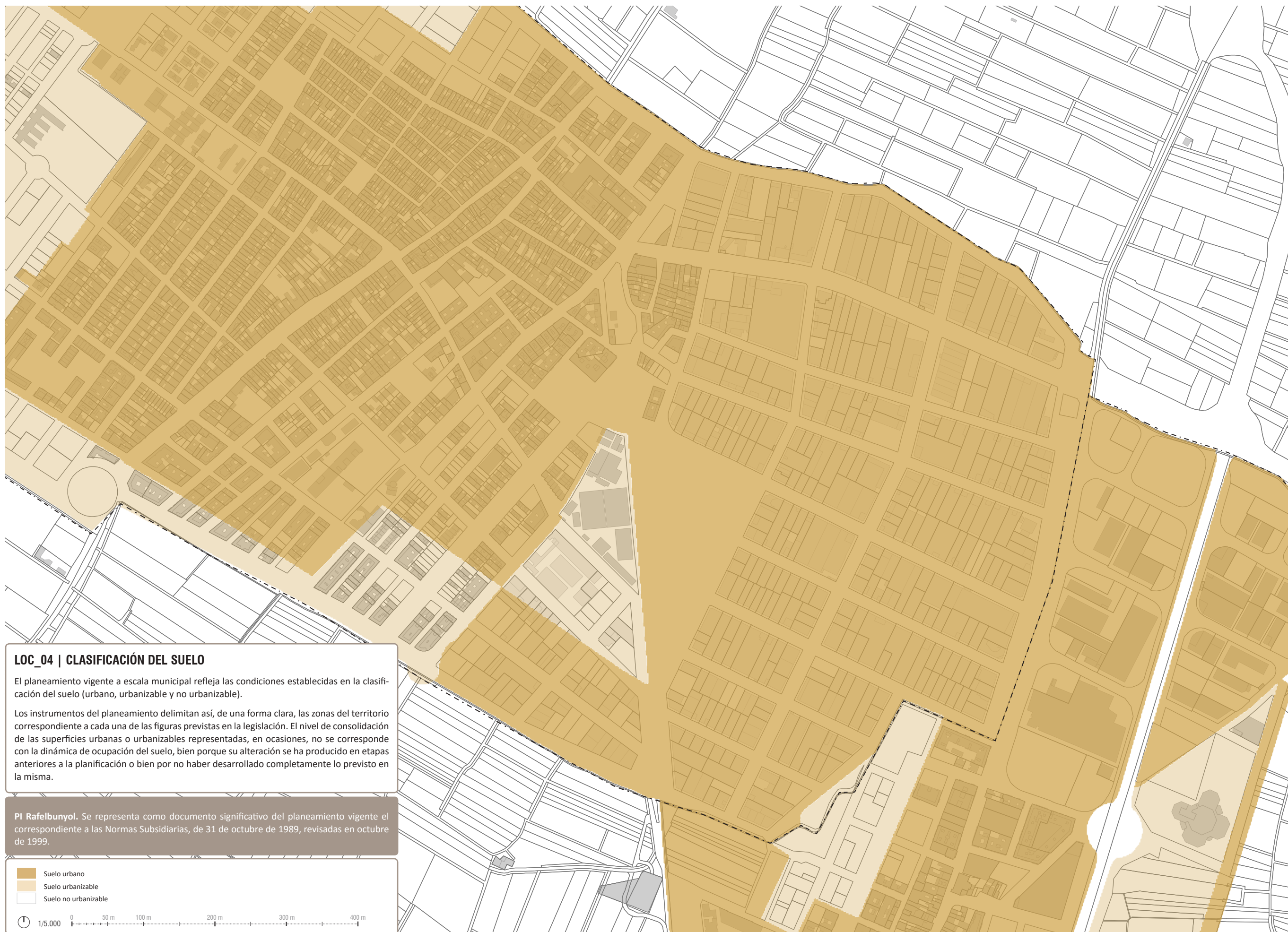
El alcance de las NN. SS. es limitado y necesita de una adecuada revisión acorde con las leyes vigentes. Es muy recomendable, dada la contigüidad de las tramas residenciales e industriales de Rafelbunyol y La Pobla de Farnals, emprender acciones mancomunadas de revisión del planeamiento a escala supramunicipal.

|                                                                                     |  |                                       |               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------|---------------|
|  |  | UNIDADES DE EJECUCION DE SUELO URBANO |               |
| UE-1: 24225 M2                                                                      |  | UE-2: 16587 M2                        | UE-3: 5370 M2 |
| UE-5: 11700 M2                                                                      |  | UE-6B: 4804 M2                        |               |

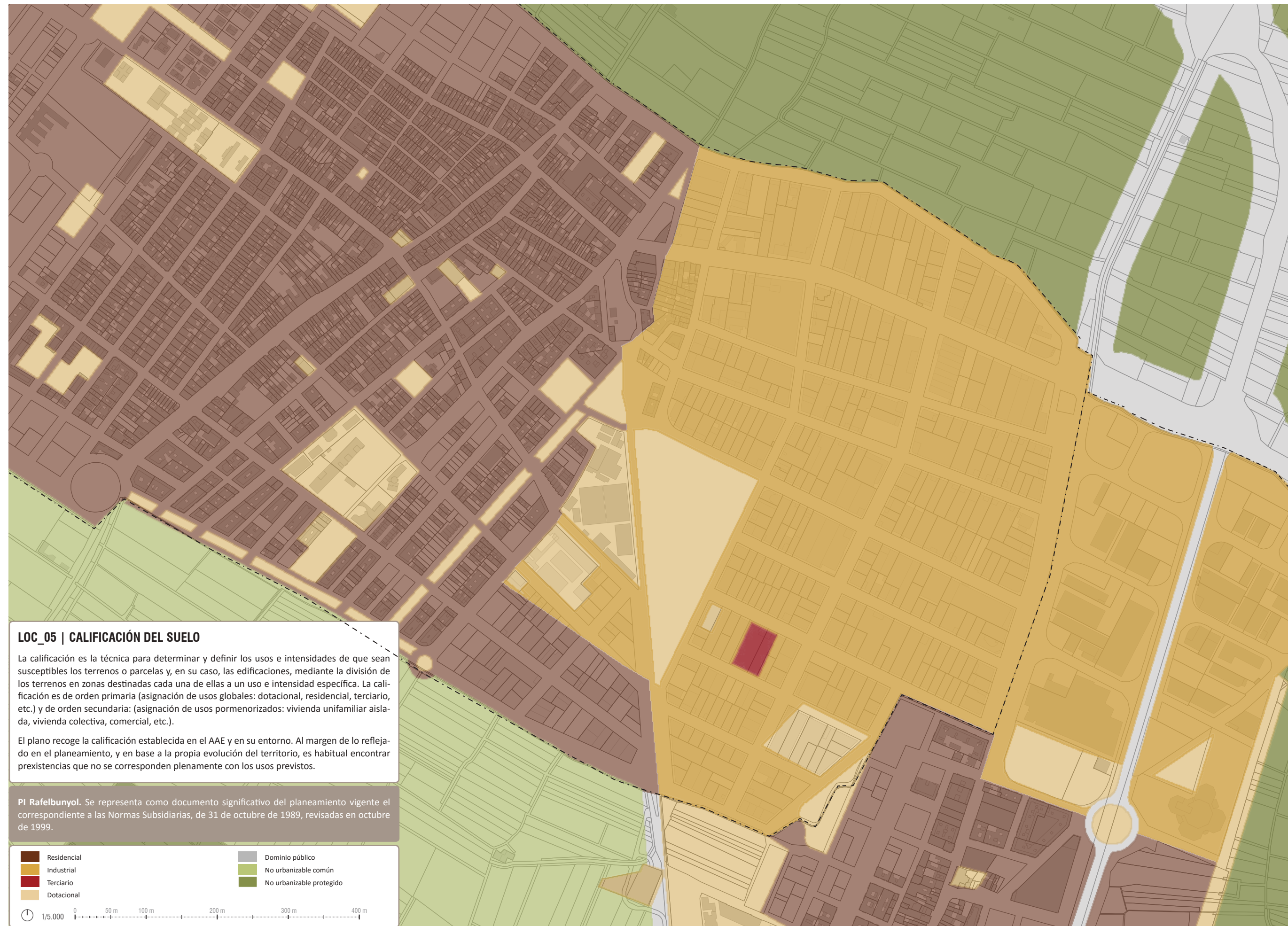
|                                                            |                    |
|------------------------------------------------------------|--------------------|
| SECTORES DE SUELO URBANIZABLE:<br>ORDENACION PORMENORIZADA |                    |
| SECTOR III: 62900 M2                                       | SECTOR V: 87192 M2 |

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| SECTORES DE SUELO URBANIZABLE |                      |
| SECTOR I: 39281 M2            | SECTOR IV: 140851 M2 |













**LOC\_06 | PLANO CATASTRAL**

A una escala de aproximación local, la escala 1/5.000, se pueden apreciar los espacios parcelados y los edificios que recoge el catastro y su naturaleza rústica o urbana. La realidad muestra el nivel de ocupación del suelo en todo el conjunto de la AAE y también las diferencias en el nivel de ocupación de parcela en suelo industrial. En cualquier caso, queda patente la regularidad y tamaño del parcelario junto a los márgenes de dominio público de los elementos territoriales.

**PI Rafelbunyol.** El Plano Catastral del AAE muestra un nivel alto de ocupación, salvo en el denominado sector 5, al otro lado de las vías de Metrovalencia. La estructura parcelaria actual sugiere que ésta se asentaba en un esquema de mayor orden que el existente, ya que se observan parcelas irregulares consecuencia de procesos de segregación o agregación que no han seguido la disciplina formal previa. En líneas generales, las mayores parcelas se dan en el entorno del vial Camí Cebolla, donde también se aprecian desajustes formales. Esta carencia de una adecuada división parcelaria es también significativamente deficiente en la zona más recientemente planificada (sector 5).







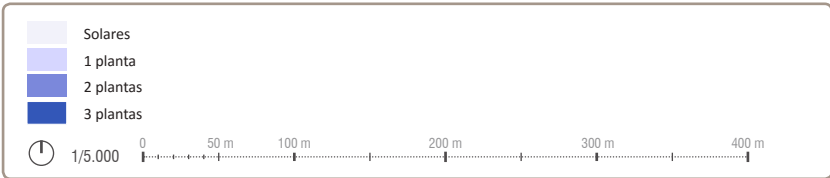




**LOC\_08 | NÚMERO DE PLANTAS**

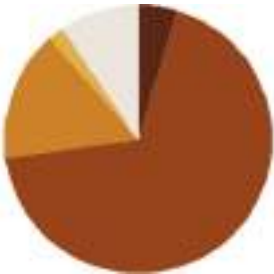
A una escala de aproximación local, la escala 1/5.000, se pueden apreciar las plantas de las diferentes edificaciones que forman el cuerpo construido del AAE. A partir de la información que nos facilita la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda y Función Pública, se establece una gama de tonos de color por número de plantas que permiten hacer una valoración general. También hay que precisar que la edificación industrial ha ido perdiendo la tradición de resolverse en altura para extenderse en superficie con una sola planta.

**PI Rafelbunyol.** Gran parte del tejido edificado existente presenta una volumetría homogénea de planta única correspondiente a la tradicional nave de producción o almacén, aunque también aparecen un número significativo de edificaciones con doble altura que no ocupan toda la parcela, son edificios destinados a oficinas en su mayor parte como anexos a las citadas naves. La edificación con más de dos alturas es prácticamente irrelevante.





Número de parcelas según edad de la edificación.



| Edad              |     | Consolidación |        |
|-------------------|-----|---------------|--------|
| Solares           | 40  | 9,52%         |        |
| Anteriores a 1955 | 1   | 0,24%         |        |
| Entre 1956 y 1974 | 7   | 1,67%         | 1,90%  |
| Entre 1975 y 1993 | 66  | 15,71%        | 17,62% |
| Entre 1994 y 2005 | 286 | 68,10%        | 85,71% |
| Entre 2006 y 2011 | 20  | 4,76%         | 90,48% |

LOC\_09 | EDAD DE LA EDIFICACIÓN

A una escala de aproximación local, la escala 1/5.000, se pueden apreciar las parcelas con distinta tonalidad según los años en los que fueron edificadas por primera vez. Se incluyen tablas por periodos y esquemas gráficos equivalentes que muestran la cantidad de parcelas edificadas en cada rango de tiempo, su porcentaje respecto al número total de parcelas y el porcentaje total de suelo consolidado en la AAE conforme se avanza en el tiempo.

**PI Rafelbunyol.** El AAE, tal como se ha puesto de manifiesto en la evolución histórica, se ha consolidado en un lapso de tiempo muy reducido, al contrario de lo sucedido en espacios productivos de características similares. La dinámica productiva y constructiva, arranca a principios de los años 90 y alcanza el 85% del total en el siguiente periodo representado (entre 1994 y 2005). La última etapa contemplada, correspondiente al intervalo temporal 2006 a 2011, supone un 5% de incremento, dado que ya se trata de un AAE plenamente colmatada.





