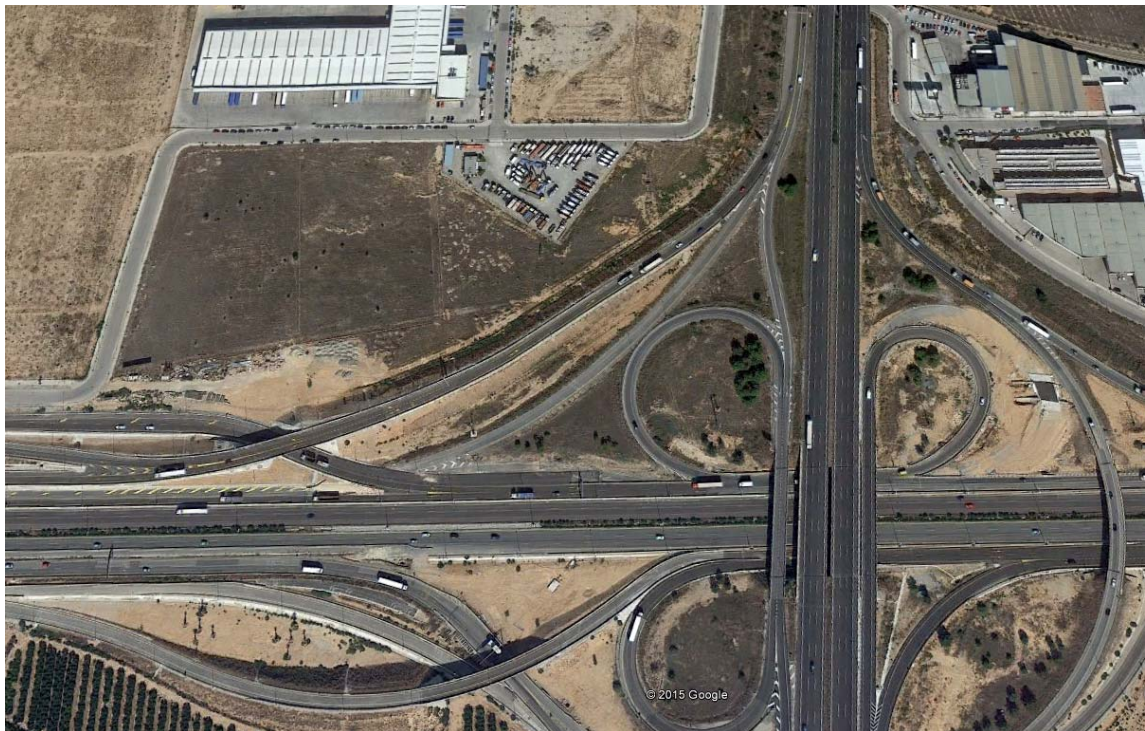




# MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 17

## DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

### PROPUESTA DEL PLAN



**AYUNTAMIENTO DE RIBA-ROJA DEL TURIA**

**JULIO 2019**



# **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 17 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE RIBA-ROJA DE TURIA.**

## **PROPUESTA DEL PLAN**

### **ÍNDICE**

1. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS
2. ALCANCE Y CONTENIDO
  - a. Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.
  - b. El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.
  - c. El desarrollo previsible del plan o programa.
  - d. Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.
  - e. Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.
  - f. Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.
3. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL SEGUIDO.
  - a. La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.
  - b. Resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
  - c. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan o programa, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.
  - d. Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.



4. RESUMEN DE SUPERFICIES
5. ADMINISTRACIONES AFECTADAS
6. ADMINISTRACIONES CONSULTADAS EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.
7. ADMINISTRACIONES CONSULTADAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA PROPUESTA DE PLAN
8. FOTOGRAFÍAS DE LA ZONA AFECTADA.
9. INFORMES DE VIABILIDAD Y DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.
  - 9.1. INFORME DE VIABILIDAD ECONÓMICA
  - 9.2. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
10. TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTAL DEL PG.
11. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN.

\* NORMAS URBANÍSTICAS

\* PLANOS



# **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 17 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE RIBA-ROJA DE TURIA.**

## **PROPUESTA DEL PLAN**

### **1. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS.**

La ordenación urbanística vigente en el municipio es la definida por el Plan General de Ordenación Urbana de Riba-roja de Turia, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia el 23 de octubre de 1996, con determinados condicionantes cuyo cumplimiento fue verificado por la Comisión el 13 de marzo de 1.997.

Quedó, no obstante, **suspendida la aprobación definitiva en la zona del enlace entre las autovías A-3 y A-7** con alcance de un círculo concéntrico de 300 metros de radio, a solicitud del Plan de Carreteras de la entonces Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, al objeto de permitir la ejecución de las obras de ampliación y mejora de este enlace.

Por **acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de 8 de marzo de 2001**, referente al expediente instruido por el Ayuntamiento de Ribarroja de subsanación de deficiencias en lo que afecta a la zona de intersección de las autovías y teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Ministerio de fomento de 21 de febrero de 2001, **se aprueba definitivamente la ordenación de los cuadrantes Valencia-Barcelona y Valencia-Alicante**, dejando sobre la mesa la ordenación de los cuadrantes Barcelona-Madrid y Alicante-Madrid, todos ellos referidos a la intersección de las Autovías A-7 y A-3.

Como quiera que el suelo afectado por el cuadrante Alicante-Madrid está clasificado como suelo no urbanizable común, en estos momentos, de hecho, **tan solo se mantiene la suspensión en el cuadrante Madrid-Barcelona** que afecta a la manzana de suelo urbano industrial, cuyos parámetros urbanísticos fundamentales son los recogidos en las artículos 53 a 57 del Plan General de Ordenación Urbana que reproducen la normativa del anterior Plan Parcial del Oliveral.

Para levantar la suspensión en este cuadrante se hace necesario redactar la presente **Modificación número 17 del Plan General**.



El Ayuntamiento, conforme a lo estipulado en el artículo 44.5 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), es competente para la formulación y tramitación de los planes de ámbito municipal.

El procedimiento para la elaboración y aprobación de los planes y programas es el de su sujeción a **evaluación ambiental y territorial estratégica**, según lo estipulado en los artículos 50 y siguientes de la LOTUP, debiendo dirimirse en el mismo su tramitación ordinaria o simplificada.

En este procedimiento **el Ayuntamiento interviene como órgano promotor**, elaborando como tal el presente Documento de Inicio de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégico y Borrador de la Modificación nº 17 del Plan General.

En el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 17 de diciembre de 2015 adoptó el acuerdo de emitir **Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE** en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la Modificación nº 17 del Plan General, con determinados condicionantes, por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Concluida esta evaluación ambiental y territorial estratégica **la aprobación inicial** de la presente modificación del Plan General le corresponde al **Ayuntamiento de Riba-roja de Túria**, como órgano promotor de la misma, y la aprobación definitiva le corresponde a la **Conselleria de Urbanismo**, por afectar la presente modificación sobre determinaciones de la ordenación estructural, siguiendo lo establecido en el artículo 57 de la LOTUP, referente a la tramitación de los planes que no están sujetos al procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica.

En este sentido, el Ayuntamiento ha sometido la propuesta de plan a información pública por un periodo de 45 días hábiles y realizado las consultas a las administraciones públicas afectadas. Tras recibir informe desfavorable de la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento, resulta necesario modificar la distancia de la línea de edificación conforme al artículo 33.2 de la Ley 37/2015 de Carreteras. Por este motivo, se modifica la propuesta de plan y se vuelve a someter la misma a información pública.



## **2. ALCANCE Y CONTENIDO.**

### **a) Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.**

En este último cuadrante en el que se mantiene la suspensión del Plan General, se ve afectada la manzana donde se ubican las parcelas resultantes número 19, 20 y 21 del Proyecto de Compensación del subpolígono II del Plan Parcial de El Oliveral, que fue aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Ribarroja del Turia el 11 de noviembre de 1.994, habiéndose ejecutado con posterioridad las obras de urbanización.

Ejecutadas las obras de ampliación a tercer carril en la A-3, tramo Buñol-Valencia por parte del Ministerio de Fomento, y elaborado el proyecto de mejoras en la A-7, **es el momento de definir la ordenación que debe regir en la zona y levantar la suspensión.**

Solicitado informe a la Dirección General de Carreteras de la **Demarcación de Carreteras del Estado** en la Comunidad Valenciana, el 12 de julio de 2013, con nº de expediente U/019/13, el ingeniero Jefe de la Demarcación, por delegación del Director General de Carreteras, **informa en sentido favorable y con carecer vinculante** la actuación solicitada por el Ayuntamiento de Ribarroja del Turia con sujeción a las siguientes condiciones particulares y generales:

- *Del análisis de los planos de la actuación en proyecto de clave 14-V-7060.C “Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7. Tramo: Enlace con la CV-370/enlace con la A-3 pp.kk. 497 a 509”, se deduce que no se va a afectar mayor superficie que la delimitada por el ramal existente en la actualidad que permite el movimiento Barcelona-Madrid.*
- *Deberá dejarse fuera de ordenación la actual planta de infraestructuras de la Red de Carreteras del Estado, la zona de dominio público, la zona de servidumbre y la zona comprendida hasta la línea límite de edificación, la cual se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la calzada más próxima. A estos efectos, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones tienen la consideración de carreteras convencionales.*
- *En cualquier caso, deberá estarse a lo dispuesto respecto a las limitaciones de uso que vienen recogidas en la Ley de Carreteras del Estado y su Reglamento, respecto de las zonas de protección de las carreteras del Estado.*



**b) El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.**

El alcance de la presente modificación se limita a **restituir la ordenación establecida en el referido Plan Parcial El Oliveral**, manteniendo, a excepción del uso residencial, los parámetros urbanísticos que en el mismo se contenían y que fueron recogidos en los artículos 53 a 57 del Plan General de Ordenación Urbana:

- Parcela mínima: 1.000 m<sup>2</sup>.
- Edificabilidad: 1m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- Separación a lindes:           - Frontal           10 m.  
  - Laterales        5 m.
- Alturas:
  - Uso industrial y recreativo: 3 plantas y 11 m.
  - Resto de usos: 6 plantas y 18,5 m.
- Aparcamiento: 1 plaza cada 100 m<sup>2</sup>t.
- Uso dominante: Industrial.
- Usos compatibles: Taller y Artesanía, Industrial compatible, ~~Residencial según el art. XIII-53-9~~, Hotelero, Recreativo, Comercial, Comercial Concentrado y todos los no prohibidos.
- Usos Prohibidos: Los residenciales salvo lo anterior.

El ámbito de la actuación es la **manzana conformada por las parcelas P19, P20 y P21**, al ser la única zona edificable que queda con la ordenación suspendida.

Ante la situación urbanística existente se han planteado tres alternativas:

**Alternativa cero: Mantener la suspensión de la ordenación.**

El mantenimiento indefinido de la suspensión en todo el ámbito de la manzana de suelo urbano industrial impide la edificación de las tres parcelas edificables que la conforman, vetando la posibilidad de implantación de nuevas empresas. Con esto se limitaría la generación de riqueza y puestos de trabajo, además de poder incurrir la administración en un supuesto de limitación singular y restricción de la edificabilidad o el uso que, en virtud del artículo 35 del Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado por RDL 2/2008, podría resultar indemnizable.



**Alternativa uno: Levantar la suspensión manteniendo como suelo urbano industrial la superficie no afectada por las obras ejecutadas o en proyecto en la infraestructura viaria de la A-3 y A-7.**

Ejecutadas las obras de ampliación de la A-3 y habiéndose aprobado el proyecto de trazado de las obras de mejora de la A-7, se plantea como alternativa uno, la desclasificación del suelo urbano afectado por las infraestructuras de la Red de Carreteras del Estado y la zona de dominio público, estableciendo, además, la línea límite de edificación a 50 metros de los ramales de enlace.

Así, esta zona de 6.831 m<sup>2</sup> que era suelo urbano, pasará a ser sistema general de infraestructuras, coincidiendo con el uso real al que se destina actualmente dicho suelo.

**Alternativa dos: Levantar la suspensión manteniendo como suelo urbano industrial la superficie no afectada por las obras ejecutadas o en proyecto en la infraestructura viaria de la A-3 y A-7, manteniendo el vial perimetral previsto inicialmente**

Esta alternativa, a diferencia de la anterior, mantendría el vial perimetral de la manzana, delimitando las parcelas edificables en el linde con el ramal de enlace entre las autovías.

En la manzana afectada por la modificación se encuentran las parcelas resultantes núm. 19, 20 y 21 del Proyecto de Compensación del subpolígono II del Plan Parcial de El Oliveral, aprobado el 11 de noviembre de 1994. Dicho sector se encuentra totalmente urbanizado y gestionado, y siendo que la ordenación inicial en la que se preveía dicho vial perimetral no ha estado nunca vigente puesto que desde la aprobación del PG se ha mantenido la suspensión de la ordenación en esta zona, el referido vial no se llegó nunca a ejecutar.

Considerando las obras de ampliación ejecutadas en la ampliación del tercer carril de la A-3, y visto la superficie expropiada por el Ministerio de Fomento, la inclusión de un vial perimetral en la ordenación definitiva supondría una reducción considerable de la superficie de las parcelas edificables resultantes del proyecto de compensación aprobado. Así mismo, la parcela núm. 19 quedaría con una forma trapezoidal de ancho muy reducido que dificultaría la implantación de cualquier edificación o actividad industrial en la parcela.

El vial existente en el frente de las parcelas, C/ dels Pedrapiquers, resulta suficiente para dar acceso a las parcelas, de modo que todas las parcelas tienen un ancho de fachada superior al mínimo, y a la vista de la profanidad edificable de la manzana, no se considera necesario que las parcelas tengan frente a dos viales. Por lo





que configurar un vial perimetral nuevo supondría restar superficie a las parcelas innecesariamente.

**Alternativa tres: Levantar la suspensión, desclasificando la totalidad del suelo urbano industrial de la manzana.**

Como alternativa dos, se plantea, desclasificar la totalidad del suelo urbano de la manzana, esto es, los 55.421,80 m<sup>2</sup> de las parcelas n<sup>o</sup> 19, 20 y 21, que pasará a ser sistema general de infraestructuras.

Esta alternativa establece una reserva de suelo para infraestructuras viarias innecesaria a tenor del informe de la Demarcación de Carreteras del Estado, con las graves consecuencias que ya han quedado expuestas en la alternativa cero.

De estas cuatro alternativas, **se ha optado por la alternativa uno**, por las evidentes ventajas que presenta.

**c) El desarrollo previsible del plan o programa.**

El desarrollo previsible tras la aprobación de la modificación n<sup>o</sup> 17 del Plan General no es más que la **materialización de la edificación prevista en el Plan Parcial del Oliveral**, asumido en el vigente Plan General, y consecuencia lógica de la patrimonialización de sus derechos por parte de los titulares que han realizado las cesiones dotacionales correspondientes y han costado la urbanización.

Esta edificación se producirá **en aquella porción de sus parcelas que no resultan imprescindibles para la ampliación y mejora de las autovías A-3 y A-7.**

**d) Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.**

La situación del medio ambiente y del territorio en **la zona no presenta ningún conflicto significativo** al margen de la problemática, precisamente, de la infraestructura de transporte que ha motivado la ampliación de la A-3 y la programación de obras de mejora en la A-7, y que como ha quedado justificado anteriormente ya ha sido resuelto.



**e) Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.**

La presente modificación se limita a desclasificar 6.831 m<sup>2</sup> de suelo urbano industrial que pasan a ser sistema general de infraestructuras. **No es previsible ningún efecto negativo** sobre el medio ambiente ni sobre el cambio climático, compatibilizando, eso si, la edificación industrial lucrativa con las necesidades puestas de manifiesto por las infraestructuras viarias estratégicas, permitiendo al ampliación y mejora tanto de la A-3 como de la A-7.

En todo caso **su efecto sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos siempre sería positivo** puesto que se reduce el suelo edificable a favor de una mejora en las infraestructuras viarias.

***f) Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.***

La presente modificación **no entra en contradicción** con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y no tiene incidencia en ningún otro instrumento de planificación territorial o sectorial.

### **3. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL SEGUIDO.**

***a) La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.***

Los supuestos en que un plan o programa debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial simplificada vienen determinados en el artículo 46.3 de la LOTUP.

- a) En el presente caso nos encontramos ante **una modificación menor del Plan General** que se limita a levantar la suspensión en la zona de actuación manteniendo el uso industrial preexistente y la totalidad de los parámetros urbanísticos.



- b) La presente modificación reclasifica una superficie de 6.831 m<sup>2</sup> de suelo urbano industrial, que pasa a ser sistema general de infraestructuras., tratándose, pues, de una **zona de reducida extensión**.
- c) **No se cumplen los demás requisitos** establecidos en el artículo 46.1 de la LOTUP.

Por lo tanto, queda debidamente justificada la **procedencia de la evaluación ambiental y territorial simplificada**, cuya solicitud formal se realizó en su momento.

Y en este sentido el acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental, estimando la procedencia de la tramitación simplificada, acuerda emitir **Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE**.

Así bien, establece en dicho informe que deberán cumplirse los siguientes **CONDICIONANTES**:

- Se deberán recoger las consideraciones técnicas que, desde la legislación sectorial, sean de aplicación en orden a minimizar los riesgos sísmicos, en particular, en la normativa sísmica de aplicación NCSR-02 para las construcciones y edificaciones.
- La propuesta definitiva debe recoger, entre sus planos normativos, el plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia y en su normativa las determinaciones que se realizan en dicho informe en relación con las limitaciones de alturas y las limitaciones de actividades.
- Se deberán tener en cuenta las consideraciones urbanísticas efectuadas por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia.

***b) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.***

A tenor de lo argumentado en el punto 2.b) anterior, se hace evidente que **la alternativa uno, elegida, es la alternativa más viable técnica y económicamente** porque:

- i) Desclasifica aquel suelo que ha sido necesario para acometer la ampliación y mejora de la A-3 en su enlace con la A-7.



- ii) Minimiza la limitación singular o restricción de la edificabilidad de los propietarios titulares de parcelas de suelo urbano que, tal como se ha explicado anteriormente, ya fue objeto de la correspondiente gestión y urbanización.
- iii) Permite la puesta en el mercado de las parcelas edificables de suelo urbano industrial que no resultan necesarias para la referida infraestructura de transporte.
- iv) Las parcelas edificables resultantes de la modificación tienen dimensión y características suficientes y adecuadas para su edificación e implantación posterior de actividades, disponiendo todas ellas de un ancho de fachada superior al mínimo establecido (20 m).

***c) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan o programa, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.***

Siendo nulo el efecto negativo que la presente modificación nº 17 del Plan General tiene sobre el medioambiente, el territorio o el cambio climático, tal y como se ha acreditado anteriormente, **no resulta procedente adoptar medidas** para prevenir, reducir, compensar o mitigar su incidencia.

***d) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.***

En coherencia con lo explicado en los puntos anteriores **no resulta procedente** la adopción de medidas para el seguimiento ambiental del plan.

#### **4. RESUMEN DE SUPERFICIES.**

La presente modificación supone, en definitiva, **la disminución en 6.831 m<sup>2</sup> del suelo urbano edificable industrial y, correlativamente, el aumento de 6.831 m<sup>2</sup> del suelo de sistema general de infraestructuras.**



Todo ello, conforme al siguiente **cuadro de superficies**:

<b>Elemento</b>	<b>Plan Parcial Oliveral (PG suspendido)</b>	<b>Modificación nº 17 del Plan General</b>	<b>Diferencia</b>
P19	5.000 m <sup>2</sup>	5.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
P20	5.379 m <sup>2</sup>	5.379 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
P21	45.000 m <sup>2</sup>	38.169 m <sup>2</sup>	-6.831 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL EDIFICABLE</b>	<b>55.379 m<sup>2</sup></b>	<b>48.548 m<sup>2</sup></b>	<b>-6.831 m<sup>2</sup></b>
<b>SISTEMA GENERAL</b>	<b>0m<sup>2</sup></b>	<b>6.831 m<sup>2</sup></b>	<b>6.831 m<sup>2</sup></b>

Considerando que la **edificabilidad** prevista en el planeamiento para la zona de ordenación de El Oliveral es de **1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s**, la afección a la edificabilidad y aprovechamiento tipo de la propuesta de la modificación es la siguiente:

<b>Elemento</b>	<b>Plan Parcial Oliveral (PG suspendido)</b>	<b>Modificación nº 17 del Plan General</b>	<b>Diferencia</b>
P19	5.000 m <sup>2</sup> t	5.000 m <sup>2</sup> t	0 m <sup>2</sup>
P20	5.379 m <sup>2</sup> t	5.379 m <sup>2</sup> t	0 m <sup>2</sup>
P21	45.000 m <sup>2</sup> t	38.169 m <sup>2</sup> t	-6.831 m <sup>2</sup> t
<b>EDIFICABILIDAD TOTAL</b>	<b>55.379 m<sup>2</sup>t</b>	<b>48.548 m<sup>2</sup>t</b>	<b>-6.831 m<sup>2</sup>t</b>

En la propuesta de planeamiento se mantiene el mismo coeficiente de edificabilidad asignado a todas las parcelas edificables del sector: 1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, con el fin de no incrementar la densidad edificatoria en la referida manzana, manteniendo las mismas características y parámetros urbanísticos que el resto del sector.

La solución adoptada en cuanto al aprovechamiento es la única viable considerada. El aprovechamiento correspondiente a los 6.831 m<sup>2</sup>t que correspondía al suelo ocupado por Fomento, se pierde al destinar dicho suelo a infraestructura viaria. El suelo expropiado por el Ministerio de Fomento tenía la condición de suelo urbano y urbanizado (con cesiones de suelo realizadas por sus titulares según el proyecto de reparcelación y gastos de urbanización soportados según el proyecto de urbanización) clasificado y calificado como tal por el Plan Parcial El Oliveral, teniendo un uso industrial y una edificabilidad de 1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, como el resto de parcelas edificables del sector.

Y esta edificabilidad no puede transferirse al resto de manzana porque, provocaría un aumento del volumen edificado en la misma que (i) no se corresponde con la edificabilidad de la zona que es como máximo de 1 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y (ii) que no



confiere mayor valor económico a estas parcelas puesto que el uso industrial logístico requiere, fundamentalmente, edificación en planta baja. Además, para transferir dicha edificabilidad (que hipotéticamente le correspondería a Fomento) sería necesario tramitar un proyecto de reparcelación, si bien, someter a una segunda reparcelación a parcelas que ya han sido reparceladas incurriría en causa de nulidad. Únicamente sería lógico y posible reservar el aprovechamiento en suelos incluidos en sectores que no hayan sido programados ni gestionados, y no en el caso que nos ocupa, tratándose de un suelo urbano, reparcelado y urbanizado.

## **5. ADMINISTRACIONES AFECTADAS.**

La única administración afectada es la Dirección General de Carreteras de la **Demarcación de Carreteras del Estado** en la Comunidad Valenciana, que ha emitido los siguientes informes:

- Informe favorable y vinculante de fecha 12 de julio de 2013
- Informe desfavorable y vinculante de fecha 13 de marzo de 2019 (motivo por el cual se modifica la propuesta de plan y se vuelve a someter a exposición pública)

## **6. ADMINISTRACIONES CONSULTADAS EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.**

En el procedimiento de evaluación ambiental se han cursado consultas a las siguientes administraciones:

- Servicio Territorial de Urbanismo de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio:

*Informa que “dado que se está tratando de delimitar los perímetros de afección y protección exigidos por la legislación sectorial (Ley de Carreteras) y de reflejar la Red Primaria de comunicaciones, se está incidiendo sobre determinaciones de la ordenación estructural, de acuerdo con el art. 21 de la LOTUP y, por tanto, la **aprobación definitiva de la modificación corresponderá a la Consellería competente en la materia.**”*



Además, considera que la propuesta de la modificación nº 17 **no parece que vaya a tener efecto significativo sobre el medio ambiente**, no obstante, realiza una serie de consideraciones urbanísticas:

*1. Se advierte que se ha eliminado el viario perimetral que bordeaba el sector en el Plan Parcial El Oliveral inicial. Por ello, se deberá aclarar en los planos de información el ámbito concreto que quedó suspendido y en el plano de ordenación reflejar expresamente la distinción entre la zona de dominio público, de servidumbre, afección y línea límite de edificación, calificando como Red Primaria de Comunicaciones (PCV) el ámbito correspondiente.*

*2. Dado que la eliminación del viario perimetral previsto puede producir dificultades en la ordenación y en la posibilidad de subdivisión de las parcelas (ya que el tamaño de parcela mínima establecido en el Plan Parcial es de 1.000 m<sup>2</sup>) y además no se obtiene fachada a calle sino fondo de parcela desde la parte más visible del sector, se debería aportar una nueva alternativa de ordenación, en la que, además de grafarse las distintas zonas con limitación a la propiedad derivadas de la Ley de Carreteras, se valore la permanencia del citado viario perimetral.*

*3. Se deberá realizar la justificación de la afección a la edificabilidad y aprovechamiento tipo de la propuesta de Modificación. Se incluirá en la normativa urbanística reguladora del ámbito, las limitaciones a la propiedad recogidas en la Ley de Carreteras del Estado y su Reglamento.*

■ **Sudirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas:**

Indica que el término de Riba-roja de Túria se encuentra **afectado por servidumbres aeronáuticas civiles del Aeropuerto de Valencia**. Por tanto, el planeamiento deberá incorporar las limitaciones que las servidumbres imponen sobre el ámbito objetivo. Además, los instrumentos de ordenación urbanística que afecten a espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas, deberán ser informados por la Dirección General de Aviación Civil.

■ **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento:**

Manifiesta que la totalidad del ámbito se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbre Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Valencia. No obstante, analizadas las cotas del terreno, concluye que hay cota, en principio, suficiente para



que las servidumbres aeronáuticas no sean sobrepasadas por las construcciones e instalaciones previstas o que pudieran permitirse, por ello **informa favorablemente** la modificación nº 17, si bien, requiere que la propuesta definitiva recoja, entre sus planos normativos, el plano de servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia y en su normativa las determinaciones que se realizan en dicho informe en relación con las limitaciones de alturas y las limitaciones de actividades.

■ Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de de la Subdirección General de Ordenación, Planificación y ATES:

Informa que, teniendo en cuenta el objeto y alcance de la modificación, y siendo que se trata del levantamiento de una suspensión de un planeamiento aprobado, en una manzana que forma parte de un sector industrial con un alto grado de consolidación y que mantiene la totalidad de los parámetros urbanísticos establecidos en el Plan General para la misma, considera que su desarrollo **no tendrá incidencia en el paisaje** susceptible de configuración conforme al planeamiento aprobado, **no resultando necesaria la elaboración de un instrumento de paisaje.**

## **7. ADMINISTRACIONES CONSULTADAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA PROPUESTA DE PLAN**

En el trámite de información pública de la Propuesta de Plan, por un periodo de 45 días hábiles, se ha publicado anuncio en el DOCV (nº 8541 de fecha 06/05/2019), en un diario de amplia difusión (Levante 18/04/2019) y en lapágina web del Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

Además, se han realizado consultas a las distintas administraciones públicas afectadas:

- Demarcación de Carreteras del Estado (Ministerio de Fomento)
- Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
- Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento)

De estas consultas, se han recibido los siguientes informes:

- Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, de fecha 3 de mayo de 2019, en el que se indica que no hay nada que objetar.





- **Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento), de fecha 27 de marzo de 2019, en el que se reitera el carácter favorable del informe evacuado por esta DG el 1 de septiembre de 2015, y recuerda que, al encontrarse la totalidad del ámbito en zona afectada por servidumbre aeronáutica, “la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores – incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción o similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.”**
- **Demarcación de Carreteras del Estado, de fecha 13 de marzo de 2019, en el que se informa desfavorablemente, con las siguientes condiciones:**
  - *Se deberá ajustar la línea de edificación a 50 m, medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada, conforme al artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.*
  - *En caso que el uso industrial sea compatible con edificación residencial o asimilada, estarán sometidas con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica definidas en los mapas de ruido realizados por el Ministerio de Fomento.*
  - *Materialización de la reserva de aprovechamiento adquirido vía expropiación de los 6.831 m<sup>2</sup> del suelo afectado por la infraestructura de la Red de Carreteras del Estado.*

**En este sentido, se modifica el documento de la Propuesta de Plan para adaptar los requerimientos de la Demarcación de Carreteras, en cuanto a la línea de edificación y a la restricción de la servidumbre acústica de los mapas de ruido del Ministerio. En relación a la materialización de la reserva de aprovechamiento, conforme se ha justificado en el punto 4 de este documento, no resulta viable dicha materialización, por lo que se mantiene la solución propuesta y el requerimiento efectuado por el Ministerio será una cuestión que deba resolverse al margen de la aprobación de este documento de planeamiento.**

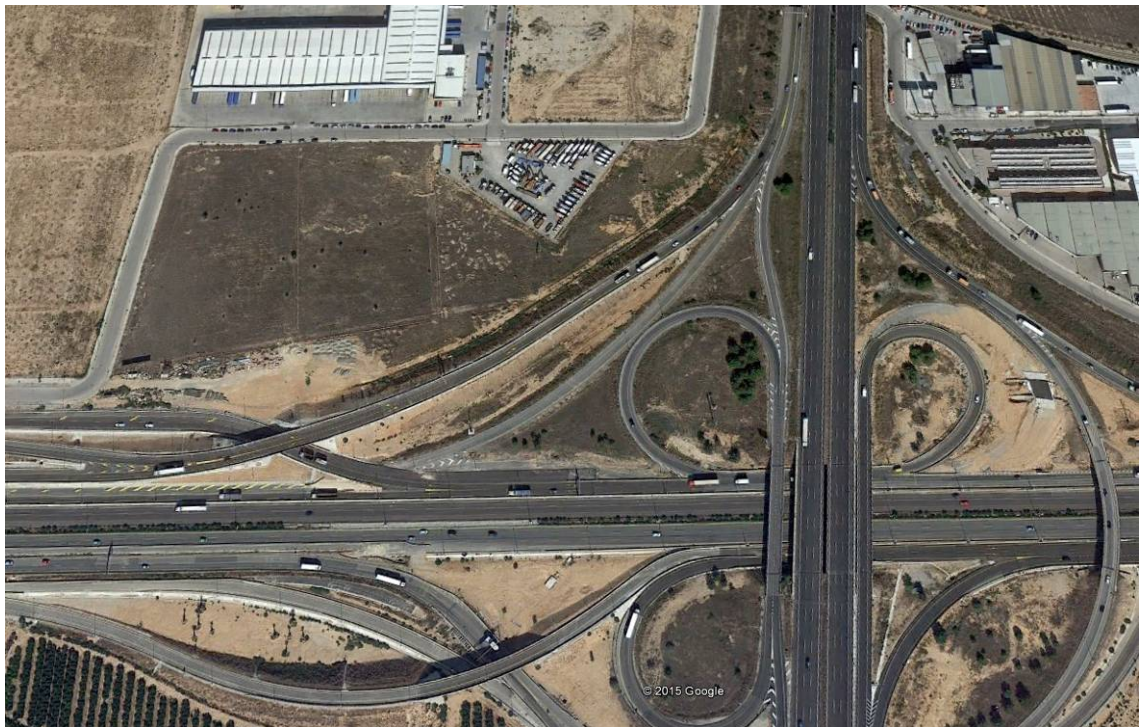
**En cuanto a la línea de edificación, se modifica la distancia a 50 m, conforme se requiere en el informe de la Demarcación de Carreteras, si bien, el Ayuntamiento ha solicitado al Ministerio de Fomento para que tramite la modificación de la línea límite de edificación, con una distancia inferior (25 m), en virtud de lo dispuesto en el artículo**



33.3 de la Ley 39/2015 de Carreteras, puesto que se trata de suelo clasificado como urbano previamente a la construcción de la infraestructura de carretera (Plan Parcial Pol. Ind. El Oliveral, aprobado en 1978), habiendo sido consolidado todo el sector con una línea límite de edificación de 25 m, conforme establecía la legislación sectorial anterior.

## **8. FOTOGRAFÍAS DE LA ZONA AFECTADA.**

Se acompañan fotografías de la zona afectada donde se puede ver la situación física de la parcela una vez realizadas las obras de ampliación y mejora de la A-3 y sus ramales de enlace:











## **9. INFORMES DE VIABILIDAD Y DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.**

De conformidad con el artículo 22, apartados 4 y 5, del RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberán incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica y una memoria que asegure su viabilidad económica.

### **9.1. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA**

El artículo 22.5 del RDL 7/2015 establece que la ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de



rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.

Según el Anexo XIII de la LOTUP, la memoria de viabilidad económica tendrá el siguiente contenido:

*a) Mediante la aplicación del método residual estático realizará un análisis comparado entre los valores de repercusión de suelo en situación de origen y en la propuesta final, justificado en un estudio de mercado actualizado y acreditado por una sociedad de tasación homologada por el Banco de España o por un perito tasador especializado de reconocido prestigio en valoraciones urbanísticas.*

*b) En el caso de actuaciones de rehabilitación, renovación o regeneración urbana, el análisis comparado se basará en los parámetros urbanísticos vigentes y en los eventuales incrementos a atribuir con la finalidad de garantizar la rentabilidad de la actuación, considerando el importe total de la inversión a realizar así como el importe de las ayudas públicas directas e indirectas que la actuación pudiera recibir y las eventuales indemnizaciones que hubiera que asumir, teniendo en cuenta el límite del deber legal de conservación.*

*c) El análisis referido en la letra anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas en la rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua o telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión mediante la financiación de parte de la misma, o de la red de infraestructuras que les competa, así como la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.*

En este caso, siendo que se trata de suelo urbano urbanizado y gestionado, y la modificación propuesta mantiene los mismos parámetros urbanísticos en cuanto a edificabilidad y superficies y volúmenes construidos, sin reclasificación de suelo ni obtención de nuevas parcelas edificables, ni incrementos de aprovechamiento, se considera que no resulta necesario realizar un estudio económico financiero que justifique la viabilidad económica de la actuación, puesto que esta modificación únicamente permite la materialización de la edificación prevista de una manzana que está incluida en un sector que ya ha sido gestionado y urbanizado previamente, adaptando el planeamiento a la realidad física de las infraestructuras ejecutadas por el Ministerio de Fomento.



## **9.2 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

En el informe de sostenibilidad económica se ponderará en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos, en virtud de lo estipulado en el artículo 22.4 del RDL 7/2015 y en el Anexo XIII de la LOTUP.

En este sentido, y atendido el carácter de este instrumento de ordenación (modificación menor del Plan General, sin reclasificación de suelo, ni aumento del aprovechamiento urbanístico) la presente modificación no tiene incidencia alguna en los presupuestos municipales, puesto que **no incrementa los costes de mantenimiento** del sector industrial El Oliveral, dado que la red viaria ya está completamente ejecutada y los servicios que debe prestar el Ayuntamiento son los mismos se proceda a edificar las parcelas o no.

Es más, la edificación de las parcelas que permitirá el levantamiento de la suspensión de la ordenación urbanística **supondrá un aumento de ingresos** en conceptos de impuestos de actividades, obras y bienes inmuebles.

Y, por otra parte, el levantamiento de la suspensión de la ordenación **permitirá poner en el mercado más suelo destinado a usos productivos**.

En base a todo lo cual, se considera que la modificación **no tiene ningún impacto presupuestario ni de inversión para las Haciendas Públicas Locales**.

## **10. TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTAL DEL PG.**

Al no quedar sujeta la presente Modificación Puntual nº 17 del Plan General al procedimiento ordinario sino al simplificado, una vez realizadas las actuaciones del artículo 50, solicitud de inicio de la evaluación ambiental y estratégica, y artículo 51, emisión del Informe ambiental y territorial estratégico favorable por acuerdo la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 17 de diciembre de 2015, se seguirán los trámites previstos en el artículo 57 de la LOTUP:

■ Información pública durante un periodo mínimo de cuarenta y cinco días, publicando anuncio en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en prensa escrita





de gran difusión indicando la dirección electrónica para su consulta y poniendo a disposición del público la documentación.

■ Consultas a las administraciones públicas afectadas, relacionadas en los apartados 5 y 6 de la presente memoria, y a las personas interesadas.

No resulta necesario efectuar consultas a las empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones, porque se trata de suelos urbanizados y que la presente modificación no supone el incremento de edificabilidad ni, por lo tanto, de la demanda de suministros.

■ Notificación a todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a la iniciación del procedimiento.

En cumplimiento del art. 70.ter.3 de la Ley //1985, de Bases del Régimen Local, modificado por la Disposición Adicional Novena del RDL 2/2008, aún cuando no se produce incremento de la edificabilidad o densidad ni se modifican los usos del suelo.

■ Una vez concluidas estas actuaciones, y vistos los informes sectoriales recibidos, en virtud de lo establecido en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado de fecha 13 de marzo de 2019, se han introducido cambios sustanciales en el documento (distancia de la línea de edificación), por lo que se requiere someter el documento a una nueva información pública, por un plazo de 20 días.

Atendido que en el Informe Ambiental y Territorial Estratégico se determinaba que esta modificación no tenía efectos significativos sobre el medio ambiente, y considerando que los cambios introducidos únicamente retiran la línea de edificación, no resulta necesario requerir informe al órgano ambiental, puesto que la propuesta mantiene las características que fundaron el informe favorable ambiental.

No se han recibido alegaciones por parte de ningún particular.

■ Concluida esta nueva información pública, y resueltas las posibles alegaciones que se planteen, la versión final del Plan se remitirá al órgano sustantivo, es decir, la Conselleria competente en materia de urbanismo, para su aprobación definitiva, así como su inscripción en el Registro Autonómico de instrumentos de Planeamiento Urbanístico, y publicación en el Boletín Oficial de la Provincia para su entrada en vigor.



## **11. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN.**

Además de la presente memoria, la Modificación contiene:

### **Normativa Urbanística:**

#### **Sector Industrial El Oliveral**

Se añade un nuevo artículo 57.bis al Título XIII de las normas urbanísticas del PG:

#### **Artículo 57.bis “Ordenanzas Particulares”**

Se establecen las condiciones particulares para la manzana afectada por la modificación, respecto a los siguientes puntos:

- Afeción de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia
- Afeción de las servidumbres acústicas del Ministerio de Fomento.
- Condiciones frente al riesgo sísmico
- Uso vivienda

### **Planos:**

#### ***INFORMACIÓN:***

I1.- Emplazamiento.	1 : 5.000.
I2.- Planeamiento Vigente.	1 : 3.000.
I3.- Topografía y usos del suelo.	1 : 1.500.

#### ***ORDENACIÓN:***

O1.- Clasificación y Calificación del Suelo	1 : 1.500.
O2.- Servidumbres aeronáuticas	1 : 1.500.



**Ribarroja de Túria, julio de 2019**

**Por la OFICINA TÉCNICA MUNICIPAL,**

**La Arquitecta municipal.**

Ana Teresí Brisa



## **NORMAS URBANÍSTICAS**

- **Se añade al Art. 57.bis “Ordenanzas particulares” del Título XIII de las normas urbanísticas del PG, con el siguiente contenido:**

### **Art. 57.bis “Ordenanzas Particulares”**

En la manzana cuya situación se refleja en los planos adjuntos, serán de aplicación las siguientes consideraciones:

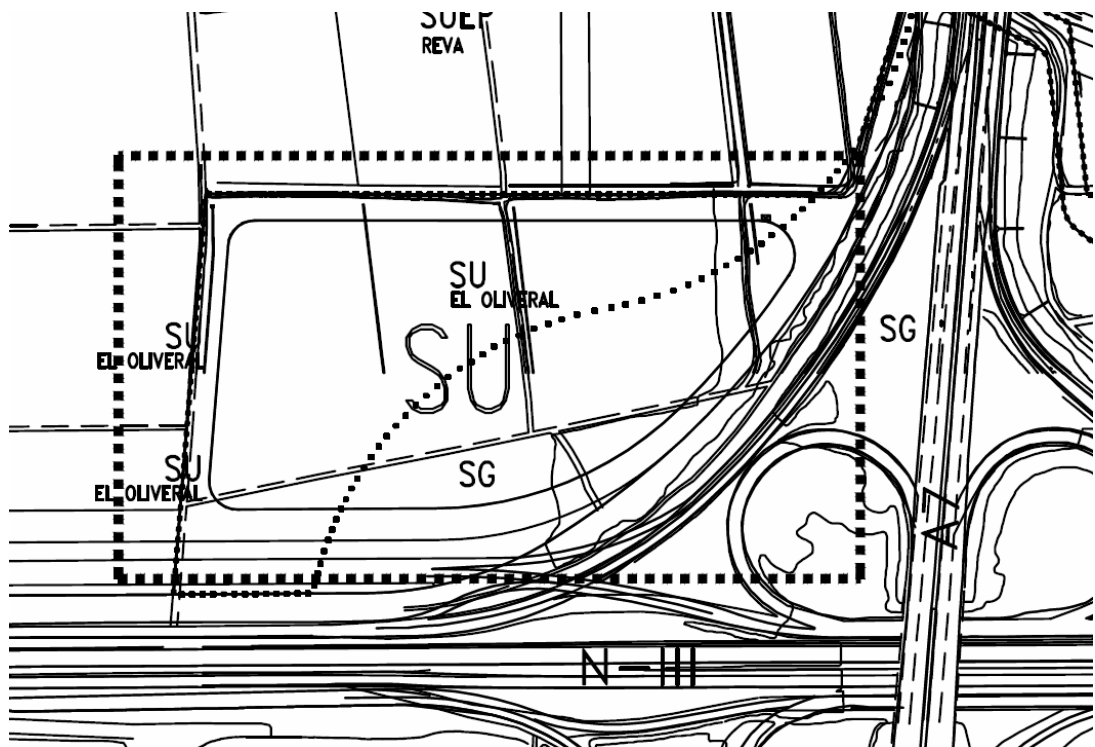
1. El ámbito de la parcela se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Valencia, por lo que la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, etc.) medios necesarios para la construcción (grúas o similar) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

Así mismo, queda sujeta a una limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, según el artículo 10 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

2. Para las construcciones y edificaciones que se implanten será de aplicación la normativa sísmica vigente (NCSR-02), dado que el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunidad Valenciana, Decreto 44/2011, establece que en el municipio de Riba-roja presenta una intensidad sísmica 7 (EMS) para un periodo de retorno de 500 años.
3. Se prohíbe el uso residencial en todas sus categorías, en aplicación del Plan Especial ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, aprobado por Decreto 49/2011.



4. Los usos que resulten compatibles según el artículo 56 del Título XIII que se implanten en la manzana, estarán sometidos a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbres acústicas definidas en los mapas de ruido realizados por el Ministerio de Fomento (artículo 33.1 Ley 37/2015).



Riba-roja de Túria, julio de 2019

Por la OFICINA TÉCNICA MUNICIPAL,  
La Arquitecta municipal.  
Ana Teresí Brisa



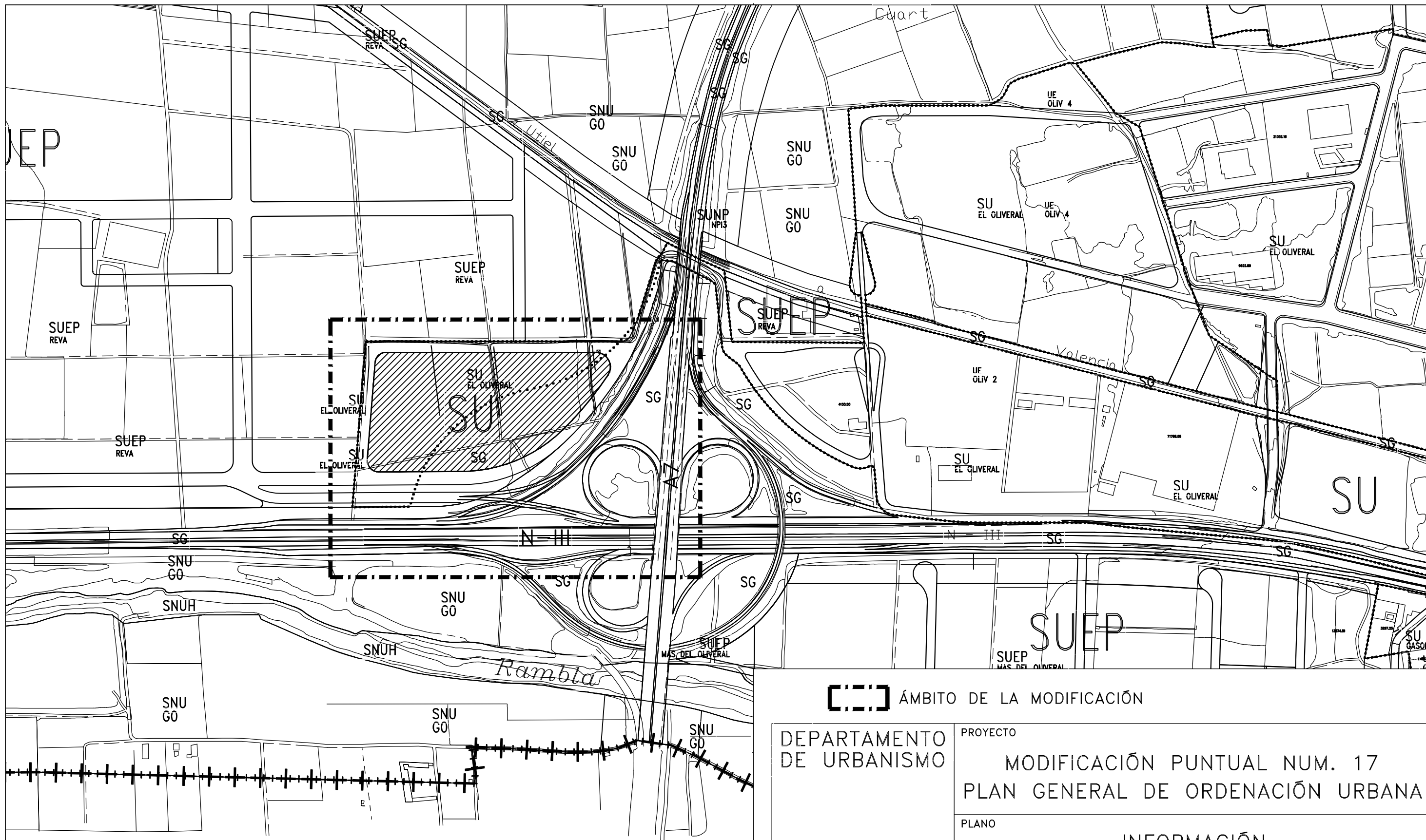
## **PLANOS**

### ***INFORMACIÓN:***

I1.- Emplazamiento.	1 : 5.000.
I2.- Planeamiento Vigente.	1 : 3.000.
I3.- Topografía y usos del suelo.	1 : 1.500.

### ***ORDENACIÓN:***

O1.- Clasificación y Calificación del Suelo	1 : 1.500.
O2.- Servidumbres aeronáuticas	1 : 1.500.



Término Municipal de Chiva

 ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

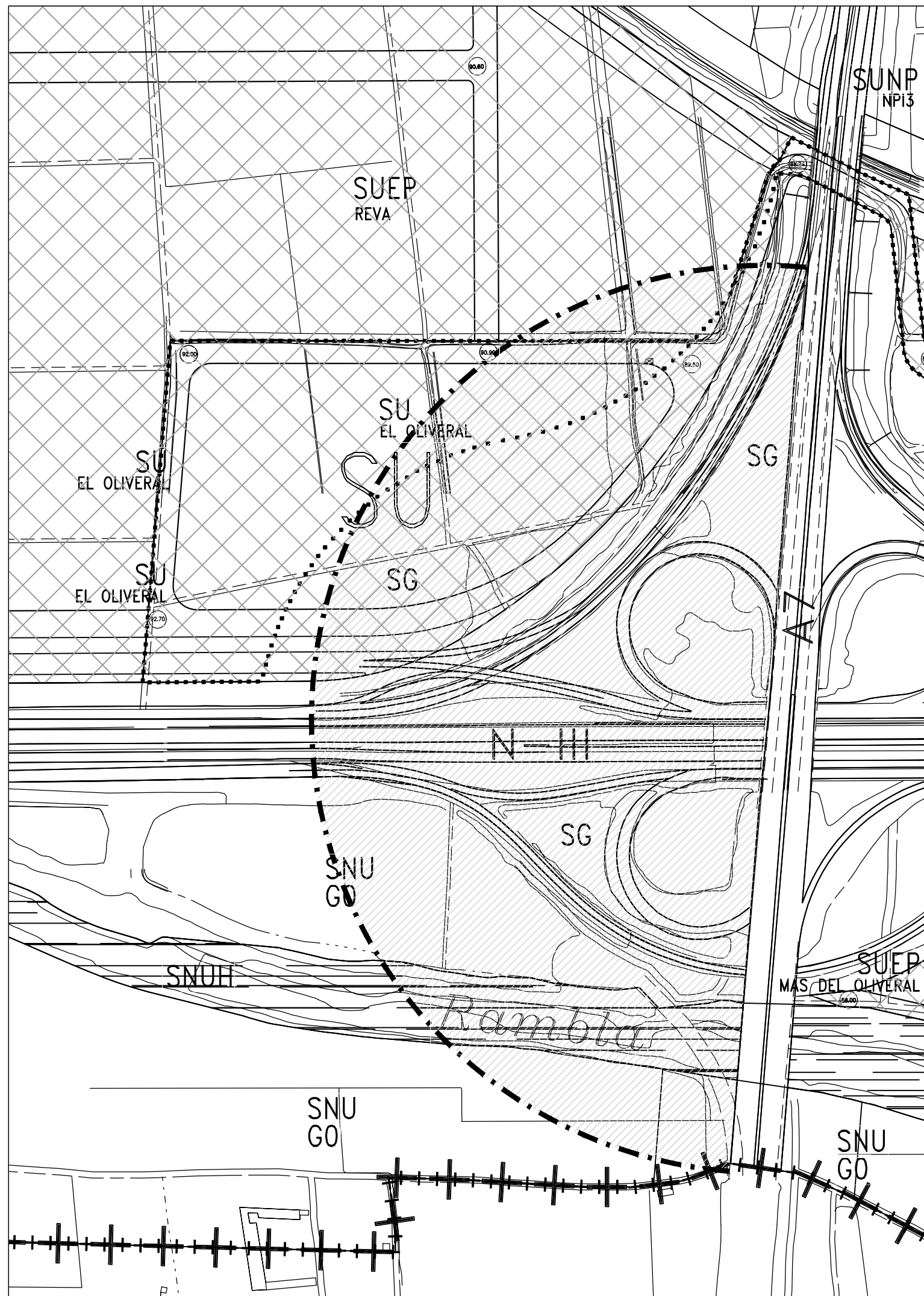
DEPARTAMENTO DE URBANISMO	PROYECTO		
	MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA		
M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA	PLANO		
	-INFORMACIÓN- EMPLAZAMIENTO		
LA ARQUITECTA:	PROMOTOR		
	M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA		
	SITUACIÓN		
	ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)		
FECHA	ESCALA	REFERENCIA	
JULIO-2019	1:5000	1.1	
ANA TERESÍ BRISA			

# LLEGENDA

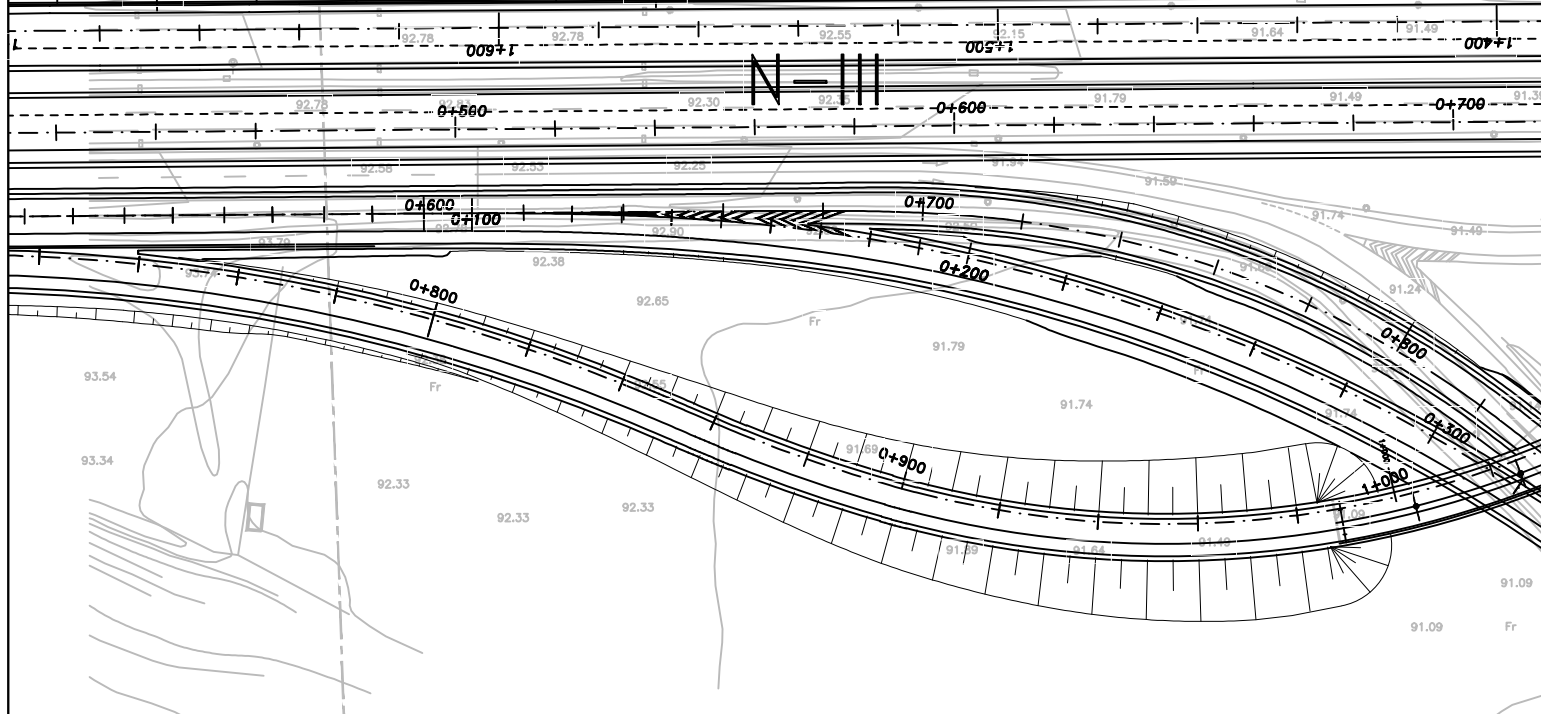
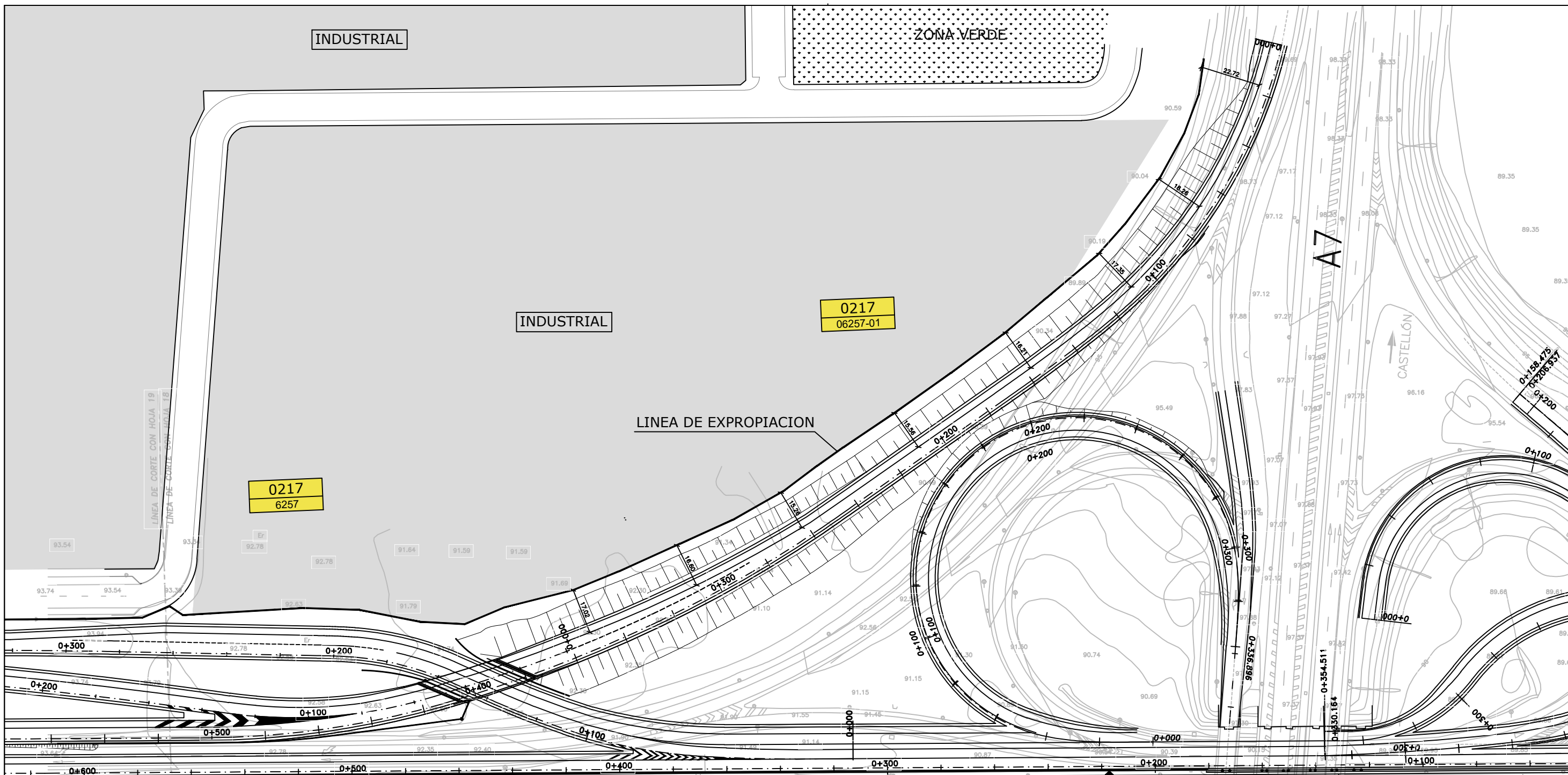
SOLS URBANS I URBANITZABLES		RESIDENCIAL EXTENSIU
		RESIDENCIAL INTENSIU
		INDUSTRIAL EN POLIGON 1
		INDUSTRIAL EN POLIGON 2
		INDUSTRIAL COMPATIBLE
		TOLERANCIA INDUSTRIAL
		SERVICIS
SOLS NO URBANITZABLES		SOL NO URBANITZABLE PROTECCIO AGRICOLA
		SOL NO URBANITZABLE PROTECCIO ECOLOGICO-PAISAGISTICA
		SOL NO URBANITZABLE PROTECCIO HIDROLOGICA
		SOL NO URBANITZABLE PROTECCIO ARQUEOLOGICA
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 0
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 1
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 2
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 3
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 4
		SOL NO URBANITZABLE GRAU 4

ÀMBITO CON PLANEAMIENTO SUSPENDIDO DESDE LA APROBACIÓN DEL PG ENLACE AUTOVÍAS A-3 Y A-7 (CUADRANTES BARCELONA-MADRID Y ALICANTE-MADRID, CON ALCANCE DE UN CÍRCULO DE 300M DE RADIO)

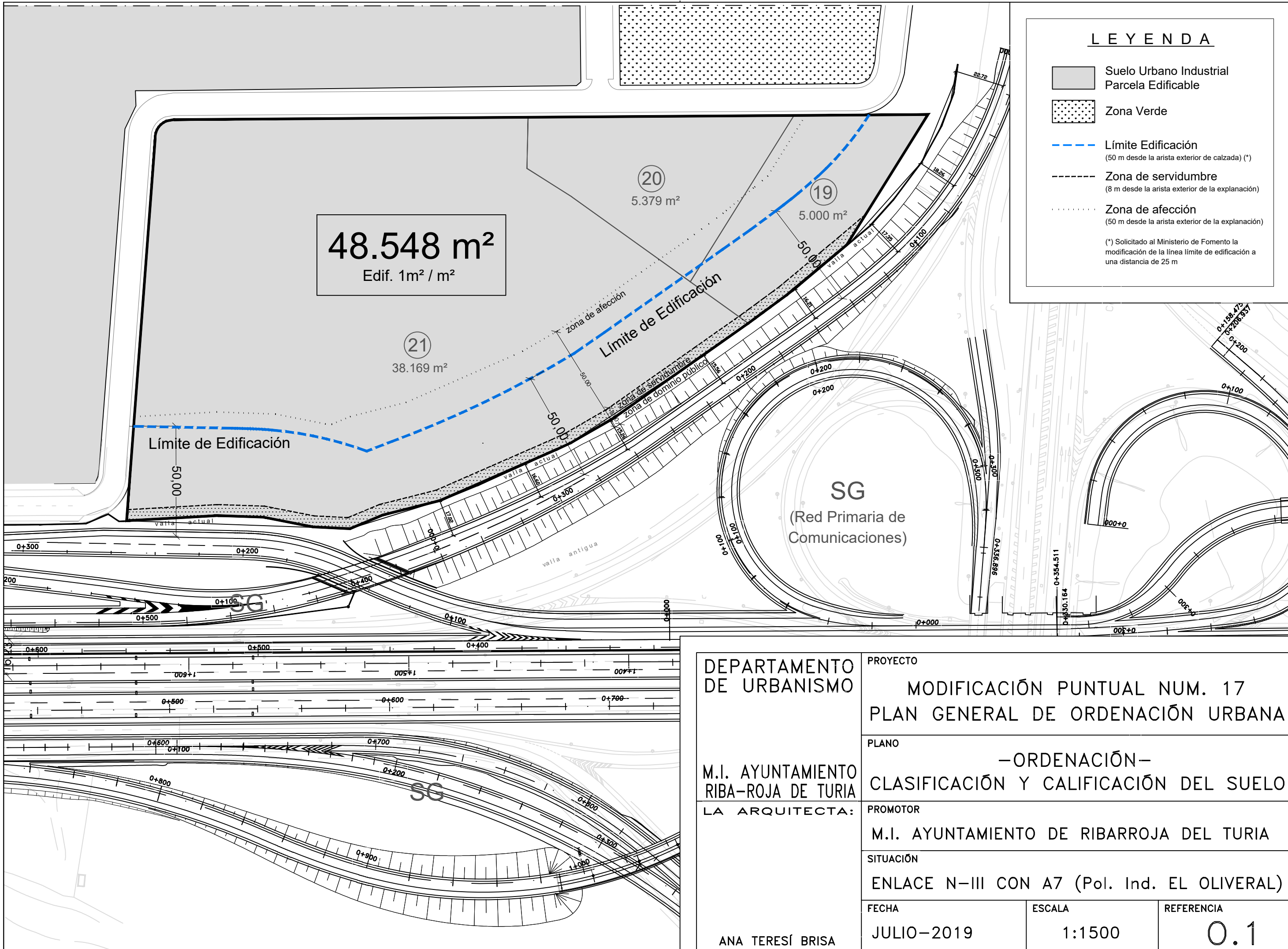
DEPARTAMENTO DE URBANISMO	PROYECTO		
	MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA		
M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA	PLANO		
	-INFORMACIÓN- PLANEAMIENTO VIGENTE		
LA ARQUITECTA:	PROMOTOR		
	M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA		
		SITUACIÓN	
		ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)	
FECHA	ESCALA	REFERENCIA	
JULIO-2019	1:3000	1.2	
ANA TERESÍ BRISA			







DEPARTAMENTO DE URBANISMO	PROYECTO		
	MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA		
M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA	PLANO		
	-INFORMACIÓN- TOPOGRAFÍA, USOS DEL SUELO		
LA ARQUITECTA:	PROMOTOR		
	M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA		
SITUACIÓN			
ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)			
ANA TERESÍ BRISA	FECHA	ESCALA	REFERENCIA
	JULIO-2019	1:1500	1.3



**48.548 m<sup>2</sup>**  
Edif. 1m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>

20  
5.379 m<sup>2</sup>

19  
5.000 m<sup>2</sup>

21  
38.169 m<sup>2</sup>

**LEYENDA**

- Suelo Urbano Industrial  
Parcela Edificable
  - Zona Verde
  - Límite Edificación  
(50 m desde la arista exterior de calzada) (\*)
  - Zona de servidumbre  
(8 m desde la arista exterior de la explanación)
  - Zona de afección  
(50 m desde la arista exterior de la explanación)
- (\*) Solicitado al Ministerio de Fomento la modificación de la línea límite de edificación a una distancia de 25 m

DEPARTAMENTO DE URBANISMO

PROYECTO  
**MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17  
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA**

M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA

PLANO  
**-ORDENACIÓN-  
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO**

LA ARQUITECTA:

PROMOTOR  
**M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA**

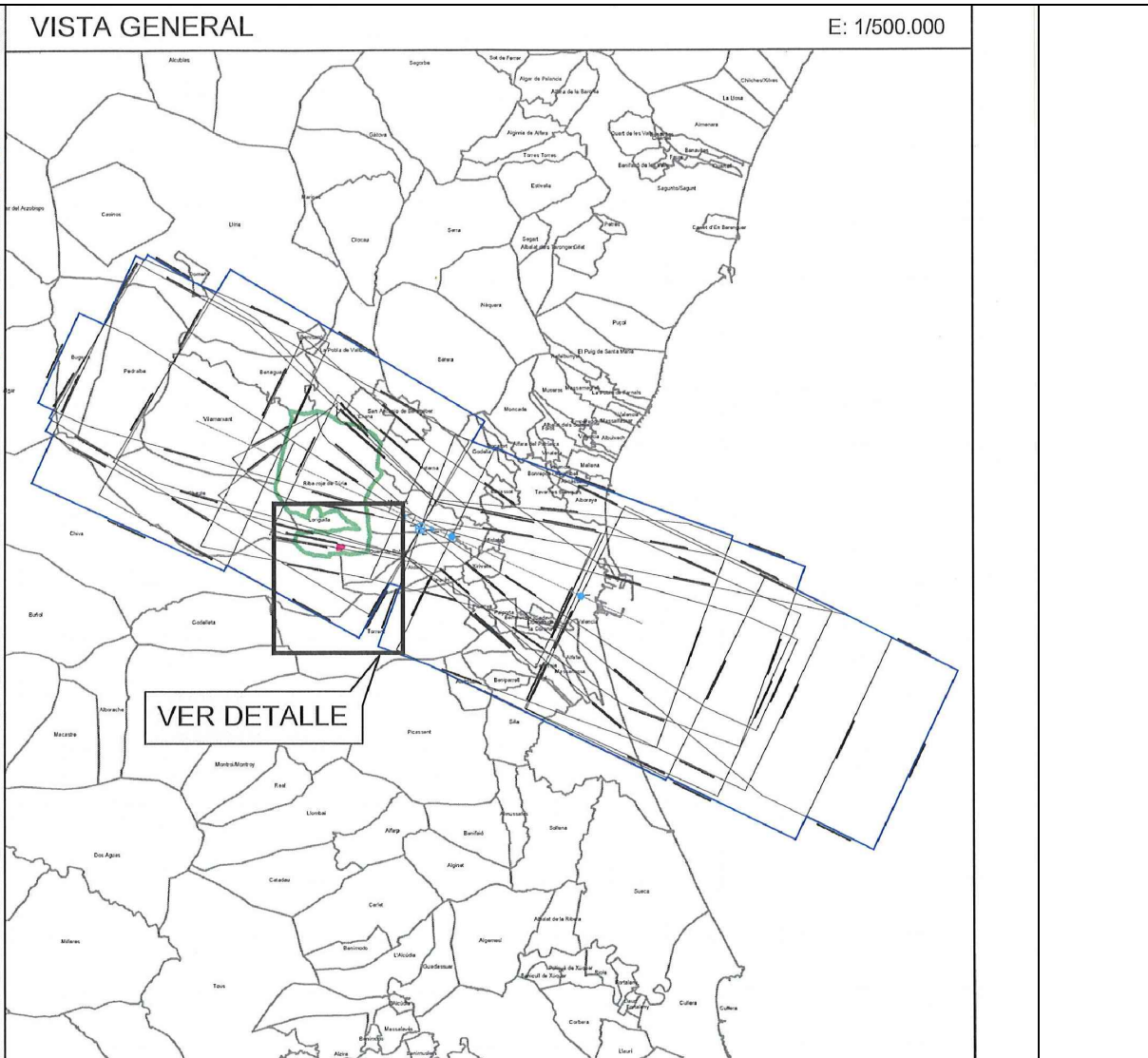
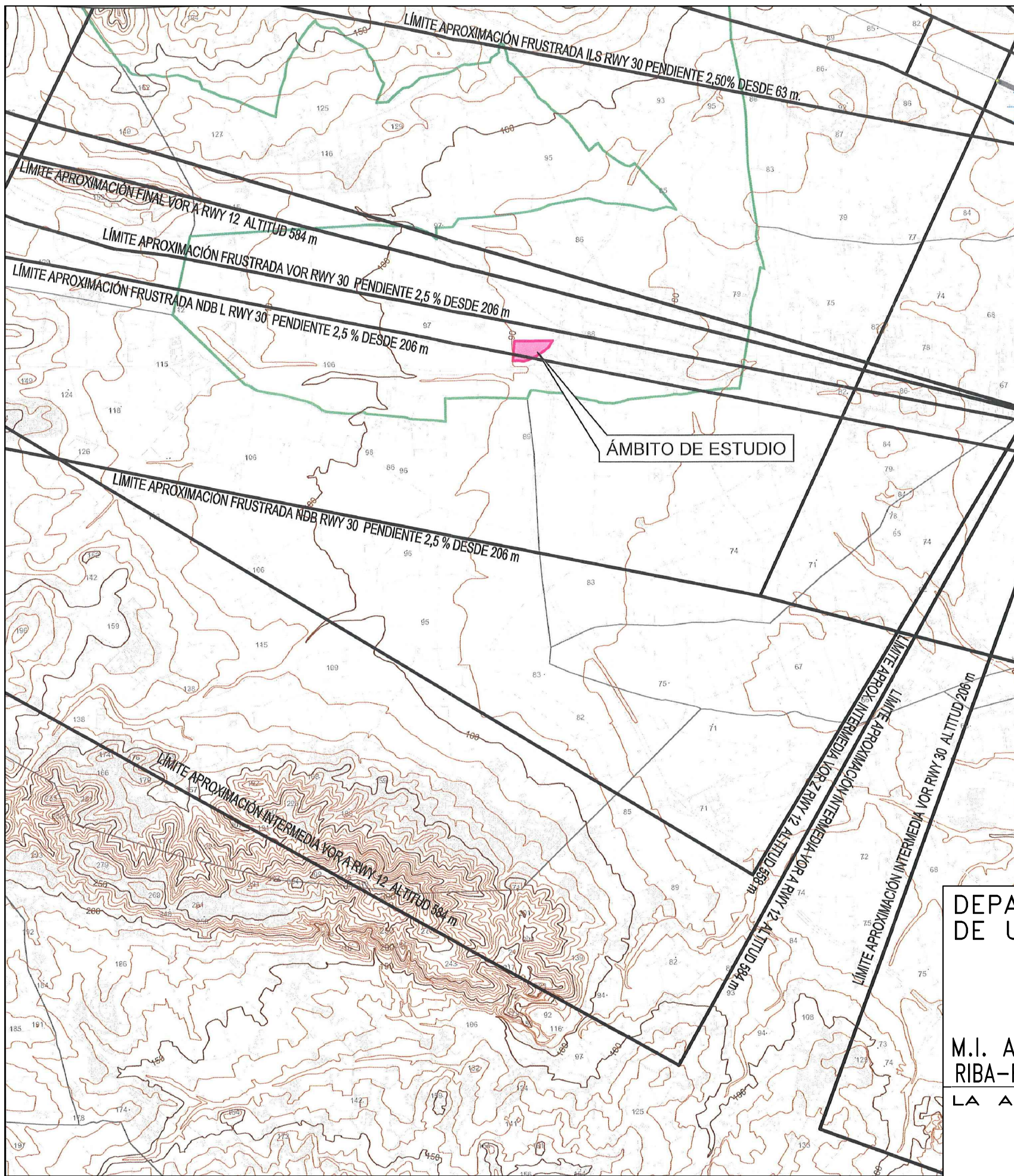
SITUACIÓN  
**ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)**

ANA TERESÍ BRISA

FECHA  
**JULIO-2019**

ESCALA  
**1:1500**

REFERENCIA  
**0.1**



**LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**

- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES
- ÁMBITO DE ESTUDIO
- TÉRMINO MUNICIPAL DE RIBARROJA DEL TURIA
- CURVA DE NIVEL Y COTA DEL TERRENO

DEPARTAMENTO DE URBANISMO	PROYECTO		
	MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA		
M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA	PLANO		
	-ORDENACIÓN- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS		
LA ARQUITECTA:	PROMOTOR		
	M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA		
SITUACIÓN			
ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)			
ANA TERESÍ BRISA	FECHA	ESCALA	REFERENCIA
	ENERO-2019	1:1500	0.2