



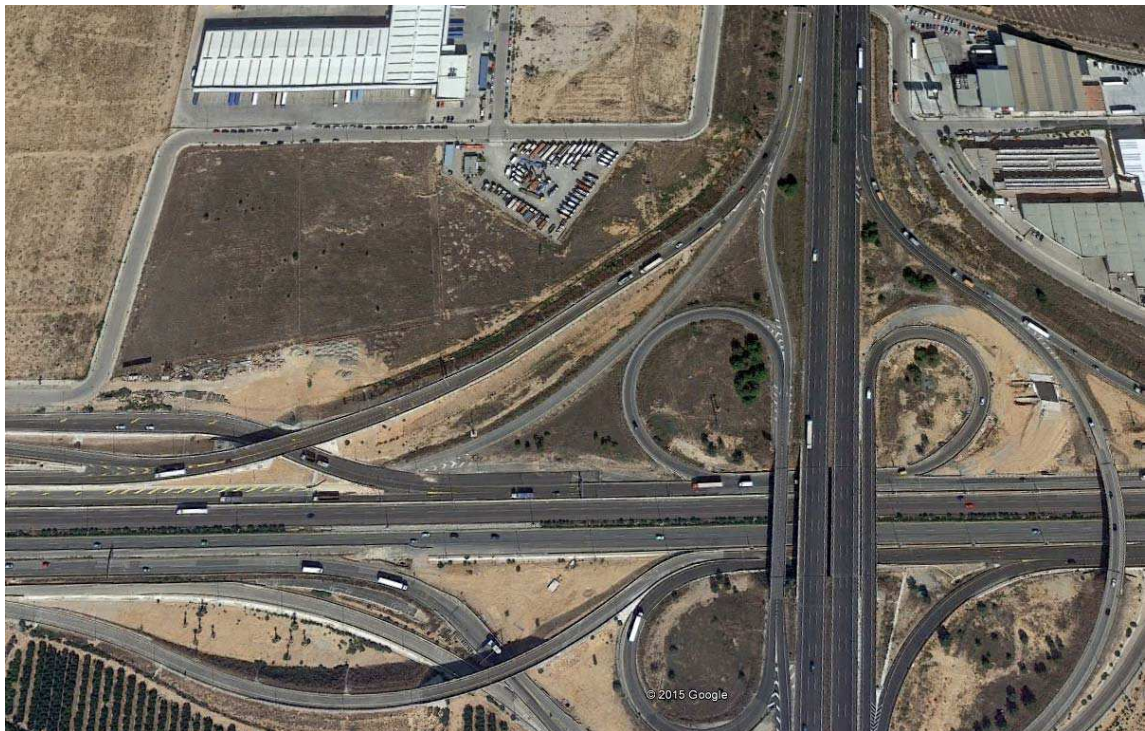
AJUNTAMENT *de*
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Urbanisme

MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 17

DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

PROPUESTA DEL PLAN



AYUNTAMIENTO DE RIBA-ROJA DEL TURIA

ENERO 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 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 1997.

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 Consellería 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.

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 en su integridad 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 m².
- *Edificabilidad:* 1m²t/m²s.
- *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 m²t.
- *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 25 metros de los ramales de enlace por ser más restrictiva que la separación a 50 metros de la autovía.

Así, esta zona de 6.831 m² que era suelo urbano, pasará a ser sistema general de infraestructuras.

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 industrial en la parcela.

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 m² de las parcelas n° 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 nº 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) Un 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 m² 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 sí, 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 m² 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 m² del suelo urbano edificable industrial** y, correlativamente, **el aumento de 6.831 m² del suelo de sistema general de infraestructuras.**

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

Elemento	Plan Parcial Oliveral (PG suspendido)	Modificación nº 17 del Plan General	Diferencia
P19	5.000 m ²	5.000 m ²	0 m ²
P20	5.379 m ²	5.379 m ²	0 m ²
P21	45.000 m ²	38.169 m ²	-6.831 m ²
TOTAL EDIFICABLE	55.379 m²	48.548 m²	-6.831 m²
SISTEMA GENERAL	0 m²	6.831 m²	6.831 m²



Considerando que la **edificabilidad** prevista en el planeamiento para la zona de ordenación de El Oliveral es de **1 m²t/m²s**, la afección a la edificabilidad y aprovechamiento tipo de la propuesta de la modificación es la siguiente:

Elemento	Plan Parcial Oliveral (PG suspendido)	Modificación nº 17 del Plan General	Diferencia
P19	5.000 m ² t	5.000 m ² t	0 m ²
P20	5.379 m ² t	5.379 m ² t	0 m ²
P21	45.000 m ² t	38.169 m ² t	-6.831 m ² t
EDIFICABILIDAD TOTAL	55.379 m²t	48.548 m²t	-6.831 m²t

En la propuesta de planeamiento se mantiene el mismo coeficiente de edificabilidad asignado a todas las parcelas edificables del sector: 1 m²t/m²s, 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.

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 ya ha emitido informe favorable y vinculante.

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 Conselleria 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 m²) 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 grafiarse 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:**



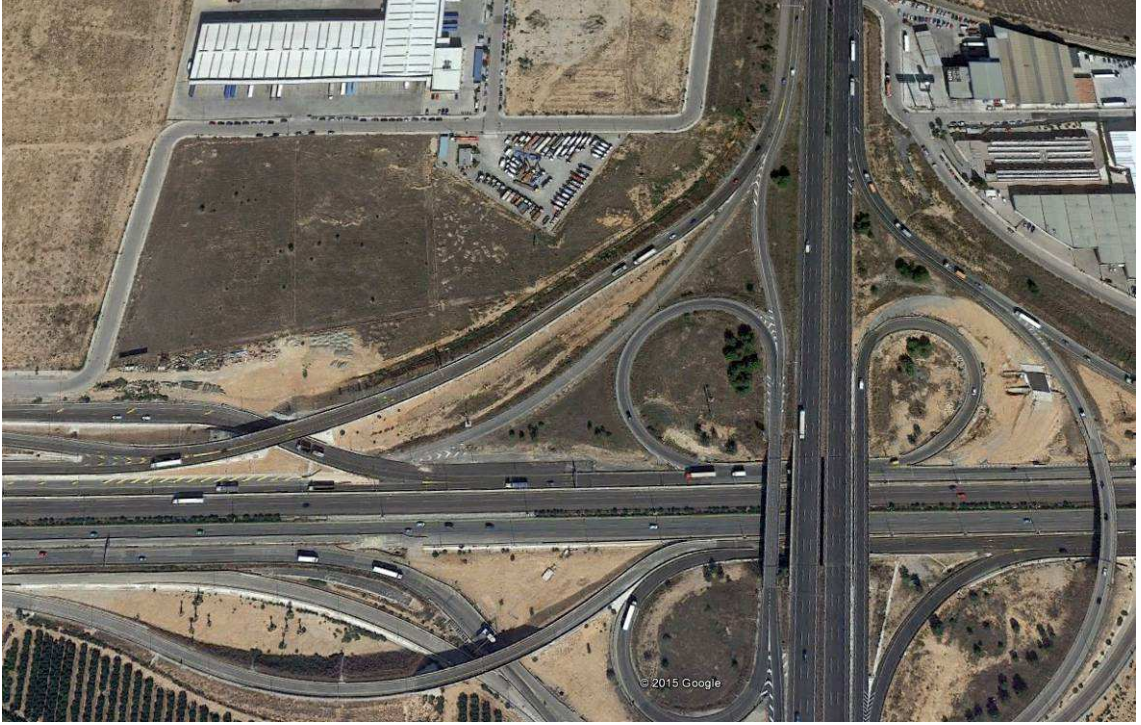
Manifiesta que la totalidad del ámbito se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbre Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Valencia. No obstante, analizadas las cotas del terreno, concluye que hay cota, en principio, suficiente para que las servidumbres aeronáuticas no sean sobrepasadas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



Identificador 0dSU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>



Identificador 0d3SU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>





Identificador: 0d3U n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>





Identificador 0d3SU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>





Identificador 0d3SU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>



8. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

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.**



9. 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 resueltas la alegaciones planteadas, si no se introducen cambios sustanciales que requieran una nueva información pública, 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.



10. 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:

- Afección de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia
- 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.



Riba-roja de Túria, enero de 2019

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

Identificador: 0d3U n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>



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.

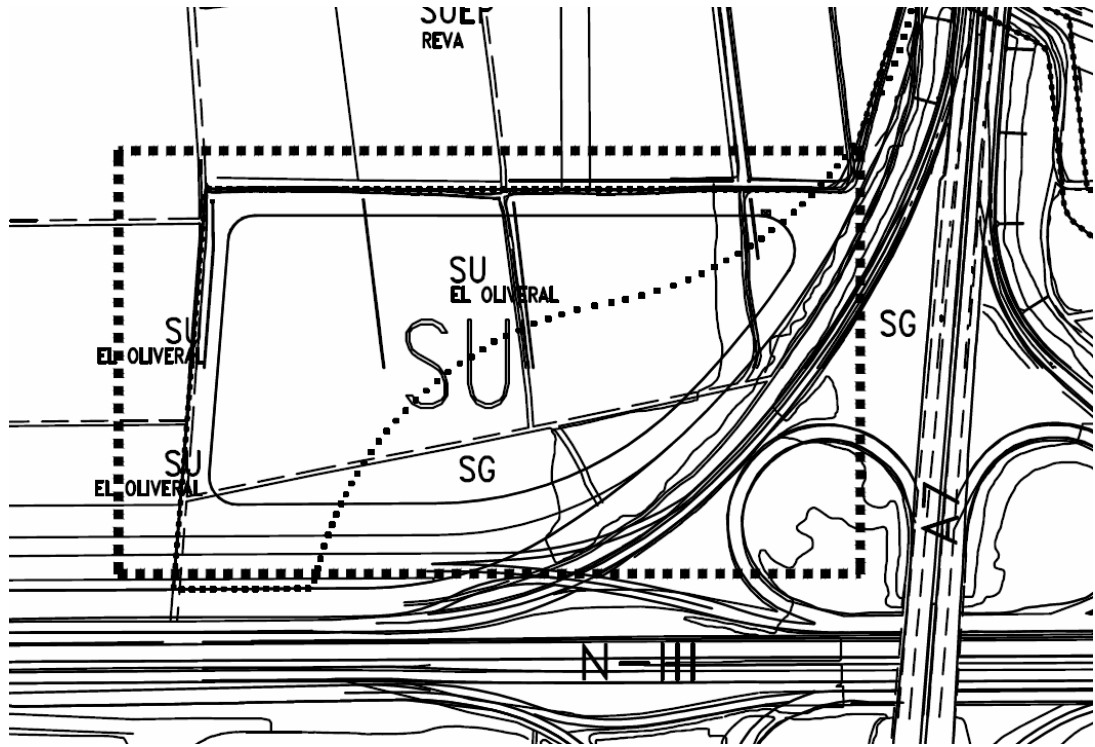
Así mismo, queda sujeta a una limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, según el artículo 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.



Identificador: 0dSU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=

URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/Portal/Ciudadania>



Riba-roja de Túria, enero de 2019

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



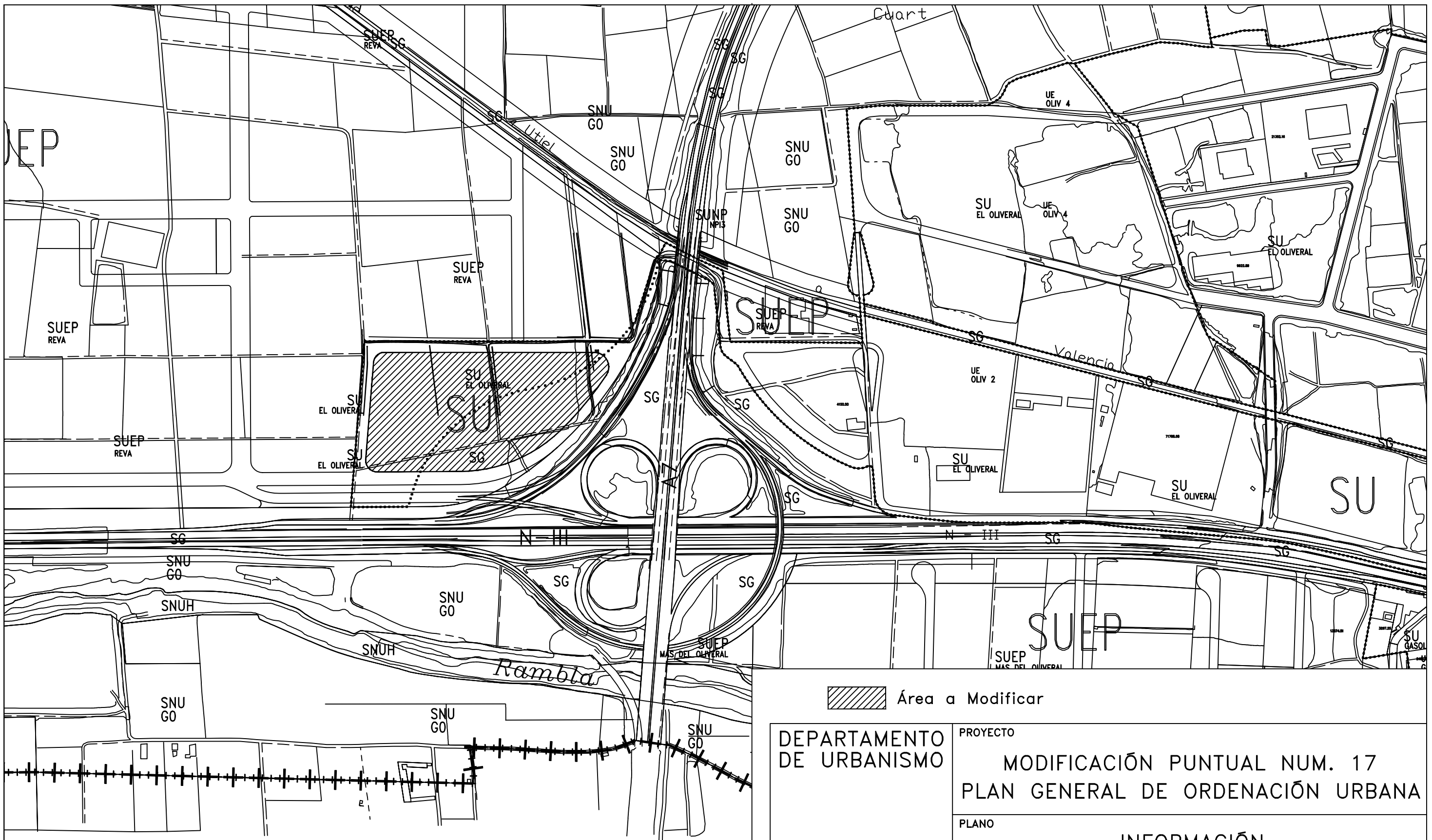
PLANOS

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.

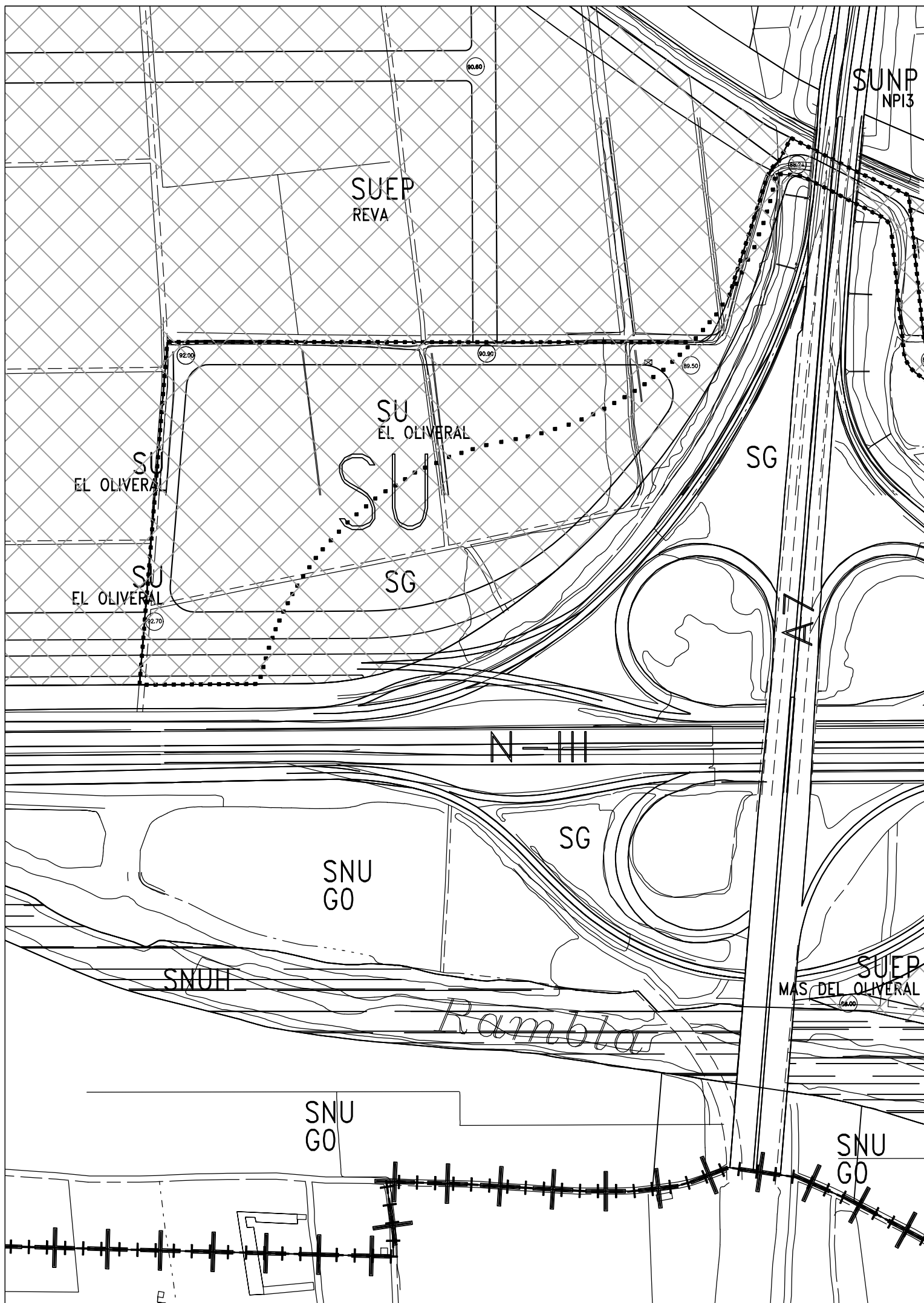


Término Municipal de Chiva

 Área a Modificar

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	
ENERO-2019	1:5000	1.1	

ANA TERESÍ BRISA



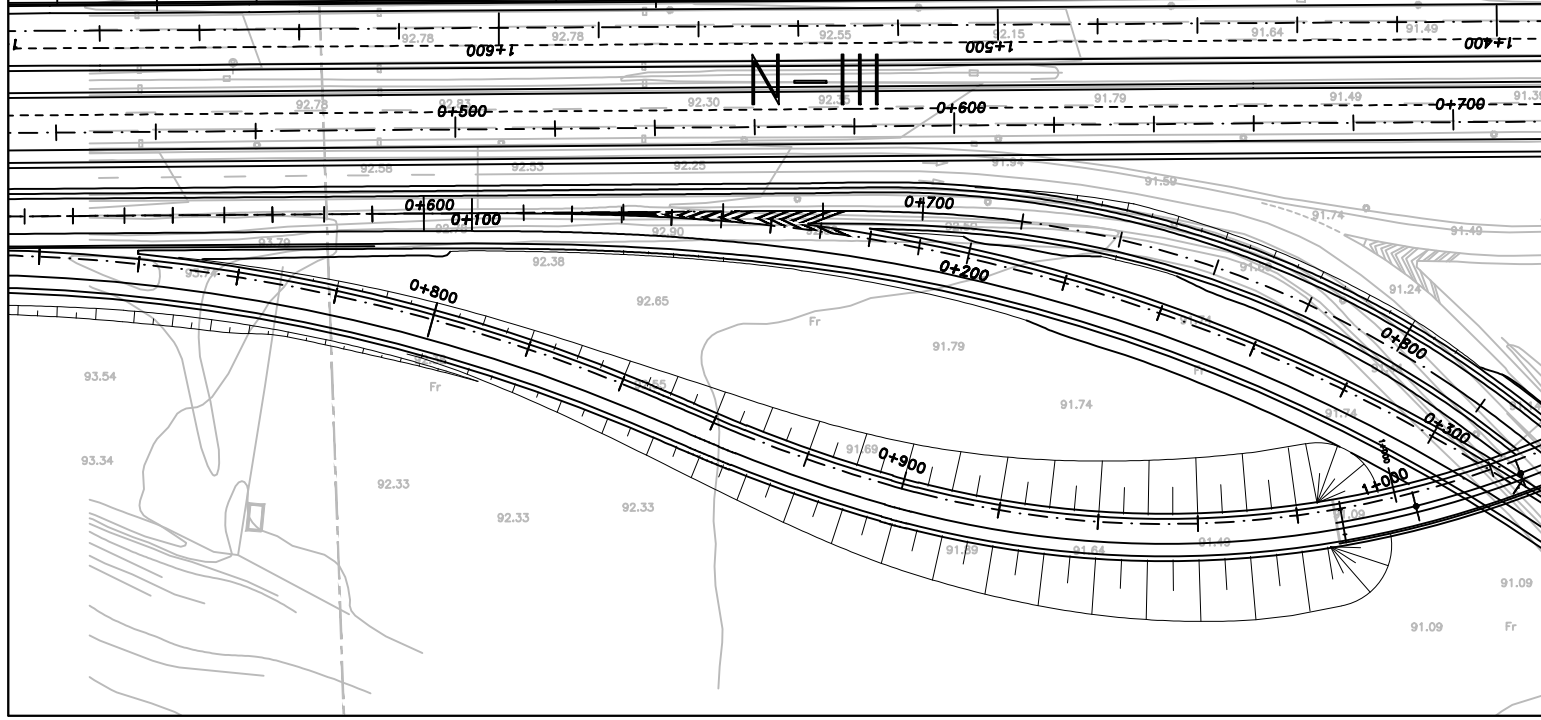
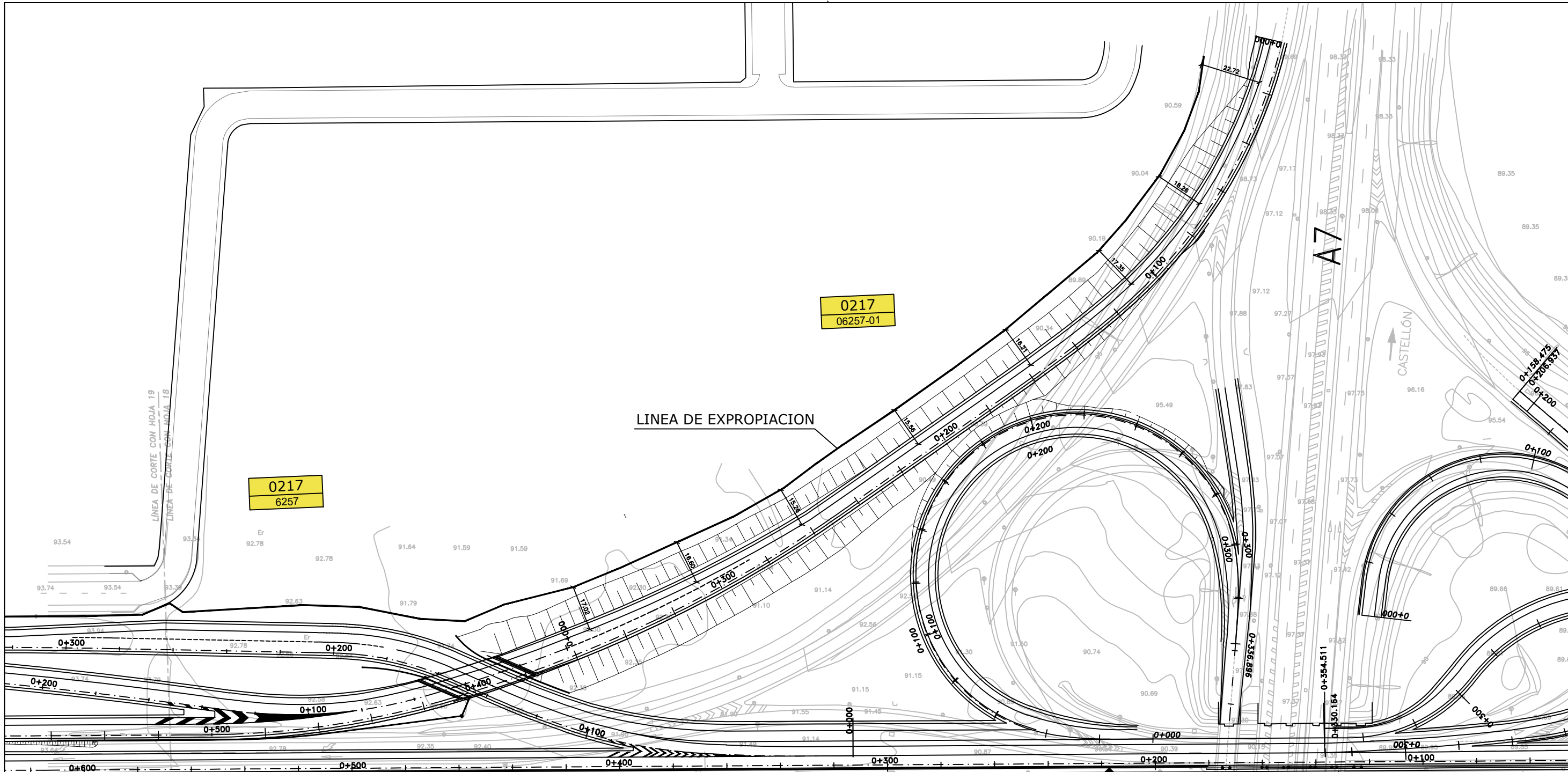
L L E G E N D A

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

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)	
ANA TERESÍ BRISA	FECHA	ESCALA	REFERENCIA
	ENERO-2019	1:3000	1.2

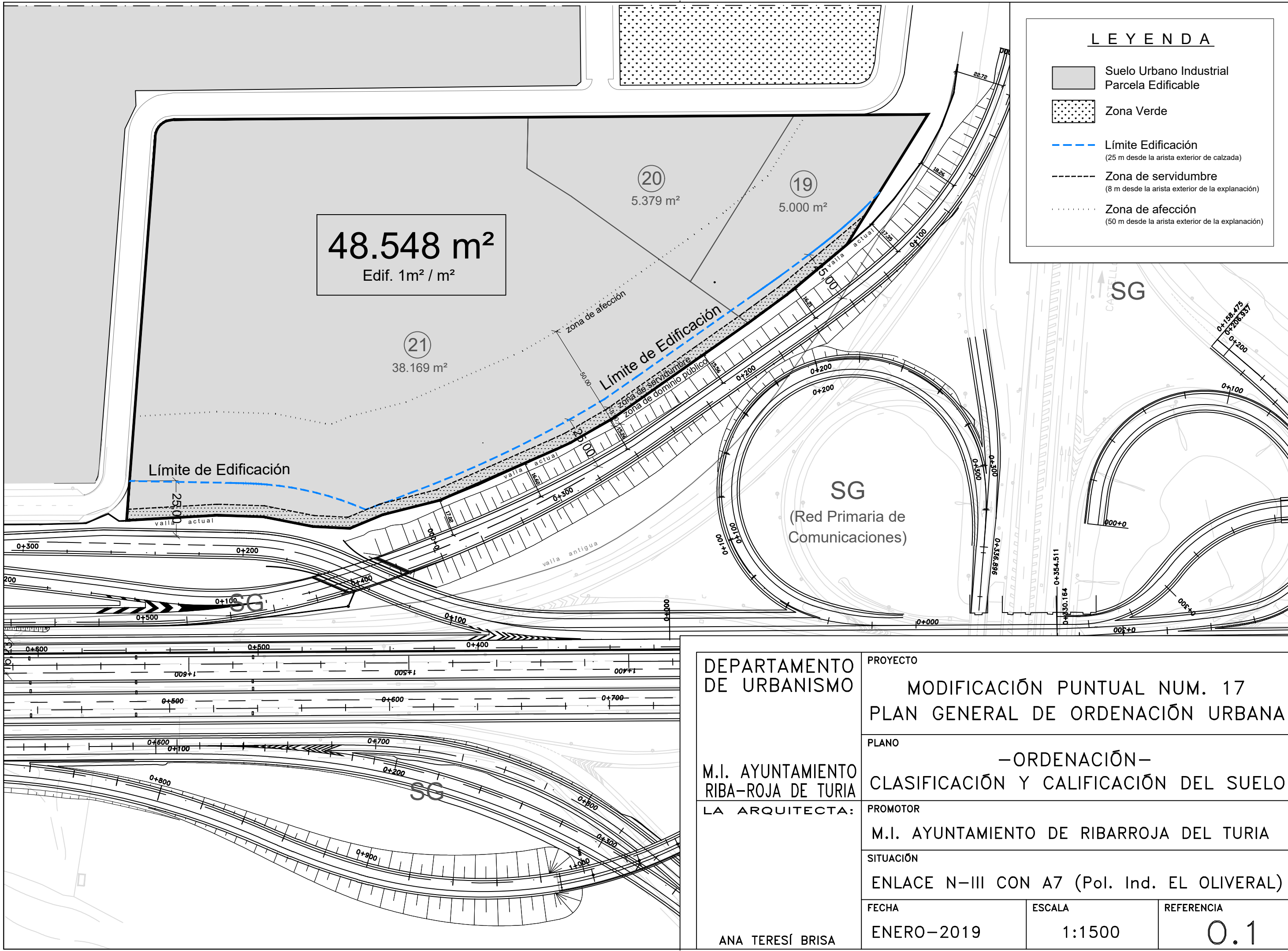


Identificador 0dSU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6VXi qjI=
 URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/PortalCiudadania>



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)			
FECHA	ESCALA	REFERENCIA	
ENERO-2019	1:1500	1.3	
ANA TERESÍ BRISA			

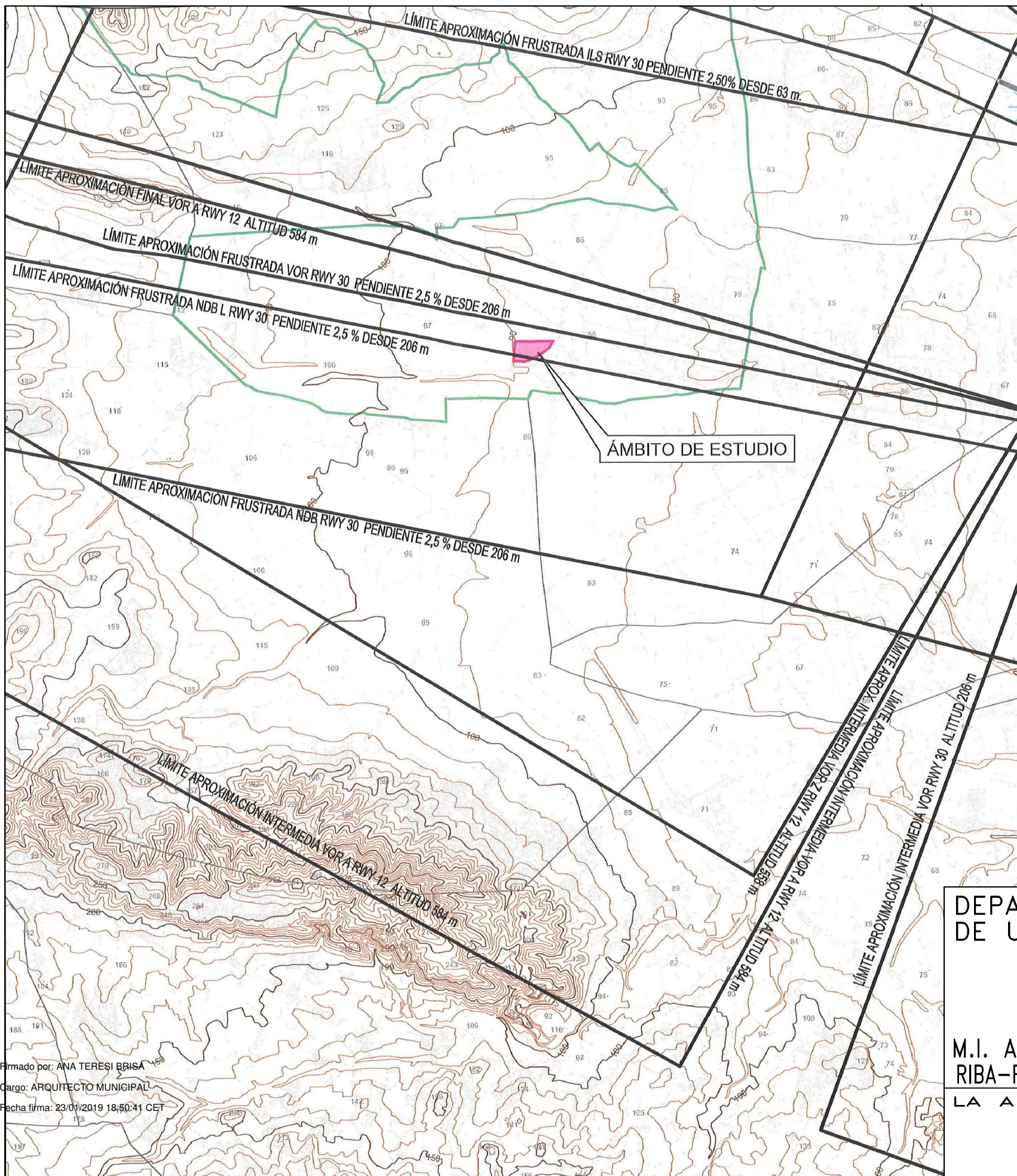
Identificador 0dSU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjl=
 URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/PortalCiudadania>



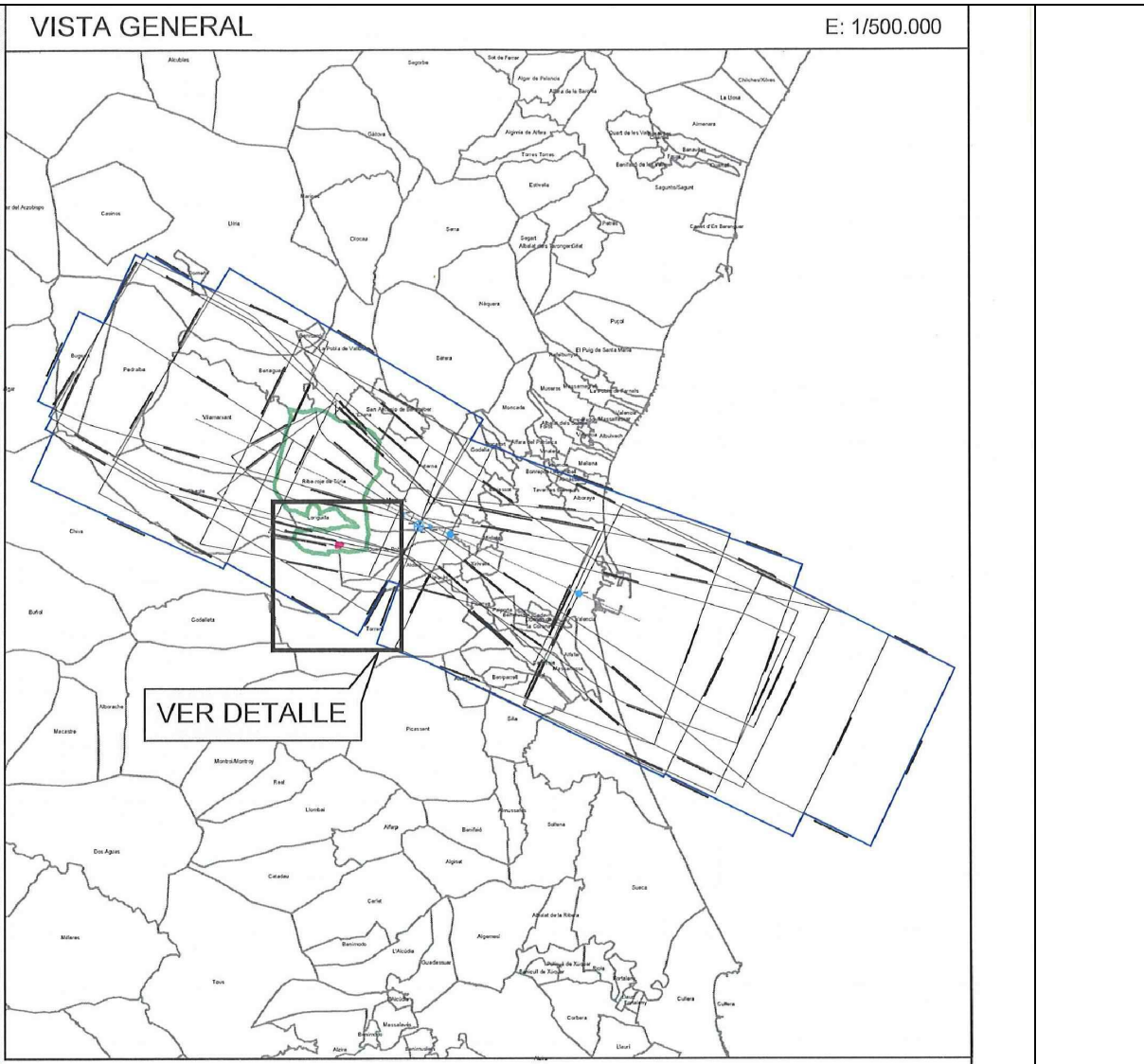
DEPARTAMENTO DE URBANISMO	PROYECTO		
	MODIFICACIÓN PUNTUAL NUM. 17 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA		
M.I. AYUNTAMIENTO RIBA-ROJA DE TURIA	PLANO		
	-ORDENACIÓN- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO		
LA ARQUITECTA:	PROMOTOR		
	M.I. AYUNTAMIENTO DE RIBARROJA DEL TURIA		
SITUACIÓN			
ENLACE N-III CON A7 (Pol. Ind. EL OLIVERAL)			
ANA TERESÍ BRISA	FECHA	ESCALA	REFERENCIA
	ENERO-2019	1:1500	0.1



Identificador 0dSU n5DT eS4U uqT9 Qs1Y 6Vxi qjI=
 URL Comprobar autenticidad en: <http://oficinavirtual.ribarroja.es/PortalCiudadania>



Firmado por: ANA TERESÍ BRISA
 Cargo: ARQUITECTO MUNICIPAL
 Fecha firma: 23/01/2019 18:50:41 CET



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