

LUNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2019 - BOC NÚM. 212

7. OTROS ANUNCIOS

7.1. URBANISMO

AYUNTAMIENTO DE MAZCUERRAS

CVE-2019-9529 *Aprobación definitiva del Estudio de Detalle en Sierra de Ibio.*

Por el Pleno del Ayuntamiento de Mazcuerras, en sesión ordinaria celebrada en fecha 9 de octubre de 2019 se adoptó el acuerdo de aprobar de manera definitiva el Estudio de Detalle de Sierra de Ibio (Mazcuerras) para ordenación de alineaciones, rasantes y reparcelación aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada en fecha 16 de agosto de 2019, conforme a lo dispuesto en el artículo 78 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Se reproduce a continuación la Memoria y plano de la misma.

Mazcuerras, 24 de octubre de 2019.

El alcalde,

Francisco Javier Camino Conde.

LUNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2019 - BOC NÚM. 212

Autor del proyecto:

D. Eloy Velasco García, Arquitecto del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Solicitantes:

D^a Natalia García Agius.

D^a María Asunción Gutiérrez Ortiz.

D^a María Teresa Gutiérrez Ortiz.

D^a María Rosario Gutiérrez Ortiz.

Memoria.

En las Normas Subsidiarias de Mazcuerras se observa que sobre las superficies de las parcelas discurre el trazado de un vial público de 8 metros de ancho con la geometría especificada en plano adjunto. No siendo objeto del estudio y para conocimiento de los propietarios, en las Normas Subsidiarias no se establece mecanismo de equidistribución alguno para ello.

El Ayuntamiento a fecha de hoy considera que es suficiente un carril de 7 metros y se ajusta al trazado del carril que pasa por la izquierda. El estudio de detalle ajusta este vial para adecuarlo a las parcelas que tiene debajo. Esto ha sido consultado con el Ayuntamiento y los propietarios de las parcelas.

Se adapta respecto a un vial previo o preexistente de menor anchura que cruza por la izquierda del vial inscrito en las Normas Subsidiarias.

La normativa de aplicación de las Normas Subsidiarias se refiere a la de tipo A (según las NNSS de Planeamiento del Ayuntamiento de Mazcuerras) por lo que deberán tener como derechos y deberes lo establecido en los siguientes apartados:

-Clasificación de suelo como urbano con uso principal como residencial aunque hay otros compatibles.

- Según el artículo 23.5 - Retiros a colindantes: parcelas libres no colindantes con zonas construidas de 5 m. de retiro del vial a los bordes de la parcela con colindantes, admitiéndose 3 m. en los casos en que la forma de la parcela haga inviable los 5 m.

Parcelas adosadas a edificaciones existentes o medianerías: no existirán retiros en caso de que los edificios construidos presenten medianeras a las que se pueda adosar la nueva construcción.

- Alineaciones - Parcelas libres no colindantes con zonas construidas: las alineaciones serán establecidos en cada caso dentro de la parcela edificable resultante de la aplicación de la normativa de retiros enunciada en el artículo 23.

- En las zonas libres de Huerta jardín etc.. de propiedad privada anexo a las edificaciones podrá permitirse la construcción de edificaciones tales como garajes silos etc.. en las siguientes condiciones: altura máxima 3 m y ocupación en planta máxima de 50% de la superficie libre. Los retiros de la fachada colindante serán 3 m en caso de fachadas con luces. En caso de fachadas ciegas podrá construirse al límite de la parcela con permiso expreso del Ayuntamiento siempre que no suponga lesiones a colindantes.

LUNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2019 - BOC NÚM. 212

- Además se establece un límite para parcela mínima de construcción en suelo urbano de 500 m² para el caso de viviendas unifamiliares sobre parcelas libres no colindantes con zonas construidas. Para parcelas adosadas a edificaciones existentes no se establece parcela mínima. Por lo que ésta será la resultante de la aplicación de la normativa de retiros a los viales existentes.

- La edificabilidad de las parcelas es de 1 m³ / m². Alturas máximas de 3 plantas.

- El vial propuesto pretende aprovechar el trazado del tramo existente que da acceso a las parcelas.

- Según escritura de propiedad, las fincas pertenecían a una finca matriz que se segregó para poder construir en varias parcelas privadas (5) delimitadas por un vial en el sur, otras parcelas privadas a este y oeste y otras parcelas sin urbanizar en el norte.

- La calle resultante tiene un ancho de dos carriles de 3,5 m cada uno, sin aceras, además de los pertinentes artículos de mobiliario para su correcto uso e iluminación.

Conclusión de condiciones urbanísticas.

La motivación final del estudio es ajustar el trazado actual al único trazado razonable para ejecutar el vial por su adaptación a lo preexistente y previo, a las condiciones económicas y a las parcelas privadas preexistentes. Reajustando su anchura a una anchura razonable que permita el paso de dos carriles de 3,5 m cada uno.

El estudio de detalle es el instrumento complementario del planeamiento que permite establecer o reajustar alineaciones y rasantes y ordenar volúmenes. Es por tanto el instrumento para los objetivos que se pretenden y que además, para la segregación, resulta obligatorio su redacción.

Alineaciones y rasantes.

Las alineaciones de las parcelas no cambian drásticamente. La nueva carretera parte un murete vegetal al oeste, lindero de estas parcelas y desde ahí toma el ancho acordado de 7 m para dos carriles rodados de 3,5 m cada uno. Este muro oeste no se ve modificado.

Del mismo modo, sus lindes catastrales son virtuales y no coinciden con la realidad ni el muro. Para adecuarlos a esta realidad las parcelas deberán segregarse y ceder parte de su superficie a la superficie del vial. Como se ve en el plano 3bis estudio detalle del vial. En este plano vemos como A1, A2 y A3 ceden superficie para la formación del vial.

Los linderos actuales son muretes de ladrillo con vegetación arbórea para las parcelas del lado oeste.

En el este la carretera linda con las parcelas A3, A4 y A5 que se deberán segregar y dar terreno al espacio público para la formación del vial. Tal y como se observa en el mismo plano. Las parcelas A3 y A4 son las que ceden mayor superficie.

El vial discurre sobre un nuevo lindero de las parcelas A4 e hijuela de A3. Se observa que el tránsito en la parcela 3 resulta imposible al ser interrumpido por el nuevo vial. Por lo que se forma la hijuela A3 (la ley dice que el trazo de A3 debe agregarse a una parcela colindante).

LUNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2019 - BOC NÚM. 212

Los linderos de la carretera resultante quedan claros y precisos. Las alineaciones de las construcciones y superficies de ocupación con respecto a esta carretera se constatan de 6 m al eje central. Como establecen las ordenanzas del Ayuntamiento de Mazcuerras (Normas Subsidiarias) para su futura construcción.

- Las rasantes se presentan en un plano y van al eje de la carretera de 2 a 5 % de pendiente y 2 % de peralte. El estudio de rasantes se hace dividiendo el vial en cinco partes iguales desde los que se realiza una sección transversal para igualar los puntos de sus extremos al del centro del vial. Se mide el punto del eje y se ponen las rasantes para el margen izquierdo y el margen derecho. Se dan estos tres puntos (eje y márgenes por estas secciones).

Ordenación de los volúmenes de acuerdo con las especificaciones del planeamiento y completar, en su caso, la red de comunicaciones con las vías interiores que resulten necesarias para proporcionar acceso a los edificios cuya ordenación concreta se establezcan en el Estudio de Detalle

A partir del nuevo vial se da acceso a las parcelas privadas del norte de la operación. El tránsito hacia ellas se hace mediante un nuevo vial de 7 m que respeta los linderos de su parte oeste y se amplía por el este generando un nuevo vial de 7 m de ancho, sin aceras, con un total de 425 m². De este modo todas las parcelas quedan servidas siendo su acceso el nuevo vial propuesto. Los volúmenes dentro de las parcelas afectadas, y las propias parcelas, quedan servidos por la carretera. Las parcelas sin construir del norte también quedan servidas por el nuevo vial a espera de sus futuros proyectos de vivienda y la construcción de estos.

En los ámbitos de suelo urbano no consolidado, establecer la ordenación detallada, o bien modificar o completar la que hubiera ya establecido el planeamiento general, en su caso.

Dentro del ámbito de aplicación de este estudio de detalle hay parcelas con suelo urbano no consolidado (A2, A4 y A5) que necesitan de proyectos de construcción para llegar a ser suelo urbano consolidado. En estas parcelas no se ve modificada su ordenación, la cual se describe anteriormente en el apartado 1, y responden a las del planeamiento general en su totalidad.

Tramitación

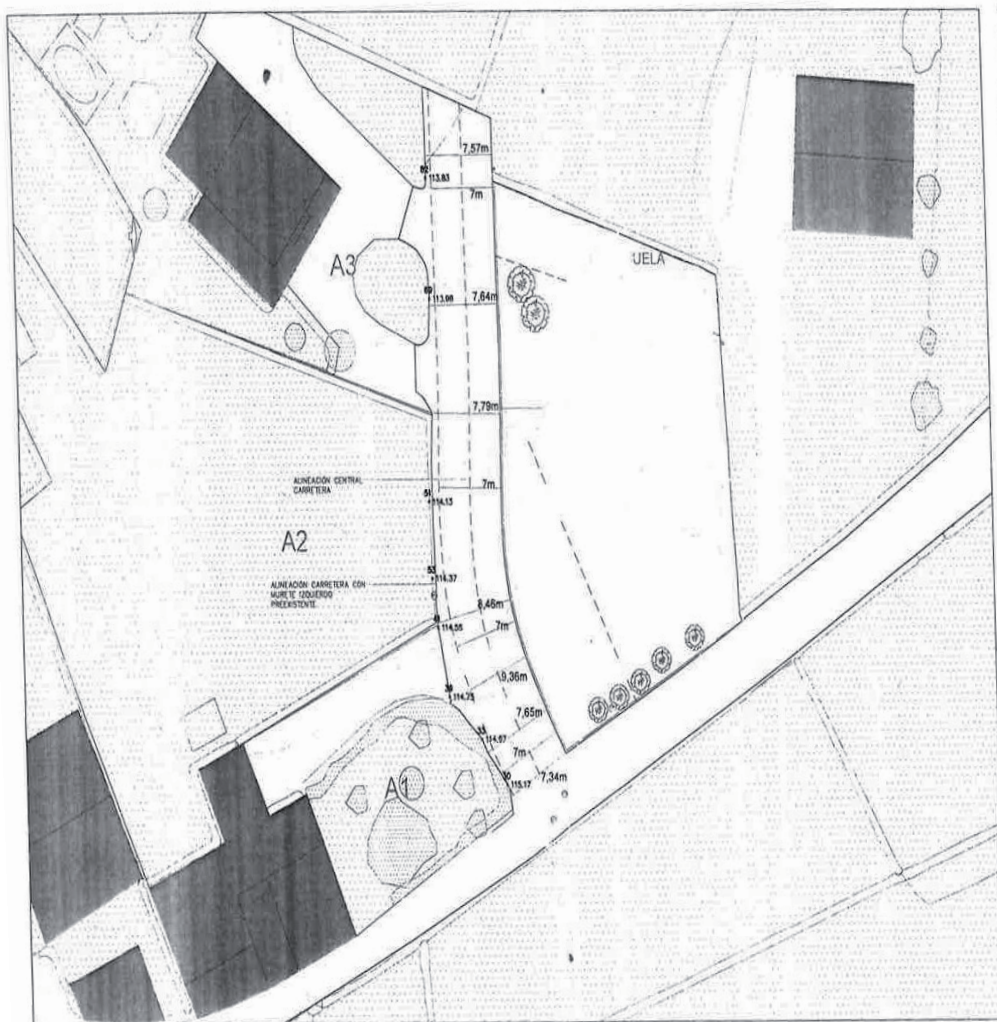
Para su aprobación el Estudio de detalle ha seguido la tramitación prevista artículo 78 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Conclusión

El Estudio de Detalle fija las alineaciones del nuevo vial de acceso que permite ordenar los volúmenes de las parcelas colindantes.

Para concluir quedará un vial mucho más adecuado a la situación real marcada por el estudio topográfico y el Estudio de Detalle. La carretera se adapta con mayor adecuación a la situación real y a la carretera preexistente, proporcionando acceso a las parcelas de futura construcción en el norte tal y como dicen las Normas Subsidiarias de la ley de ordenación del suelo. Esto supondrá una mayor adecuación a las parcelas existentes y favorecerá el desarrollo urbanístico de estas.

LUNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 2019 - BOC NÚM. 212



2019/9529

CVE-2019-9529