ANEXO II. RESUMEN EJECUTIVO

1. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

La modificación que se redacta se sitúa en la Plaza de la Villa de la ciudad de Mérida, concretamente en la parcela con referencia catastral 0413309QD3101S0001BR.

Se encuentra clasificada por el Plan General de Ordenación Urbana vigente como Suelo Urbano Consolidado, siendo de aplicación las condiciones de la Ordenanza “Centro Tradicional tipo a” con II plantas de alturas.

No se encuentra incluida en ninguna unidad de ejecución y las condiciones del Plan la marcan como parcela con edificación incluida en el Catálogo de Elementos Protegidos, con el “Nivel III, Protección Ambiental” del patrimonio arquitectónico, siendo la Ficha Nº 148 del mismo. No nos encontramos ante un edificio que esté catalogado como Bien de Interés Cultural ni está propuesto por el Plan General de Ordenación Urbana vigente como tal.

Esta edificación fue derribada, a pesar de estar Catalogada, por lo que se tramitó el correspondiente expediente de disciplina urbanística, habiéndose llegado a establecer la sanción correspondiente a través de la Sentencia 202/2011 del Juzgado Contencioso Administrativo Nº 2 de Mérida de 12 de julio de 2011, referente al Procedimiento Ordinario 353/2009.

La parcela objeto de la modificación tiene una superficie de 67 m^2 según catastro, con los siguientes linderos:

- Noreste: Plaza Puerta de la Villa, Mérida.

- Sureste: Plaza Puerta de la Villa, Mérida.

- Suroeste: Plaza Puerta de la Villa, Mérida.

- Noroeste: parcela con referencia catastral 0413310QD3101, la cual es un conjunto inmobiliario compuesto de varios inmuebles.

En cuanto a la ubicación exacta de la parcela, se aportan a continuación las coordenadas georreferenciadas obtenidas de catastro:

[U.T.M. Huso: 29 ETRS89]

730343.39	4311037.13
730350.92	4311031.96
730346.31	4311026.55
730338.30	4311032.02
730343.39	4311037.13

2 NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN

La Modificación Puntual al PGOU se realiza ante la necesidad de mejorar la ordenación del paisaje urbano de la Plaza de la Villa de Mérida, circunstancia derivada de que la parcela objeto de modificación se encuentra en la actualidad sin edificación ninguna

La justificación de que el Plan General de Ordenación Urbana de Mérida estableciera como edificable esa parcela estaba derivado posiblemente por el mantenimiento de la edificación existente, la cual fue catalogada en la Catálogo Arquitectónico con el Nivel III Protección Ambiental, con la Ficha Nº 148, ya que si no hubiera tenido catalogación la ordenación urbana de la zona tiene un elemento, en este caso el solar mencionado, que impide su regularización del espacio

Por tanto, al tratarse a día de hoy de un solar que “invade” el espacio público de la plaza, interfiriendo en una buena ordenación de su paisaje urbano, se insta de oficio por parte del Ayuntamiento de Mérida al cambio de uso del suelo al sistema local viario, pasando la parcela a formar parte pública de la Plaza Puerta de la Villa.

Se crea así un espacio abierto, de condiciones geométricas lógicas, en la que la trama urbana se encuentra perfectamente encajada en la intersección de las calles Delgado Valencia, Miguel de Cervantes, Santa Eulalia, José Ramón Mélida y Rambla Mártir Santa Eulalia, mejorando la entrada por la calle Delgado Valencia y, por ende, su imagen urbana.

Hay que añadir además, la imagen existente del solar, a pesar de haberse realizado reclamaciones por parte del ayuntamiento hacia la propiedad para su mejora de salubridad limpieza e higiene, además de que se mejorase su imagen y ornato, sin que la propiedad haya hecho nada al respecto

Los cambios pertinentes objeto de esta Modificación Puntual del PGOU se realizan en base al estudio de la zona por parte de los técnicos municipales y considerando lo más adecuado para la ciudad su cambio de uso a viario público, para mejorar de la ordenación e imagen urbana de la Plaza.

Por tanto, los puntos a tratar en la modificación son los siguientes:

a. Cambio de uso de la parcela catastral 0413309QD3101S0001BR, pasando de uso determinado residencial al sistema local viario, redelimitándose los límites de la manzana la cual incluía la parcela en cuestión y por ende los límites de la actual Plaza Puerta de la Villa, la cual aumenta su superficie y mejora la ordenación de su paisaje urbano.

En cuanto al articulado del PGOU vigente que afecta a la parcela de suelo urbano objeto del cambio de uso por la presente modificación, no se produce ninguna modificación en su contenido, sino que cambia el articulado por el que se ve afectado, pasando el suelo en cuestión de regirse por la Ordenanza del PGOU “Centro Tradicional a” y todo lo relativo al uso actual, a estar condicionado por las condiciones particulares del uso pormenorizado Viario.

b. Eliminación de la ficha número 148 del nivel III “protección ambiental” del Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, al no existir dicha edificación en la actualidad

Estas modificaciones obligan a los cambios necesarios en la planimetría del PGOU referente a la parcela, en la cual se cambia el uso de la misma incluyéndola en el viario, modificándose los planos de Calificación del Suelo, Régimen del Suelo y Gestión, Protección del Patrimonio en el Medio Urbano, Propuesta de Urbanización del Centro Histórico, Infraestructuras Urbanas y Estructura del Territorio

3 PLANEAMIENTO PROPUESTO

A continuación, el articulado del PGOU por el cual va a ser condicionado el suelo una vez aprobada la presente modificación, reiterando que no se trata de una modificación del articulado del Plan, si no un cambio de las condiciones particulares de aplicación en la parcela, las cuales pasan a ser:

Sección Primera: Condiciones Particulares del uso pormenorizado Viario.
Artículo 5.100. Sendas Públicas para los Peatones*.*
1. Son sendas públicas para peatones las calles peatonales, la sección de las calles constituida por las aceras, separadas de la calzada de circulación por un resalte o bordillo, y otros tipos de sendas menos formalizadas en parques, bordes de carreteras, etc.
2. Las calles peatonales estarán concebidas para el movimiento exclusivo de personas en áreas comerciales o estanciales admitiéndose con carácter excepcional el paso de vehículos autorizados para un fin concreto. Las características de su pavimento serán acordes a esta función.
3. Las características y dimensiones de estas vías se ajustarán a lo que se establece en estas Normas y en el D 153/97 sobre promoción de la accesibilidad en Extremadura.
Artículo 5.101. Jerarquización de la Red Viaria.
A efectos de la aplicación de las condiciones que hacen referencia a la jerarquía del viario, se han considerado los siguientes rangos:

a.Carreteras: son las vías que aseguran la comunicación rodada de la ciudad con el territorio circundante.

b.Vías primarias: son las vías que sirven para desplazamientos urbanos de largo recorrido, que permiten una elevada especialización de sus flujos. Constituyen con las anteriores la red viaria básica de primer orden.

c.Viario medio: vías de menor rango en cuanto a su función como soporte del tráfico rodado, pero fundamentales en la estructura urbana por sus características, continuidad y posición. Constituyen la red viaria secundaria.

d.Otras vías, cuya función es canalizar los tráficos de acceso a las actividades.

Artículo 5.102. Características Generales del Viario.

1. El viario se proyectará con las características que se deriven de las intensidades de circulación previstas y del medio que atraviesen.

2. Las márgenes de las vías, cuando discurran por suelo no urbanizable, estarán sometidos a las limitaciones y servidumbre que determine la legislación de Carreteras. Cuando discurran por suelos urbanizables y urbanos, estarán sometidos a las condiciones que el Plan General establece.

3. Las condiciones de diseño de los diversos elementos del sistema viario se ajustarán a lo dispuesto en el Título Séptimo de estas Normas.

Artículo 5.103. Calles Compartidas.

1. Son calles de circulación compartida aquellas que pueden ser utilizadas indistintamente por peatones y automóviles.

Tienen, consecuentemente su mayor acomodo en las vías locales, tanto en las áreas residenciales, como los sectores históricos donde no se puedan conseguir las dimensiones mínimas de acerado que disponen estas Normas, o es conveniente mitigar los efectos del paso de vehículos.

2. La gestión del tráfico asegurará que ninguna calle compartida tenga una intensidad de paso incompatible con el uso de la zona.

3. Las calles compartidas en su diseño trazado se ajustará a lo establecido en estas Normas.

Artículo 5.104. Vías para Bicicletas.

1. Son vías para bicicletas aquellas específicamente preparadas y señalizadas para su uso por bicicletas, bien sea de forma exclusiva, o compartida.

2. En función de su mayor o menor segregación respecto a los vehículos motorizados y a los peatones, las vías para bicicletas pueden ser:

a.Carril bici: espacio de la calzada destinado exclusivamente a las bicicletas mediante la señalización vertical y horizontal correspondiente. El carril-bici será semiprotegido cuando existan elementos franqueables pero disuasorios para la invasión de dicho espacio por vehículos motorizados.

b.Carril bici-bus: cuando se comparte su uso con el autobús mediante el sobreancho adecuado.

c. Pista bici: terreno allanado y preparado convenientemente para el paso de bicicletas y que está segregado tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

d.Acera-bici: parte del acerado de una calle que se destine expresamente a las bicicletas mediante la señalización vertical y horizontal correspondiente. La acera-bici será semiprotegida cuando existan elementos franqueables pero disuasorios para la invasión de dicho espacio por los peatones.

Artículo 5.105. Servicios del Automóvil.

1. Dentro de las bandas de protección del viario y en las bandas laterales de este, en las localizaciones que señalare el Ayuntamiento en función de las condiciones estéticas, de tráfico y de seguridad del lugar, se podrán disponer instalaciones para el abastecimiento de combustible a los vehículos automóviles y actividades complementarias, con una ocupación de la superficie cubierta no cerrada inferior a

trescientos (300) metros cuadrados. Podrá disponerse también una superficie máxima cubierta y cerrada de cincuenta (50) metros cuadrados.

2. Las instalaciones podrán ser de alguna de las siguientes categorías, según su importancia:

a.Estaciones de Servicios, con superficie cubierta, cerrada y no cerrada, y el máximo nivel de productos de venta y de servicios al automóvil.

b.Unidades de suministro, destinadas principalmente a la venta de los combustibles más comunes para automóviles.

c. Aparatos surtidores.

3. Las instalaciones a localizar en el suelo urbano, serán preferentemente del tipo b) o c) y en cualquier caso serán especialmente cuidadas las condiciones estéticas y de integración en el entorno urbano.

4. Las estaciones de servicio dispondrán como mínimo de dos (2) plazas de estacionamiento por surtidor, salvo que, en función de su emplazamiento y para no obstaculizar el tráfico, la administración municipal considere oportuno exigir mayor número de plazas de estacionamiento.

5. Las estaciones de servicios podrán albergar otros usos complementarios, siempre que en relación con la ordenanza de zona o el planeamiento de desarrollo sean usos permitidos. En todo caso si el uso complementario fuese taller de automóvil, su superficie máxima no podrá exceder de la mitad de la destinada exclusivamente a estación de servicio.

6. Mediante Plan Especial el Ayuntamiento determinará el emplazamiento de estaciones de servicio tanto en suelos de titularidad pública como privada.

7. Hasta tanto no se redacte el Plan señalado en el apartado anterior, la ubicación de las instalaciones de Servicios del Automóvil se sujetará a la siguiente regulación:

a.En suelos urbanos y urbanizables con uso global residencial sólo podrán ubicarse instalaciones de los tipos b) y c) anteriores.

b.Previamente a la autorización de las instalaciones deberá formularse un Plan Especial, donde se justificarán los siguientes extremos:

- Conveniencia y necesidad de la instalación.

- Inexistencia en un radio de 150 metros de dotaciones de carácter escolar, sanitario, asistencial, ...etc. u otras donde sea posible la concurrencia de mas de 250 personas.

- Adecuación de los accesos tanto desde el punto de vista tanto del tráfico rodado como del peatonal.

- Adecuación al entorno urbano.

Artículo 5.106. Franjas de Reserva.

En las franjas de reserva para previsión de los ajustes de diseño de las nuevas vías, no podrá ejecutarse obra alguna que pudiera dar origen a aumento del valor en su posible expropiación. Una vez determinado el trazado definitivo, se utilizará el suelo de la franja de reserva para el destino que el instrumento de desarrollo señalare.

Supresión de la Ficha Nº 148 del Nivel III del Catálogo de Protección Arquitectónico Protección Ambiental.

4 JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN AL PGOU

Dadas los antecedentes sobrevenidos relativos al derribo de la edificación existente, la cual estaba catalogada, sin que ahora haya justificación alguna de mantener un solar en una situación que altera la ordenación de la Puerta de la Villa y calles adyacentes

Estudiada por parte de los técnicos municipales la necesidad del cambio de uso de esta para la mejora de la ordenación del paisaje urbano de la Plaza de la Villa de la ciudad de Mérida.

Por todo ello, se cambia el uso de la parcela, pasando de tener un uso lucrativo determinado residencial a pasar a tener uso pormenorizado viario.

Los aprovechamientos existentes en la parcela no se compensan en otro sector, debiendo el ayuntamiento adquirir la parcela en algunas de las formas que prevé el artículo 8.13.2.b del Plan General de Ordenación Urbana y la legislación urbanística vigente.

Afecta a la Hoja 4-6 del Plano de Estructura del Territorio, a las Hojas 36-58 de los planos de Calificación del Suelo, de Régimen del Suelo y Gestión y de Protección del Patrimonio en el Medio Urbano, a las Hojas 72-116 del Plano de Propuesta de Urbanización del Centro Histórico, a la Hoja 12 del Plano de Infraestructuras Urbanas y a la ficha número 148 del nivel III “Protección Ambiental” del Catálogo de Patrimonio Arquitectónico.

Si bien en el Plan General de Ordenación Urbana vigente, este viario no se considera como sistema general, en base al acuerdo de la CUOTEX de 21 de diciembre de 2020, se ha considerado como Sistema General Viario por la ubicación central del mismo en la ciudad y se ha incluido la Ficha de características del mismo y sus condiciones de expropiación SGRV-04

- **CONCLUSIONES**

Por todo lo antedicho, considero que puede concluirse que la Modificación Puntual al Plan General de Ordenación Urbana de Mérida, referente al cambio de uso de suelo urbano a sistema general viario para la reordenación del paisaje urbano de la Plaza Puerta de la Villa, cumple con las condiciones de la legislación vigente para poder ser tramitada.