

MEMORIA DE LA CORRECCIÓN DE ERRORES MATERIALES Nº 4 DEL POM, RELATIVA A LA DEFINICIÓN DE LA ALINEACIÓN OFICIAL DE LA TRAVESÍA TRIANA.

PRIMERO.- OBJETO DE LA CORRECCIÓN.

Es objeto de la presente corregir el error detectado en la definición de la alineación oficial de la Travesía Triana, en el tramo entre C/ Alameda y Ctra de San Carlos del Valle.



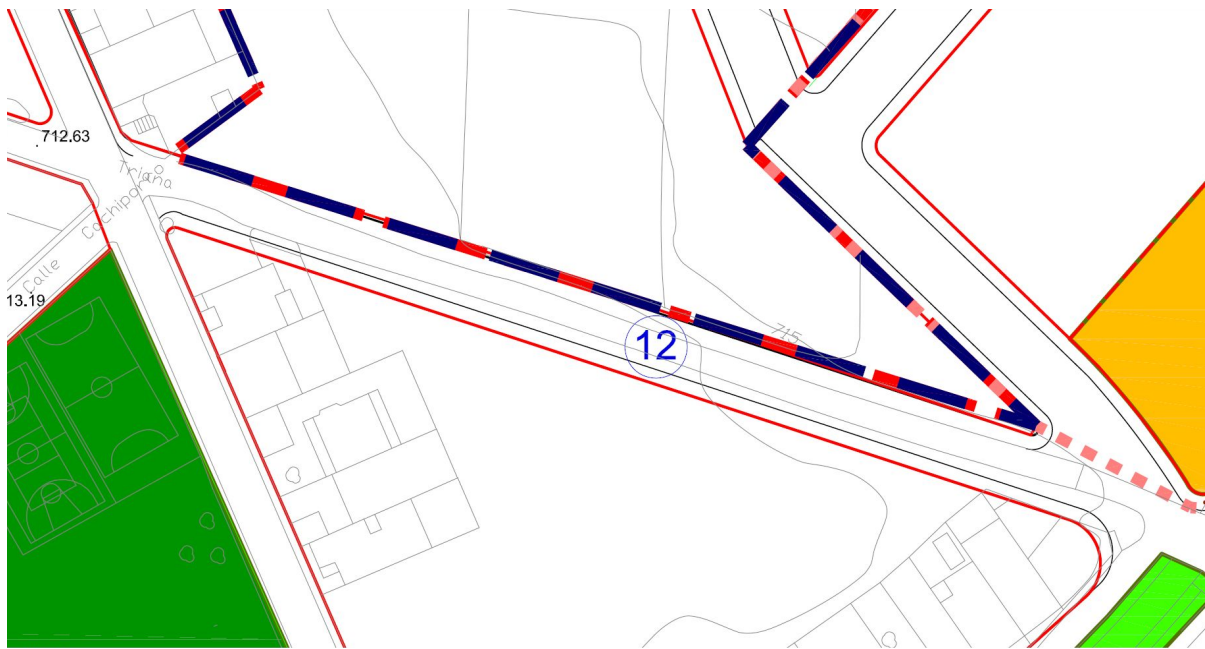
Imagen aérea del tramo de calle. (Fecha de la imagen 28/07/2018)

SEGUNDO.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.

A raíz de la solicitud de la licencia de obras para ejecución de una vivienda en la esquina de la referida Travesía y la C/ Alameda, se pone de manifiesto que existen ciertas discrepancias entre la realidad física y la definición de la alineación oficial en el Plano OD-4.14 del Plan de Ordenación Municipal (POM).

En dicho plano se aprecia que la alineación oficial de la fachada sur se superpone aparentemente sobre lo que sería la fachada de la parcela existente en la esquina sureste de la calle, mientras que en la esquina suroeste dicha alineación parece invadir la parcela existente inmediatamente anterior a la esquina; todo ello según podemos apreciar en la siguiente imagen obtenida del referido plano OD-4.14.





La realidad sin embargo es que la alineación oficial sur de dicha calle está plenamente consolidada según se puede observar en la evolución de las siguientes imágenes,

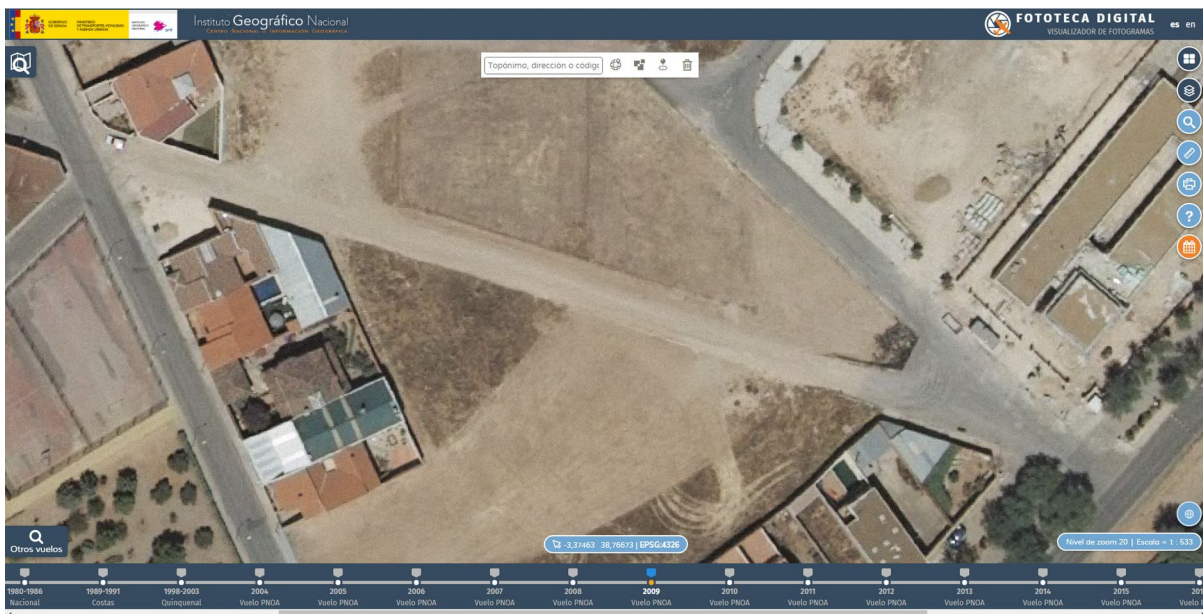


Imagen aérea del tramo de calle (Fecha de la imagen 2009)

En esta imagen se aprecia cómo se ha iniciado la consolidación de la Travesía Triana. Inicialmente y estando vigentes las primigenias Normas Subsidiarias, se empiezan a consolidar la trasera de parcelas, con fachadas a calles urbanizadas. El criterio de las NN.SS. era la prolongación de la Travesía Triana, con un ancho de 10.00 mts.



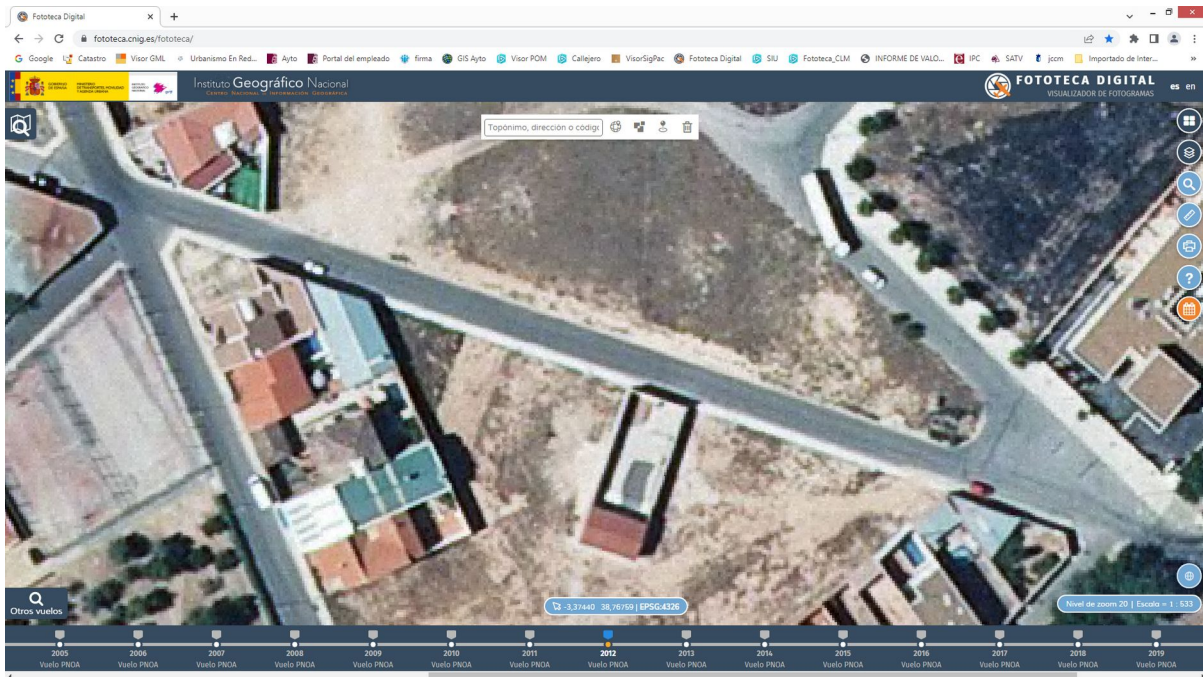


Imagen aérea del tramo de calle (Fecha de la imagen 2012)

En torno al año 2010 el Ayuntamiento ejecuta la urbanización de la referida calle, siguiendo el criterio de las NN.SS, como se aprecia en la imagen anterior, si bien no se ejecuta el acerado de la alineación norte dado que dichos terrenos eran por entonces suelo urbanizable, y en estas condiciones han llegado hasta hoy.



Imagen aérea del tramo de calle (Fecha de la imagen 27/07/2012)





Imagen del tramo de calle vista desde la esquina suroeste. (Fecha de la imagen 05/2014)



Imagen del tramo de calle vista desde la esquina sureste. (Fecha de la imagen 05/2014)

Como se puede comprobar en las imágenes anteriores la alineación sur de la calle se consolidó con anterioridad a la entrada en vigor del POM (08/06/2011), y fue allá por 2010 cuando se ejecuta y define el vial, por parte de esta administración, tomando como referencias para la definición de las alineaciones los cerramientos que se habían consolidado en los extremos del tramo de calle; cerramientos que previamente se habían definido con los criterios de las primigenias NN.SS. del planeamiento de Valdepeñas.

Definida y ejecutada la alineación, en 2010, se han ido consolidando con posterioridad el resto de edificaciones hasta nuestros días quedando hoy prácticamente consolidada la alineación en su integridad, sin que hasta la fecha se hubiese advertido el error del POM.





Es por ello que resulta conveniente y oportuno, advertido el error, proceder a su corrección.

TERCERO.- JUSTIFICACIÓN DE LA EXISTENCIA DEL ERROR.

Expresamente se contempla en el art. 5.2.b) (OD) de las Normas Urbanísticas (NN.UU) del POM:

<<Cuando la base cartográfica que sirve de base al grafismo de la ordenación no coincida con la situación real de edificaciones o viario existente, su corrección y la del grafismo de ordenación basada en la misma, será considerada Corrección Material de Error. En particular, para la corrección de alineaciones se estará a lo establecido en el artículo 83.1 (sic) de estas Normas.>>

Estableciendo el art. 83.2. (OD):

*<< Artículo 83.2. **OD.** Corrección de alineaciones*

En los casos en que dichos planos indican una corrección de alineaciones o, en su defecto, lo establezcan motivadamente los Servicios Técnicos Municipales de acuerdo a los siguientes criterios:

.- la ampliación o la uniformidad de secciones de calles para mejorar la fluidez del tráfico rodado, acceso a garajes o seguridad y comodidad del tráfico peatonal,

.- la uniformidad de alineaciones de fachadas en la manzana

.- la creación de chaflanes en esquina para mejorar la visibilidad,

...>>

De lo expuesto en los apartados precedentes podemos concluir que existe un error material entre la definición del viario existente en el POM y el que realmente existe, dado que el grafismo de la alineación sur de dicho vial debería coincidir con el grafismo de la limitación de las construcciones, hecho este que no sucede por cuanto existe un giro de la alineación grafiada en el Plan sobre la realmente existente y consolidada.

Debemos advertir que estos errores son habitualmente frecuentes, dado que en el planeamiento general se trabaja con escalas pequeñas, 1/2000 en adelante, donde cinco décimas de milímetro equivalen a un metro, es decir que el grosor de las líneas de delimitación de un ámbito urbanístico pueden ocupar según los casos uno o dos metros en el terreno.

A lo anterior debemos sumar que las bases cartográficas que se usan como soporte de los planos de ordenación contienen errores de trazado y georreferenciación, y finalmente debemos sumar los errores propios de delineación del plano concreto.

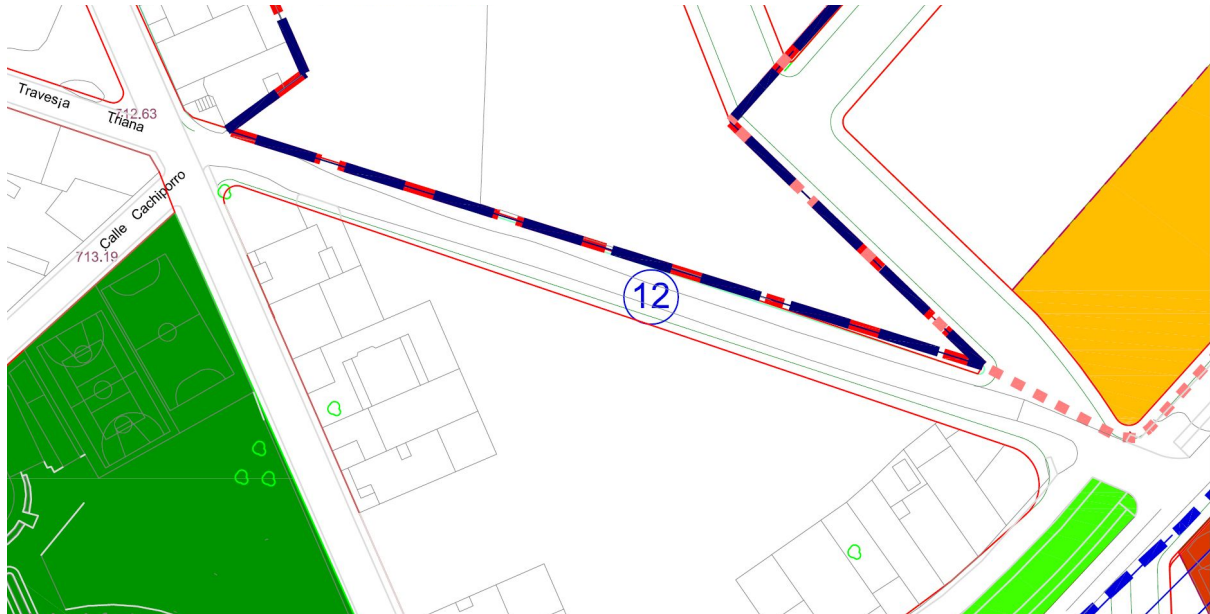
Consciente de todo ello es por lo que, debemos entender, el Plan define el art. 5 de las NN.UU, y concretamente el 5.2.b) para errores como el que ahora se ha detectado, que histórica y habitualmente se habrían subsanado en el replanteo y ejecución material del plan.

CUARTO.- CONCLUSIONES.





De lo anteriormente expuesto se concluye que debe corregirse la definición de la alineación de la Travesía de Triana, haciendo coincidir la alineación sur con la alineación de las edificaciones existentes; advirtiendo que la definición de la alineación norte formará parte de las determinaciones del Plan Parcial del Sector S1 "Gurugú", que en su día habrá de redactarse en desarrollo del POM. Todo ello según la siguiente imagen extraída del plano OD-4.14 corregido,



DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

