

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE TOLEDO

Depósito Legal: TO - 1 - 1958

Franqueo Concertado: Núm. 45/2

AYUNTAMIENTOS

VILLACAÑAS

Memoria.

El presente documento de Modificación Puntual de la Sección 10.-Uso Rodoviario, del Capítulo 2 de la Regulación de los Usos, contenido en el Volumen II de las Normas Urbanísticas del P.O.M. de Villacañas se redacta con el objeto de posibilitar una mejor regulación del referido uso dentro del suelo urbano consolidado del municipio, tendente a una mayor clarificación de los elementos que pueden tener cabida dentro del referido uso y sobre todo a la eliminación de las posibles barreras arquitectónicas que dentro del mismo pueden darse; ello se lleva a cabo sin incrementar la edificabilidad, ni modificar alturas, ni los usos de las diferentes ordenanzas urbanísticas, procurando una solución más sostenible del propio viario local y encaminada a la dotación de una mayor accesibilidad de estos espacios públicos.

Su redacción es abordada directamente por el Ayuntamiento de Villacañas y la elaboración material del documento es llevada a cabo por los Servicios Técnicos municipales, y más en concreto por don Pedro Corrales Galán, como Arquitecto Municipal de la localidad.

TÍTULO I. PRESENTACIÓN

Capítulo 1. Antecedentes.

El municipio de Villacañas, se rige urbanísticamente por el Plan de Ordenación Municipal (P.O.M.), que fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Toledo en fecha 14 de noviembre de 2011, y entrando en vigor el 13 de diciembre de 2011, habiéndose elaborado desde la citada fecha de entrada en vigor, diversas modificaciones puntuales encaminadas a racionalizar y ajustar las iniciales previsiones del plan, manteniendo en todo momento el modelo urbano propuesto, desde el inicio de su elaboración/redacción en abril de 1997.

En esta línea el dilatado proceso de desarrollo del P.O.M. ha llevado a constatar en alguno de sus elementos, la inconveniencia que existe en la indefinición de los parámetros de aplicación de la Sección 10 que regula el Uso Rodoviario, contenido en el capítulo 2.- Regulación de los Usos de las vigentes Normas Urbanísticas.

Por otra parte, una falta de pormenorización y definición de los posibles actos que se puedan ejecutar con respecto a dicho uso, ha potenciado la instalación de una serie de elementos que dificultan la accesibilidad con la que deben de contar los espacios

a los que se refiere la aplicación del citado uso rodoviario, dentro del propio suelo urbano de la localidad, repercutiendo tal indefinición en los ciudadanos del municipio.

Como consecuencia de ello en junio de 2012 la Corporación decide abordar una modificación de la Sección 10 del Uso Rodoviario de las Normas Urbanísticas contenidas en el Volumen II de la Normas Urbanísticas del vigente Plan de Ordenación Municipal, para sin incrementar ninguno de sus parámetros urbanísticos corregir la inadecuación urbanística de la norma vigente, al cumplimiento prioritariamente de la accesibilidad a los núcleos urbanos, circunstancia ésta, por otra parte, ampliamente demandada por la población local afectada

Capítulo 2. Conveniencia y oportunidad.

La conveniencia de abordar la presente modificación se basa en la necesidad de establecer una serie de medidas tendentes a facilitar la movilidad y accesibilidad dentro del Suelo urbano de la localidad, de las personas que presentan minusvalías, para de esta manera favorecer su integración social, puesto que las personas con grandes limitaciones funcionales o discapacidades han de desempeñar un papel más activo en la sociedad, puesto que aspiran a un modelo de vida independiente basado en recibir los apoyos personales necesarios y modificar el entorno para hacerlo más accesible.

La conveniencia, viene del hecho, también, de que muchas de las veces las diferentes compañías suministradoras de servicios de infraestructuras (energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua, suministro de gas, evacuación de aguas residuales), al no regularse en los municipios, sobre todo en el Suelo urbano Consolidado, de una manera pormenorizada el cumplimiento de la accesibilidad sobre dichos espacios públicos, hayan propiciado por la implantación de sus servicios, diferentes obstáculos sobre los espacios de uso rodoviario, que muchas de las veces lo hacen intransitable a nivel peatonal, ocasionándose otro problema añadido sobre dicho uso rodoviario, como es el deterioro de los mismos, por la introducción y/o renovación de las infraestructuras existentes, o la introducción de unos nuevos por la aparición de nuevas tecnologías.

La justificación de la oportunidad de la modificación se basa en la necesidad de que transcurridos más de diez años desde la entrada en vigor del presente planeamiento general municipal, y teniendo en cuenta la indefinición en las características que deben de contar los espacios públicos a los que le es de aplicación el denominado uso rodoviario, así como la aparición de diferentes Leyes y Reglamentos se ha traducido, muchas de las veces, en una multitud de diferentes criterios que han puesto en cuestión la igualdad y la no discriminación, entre las personas con discapacidad para la utilización de dichos espacios públicos, sobre todo en un importante área del núcleo urbano, como es el caso del Suelo Urbano Consolidado.

Así pues, teniendo en cuenta, que desde la aprobación del citado planeamiento general, se han ido produciendo en cascada nuevas normativas a nivel estatal, como el Real Decreto 505 de 2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y

utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, como la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad, es por lo que se hace necesario el volcar dicha normativa sobre el municipio, dado que se hace de obligado cumplimiento.

Es decir dado que es la primera vez que se regulan a nivel estatal las condiciones en el tema de accesibilidad, puesto que hasta hace poco, sólo las Comunidades Autónomas, en cumplimiento de sus competencias, como es el caso de Castilla-La Mancha (Ley 1 de 1994, de 24 de mayo, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, y el Decreto 158 de 1997, de 2 de diciembre, del Código de Accesibilidad) habían desarrollado una normativa específica de accesibilidad relativa al diseño de los entornos urbanos, es por lo que hace necesario el introducir en el documento del vigente planeamiento general de las pertinentes modificaciones tendentes a unificar los distintos criterios técnicos, que muchas de las veces han puesto en cuestión la igualdad entre las personas con discapacidad de diferentes Comunidades Autónomas y propiciando la aplicación de un concepto parcial y discontinuo de accesibilidad en las ciudades.

También la oportunidad, viene determinado, para que por medio de la presente modificación sirva de base para el control que se debe realizar por parte del municipio a las de las diferentes Compañías suministradoras de servicios, a los efectos de hacerlas cumplir la vigente normativa de accesibilidad,

Así mismo al objeto de evitar el deterioro de los pavimentos de los usos rodoviaros, toda vez que la propia localidad ha procedido a reurbanizar muchos de dichos espacios y que unas veces por necesidades de modificaciones en las redes de infraestructuras (agua, luz, energía eléctrica, gas, telefonía, etc) por mayor demanda de servicios, o por la introducción de otros nuevos, ocasionan perjuicios en la conservación y mantenimiento de dichos espacios de uso rodoviario, y otras elementos que obstaculizan el tránsito de personas con movilidad reducida por dichos espacios.

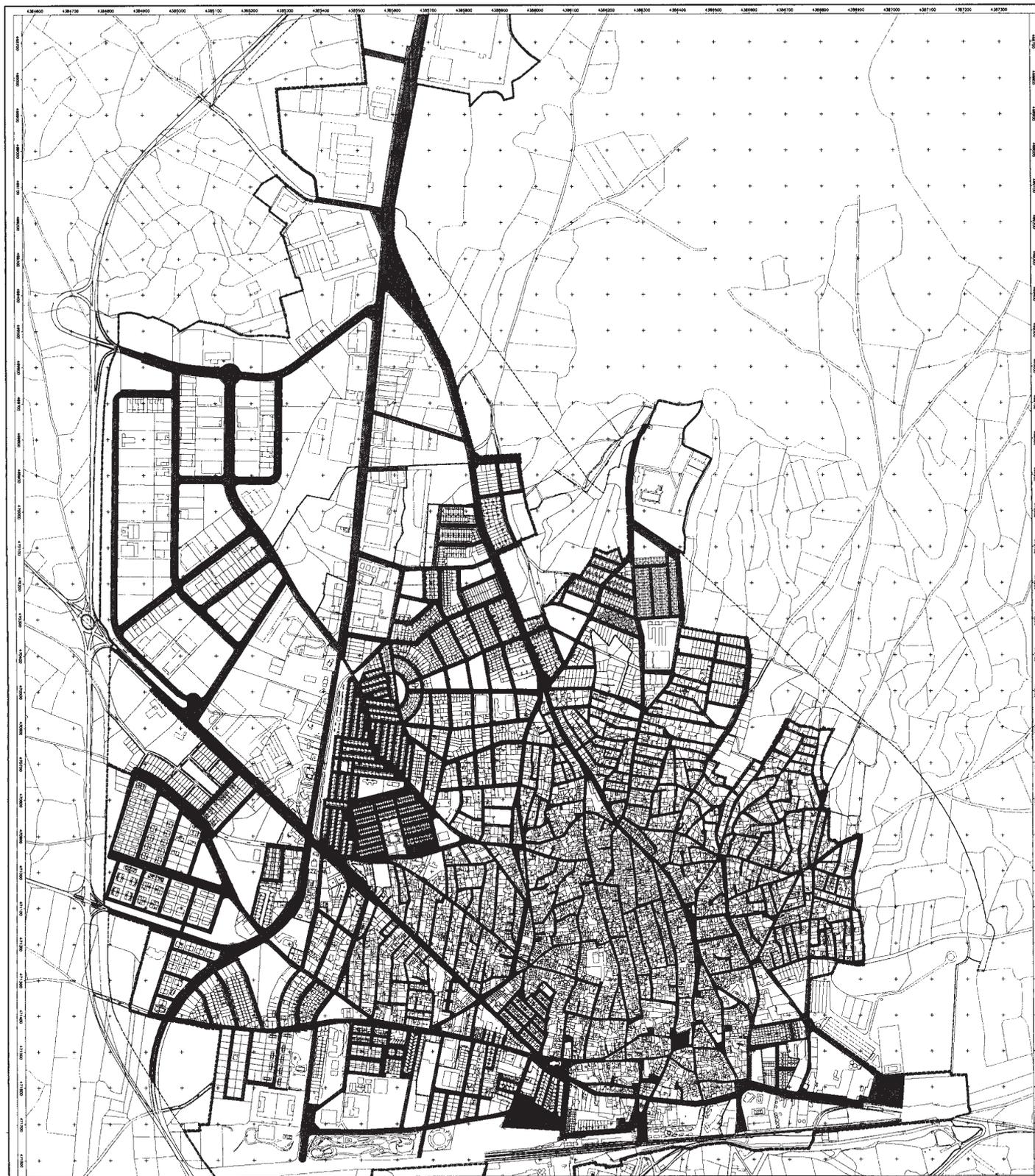
Por otra parte de servir para evitar situaciones que como consecuencia de la implantación de las citadas infraestructuras por las que se da servicio a la población, afectan a las condiciones de estética de las construcciones existentes, con el consiguiente deterioro del paisaje urbano en donde se enclavan.

La justificación de la oportunidad de la modificación se basa en la necesidad de que el municipio, tras varios años de desarrollo del P.O.M. vigente corrija las determinaciones de la normativa correspondiente al uso rodoviario, en el área del Suelo Urbano Consolidado, donde se va produciendo una renovación urbana de forma escalonada, máxime si se tiene en cuenta que en dicho ámbito se encuentra realizada la delimitación de un Área de Rehabilitación Integral (ARI), que supone el 50 por 100 aproximadamente de la superficie del mismo

Capítulo 3. Ámbito y localización.

El ámbito de la presente modificación puntual se localiza en todo el Suelo Urbano Consolidado de los espacios de afectos al uso rodoviario, sujetos a lo dispuesto en la Sección 10.- Uso Rodoviario, contenida en Capítulo 2 de la Regulación de los Usos, del Volumen II de las Normas Urbanísticas.

Gráficamente el ámbito queda recogido en el plano I-1. Ámbito y Localización de la actuación, del presente proyecto.



SUELO URBANO

Límite de Suelo Urbano
 Límite de Suelo Urbano no consolidado
 Límite de Suelo Urbano consolidado
 Suelo Urbanizable
 Suelo Urbanizado

MODIFICACION PARCIAL DE LA SECCION 10.- USO RODOVIANARIO DEL CAPITULO 12
 CAPITULO 12.- REGULACION DE LOS USOS DE LAS NORMAS URBANISTICAS

INFORMACION
 VILACANAS
 TOLEDO

AMBITO Y LOCALIZACION
 1-1
 JULIO 2012.V1

TÍTULO II. MEMORIA JUSTIFICATIVA

El presente documento de Modificación Puntual de la Sección 10 Uso Rodoviario del Capítulo 2 de la Regulación de los Usos del Título IV, del Volumen II de las Normas Urbanísticas del P.O.M. de Villacañas, se redacta con el objeto de corregir la inadecuación urbanística de la norma vigente, al cumplimiento prioritariamente de la accesibilidad a los núcleos urbanos, para posibilitar la igualdad y la no discriminación, entre las personas con discapacidad para la utilización de los espacios públicos de uso rodoviario urbanizados, además de que las diferentes Compañías suministradoras de servicios se ajusten a las determinaciones que se establecen en la normativa objeto de la modificación propiciando no solo la accesibilidad a dichos espacios públicos sino a un mayor correcto mantenimiento y conservación de los mismos, como a una mayor racionalidad de las modificaciones de las instalaciones existentes o implantación de otras nuevas derivadas por nuevas demandas o la introducción de nuevas tecnologías que de cierta manera recaen sobre el citado uso rodoviario.

Se acomete, en el Suelo Urbano Consolidado del municipio, para sin modificar parámetro de aprovechamiento urbanístico alguno (edificabilidad, ocupación, alturas, usos, etc) se propicie el cumplimiento de accesibilidad de dichos espacios en una solución que potencie el propio carácter, que en sí ya posé, y se contribuya a la protección de su paisaje urbano, para hacer que la ciudad sea más sostenible.

Capítulo 1. Objetivos y criterios de la modificación.

El objetivo que persigue la presente modificación es de posibilitar una mayor racionalidad en la movilidad de los espacios públicos afectos al uso rodoviario, por la aplicación de las determinaciones que se establecen no solo en la ley de accesibilidad autonómica, sino en la nueva regulación efectuada a nivel estatal, dentro del Suelo Urbano Consolidado de la localidad y que a través de la aplicación de la modificación propuesta posibilitará una mayor movilidad en el uso de dichos espacios públicos.

Ello se lleva a cabo mediante la aplicación de los siguientes criterios:

Restringir el ámbito de la modificación al Suelo Urbano Consolidado, en donde es de aplicación el uso rodoviario.

Mantener la estructura viaria y alineaciones definida en el P.O.M. vigente para los espacios en los que es de aplicación el uso rodoviario.

Sub-categorizar, las clases o categorías en que se divide el uso rodoviario y a los que le sería de aplicación, dado que en estos momentos se da una indefinición en la pormenorización de las categorías en que divide el citado uso.

Restricción a las Compañías suministradoras de servicios (principalmente de suministro de energía eléctrica y telefonía), para posibles nuevas instalaciones o modificación de las existentes de las mismas características a las ya instaladas, que han ubicado elementos que ofrecen obstáculos en los espacios públicos (tales como postes bien de hormigón, metálicos o de madera, etc.) limitando la accesibilidad a las personas que presentan disfuncionalidades y dificultan su propia movilidad ya reducida, en los espacios sujetos al uso rodoviario, y que deterioran la imagen del paisaje urbano en el Suelo Urbano Consolidado principalmente por los tendidos aéreos existentes, o nuevos que muchas veces proponen.

Establecimiento de periodo de tiempo para que se proceda por parte de las citadas Compañías a la eliminación tanto de los obstáculos existentes como de tendidos aéreos que es posible eliminar sobre todo en los cruces del viario de los espacios que conforman el uso rodoviario

Obligar a propietarios a que se proceda a la canalización subterránea de los tendidos aéreos que discurran por la finca en que se proceda bien a renovar la edificación o demoler edificaciones antiguas en que luego se proceda a realizar una obra de nueva planta o un nuevo cerramiento, en la longitud de su propia fachada, siempre y cuando no exista interferencia entre las diversas infraestructuras que discurran por dichos suelos.

En definitiva, los objetivos que persigue la presente modificación se pueden resumir en los siguientes puntos:

Potenciar, todavía más, el carácter urbano del núcleo de la localidad, que, en muchas de sus zonas, como consecuencia de la iniciativa pública a procedido a la renovación y reforma de la urbanización de los suelos, uso rodoviario, y que por parte de la iniciativa privada a renovado parte del parque inmobiliario, o a procedido a la rehabilitación del mismo.

Establecer unas condiciones a las diferentes compañías que operan en los suelos sujetos al propio uso rodoviario, para la implantación de nuevas infraestructuras o renovación de las existentes, a los efectos de dar cumplimiento a lo especificado en la vigente normativa sobre accesibilidad.

Evitar que como consecuencia de la introducción o renovación de diferentes infraestructuras se deteriore el propio paisaje urbano, y en todo caso lograr y potenciar la mejora del núcleo del municipio al objeto de que adquiera una mayor centralidad, puesto que los nuevos desarrollos urbanísticos, han propiciado un abandono del mismo.

Dar respuesta a la demanda generalizada de una parte importante de la población, de eliminación de posibles barreras urbanísticas que imposibilitan el uso, de los espacios a personas con movilidad reducida.

Capítulo 2. Aspectos particulares de la modificación.

2.1 Generalidades

La propuesta que se realiza para materializar la presente «Modificación Puntual del Uso Rodoviario» dentro del ámbito del suelo Urbano Consolidado de la localidad, implica los siguientes aspectos:

a) Delimitación de la propuesta de Modificación exclusivamente sobre los Suelos Urbanos Consolidados del POM vigente, en los que le es de aplicación el uso rodoviario.

b) Exclusión del ámbito de la Modificación tanto el Suelo Urbanizable como el Suelo Urbano No Consolidado y de las Áreas de Planeamiento en Desarrollo (APD) del P.O.M. vigente, que se regirán por los anexos Normativos de Urbanización contenidos en la vigente Normativa, dado que dichos suelos serán objeto de la elaboración, tramitación y aprobación de los preceptivos planeamientos de desarrollo que contendrán a su vez la ejecución de las pertinentes obras de urbanización.

c) Subcategorización del propio uso rodoviario, a los efectos de una mayor pormenorización del mismo,

d) Exigencia del cumplimiento de la vigente normativa sobre accesibilidad en los espacios de aplicación del citado uso rodoviario, principalmente a las diferentes compañías de suministro, en que los servicios e infraestructuras de las mismas, discurren sobre dichos suelos.

La presente Modificación Puntual del P.O.M. se lleva a cabo, sin afectar a elemento estructural del vigente planeamiento general, dado que se realiza sin que suponga la misma incremento alguno de edificabilidad/volumen, establecidos en las vigentes Normas Urbanísticas, ni comporta aumento de la capacidad teórica de población del caserío, por lo que al no producirse ninguno de los incrementos enunciados anteriormente, la modificación no precisa del posible incremento proporcional de suelo para dotaciones locales, de zonas verdes y equipamiento, ni más espacios libres de sistemas generales.

Por último señalar que formalmente en la definición de la nueva normativa se opta por mantener la estructura, redacción y apartados de la vigente, de modo que la modificación no comporta una adaptación traumática de sus determinaciones.

2.2 Las Dotaciones derivadas de la modificación

La presente Modificación no altera ninguno de los parámetros urbanísticos de las parcelas que se ubican en el Suelo Urbano Consolidado, ámbito del objeto de la presente modificación, y consecuentemente no conlleva incremento de aprovechamiento total del Plan, y en consecuencia, tampoco altera el actual equilibrio y nivel de dotaciones correspondientes a los Sistemas Generales y Locales del municipio

Capítulo 3. Situación actual de la normativa.

El Uso Rodoviario contenido en la Sección 10 del Capítulo 2 que Regula los Usos, contenido en el Título IV del Volumen II de las Normas Urbanísticas del vigente Plan de Ordenación Municipal establece la totalidad de las condiciones a las que se deben de sujetar las instalaciones que sobre el citado uso recaigan y que sobre el mismo se observe el exacto cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad, para facilitar el tránsito de las personas que presenten cualquier tipo de disfuncionalidad y que puedan ver afectada la movilidad sobre dichos espacios.

Con carácter informativo la Sección 10. Uso Rodoviario y las condiciones a que afecta la presente modificación se definen a continuación; en los apartados siguientes, e indicando aquellos apartados que no siendo objeto de la modificación, no resultan afectados por ésta y por tanto mantienen su plena vigencia

Sección 10. Uso Rodoviario.

Epígrafe 1. Definición y clasificación.

Artículo 4.163.- Definición (modificación parcial).

Corresponde al uso de las vías existentes o previstas y destinadas a la circulación rodada, ciclable o peatonal, de modo unitario, yuxtapuesto o separativamente. Todas las vías serán de uso y dominio público, aunque el mantenimiento de algunas de ellas pudiera correr a cargo de organismos públicos (RENFE).

Artículo 4.164.- Clasificación. (modificación parcial).

Se distinguen dos categorías de viario, según su especialización funcional. Red viaria.

Categoría 1a. Red viaria urbana e interurbana, o viario propio tanto del suelo urbano y urbanizable como de la red de comunicación intermunicipal destinado a la circulación y estacionamiento, en algunos casos, de vehículos a motor, a la vez que al tránsito de peatones, bicicletas y carruajes.

Categoría 2a. Red ferroviaria, correspondiente a la red de infraestructura ferroviaria que atraviesa el término así como a sus instalaciones complementarias de apeaderos, almacenes, etcétera.

Artículo 4.165.- Condiciones particulares de la red viaria. (modificación parcial).

En los suelos urbanos y urbanizables la separación entre las áreas dominadas por el peatón y el automóvil deberá manifestarse con el cambio de color y/o materiales, de modo que queden claramente definidos sus perímetros sin que sea imprescindible que se produzca diferencia de nivel. Las bandas de acceso peatonal tendrán un ancho mínimo de sesenta (60) cm.

Sin perjuicio de lo establecido en el Anexo Normativo que regula las condiciones de diseño de la red viaria y el mobiliario urbano en el diseño y la ejecución de la red viaria de nuevo trazado, tanto de Suelo Urbano como Urbanizable se estará a las siguientes dimensiones mínimas entre alineaciones:

Viario Estructurante:	Uso Residencial y otros	12 m.
	Uso Industrial	18 m.
Viario No Estructurante:	Uso Residencial y otros	10 m.
	Uso Industrial	18 m.
Callejones y Fondos de Saco: Suelos consolidados.	c/acceso a 1 parcela	4 m.
	C/acceso a 2 y más parcelas	6 m.

Introducción de un nuevo artículo 4.165bis, que regula Condiciones a las Compañías suministradoras de servicios que recaen sobre la Red viaria

Artículo 4.166.- Condición del aparcamiento en la vía pública. (modificación parcial)

Los estacionamientos que se establezcan en las vías públicas no interferirán el tráfico de éstas, prohibiéndose soluciones de aparcamiento en batería en el viario definido como estructurante en la documentación gráfica de las P.O.M.

Artículo 4.167.- Régimen legal específico de la Red Ferroviaria. (no es objeto de la modificación)

Las líneas férreas, como las demás vías de comunicación, son objeto de regulación, específica en nuestro ordenamiento jurídico, fundamentalmente mediante las disposiciones de la Ley 16 de 1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.), publicada en el B.O.E. del 31 de julio de 1987, y su reglamento aprobado por Real Decreto 1211 de 1990 de 28 de septiembre (B.O.E. 8-X-90), con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al ferrocarril, y por lo tanto, superior al de las determinaciones del planeamiento.

TÍTULO III. NORMATIVA

Capítulo 1. Modificación normativa propuesta.

Como consecuencia de todo lo anterior la presente Modificación únicamente afecta a los siguientes documentos del Plan de Ordenación Municipal (P.O.M.).

Documentación escrita:

Normas Urbanísticas, - artículos 4.164 , 4.165, 4.166 e introducción de un nuevo artículos 4.165.bis – que regulan las categorías del viario según su especialización funcional y las condiciones particulares del mismo, así como la introducción de condiciones que se establecen a las Compañías suministradoras de los servicios en el Suelo Urbano Consolidado, dentro de la Sección 10. Uso Rodoviario, contenido en Capítulo 2. Regulación de los Usos, del Título IV. Condiciones Reguladoras de la edificación, establecidas en el Volumen II. De las Normas Urbanísticas del P.O.M.

Lo que se concreta en la normativa de la siguiente manera:

Sección 10. Uso Rodoviario.

Epígrafe 1. Definición y clasificación.

Artículo 4.163.- Definición.

Corresponde al uso de las vías existentes o previstas y destinadas a la circulación rodada, ciclable o peatonal, de modo unitario, yuxtapuesto o separativamente. Todas las vías serán de uso y dominio público, aunque el mantenimiento de algunas de ellas pudiera correr a cargo de organismos públicos titulares de la vía (Renfe, Diputación Provincial, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha), y/o a cargo de entidades urbanísticas colaboradoras o de conservación creadas entre otros fines a tales efectos.

Artículo 4.164.- Clasificación.

Se distinguen dos categorías de viario, según su especialización funcional. Red viaria.

Categoría 1a. Red viaria urbana e Interurbana, o viario propio tanto del suelo urbano y urbanizable como de la red de comunicación intermunicipal destinado a la circulación y estacionamiento, en algunos casos, de vehículos a motor, a la vez que al tránsito de peatones, bicicletas y carruajes.

En esta categoría se establecen las siguientes subcategorías:

Subcategoría 1.a.1. Peatonal: viario que puede admitir además del tránsito o paseo de peatones el tránsito de bicicletas y vehículos sin motor en general.

Subcategoría 1.a.2. De coexistencia: viario destinado a la circulación de vehículos a motor, peatones bicicletas y carruajes, teniendo prioridad en cualquier caso el peatonal sobre el resto de los modos citados.

Subcategoría 1.a.3. De separación de tránsito: viario destinado a la circulación de vehículos motorizados o no y peatones, con separación de espacio para cada modo.

Subcategoría 1.a.4. Estacionamiento en la vía pública: Zona destinada en las calles al estacionamiento de vehículos.

Categoría 2a. Red ferroviaria, correspondiente a la red de infraestructura ferroviaria que atraviesa el término así como a sus instalaciones complementarias de apeaderos, almacenes, etcétera.

Artículo 4.165.- Condiciones particulares de la red viaria.

1.- En Suelo Urbano Consolidado.

En el suelo urbano las instalaciones de abastecimiento de energía eléctrica y telefonía serán subterráneas, prohibiéndose los tendidos aéreos de dichas instalaciones y postes que los soporten, sobre el espacio de la red viaria urbana, a los efectos de dar cumplimiento a lo establecido en la legislación estatal y autonómica vigente, sobre la Accesibilidad para dichos espacios públicos.

A los efectos de dar cumplimiento a la vigente legislación de accesibilidad, y a los efectos de eliminar obstáculos en la red viaria que dificultan la accesibilidad para las personas con movilidad reducida, se establece el periodo de seis meses, a partir de la entrada en vigor de la vigente normativa, para que las compañías suministradoras de los servicios de energía eléctrica y telefonía procedan a la eliminación de los postes de sujeción de los tendidos que se encuentren sobre el espacio de la red viaria urbana.

Solamente se admiten tendidos aéreos de instalaciones, cuando las mismas se encuentren posadas en las edificaciones de la fachada, y presenten una altura mínima respecto de la rasante del acerado de 3,50 metros, y existentes con anterioridad a la entrada en vigor del P.O.M., debiendo soterrarse las citadas instalaciones en el caso de:

a) Que se atravesase el espacio rodoviario, en sus diferentes subcategorías de la red viaria urbana

b) Que se proceda a la renovación de la edificación, que ya poseían tendidos aéreos, o solares en los que se realice obra nueva y/o nuevo cerramiento, en dichos casos se deberá de soterrar dichos tendidos aéreos en la longitud total de la fachada nueva.

Lo especificado anteriormente se realizará siempre que no exista interferencia con las diferentes infraestructuras que discurran soterradas en el espacio peatonal comprendido entre la línea de fachada y el espacio rodado (caso de la subcategoría 1.a.3 - separación de tránsito), en caso de existir interferencias entre las diferentes infraestructuras, previo informe de los servicios técnicos municipales, se realizará nuevamente posada por la línea de fachada.

En casos excepcionales, como es el caso de edificaciones que han de demolerse, se admite la colocación de postes, que soporten dichos tendidos aéreos de manera provisional, sobre el área peatonal de la red viaria, que serán retirados una vez se haya procedido a la construcción de una edificación de nueva planta o

la realización de un nuevo cerramiento sobre la parcela vacante de edificación, en cuyo caso los tendidos aéreos deberán soterrarse a lo largo de su fachada de la vía pública

En el caso de posible renovación o modificación de los tendidos aéreos existentes, que deban realizar las diferentes compañías suministradoras de los diferentes servicios que discurran por las fachadas de las edificaciones existentes, por cualquier motivo, se deberá de realizar dicha renovación mediante canalización subterránea, así como la eliminación de los tendidos aéreos de los cruces existentes sobre los espacios de uso rodoviario.

2.- En Suelo Urbano No Consolidado y Urbanizable.

Cuando se esté pendientes de obras de urbanización o renovación de la existente, se estará a lo especificado en el Anexo Normativo que regula las condiciones de diseño de la red viaria y el mobiliario urbano en el diseño y la ejecución de la red viaria de nuevo trazado

En los suelos urbanos y urbanizables la separación entre las áreas dominadas por el peatón y el automóvil deberá manifestarse con el cambio de color y/o materiales, de modo que queden claramente definidos sus perímetros sin que sea imprescindible que se produzca diferencia de nivel. Las bandas de acceso peatonal tendrán un ancho mínimo de sesenta (60) cm.

Sin perjuicio de lo establecido en el Anexo Normativo que regula las condiciones de diseño de la red viaria y el mobiliario urbano en el diseño y la ejecución de la red viaria de nuevo trazado, tanto de Suelo Urbano como Urbanizable se estará a las siguientes dimensiones mínimas entre alineaciones:

Viarío Estructurante:	Uso Residencial y otros	12 m.
	Uso Industrial	18 m.
Viarío No Estructurante:	Uso Residencial y otros	10 m.
	Uso Industrial	18 m.
Callejones y Fondos de Saco: Suelos consolidados.	C/acceso a 1 parcela	4 m.
	C/acceso a 2 y más parcelas	6 m.

Artículo 4.165 bis.- Condiciones a las Compañías suministradoras de servicios que recaen sobre la Red viaria.

1.- Cartografía.- Las compañías de servicios facilitarán a los Servicios Técnicos Municipales, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente normativa, los planos de planta de todas las instalaciones que poseen en la red viaria y espacios públicos municipales; esta documentación se facilitará en soporte digital.

En caso de que no se disponga de planos de alguna parte de la red en el referido soporte, la compañía correspondiente facilitará en aquel de que se disponga. Los citados planos deberán contener toda la información que la compañía de servicios conozca tanto en cuanto a la situación en planta y alzado de las canalizaciones ubicadas en el espacio de uso rodoviario (red viaria y espacios públicos municipales), como la características concretas de cada uno de los elementos instalados, con grado de detalle suficiente para que el servicio municipal competente pueda apreciar la naturaleza e importancia del servicio instalado.

Las compañías de servicio entregarán, antes del 1 de noviembre, al servicio municipal competente una copia actualizada de la información cartográfica indicada. El Ayuntamiento no podrá utilizar la información facilitada por las compañías de servicios para otros fines que no sean los de conocimiento de las redes existentes en las vías y espacios públicos municipales para el desarrollo y planificación de las obras.

2.- Información ciudadana.- La compañía de servicios titular de una licencia deberá informar a todos los residentes en la red viaria por donde discurra la traza de la obra, y cuyo portal esté situado en el tramo de la vía municipal comprendido entre el inicio y final de aquélla., previamente al inicio de la obra, del motivo de su ejecución, las fechas de comienzo y terminación, y cortes del suministro que sean necesarias realizar durante la ejecución de la obras. Dicha información se hará efectiva mediante escrito remitido a todos los residentes o por medio de un anuncio colocado en lugar visible de los portales afectados por las obras

3.- Renovación pavimentación y /o afectación de la misma por infraestructuras.

Un tramo de la red viaria, en cualquiera de sus subcategorías, o espacio público municipal se encontrará en periodo de protección cuando se cumpla una de las siguientes condiciones:

a) Que se haya ejecutado en ese tramo una obra de

pavimentación o ajardinamiento y hayan transcurrido menos de cuatro años desde la fecha de su recepción.

b) Que hayan transcurrido menos de cuatro años desde la ejecución en ese tramo de una obra de canalización de longitud superior a 50 metros; el periodo se iniciará en la fecha de finalización de la misma.

c) Que ese tramo de uso rodoviario (red viaria o espacio público) se haya incluido en un plan de renovación urbana y/o de servicios y hayan transcurrido menos de cuatro años desde su finalización.

En aquellas zonas de uso rodoviario (red viaria en cualquiera de sus subcategorías) existente que se encuentren pavimentadas y se proceda a realizar nuevas canalizaciones de infraestructuras (redes de electricidad, telefonía, gas, abastecimiento de agua, red de alcantarillado, etcétera) y/o renovación, reparación y/o modificación de las existentes, así como nuevas acometidas y/o renovación, reparación y/o modificación de las ya existentes, que afecten a la propia pavimentación de la red viaria en cualquiera de sus subcategorías o tramo de la misma (entendiéndose por tramo, la parte comprendida entre otros dos tramos de redes viarias que la atraviesen frente de manzana edificatoria) y se compruebe que dicha afectación es del orden del 25 por 100 de dicha red viaria ya existente o tramo de la misma, la compañía que haya efectuado las actuaciones anteriormente descritas (bien la nueva canalización, o modificación de la misma, o las diferentes nuevas acometidas y/o renovación, y/o reparación y/o modificación de las citadas acometidas), deberá de proceder a la pavimentación entera de dicha red viaria pública o tramo de la misma, siendo su coste total con cargo a la propia compañía.

En el caso ennumerado anteriormente que fuese producido por dos o más compañías distintas, la repavimentación de la red viaria o tramo de la misma afectada, se efectuará por ambas, siendo financiado su arreglo en la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a la afectación del citado viario.

Artículo 4.166.- Condición del aparcamiento en la vía pública.

Los estacionamientos que se establezcan en las vías públicas no interferirán el tráfico de éstas, prohibiéndose, salvo circunstancias excepcionales así apreciadas por el área de tráfico y seguridad, soluciones de aparcamiento en batería en el viario definido como estructurante en la documentación gráfica de las P.O.M.

Artículo 4.167.- Régimen legal específico de la Red Ferroviaria.

Las líneas férreas, como las demás vías de comunicación, son objeto de regulación, especifica en nuestro ordenamiento jurídico, fundamentalmente mediante las disposiciones de la Ley 16 de 1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.), publicada en el B.O.E. del 31 de julio de 1987, y su reglamento aprobado por Real Decreto 1211 de 1990 de 28 de septiembre (B.O.E. 8 de octubre de 1990), con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al ferrocarril, y por lo tanto, superior al de las determinaciones del planeamiento.

Villacañas 6 de febrero de 2014.- El Alcalde, Santiago García Aranda.

N.º I.- 1453