
**MODIFICACIÓN PUNTUAL
DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
URBANA DE AVILÉS,
PARA LA INCORPORACIÓN DE UN NUEVO
ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO
APR- S11
“HOSPITALILLO DE ENSIDESAS”**

MEMORIA

0. ANTECEDENTES

El ámbito objeto de la presente modificación se sitúa al Este del suelo urbano de Avilés, anexo al poblado de Cocheras y es propiedad de la empresa ARCELOR-MITTAL ESPAÑA S.A. Tiene una superficie de 25.827 m² y forma parte de la finca registral 7.041, compuesta por seis parcelas separadas físicamente y sin solución de continuidad entre ellas, catastradas independientemente, con una superficie registral total de 269.103 m².

Esta parcela tiene los siguientes linderos: Norte, con caja de la compañía Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE); Sur, con carretera AS-19 Avilés-Gijón; Este, con terrenos del Ayuntamiento de Avilés que los separan del Poblado de Garajes; y Oeste con viario de acceso al PEPA.

Sobre este terreno se ubica un edificio con sus dependencias y demás elementos denominado “Hospitalillo de ENSIDESA”, destinado a servicios médicos.

Le corresponde la referencia catastral 6366015TP6266N0001SS.

La Revisión del Plan General de Avilés, que se aprobó definitivamente por acuerdo plenario de 9 de junio de 2006 y se publicó en el BOPA el 15 de julio 2006, mantiene la clasificación del mencionado ámbito como Suelo Urbano con la calificación de Industrial, Gran Industria.

Actualmente se encuentra en uso una parte del edificio del Hospitalillo como consultas externas, con la previsión de próximo traslado.

1. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN DE PLAN GENERAL

Se propone la revitalización de éste zona, situada entre dos ámbitos residenciales y desvinculada del uso industrial, mediante su incorporación a la trama urbana colindante, a través de la delimitación de un Área de Planeamiento Remitido, permitiendo la reutilización del edificio del antiguo Hospitalillo de ENSIDESa como uso alojamientos temporales u otro dentro de la categoría de Locales Abiertos al Público, la creación de una zona comercial que dé servicio a la zona, la urbanización de un vial interior de acceso a los diferentes usos y al apeadero de FEVE, así como la creación de una zona verde pública vinculada al poblado anexo de Cocheras.

De este modo también se posibilita la adecuación registral de la parcela a su condición física real y catastral como parcela independiente.

De acuerdo con el criterio del vigente Plan General para establecer Áreas de planeamiento Remitido (APR), este terreno cuyo uso ha perdido su vinculación a la Gran industria resultado de transformación de la antigua ENSIDESa, evidencia la necesidad de una intervención urbanística consensuada que estructure su inadecuado tejido urbano, haciéndolo viable para los agentes intervenientes.

2. ANÁLISIS DE LA INFLUENCIA DEL CAMBIO RESPECTO A LA ORDENACIÓN GENERAL ESTABLECIDA EN EL PLANEAMIENTO GENERAL

La influencia de la modificación planteada se circunscribe a su ámbito y a las zonas residenciales anexas fundamentalmente, transformando una zona calificada como Gran Industria, actualmente sin uso significativo y situada entre las dos zonas residenciales, para su incorporación a la trama urbana mediante usos compatibles con ésta.

Esta propuesta, que por tanto no afecta a la ordenación general establecida, se analiza en relación con las determinaciones de carácter general establecidas en el artículo 59.2 del TROTU y artículos 130 y siguientes del ROTU, en atención a los siguientes apartados:

- ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA DEL TERRITORIO

El Estudio de Tráfico que acompaña a la propuesta, que incorpora los nuevos accesos al polígono Industrial Principado de Asturias desde la carretera AS-19, concluye que la presente modificación no sólo resulta compatible con este sistema general viario, sino que incluso contribuye a la mejora del tráfico de esta vía en la zona.

Igualmente se mejora con esta modificación la accesibilidad al apeadero de FEVE limítrofe, integrante del sistema general ferroviario.

De igual forma, el resto de los sistemas generales de comunicaciones, así como de equipamientos, servicios urbanos y zonas verdes destinadas a parques y jardines públicos existentes en la zona, no se verán afectados por la modificación planteada.

- CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DEL SUELO

La propuesta mantiene la clasificación de Suelo Urbano y propone, mediante el desarrollo de un Plan Especial, el uso de “Locales Abiertos al Público”, favoreciendo la integración del ámbito en la zona residencial del entorno.

- OTRAS DETERMINACIONES

Del mismo modo, no afecta a núcleos históricos tradicionales o áreas de interés por sus valores ambientales, paisajísticos o culturales, ni Bienes de Interés Cultural ni cualquier otro elemento o entidad destacable.

3. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

Por todo lo anteriormente señalado se hace necesaria la modificación del vigente Plan General, para incorporar esta parcela como un nuevo Área de Planeamiento Remitido. Se redacta así una nueva ficha con la denominación de **APR – S11 “HOSPITALILLO DE ENSIDESAS”**, siguiendo el esquema establecido en el planeamiento, la cual se adjunta como anexo al presente documento.

En ella se establece para un uso característico de Locales Abiertos al Público, una edificabilidad bruta de $0,35\text{ m}^2/\text{m}^2$, que es significativamente inferior a la actual en su calificación de Industrial, Gran Industria.

Esta edificabilidad que se asigna, incluye la superficie construida del edificio del hospitalillo existente.

El esquema consensuado incluye como cesiones un vial de acceso al apeadero de Feve y una zona verde vinculada al poblado de Cocheras, determinada como el 25% de la superficie total del ámbito.

4. PREVISIÓN DE MEDIDAS COMPENSATORIAS DEL INCREMENTO DEL APROVECHAMIENTO LUCRATIVO

La modificación propone la disminución de la edificabilidad del ámbito, pasando del $0,50\text{ m}^2/\text{m}^2$ regulado en el Plan general para Gran Industria, a $0,35\text{ m}^2/\text{m}^2$ para los usos que se proponen. No obstante, el aprovechamiento medio teórico calculado de acuerdo a los coeficientes señalados en el citado planeamiento para los diferentes usos, aumenta de $0,300\text{ m}^2/\text{m}^2$ a $0,414\text{ m}^2/\text{m}^2$.

En cumplimiento del artículo 280 del ROTU acerca de la previsión de medidas compensatorias para garantizar la recuperación por parte de la comunidad de las plusvalías generadas por el cambio urbanístico, se realizan las siguientes precisiones:

- No se plantea incremento de volumen edificable residencial en el ámbito, ni por tanto aumento de su potencial población.
- El artículo Art. 9.b) ROTU enumera las distintas manifestaciones de la participación de la comunidad en las plusvalías de acuerdo con los siguientes puntos:
 - La gestión por el Ayuntamiento del Aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria no susceptible de apropiación por parte de los propietarios. En este caso derivado de su condición de Suelo Urbano No Consolidado.
 - Cesión de terrenos destinados a zonas verdes (la modificación plantea la cesión de una superficie no menor del 25% del ámbito para zona verde vinculada al poblado de Cocheras), y viarios, ambas dotaciones de carácter local.
 - La modificación plantea la obligación de que los promotores asuman el coste de las obras de urbanización y, en su caso, el refuerzo de los sistemas generales.

5. MARCO JURÍDICO

El artículo 98 del Decreto Legislativo del Principado de Asturias 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo (TROTUAS), dispone que *“los instrumentos de ordenación urbanística tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación o revisión”*, añadiendo el artículo 101 que *“las*

modificaciones de cualquiera de los elementos de los instrumentos de ordenación urbanística se sujetarán a las mismas disposiciones enunciadas para su tramitación y aprobación". El párrafo segundo del artículo 79.2, in fine, reconoce la legitimación de los particulares para presentar propuestas de modificación del planeamiento general, sin perjuicio de que deban ser informadas previamente por los servicios municipales y asumidas por la Administración urbanística.

No obstante, el párrafo segundo del artículo 58.1 del Decreto Legislativo 1/2004 del Principado de Asturias dispone que "en los supuestos en que se produzca una recalificación de suelo industrial hacia actividades no productivas, tal decisión deberá justificarse con motivación expresa en la memoria del Plan, debiendo contener el planeamiento las normas de protección ambiental precisas, incluida, en su caso, la descontaminación de los suelos y construcciones". En iguales términos se expresa el artículo 127.2 del Decreto 278/2007 del Principado de Asturias.

En el presente caso, lo cierto es que el inmueble afectado por la modificación del planeamiento que se propone, aunque en el planeamiento vigente está calificado para el uso industrial, no se dedicó nunca a ninguna actividad industrial productiva, sino a la de "hospitalillo" o centro de primeros auxilios para los trabajadores de Arcelor Mittal. En este sentido, debe recordarse que el artículo 5.51.2 del vigente PGOU de Avilés expresamente dispone que bajo la denominación "Gran Industria" se recogen instalaciones industriales que "funcionan, con frecuencia, con una gama amplia y variada de servicios y usos secundarios, que son fundamentalmente admisibles, siempre que no presenten problemas de incompatibilidad entre sí y en función del uso principal. Como temas más verosímiles pueden citarse: oficinas, relación y esparcimiento del personal (comedores, cafeterías, zona deportiva), comercio (fundamentalmente economatos), hospitalillos o centros de primeros auxilios, etc.."

Por tanto, la modificación que se propone no pretende la transformación de un suelo destinado a usos productivos, en otro destinado a usos que no lo son, sino el mantenimiento sobre los suelos afectados de usos análogos a los actualmente existentes, si bien eliminando la necesidad de su vinculación funcional con las actividades industriales próximas.

La realidad social de la actividad industrial a principios del siglo XXI ya no es la del siglo XIX, ni la de la empresa estatal durante el siglo XX, cuando se ordenaban alrededor de los grandes centros industriales los servicios complementarios a que hace referencia el artículo 5.51 del PGOU, de modo que aquéllas pretendían cubrir potencialmente todas las necesidades de sus empleados. Por el contrario, la realidad social actual es la de la concentración en la actividad industrial y la externalización de los servicios complementarios, como modo de optimizar los recursos.

En esas circunstancias, y habiendo ya planificado ArcelorMittal el traslado al interior de su factoría avilesina de las actividades que se desarrollan actualmente en el inmueble (servicios médicos de urgencia y prevención de riesgos laborales), mantener la calificación de Gran Industria colocaría en la tesitura de, o bien destinar efectivamente los suelos afectados a la actividad industrial (contribuyendo de este modo a degradar una zona donde existe una importante implantación residencial), o bien a dejar los terrenos vacantes, con padecimiento de los principios de eficacia y servicio objetivo de los intereses generales, que, también en la elaboración del planeamiento urbanístico, deben presidir la actuación administrativa.

Por tanto, en virtud de la modificación que se pretende, el uso característico de los terrenos afectados continuará siendo el mismo de locales abiertos al público que realmente tenía en la actualidad, prescindiendo de la formal calificación urbanística. Esta realidad determina que no sea necesaria la adopción de ninguna medida de protección ambiental ni de descontaminación de suelo e instalaciones.

6.- MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA

El artículo 15.4 de la Ley 8/2007, de 28 de mayo de 2007, determina que “la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”.

Teniendo en cuenta la ubicación y dimensionamiento de los diferentes servicios municipales, no se prevé puesta en marcha de infraestructuras adicionales ni prestación de nuevos servicios específicos, procediéndose a ampliar las prestaciones de servicios ya existentes.

En concreto, se considera que dicha ampliación de servicios generará anualmente el siguiente impacto sobre la Hacienda Local:

- Gasto adicional por ampliación de zonas verdes: 2.600'00 €.
- Mantenimiento de señalización horizontal y vertical: 300'00 €.
- Mantenimiento anual de firmes de calzada: 1000'00.
- Mantenimiento anual de los firmes de pavimento: 1000'00 €.
- Manteniendo anual del alumbrado público: 1000'00 €
- Limpieza viaria: 1.300'00 €.

Por tanto, la previsión del montante total de gastos ascendería a 7.200'00 €, sin perjuicio de que la determinación más concreta debe efectuarse en el futuro Plan Especial.

No se computan los gastos adicionales de abastecimiento de agua, saneamiento y recogida de basuras, pues los mayores costes de la prestación de estos servicios que la actuación comporte quedarán, por definición, cubiertos por las mayores tasas que el Ayuntamiento percibirá en dicho concepto (art. 24.2 Ley de Haciendas Locales).

Desde el punto de vista de los ingresos para la Hacienda Local que pudiera generar la actuación que se propone, atenderemos sólo al Impuesto de Bienes Inmuebles, excluyendo pues otros que también se producirán aunque con carácter puntual (tasas por licencias de obra o de apertura, ICIO u otros). Asimismo tampoco vamos a considerar otros ingresos recurrentes que en el futuro se generarían para las arcas locales, como puede ser Impuesto de Actividades Económicas, por no ser recaudados directamente por el Ayuntamiento, a pesar de que el municipio recibirá parte de dichos ingresos de forma indirecta a través del Principado de Asturias.

Pues bien, el futuro desarrollo de la unidad de actuación supondrá la construcción de una superficie de 9.039 metros cuadrados sobre rasante, en el uso de locales abiertos al público. Es cierto que en la actualidad ya hay construidos sobre rasante 3.196'58 metros cuadrados, que generan el correspondiente IBI, por lo que, para constatar el carácter no deficitario de la actuación, atenderemos únicamente al incremento de edificación previsto sobre rasante, que es de 5.842'42 m².

Partiremos de la hipótesis de que el rendimiento en concepto de IBI por metro cuadrado sea el mismo que genera el hospitalillo; es la hipótesis más desfavorable, pues, obviamente, el valor catastral de las futuras edificaciones, que constituye la base imponible del IBI, será mayor al de la actualmente existente, siquiera sea por no resultar afectado por la aplicación del coeficiente corrector de antigüedad.

Pues bien, el rendimiento en concepto de IBI por metro cuadrado sobre rasante actual es de 1,268 €/m² (IBI que se paga por el hospitalillo / 3.196'58 m² = 1,268 €/m²). Aplicando esa misma ratio a los 5.842'42 m² de incremento de la edificación, resulta que el Ayuntamiento obtendrá unos ingresos adicionales sólo en concepto de IBI de 7.408'32 € (1,268 €/m² x 5.842'42 m² = 7.408'32 €).

Luego, considerando únicamente una fuente de ingresos para la Hacienda Local derivada del desarrollo de la acción urbanística reseñada, se concluye que la actuación propuesta es económicamente sostenible para el Ayuntamiento de Avilés.

7. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION EN MATERIA DE FERROCARRILES Y DE CARRETERAS

Debido a la proximidad de la línea de FEVE Avilés-Gijón, y del apeadero de Llaranes, las actuaciones a desarrollar en el ámbito APR S-11 "Hospitalillo de ENSIDESa", han de respetar y dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 39/2003 del sector ferroviario y al reglamento que la desarrolla (RD 2387/2004), en concreto a lo dispuesto en los artículos 25, 26 y 36 del Reglamento del Sector Ferroviarios (RSF), los cuales se transcriben:

Art. 25 Normas particulares de la zona de dominio público

1. La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Art. 26 Normas particulares de la zona de protección

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico

ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Art. 34 La línea límite de edificación:

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c).

2. La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. (Párrafo redactado de conformidad con el R.D. 354/06)

El Ministro de Fomento podrá determinar una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate, como la velocidad y la tipología de la línea o el tipo de suelo sobre la que ésta discurre.

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá

establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril. (Apartado redactado de conformidad con el R.D. 354/06) (Ver Orden FOM/2230/2005)

Asimismo, y en lo que respecta a la legislación de carreteras, y la posible afección del paso de la AS-19 Gijón-Avilés, la Ley del Principado de Asturias 8/2006, de Carreteras, en su Capítulo IV: ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS. LIMITACIONES DE CARÁCTER GENERAL, establece los límites y afecciones que han de ser tenidos en cuenta en el desarrollo del ámbito que nos ocupa:

Artículo 25. Zona de dominio público.

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en las autopistas, autovías y corredores y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Artículo 27. Zona de servidumbre.

1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 25 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en autopistas y autovías, de dieciocho metros en corredores, de ocho metros en el resto de las carreteras regionales y en las comarcas y de seis metros en las locales, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse edificaciones ni otras obras sobre posibles edificios existentes, salvo las de mera conservación para mantener su destino y utilización actual u otro que sea compatible con el planeamiento urbanístico, exceptuándose los casos previstos en los artículos 29 y 46 de esta Ley, ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial o el destino de la carretera, previa autorización, en cualquier caso, de la Consejería competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 41 de esta Ley sobre condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

3. En todo caso, la Consejería competente en materia de carreteras podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general.

Artículo 28. Zona de afección.

1. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre definida en el artículo 27 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en autopistas y autovías, de cincuenta metros en corredores, de treinta metros en el resto de las carreteras regionales y en las comarcales y de veinte metros en las locales, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de afección la ejecución o el cambio de uso o destino de obras e instalaciones, fijas o provisionales, requerirán la autorización de la Consejería competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 41 de esta Ley sobre condiciones para el otorgamiento de autorizaciones. La denegación habrá de ser motivada, y sólo podrá fundarse en las previsiones de los planes y proyectos de ampliación o variación de la carretera en un plazo no superior a diez años, transcurridos los cuales sin haberse realizado las previsiones que motivaron la denegación, ante una nueva solicitud no se podrá denegar por la misma razón.

3. No se podrán ejecutar, sin embargo, en la zona de afección construcciones salvo que queden totalmente fuera de la línea límite de edificación, conforme a lo que se establece en el artículo siguiente, sin perjuicio de lo dispuesto para las obras de mera conservación en el artículo anterior.

Artículo 29. Línea límite de edificación.

1. A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas y autovías, a veinticinco metros en corredores, a dieciocho metros en carreteras regionales no pertenecientes a las anteriores categorías, a diez metros en carreteras comarcales y a ocho metros en carreteras locales, a contar desde la arista exterior de la calzada más próxima, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma. Se entiende por arista

exterior de la calzada el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Todas estas líneas de protección descritas, tanto en relación a la infraestructura ferroviaria, como a la infraestructura viaria, han sido debidamente indicadas en los planos que se adjuntan a este proyecto.

8.- CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 70.TER.3 DE LA LEY DE BASES DE RÉGIMEN LOCAL

A los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 70.ter.3 de la Ley de Bases de Régimen Local, se hace constar que, durante los cinco años anteriores a la presente modificación del planeamiento urbanístico que se propone, no ha habido otros propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas, diferentes de la persona jurídica que promueve esta modificación, o de otras a las que sucede legalmente.

Avilés, enero de 2013

Los arquitectos:



Fdo.: Miguel Ángel Reguera Silva



Fdo: Carlos Cabrera Ceñal

ANEXO
APR- S11- HOSPITALILLO DE ENSIDES

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE AVILÉS ÁMBITOS DE NUEVA ORDENACIÓN EN SUELO URBANO

CLAVE:	APR – S11
TIPO DE ÁMBITO:	Área de Planeamiento Remitido
NOMBRE:	Hospitalillo de ENSIDESAS

CRITERIOS Y OBJETIVOS

Se propone la revitalización de la zona del antiguo “Hospitalillo” de ENSIDESAS, actualmente con un mínimo uso de consultas externas pendientes de traslado, situada entre dos ámbitos residenciales y desvinculada del uso industrial, mediante la delimitación de una Unidad de Actuación para la reutilización del edificio como uso de alojamientos temporales u otro dentro de la categoría de Locales Abiertos al Público, la creación de una zona comercial, la urbanización de un vial interior de acceso a las parcelas y al apeadero de FEVE y la creación de una zona verde pública vinculada al poblado anexo de Cocheras.

CONDICIONES PARTICULARES

El Plan Especial determinará los usos acordes con la zonificación a definir, estableciendo la zona verde de cesión, anexa al poblado de cocheras, concretando el trazado y sección del vial, así como los adecuados accesos desde la carretera general y el viaducto.

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE AVILÉS
ÁMBITOS DE NUEVA ORDENACIÓN EN SUELO URBANO
CONDICIONES GENERALES Y PARÁMETROS**

CLAVE:	APR – S11
TIPO DE ÁMBITO:	Área de Planeamiento Remitido
NOMBRE:	Hospitalillo de ENSIDESA

Clasificación del suelo: Área de Planeamiento Remitido

Aprovechamiento urbanístico:

- Superficie del ámbito 25.827 m²
- Edificabilidad bruta: 0,35 m²/m²
- Uso característico: Locales Abiertos al Público

Gestión:

- Iniciativa de planeamiento: Privada
- Sistema de actuación: Compensación
- Planeamiento de desarrollo: Plan Especial

Plazos:

- Primer cuatrienio PGOU

Ordenación pormenorizada:

- Calificación de los suelos públicos

<u>Código</u>	<u>Calificación</u>	<u>m² suelo</u>	
V	Viario	Según P.E.	
ZV	Zona verde	A definir por el P.E., con una superficie mínima del 25% del ámbito del Área	

- Calificación de suelos privados

<u>Código</u>	<u>Calificación</u>	<u>m² suelo</u>	<u>m² construible</u>
	Según P.E.	-	9.039

Aprovechamiento medio:

$$A_m = \frac{10.692 m^2}{25.827 m^2} = 0,414 \text{ m}^2 / \text{m}^2$$

PLANOS
