



Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Secretaría General de Infraestructuras

Dirección General de Carreteras

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

CARRETERA NACIONAL N-110
p.k.232+680 a p.k. 233+520 Aldeavieja
(Ávila)



mbg ingeniería y arquitectura, s.l.

Edificio Promecal Avda. de Castilla y León 62, 4ª planta 09006 BURGOS
Tel 947 262 463 Fax 947 273 216 E-mail estudio@mbgsl.com



MANUEL MARIA LLANES BLANCO - 2021-03-30 13:31:08 CEST

ABDUL KARIM THABIT DHAHI - 2021-03-30 11:21:20 CEST

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_42ZZZAL7JRWPNUNKW9DIFXOHB6JY en <https://www.pap.hacienda.gob.es>

FIRMADO

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	1
2. MARCO LEGAL.....	2
3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.....	4
4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN.....	8
6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS.....	32
7. PROCEDIMIENTO.....	33
8. CONCLUSIONES.....	34

APÉNDICES

APÉNDICE I: PLANOS DEL E.D.T.U

APÉNDICE II: PLANOS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

MANUEL MARIA LLANES BLANCO - 2021-03-30 13:31:08 CEST

ABDUL KARIM THABIT DHAHI - 2021-03-30 11:21:20 CEST

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_42ZZZAL7JRWPNUNKW9DIFXOHB6JY en <https://www.pap.hacienda.gob.es>

FIRMADO

1. ANTECEDENTES.

La localidad de Aldeavieja forma parte del municipio de Santa María del Cubillo, está situada al este de la provincia de Ávila a 23 kilómetros de la capital abulense. Se ubica al pie de la Sierra de Ojos Albos.

La Carretera Nacional N-110 atraviesa el municipio en dirección Este-Oeste bordeando por el Sur el núcleo de Aldeavieja.



Carretera nacional N-110 a su paso por la localidad de Aldeavieja

El municipio de Santa María del Cubillo cuenta con Normas Subsidiarias Municipales aprobadas definitivamente por acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Ávila con fecha 29 de julio de 1980 y publicadas en el BOP de Ávila de 23 de octubre de 1980.

El objetivo de este Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos, es delimitar los tramos urbanos y travesías de la carretera N-110 a su paso por el núcleo urbano de Aldeavieja, y determinar sus zonas de protección, a fin de fijar las competencias establecidas en el Capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de

carreteras, otorgar seguridad jurídica y no lesionar los derechos que corresponden a los propietarios de los terrenos colindantes, entre ellos, el derecho al aprovechamiento urbanístico.

2. MARCO LEGAL.

Entre los diferentes estudios, o documentos técnicos, para el establecimiento del diseño y características de una carretera, la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras, contempla los estudios de delimitación de tramos urbanos. El contenido de estos estudios se recoge en el artículo 11.2.g) de la Ley, donde se concreta que en ellos se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluyen la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea de edificación.

El capítulo IV de la Ley establece las condiciones para la consideración de un trayecto de carretera como tramo urbano o bien travesía, de forma que se considerará tramo urbano cuando los terrenos colindantes tengan esa clasificación en el planeamiento urbanístico vigente y así lo indique un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos que haya sido aprobado por el Ministerio de Fomento. Estudio en el que también se describirá la parte de carretera que debe considerarse travesía, por existir edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud de ambas márgenes, y un entramado de calles conectadas con la carretera en al menos una de sus márgenes.

Las condiciones concretas y la tramitación de los Estudios de Delimitación de Tramos Urbanos se detallan en el artículo 48 de la Ley, donde se indica:

En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.

El artículo 33 de la Ley establece la Zona de limitación a la edificabilidad, que se define como la franja de terrenos comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las distintas márgenes de una

vía, que, medidas desde el borde exterior de la calzada más próxima, deberán situarse a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 en carreteras convencionales y carreteras multi-carril.

El artículo 85 del Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre, que continúa vigente, establece:

1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el artículo anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

2. 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 carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

El artículo 124 del Reglamento, sobre la tramitación de expedientes de delimitación de tramos urbanos, establece que:

2. En el expediente citado en el apartado anterior se determinará la línea límite de edificación a lo largo de todo el tramo urbano, incluida la travesía.

Dicha línea podrá ser no uniforme, y fijarse a distancia inferior a la prescrita por el apartado 1 de los artículos 25 de la Ley y 84 de este Reglamento, de acuerdo con el planeamiento urbanístico correspondiente, y en virtud de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 25 de la Ley y el apartado 1 del artículo 85 de este Reglamento.

Por su parte, la Disposición Transitoria segunda del vigente Reglamento General de Carreteras, establece:

En virtud de lo previsto en el apartado 2 del artículo 25 de la Ley de Carreteras y en el apartado 1 del artículo 85 de este Reglamento, en los Municipios que, en el momento de entrar en vigor la Ley de Carreteras, dispusieran de un instrumento de planeamiento urbanístico aprobado, la Dirección General de Carreteras, en el expediente de delimitación de tramos urbanos, establecerá la línea límite de edificación a la mayor distancia posible, dentro de los límites legales y del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento.

La Ley de carreteras a la que se refiere el Reglamento, por ser a la que desarrolla, es la ya derogada Ley 25/1988, de 29 de julio, publicada en el BOE N° 182 de fecha 30 de julio de 1988, de modo que, podremos considerar como línea límite de edificación la línea de fachada de cualquier construcción legalmente edificada con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley.

No obstante, como ya se ha apuntado, la vigente Ley de Carreteras en su artículo 48, admite que la línea límite de la edificación se fije a una distancia menor a la establecida con carácter general, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la ley 37/2015.

3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal son las Normas Subsidiarias Municipales de Santa María del Cubillo, (en adelante NS) aprobadas por acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Ávila con fecha 29 de julio de 1980, y publicadas en el BOP de Ávila de 23 de octubre de 1980.

Posteriormente a la entrada en vigor de las normas Subsidiarias Municipales se han aprobado algunas modificaciones puntuales que no afectan al ámbito objeto de este Estudio.

De forma complementaria, en todo lo no determinado por las NS, son de aplicación las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito Provincial de Ávila, aprobadas por Orden de 9 de septiembre de 1997, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, y publicadas en el BOCYL de 22 de septiembre de 1997.

Las NS establecen la ordenación general para todo el término municipal de Santa María del Cubillo, en el que se incluye el núcleo de Aldeavieja, y define la estructura general de su territorio y el régimen jurídico correspondiente a las diferentes clases de suelo, que delimita como Urbano, Urbanizable y No urbanizable en sus diferentes categorías, entre las que se incluye el Suelo de Protección de Infraestructuras.

Las NS de Santa María del Cubillo se estructuran en tres documentos:

- I. Una MEMORIA URBANÍSTICA, con doble contenido, informativo y justificativo.
- II. Un conjunto de PLANOS, también de contenido informativo (planos 1 a 9) y de carácter normativo (planos 10 a 16).

III. Un documento de NORMAS URBANÍSTICAS, de carácter normativo y vinculante, que incluye las Ordenanzas Reguladores de la Edificación.

El Artículo 7 de las NORMAS URBANÍSTICAS determina los terrenos que constituyen el suelo clasificado como urbano, en los siguientes términos:

Artº 7 SUELO URBANO

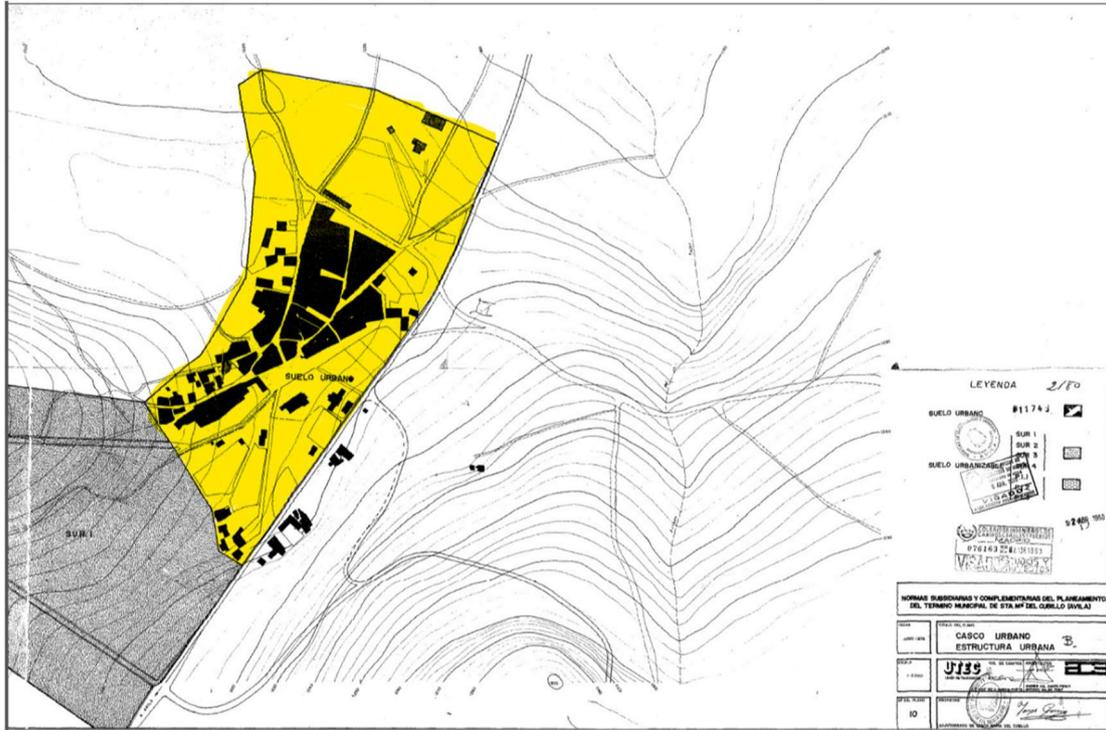
Constituirán el suelo urbano:

- a) *Los así delimitados en los Planos de proyecto por contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, o por estar comprendidos en áreas consolidadas por la edificación al menos en dos terceras partes de la superficie.*
- b) *Los que en ejecución del Plan lleguen a disponer de los mismos elementos de urbanización citados en el párrafo anterior, que deberán ser grafiados en los correspondientes planos cada cuatro años.*

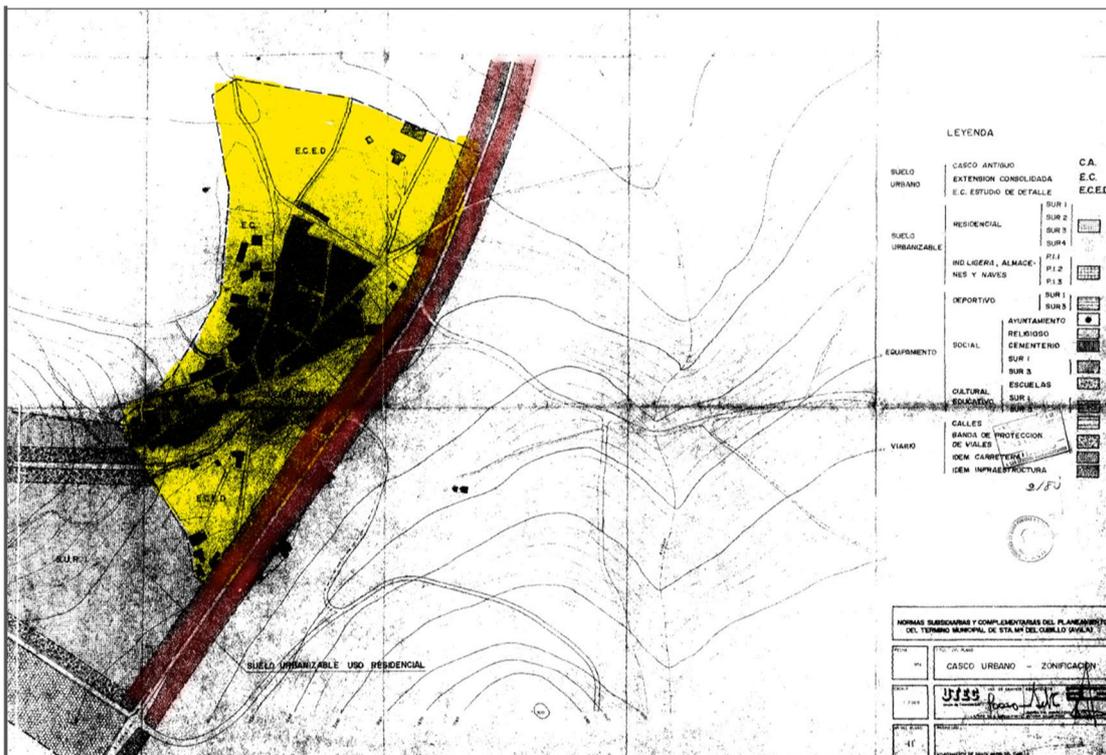
El Artículo 23.1 del mismo documento normativo considera, dentro del suelo urbano, dos diferentes sectores o categorías de suelo urbano: el que integran los suelos de Casco Antiguo, y el integrado por Extensiones consolidadas. La diferencia entre ambos sectores no tiene incidencia en el contenido de este Estudio de Delimitación de tramos Urbanos.

Los planos nº 10 ESTRUCTURA URBANA DEL CASCO URBANO y nº 11 ZONIFICACIÓN DEL CASCO URBANO, de las NS de Santa María del Cubillo, que se incluyen en este Estudio, indican gráficamente las diferentes clases y categorías de suelo mencionadas.

En las imágenes siguientes se reproducen los planos mencionados en los que, para una identificación más clara, se ha coloreado el ámbito de suelo urbano del núcleo de Aldeavieja y el ámbito de suelo con protección de Infraestructuras sobre la N-110.



PLANO 10 ESTRUCTURA URBANA DEL CASCO URBANO

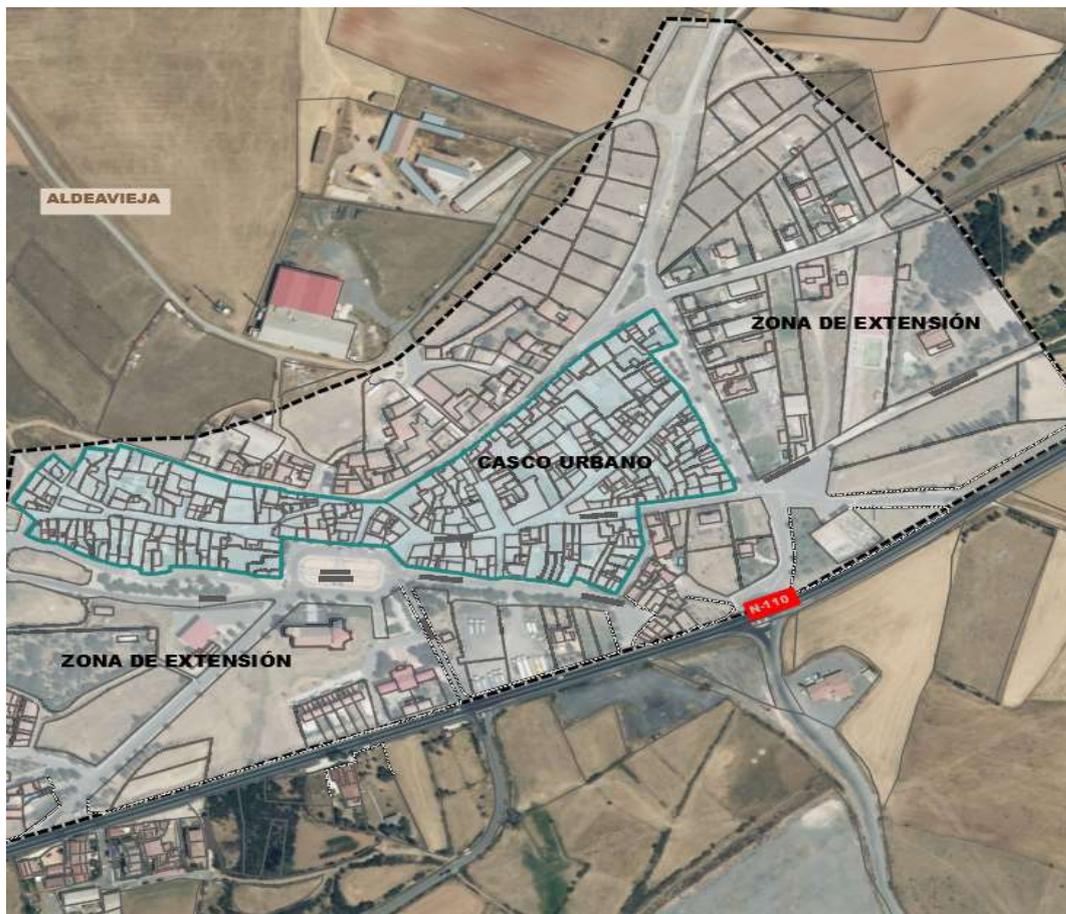


PLANO 11 ZONIFICACIÓN DEL CASCO URBANO

El Suelo Urbano delimitado por las NS se sitúa en la margen derecha de la N-110, excluyendo su calzada, pero incluyendo sus zonas de protección, mientras que los terrenos colindantes por la margen izquierda, y la propia vía, están clasificados como Suelo No Urbanizable (equivalente a Suelo Rústico en la normativa urbanística territorial vigente) con la categoría de Suelo de Protección de Infraestructuras.

Cabe destacar que las NS de Santa María del Cubillo recogen las prescripciones relativas a la Ley de Carreteras vigente en aquel momento, Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, y su Reglamento General, aprobado por Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, en el apartado 6 SUELOS DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS del artículo 25 de sus NORMAS URBANÍSTICAS relativo al SUELO NO URBANIZABLE.

Dadas las circunstancias, este Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos ha considerado el tramo de N-110 colindante con el suelo urbano del núcleo de Aldeavieja, como tramo urbano.



4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN

TRAMO URBANO

A los efectos de este Estudio se consideran tramos urbanos aquellos de la carretera N-110 que, discurren por suelos del término municipal de Aldeavieja clasificados como suelo urbano por las normas subsidiarias municipales de Santa María del Cubillo, o colindantes con esta clase de suelo, y que se delimita como tal en este estudio de delimitación de tramos urbanos.

TRAVESÍA

A los efectos de este Estudio se consideran travesías las porciones de la carretera N-110 a su paso por el Término Municipal de Aldeavieja en las que existan edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

Se considera zona de Dominio Público los terrenos ocupados por la plataforma de la carretera y una franja de terreno de 3 metros, a cada lado de la vía, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación o desde las aristas exteriores de bordillo, más cercanas a la vía, en caso de existir encintado de bordillos.

ZONAS DE SERVIDUMBRE

Se consideran zonas de Servidumbre las constituidas por dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación o a las aristas exteriores de bordillo, más cercanas a la vía, en caso de existir encintado de bordillos, a una distancia de 8 metros, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD

A los efectos de este Estudio, se considera zona de limitación a la edificabilidad la franja, de ancho continuo o discontinuo, comprendida entre las líneas límite de edificación a ambos márgenes de la vía, que se establecen en este documento y quedan grafadas en los planos correspondientes.



LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Alineaciones y línea de edificación determinadas en las NS de Santa María del Cubillo.

El artículo 68 de las NORMAS URBANÍSTICAS de las NS definen las alineaciones oficiales como "las líneas que se fijan como tales y que fijan el límite de la parcela edificable con los espacios libres exteriores, vías, calles y plazas". El artículo 69, define retranqueo como "el ancho de faja de terreno comprendido entre la alineación oficial y la línea de fachada". En cuanto a la línea de edificación, se define en el artículo 72 como "la que delimita la superficie ocupada".

De las anteriores definiciones podemos deducir que, en el caso de parcelas ocupadas en su totalidad por la edificación, la línea de edificación o de fachada se sitúa sobre la alineación oficial, mientras que en parcelas en las que la edificación se encuentra aislada en su interior, la línea de edificación se situará en la línea de retranqueo que se haya establecido.

Gráficamente, las alineaciones oficiales se señalan en el plano nº 16.1 ALINEACIONES Y RASANTES de las NS, que se incluye en este Estudio y cuya imagen se reproduce en la página siguiente. A pesar del grado de detalle y definición del plano, puede comprobarse que las alineaciones se establecen únicamente en el Suelo Urbano y se ajustan al parcelario que se tomó como base en la cartografía de las NS.



Puesto que las NS de Santa María del Cubillo recogen las prescripciones relativas a la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras y a su Reglamento General, para el establecimiento de la LLE en todo el tramo delimitado en este Estudio, será de aplicación lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 25 de sus NORMAS URBANÍSTICAS con relación a los SUELOS DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, siempre que no entre en contradicción con la vigente Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

En el artículo mencionado se hace una clara referencia a la consideración como travesía de la actual N-110 colindante con el Suelo Urbano por su margen derecha, al dar esa consideración a *“los tramos de carretera comprendidos en la delimitación del casco urbano, entendiéndose como tal la parte de zona urbana en la que existen edificaciones consolidadas a todo lo largo de la carretera y un entramado de calles al menos en una de las márgenes”*. Para este tramo urbano de la carretera, la normativa urbanística establece que *“no se podrá edificar en la zona comprendida entre la arista exterior de la calzada y la línea de edificación. Esta línea se situará a 25 metros de dicha arista exterior, medidos horizontalmente a partir de la misma”*.

En las siguientes páginas se reproduce el extracto de las NORMAS URBANÍSTICAS donde se recogen las consideraciones mencionadas.



Para los edificios situados a ambos lados del tramo urbano de la -
carretera, regirá la siguiente normativa:

- a.- No se podrá edificar en la zona comprendida entre la arista exterior de la calzada y la línea de edificación. Esta línea se situará a 18 metros (25 para las Nacionales) de dicha arista exterior, medidos horizontalmente a partir de la misma.
- b.- Para la travesía se prohibirá la edificación en la zona de dominio público esto es de 5 m para, la carretera y sus elementos funcionales y una franja de tres metros de anchura a cada uno de los lados de la --
carretera, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de -
la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se considera como travesía, los tramos de carretera comprendidos en la delimitación del casco urbano, entendiéndose como tal la parte de zona urbana en la que existen edificaciones consolidadas a todo lo largo de la carretera y un entremado de calles al menos en una de las márgenes.



c.- **Travesía.** Se podrá edificar en la zona de servidumbre de la carretera, siempre que exista una previa licencia del Organismo Administrativo del que dependa la misma.

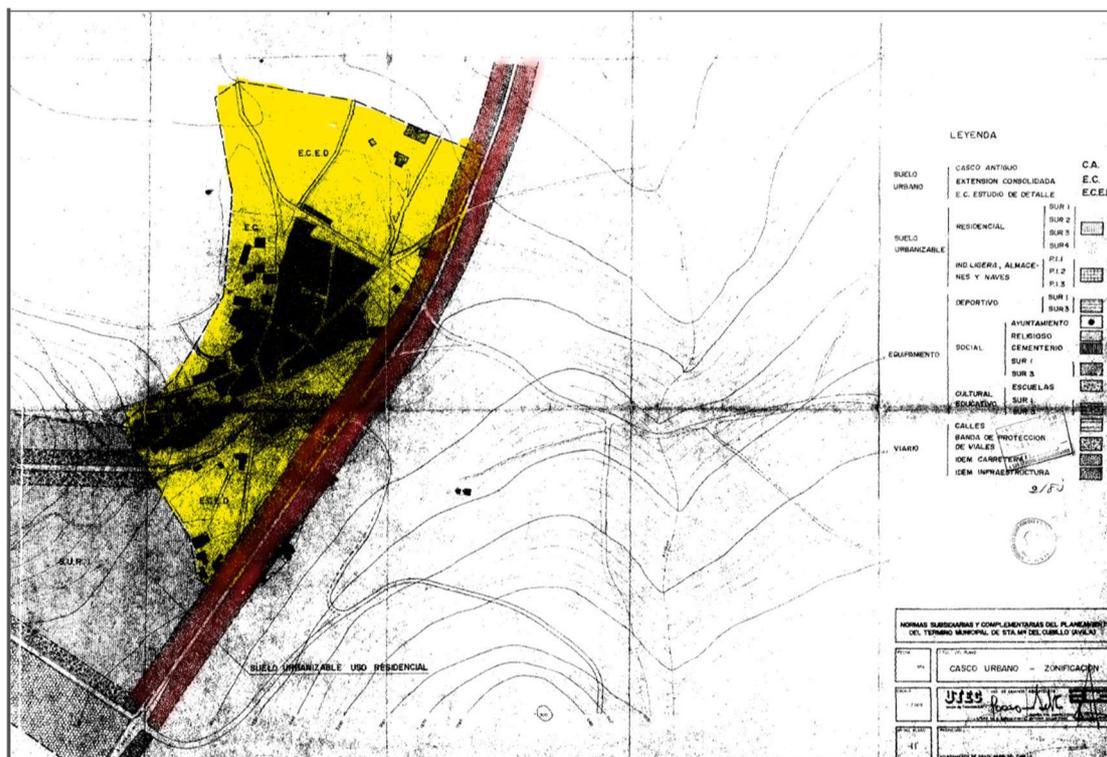
La zona de servidumbre consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a la arista exterior de la explanación, a una distancia de ocho metros, medidos desde las citadas aristas.

d.- Además de las prohibiciones de edificar, no se podrán autorizar en las zonas indicadas, obras de reconstrucción, ampliación o mejora de los edificios existentes.

e.- En las zonas descritas podrán autorizarse obras de mera conservación de los edificios existentes, siempre que no suponga una consolidación del edificio ni reforma del mismo.

f.- Para el tramo urbano de carretera que reúne las características de travesía, podrá tenerse en cuenta, a efectos de volumen edificable, el correspondiente a la superficie comprendida entre la zona de servidumbre y la línea de edificación.

El programa de desarrollo urbano previsto en la Memoria Justificativa de las NS contempla la existencia, en el momento de redacción de esa normativa, de una franja de protección de la N-110, (N-501 en la antigua denominación dada por el Plan General de Obras Públicas de 1940) con una anchura de 20 metros. Esta franja de protección se señala gráficamente en el plano normativo nº 11 ZONIFICACIÓN DEL CASCO URBANO ampliándose hasta los 25 metros, tal como establece el artículo 25 de la NORMAS URBANÍSTICAS.



PLANO 11 ZONIFICACIÓN DEL CASCO URBANO

Analizado el contenido del planeamiento urbanístico de aplicación podemos concluir que, en el ámbito de la carretera N-110, la posición de la línea de edificación se fija, en el artículo 25.6 de las NORMAS URBANÍSTICA de las NS de Santa María del Cubillo, a una distancia de 25 metros de la arista exterior de la calzada. Destacar que, según las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial de Ávila y publicadas en el BOCyL de 22 de septiembre de 1997 las edificaciones preexistentes a la entrada en vigor de dichas normas adquieren carácter de edificación consolidada, por lo que en estos casos la LLE se ajustará a las fachadas de estas edificaciones.

La línea límite de edificación propuesta en este Estudio se sitúa a una distancia de 25 metros medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, según establece el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respetando, por tanto, la posición de la línea de edificación establecida en las NS de Santa María del Cubillo, salvo en aquellas edificaciones preexistentes a la entrada en vigor de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial de Ávila donde se situará sobre la línea de fachada, por haber adquirido carácter de edificación consolidada.

EDIFICACIÓN CONSOLIDADA

A los efectos de este Estudio, se considera edificación consolidada toda construcción que, según la definición dada en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, se haya edificado conforme a la normativa urbanística municipal vigente en su momento.

El artículo 3º.2.- de la NORMATIVA URBANÍSTICA de las NS, establece expresamente la situación de fuera de ordenación, en los siguientes términos:

2.- Edificaciones e instalaciones fuera de ordenación.

Son aquellas que tienen características de uso, función, situación y/o volumen incompatibles con su ubicación, de acuerdo con las disposiciones de las presentes Normas Subsidiarias.

Con la aprobación de estas normas quedan fuera de ordenación a efectos del Artículo 60 de la Ley del Suelo.

Las edificaciones y/o instalaciones existentes en el suelo que las Normas califiquen para otro uso, podrán seguir con su uso y actividad primitivos mientras el programa y/o acción urbanas correspondientes no procedan al cambio efectivo de aquellas.

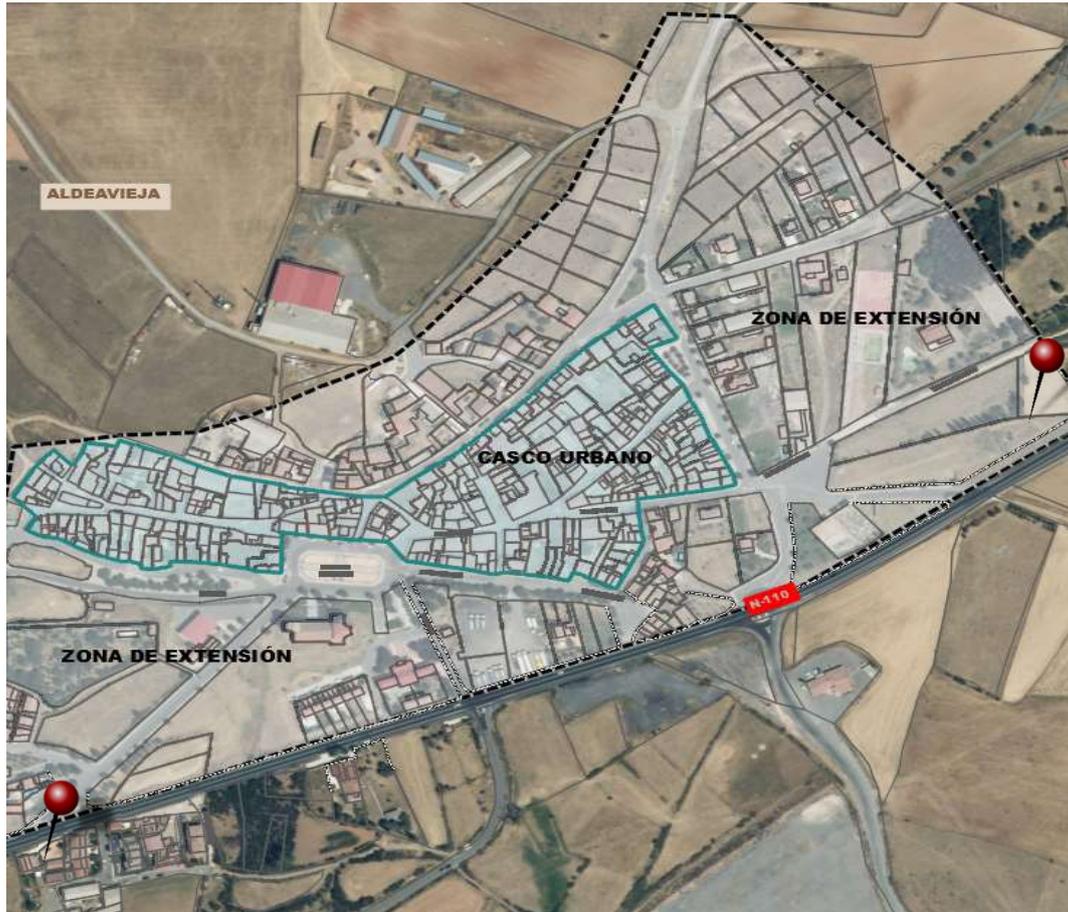
CARTOGRAFÍA

En cuanto a la cartografía empleada en la elaboración de este documento, resulta fundamental aclarar que la base cartográfica disponible para la redacción de las Normas Subsidiarias de Santa María del Cubillo en el año 1980 era muy escasa y no se dispone de cartografía actualizada de este término municipal, por lo que, para la redacción de este documento, se ha empleado una base cartográfica de elaboración propia a partir de la combinación de las siguientes bases digitales disponibles y su interpretación:

- Ortofoto del Plan Nacional Ortofotografía Aérea (PNOA)
- Cartografía catastral (Sede electrónica del catastro)

5. DELIMITACIÓN DEL TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD

TRAMO URBANO (pk.232+680 a pk.233+515)



Delimitación del tramo de actuación.

Se trata de un tramo de la N-110, con una longitud aproximada de 835 m, que discurre entre el p.k. 232+680 y el p.k. 233+515, lindando con el núcleo de Aldeavieja por el Sur.

Discurre colindante, en toda su margen derecha, con suelo clasificado como Urbano, y por su margen izquierda con suelo clasificado como No Urbanizable. A lo largo de la margen izquierda, en la mayor parte del tramo, no existen edificaciones ni entramado de calles, (salvo en el extremo final, en que la vía es colindante con varias parcelas edificadas y urbanizadas parcialmente), de tal manera que este tramo no tiene consideración de travesía.

Las edificaciones colindantes con la vía son de uso residencial o industrial propio de zonas rurales y prácticamente todas se sitúan a una distancia de la arista exterior de calzada (N-110) inferior a 25 metros.

En cuanto a su antigüedad, todas son anteriores a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de carreteras y en su mayoría ya existían antes de la entrada en vigor de la Ley 51/1974 de carreteras y de la aprobación de la NS de Santa María del Cubillo, como se aprecia en la siguiente imagen del vuelo americano tomada en 1957.



Vuelo-Americano_1956-57_HOJA 50_0507_fotograma_60C-47044



Imagen actual de edificaciones consolidadas junto a la N-110

Tras la aprobación de las NS de Santa María del Cubillo, que establecen la línea de edificación a ambos lados de la carretera N-110 (N-501 en el anterior Plan de Carreteras) a 25 metros de la arista exterior de la calzada. Destacar que, según las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial de Ávila y publicadas en el BOCyL de 22 de septiembre de 1997 las edificaciones preexistentes a la entrada en vigor de dichas normas adquieren carácter de edificación consolidada, por lo que en estos casos la LLE se ajustará a las fachadas de estas edificaciones.

ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Siguiendo los criterios ya descritos, este Estudio de Tramos Urbanos establece la LLE a una distancia de 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, según establece el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respetando, por tanto, la posición de la línea de edificación establecida en las NS de Santa María del Cubillo.

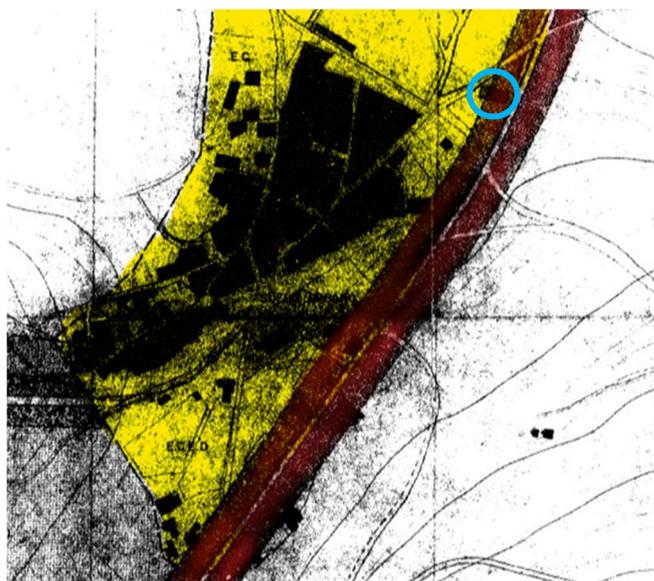
Iniciando el recorrido por la margen derecha de la N-110, en torno al P.K 232+870, nos encontramos con el cerramiento del cementerio municipal. A la fecha de entrada en vigor de las NS el recinto del cementerio tenía unas dimensiones inferiores, que alcanzaron el tamaño actual tras una ampliación ejecutada entre los años 1997 y 2003.



Vuelo-Americano_1956-57



Estado actual



La existencia de esta dotación pública es anterior a la de Ley 51/1974 de carreteras, en base a la cual las NS de Santa María del Cubillo establecieron la línea límite de edificación de los terrenos contiguos a la N-110; sin embargo, este aspecto no se tuvo en cuenta en la redacción de las normas quedando, el suelo ocupado por el cementerio, clasificado como Suelo Urbano pero afectado por la banda de protección de la carretera.

Este Estudio propone la posición de la LLE ajustando al cerramiento existente del cementerio.



- | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---|-----------|
| | SUELO URBANO | | LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO | COINCIDEN |
| | SECTOR DE CASCO ANTIGUO | | LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M) | |
| | SECTOR DE EXTENSIÓN CONSOLIDADA | | LLE PROPUESTA | |

Cementerio local afectado por la zona de limitación a la edificabilidad

Más adelante, en el P.K 233+000, encontramos un conjunto de edificaciones situadas muy próximas a la carretera y construidas entre los años 1907 y el 1942.



Vuelo-Americano_1956-57

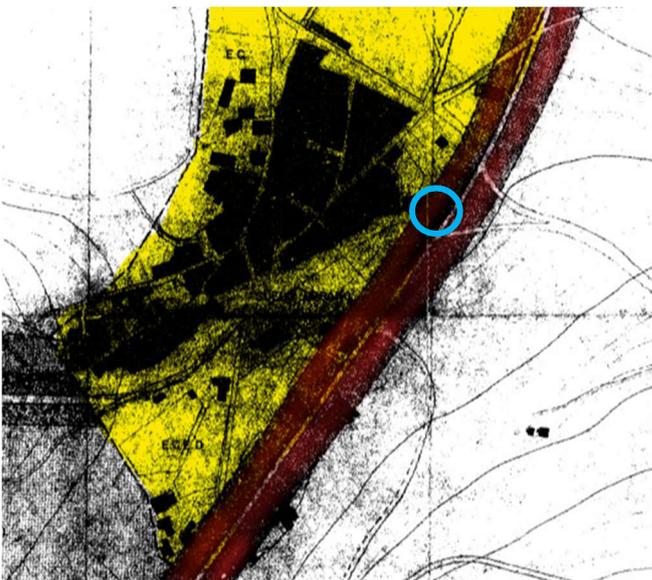


Estado actual



Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad

Todas son de uso industrial, con sus accesos desde el fondo de la calle Aceiterilla, a cota inferior a la N-110 a la que miran sus fachadas posteriores, algunas de ellas retranqueadas de la carretera, quedando las parcelas separadas de la vía por un cerramiento continuo de ladrillo. Sólo una de ellas se encuentra actualmente en estado de ruina, mientras que el resto, presentan un buen estado de conservación.



Las NS las incluye en su totalidad en Suelo Urbano pero afectado por la banda de protección de la carretera.

Este Estudio propone situar la LLE ajustada al cerramiento de estas parcelas, por su consideración de edificación consolidada.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad

A la altura del P.K 233+190, existe una edificación del año 1960, de uso residencial según la información catastral, aunque presumimos de actual uso dotacional, muy próxima a la carretera y con acceso desde un paso peatonal a cota inferior a la de la N-110 de la que queda separada por una baranda metálica.

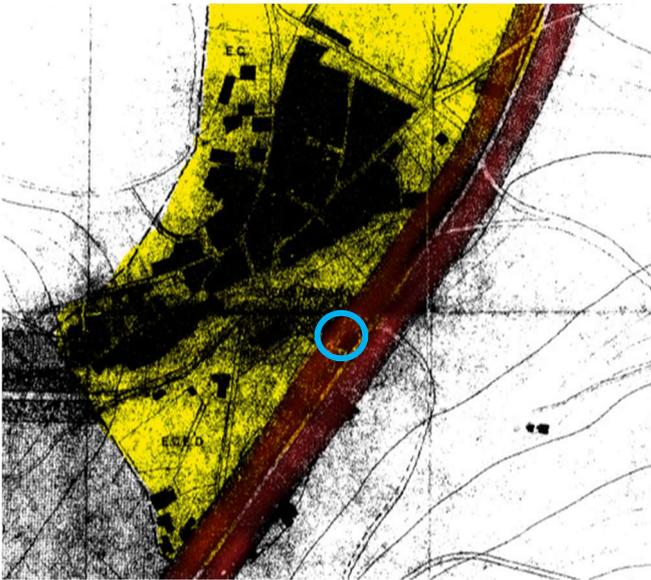




Vuelo-Americano_1956-57



Estado actual



Al igual que en las anteriormente descritas, esta edificación queda totalmente incluida en suelo clasificado como urbano pero afectado por la banda de protección de la N-110, invadiendo la zona de limitación a la edificabilidad definida en este estudio.

La banda de protección afecta también, aunque de forma parcial, a la edificación posterior que se sitúa en la misma parcela con su acceso directo desde la Plaza de la Constitución.

Por haber adquirido la consideración de edificación consolidada, este Estudio propone establecer la LLE ajustada a la fachada de la edificación. Esta circunstancia queda sujeta a informe por parte del Ayuntamiento de Santa María del Cubillo, según lo previsto en el procedimiento que establece el Reglamento General de Carreteras en su artículo 124.



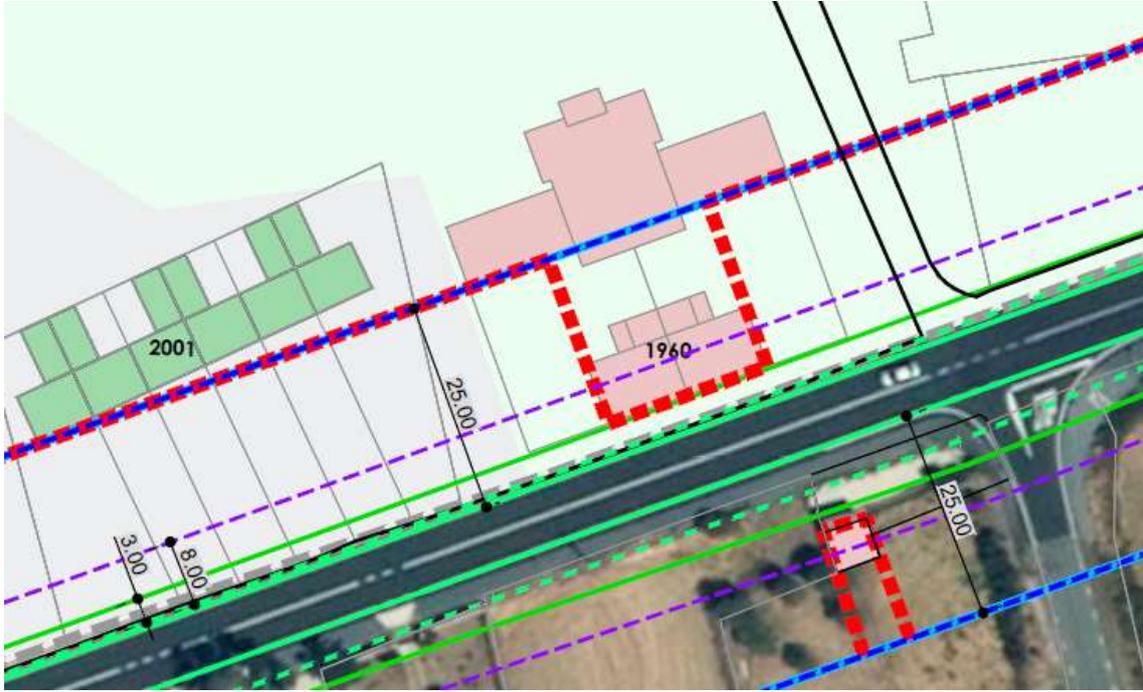
GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



- SUELO URBANO
- SECTOR DE CASCO ANTIGUO
- SECTOR DE EXTENSIÓN CONSOLIDADA
- LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
- - - LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M)
- · · LLE PROPUESTA

COINCIDEN

Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad



Edificación afectada parcialmente por la zona de limitación a la edificabilidad por su fachada posterior

Llegando al final del tramo, en la última de las manzanas edificadas del núcleo de Aldeavieja, son dos las edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad.

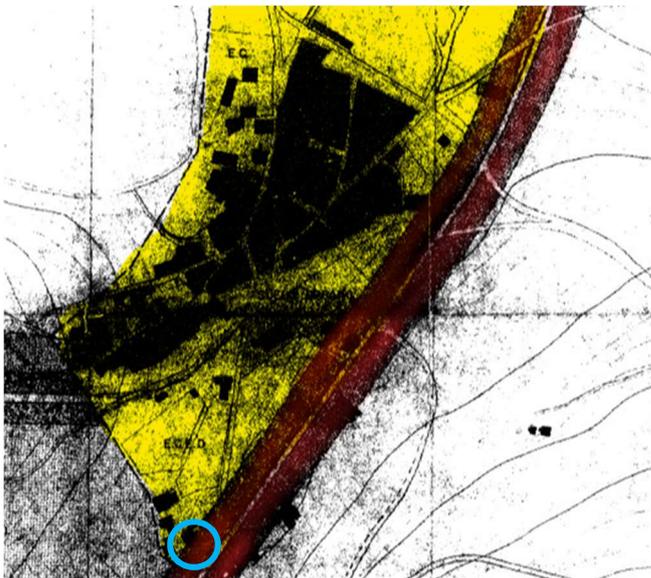
Encontramos, en primer lugar, un cerramiento de parcela, de forja sobre zócalo de piedra, y una antigua edificación de uso industrial, recientemente rehabilitada, preexistentes a la entrada en vigor de las NS de Aldeavieja, y anteriores también a la Ley 51/1974 de carreteras.



Vuelo-Americano_1956-57



Estado actual



Ambas quedan totalmente incluidas en suelo clasificado como urbano pero afectado por la banda de protección de la N-110.

Al igual que las edificaciones definidas anteriormente, estas han adquirido la consideración de edificación consolidada, y es por este motivo por lo que el presente Estudio, propone situar la LLE sobre la línea de fachada de estas edificaciones.



Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad

A continuación, un cerramiento de parcela con muro de piedra y una edificación, en estado de abandono, también de uso industrial y preexistentes a la entrada en vigor de las NS de Aldeavieja, y a la Ley 51/1974 de carreteras.



Vuelo-Americano_1956-57



Estado actual



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

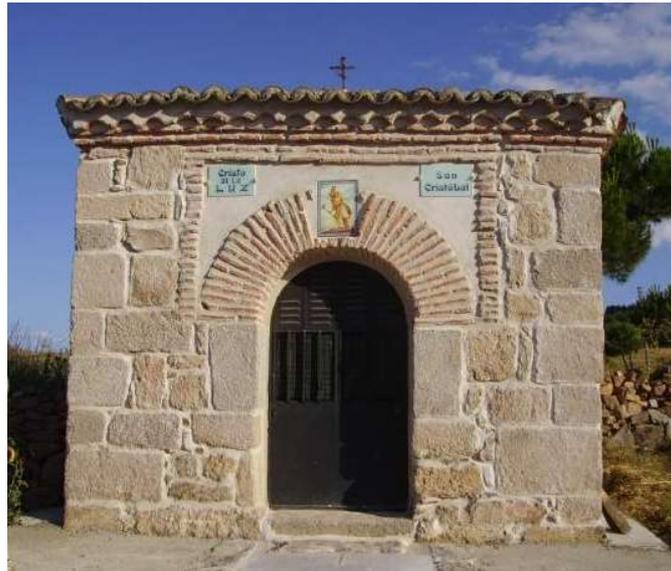
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad

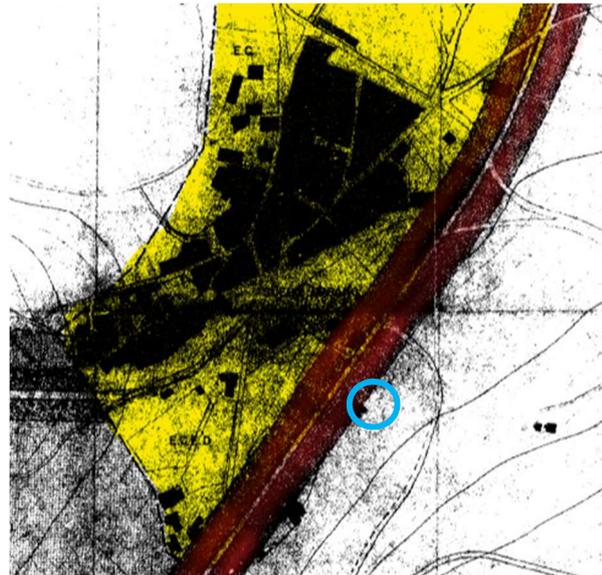
Por la margen izquierda, no existen edificaciones en la mayor parte del tramo, hasta llegar al P.K 233+180, en que se sitúa la antigua Ermita del Cristo de la Luz, del siglo XVII, hoy restaurada y reconvertida en ermita de San Cristóbal.



Fachada de la Ermita de San Cristóbal.

Las NS clasifican el suelo en que se sitúa la ermita como Suelo No Urbanizable afectado por la banda de protección de la carretera.

Por si carácter de edificación consolidada, este Estudio propone situar la LLE ajustada a la fachada de la ermita.





- | | | | | |
|-----|---------------------------------|-------|---|-----------|
| --- | SUELO URBANO | — | LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO | COINCIDEN |
| --- | SECTOR DE CASCO ANTIGUO | - - - | LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M) | |
| --- | SECTOR DE EXTENSIÓN CONSOLIDADA | ■ ■ ■ | LLE PROPUESTA | |
| | | | | |

Ermita del siglo XVII afectada por la zona de limitación a la edificabilidad

El suelo colindante con la N-110 por su margen izquierda está clasificado como Suelo No Urbanizable (el equivalente a Suelo Rústico en terminología urbanística actual); sin embargo, hacia el final del tramo, existen algunas parcelas urbanizadas en su frente, con un mínimo entramado de calles de acceso, que disponen de red de saneamiento, abastecimiento y alumbrado. La Dirección General del Catastro considera estas parcelas como “diseminados”, es decir, inmuebles de naturaleza urbana ubicados fuera de núcleo de población, en suelo rústico.





GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

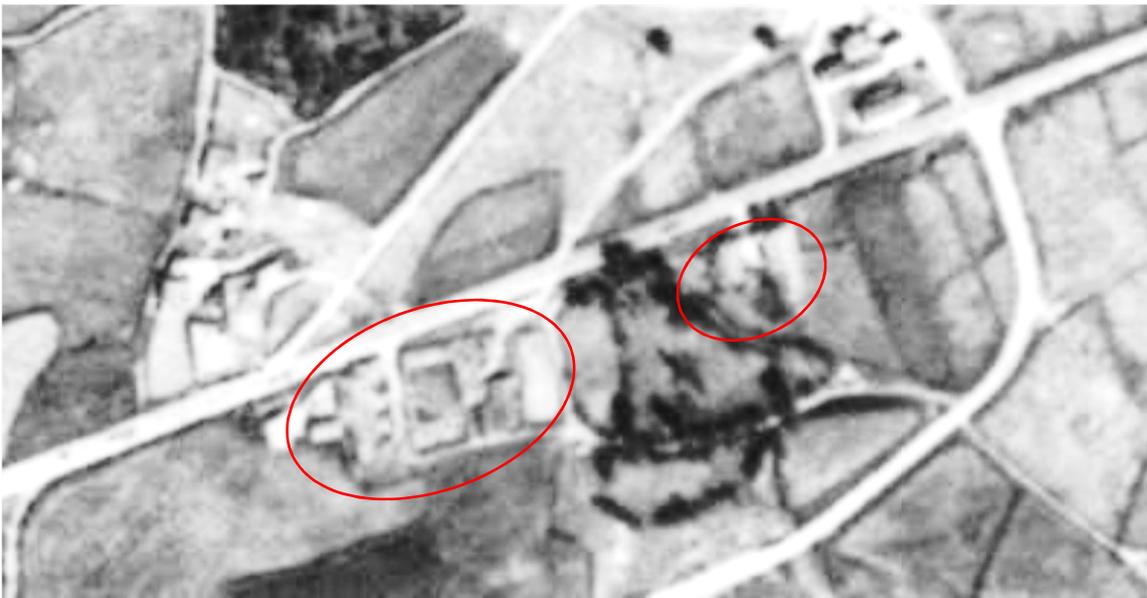
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



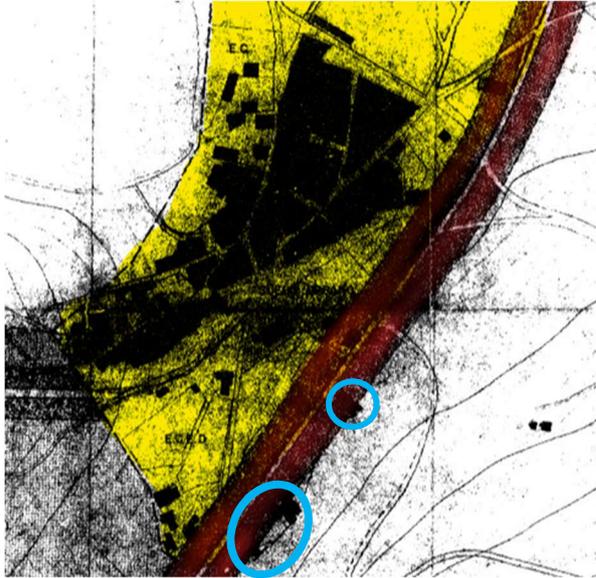
Como ya se ha mencionado, la mayoría de estas edificaciones existían antes de la entrada en vigor de las NS de Santa María del Cubillo y de la vigencia de la Ley 51/1974 de carreteras.



Vuelo-Americano_1956-57

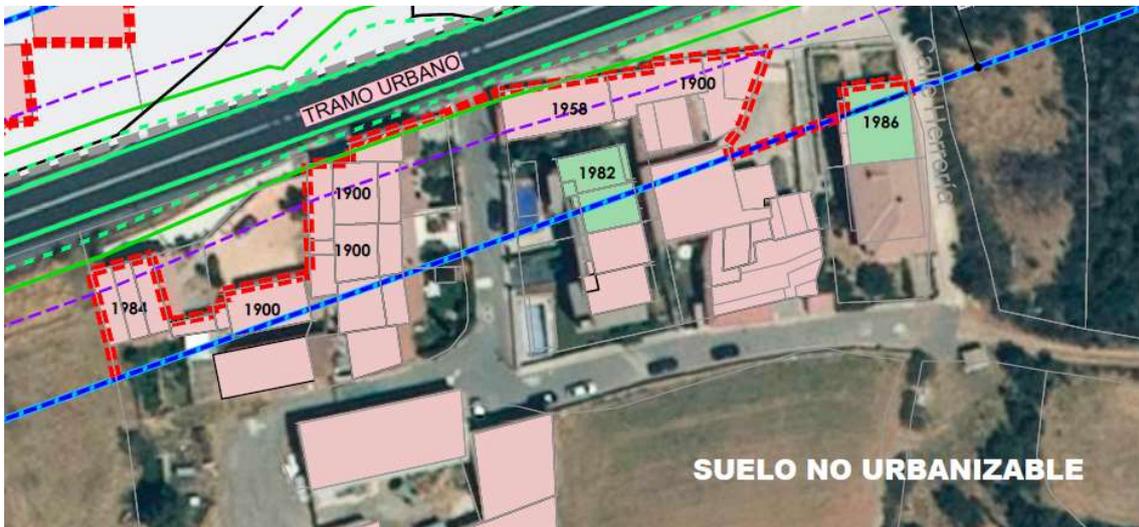


Estado Actual



Con la aprobación de las NS de Santa María del Cubillo, todas estas edificaciones quedaron afectadas por la línea de edificación establecida en los terrenos colindantes con la N-110. Solamente dos de ellas, cuya construcción es posterior a la entrada en vigor de las NS, se sitúan a una mayor distancia de la vía, aunque quedan también parcialmente afectadas por la línea de edificación.

Al igual que las edificaciones anteriormente descritas, estas han adquirido su condición de edificaciones consolidadas, es por este motivo, por lo que este Estudio propone situar la LLE sobre la línea de fachada de estas edificaciones.



- EDIFICACIONES COLINDANTES CON LA VÍA:
- POSTERIORES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE APLICACIÓN
- ANTERIORES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE APLICACIÓN
- AFECTADAS POR LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD PROPUESTA POR ESTE ESTUDIO
- LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
- LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M)
- LLE PROPUESTA

Edificaciones afectadas por la zona de limitación a la edificabilidad

6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS

Como los criterios para la consideración de travesía o tramo urbano son independientes, el estudio de delimitación de tramos urbanos puede identificar tres situaciones distintas a cada una de las cuales se le aplica un régimen propio.

- A. Tramos urbanos que son también travesías (Ley 37/2015 de carreteras, art. 47.2 que remite al 46.2). En los tramos delimitados como travesías, corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento de Santa María del Cubillo, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público.
- B. Tramos urbanos que no tienen el carácter de travesía (Ley 37/2015 de carreteras, art. 47.2). En los tramos delimitados como urbanos, corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento de Santa María del Cubillo, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.
- C. Travesías que no tienen el carácter de tramo urbano (Ley 37/2015 de carreteras, art. 46.2), la necesidad de la autorización del Ministerio, previo informe del Ayuntamiento se extiende a todas las zonas de protección de la carretera (dominio público, servidumbre y afección).

El silencio administrativo, respecto a las anteriores autorizaciones, será siempre de carácter negativo.

Este estudio de tramos urbanos no delimita ninguna travesía que no tenga carácter de tramo urbano.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación.

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

En la zona de limitación a la edificabilidad, quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación de cualquier tipo de edificaciones, a excepción de las que resultasen imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las existentes, que deberán ser debidamente autorizadas.

La denegación de la autorización para actuaciones en suelos exteriores a la línea de límite de edificación sólo podrá fundarse en razones de seguridad viarias, o en la adecuada explotación de la vía o en previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

El planeamiento no podrá modificar la clasificación y la calificación del suelo si ello estuviese en contradicción con lo establecido en la Ley 37/2015 (es decir, si supusiese la posibilidad de nuevas construcciones o un cambio de uso de las existentes).

7. PROCEDIMIENTO.

El apartado 3 del artículo 124 del Reglamento General de Carreteras, establece el procedimiento de los Estudios de Delimitación de Tramos Urbanos con la siguiente regulación: "A efectos de lo previsto en el apartado anterior, la Dirección General de Carreteras remitirá al Ayuntamiento afectado el estudio de delimitación de tramos urbanos a fin de que en el plazo de dos meses manifieste si es o no conforme con el planeamiento urbanístico en vigor. En caso de conformidad, o si el Ayuntamiento no contestase en el plazo mencionado, el citado estudio se elevará al Ministro de Fomento, para su aprobación. En el supuesto de disconformidad se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 10 de la Ley y 33 de este Reglamento."

8. CONCLUSIONES.

De conformidad con el artículo 124.2 del Vigente Reglamento General de Carreteras, en relación con el artículo 85.1 y con la Disposición Transitoria segunda del mismo texto legal, al objeto de respetar al máximo el aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento a los terrenos colindantes a los tramos urbanos y travesías delimitadas en este documento, la línea límite de edificación que se propone es la reflejada en el plano que se acompaña.

En Ávila, marzo de 2021

CONSULTOR
MBG INGENIERÍA Y ARQUITECTURA, S.L.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Fdo. Karim Thabit Dhahi

UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ÁVILA
Jefe de Unidad

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Fdo. Manuel M. Llanes Blanco