



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.313+580 a p.k. 315+355 Término Municipal de Piedrahíta
(Ávila)

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	1
2. MARCO LEGAL.....	2
3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO	4
4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN	9
5. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD	18
5.1. RELACIÓN DE EDIFICACIONES QUE INVADEN LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD.	52
6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS.....	53
7. PROCEDIMIENTO.....	54
8. CONCLUSIONES.....	55

APÉNDICES

APÉNDICE I: RESOLUCIÓN DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ÁVILA DE FECHA 24 DE JULIO DE 2000

APÉNDICE II: PLANOS DEL E.D.T.U

APÉNDICE III: PLANOS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

1. ANTECEDENTES.

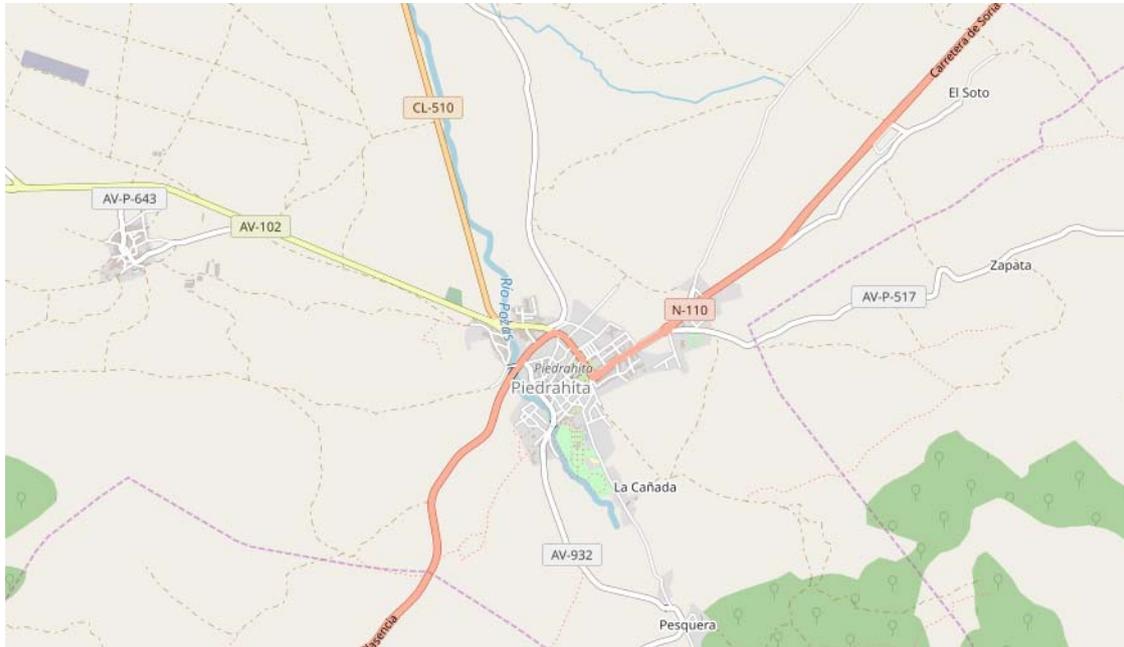
El término municipal de Piedrahíta se encuentra situado al suroeste de la provincia de Ávila y dentro del Valle del Corneja aproximadamente a 60 kilómetros de la capital abulense. Las localidades que forman parte de este término municipal son Piedrahíta, La Almohalla, Las Casas de Sebastián Pérez, El Soto, La Cañada y Pesquera.

La vida económica del término municipal se encuentra en la localidad de Piedrahíta y se centra en el turismo, ya que fue declarada Bien de Interés Cultural (BIC) con la categoría de conjunto histórico en el año 2008. Cuenta con una trama típicamente medieval donde se conservan ejemplos de arquitectura popular, palacios y casonas.

La principal infraestructura viaria es la Carretera Nacional N-110, Carretera de Ávila – Piedrahíta, que discurre por el centro urbano de la localidad de Piedrahíta, donde tiene conexión con la carretera provincial AV-102. La carretera N-110 también pasa tangencialmente al norte por la localidad de El Soto.

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Piedrahíta, aprobadas por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Ávila, con fecha 5 de mayo del 2000 de la Comisión Territorial de Urbanismo de Ávila y publicadas en el Boletín Oficial de Castilla y León N° 7, de 10 de enero de 2001.

Este estudio delimita cuatro tramos urbanos, uno de ellos con condición de travesía, y establece la línea límite de edificación de la N-110, a su paso por el suelo urbano del término municipal de Piedrahíta.



Situación del municipio de Piedrahita

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 distintos 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. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

El instrumento de planeamiento urbanístico, vigente en el término municipal de Piedrahíta, son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal (en adelante NS), aprobadas por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Ávila (en adelante CTU), de fecha 5 de mayo del 2000 y publicadas en el BOCyL N° 7, de 10 de enero de 2001.

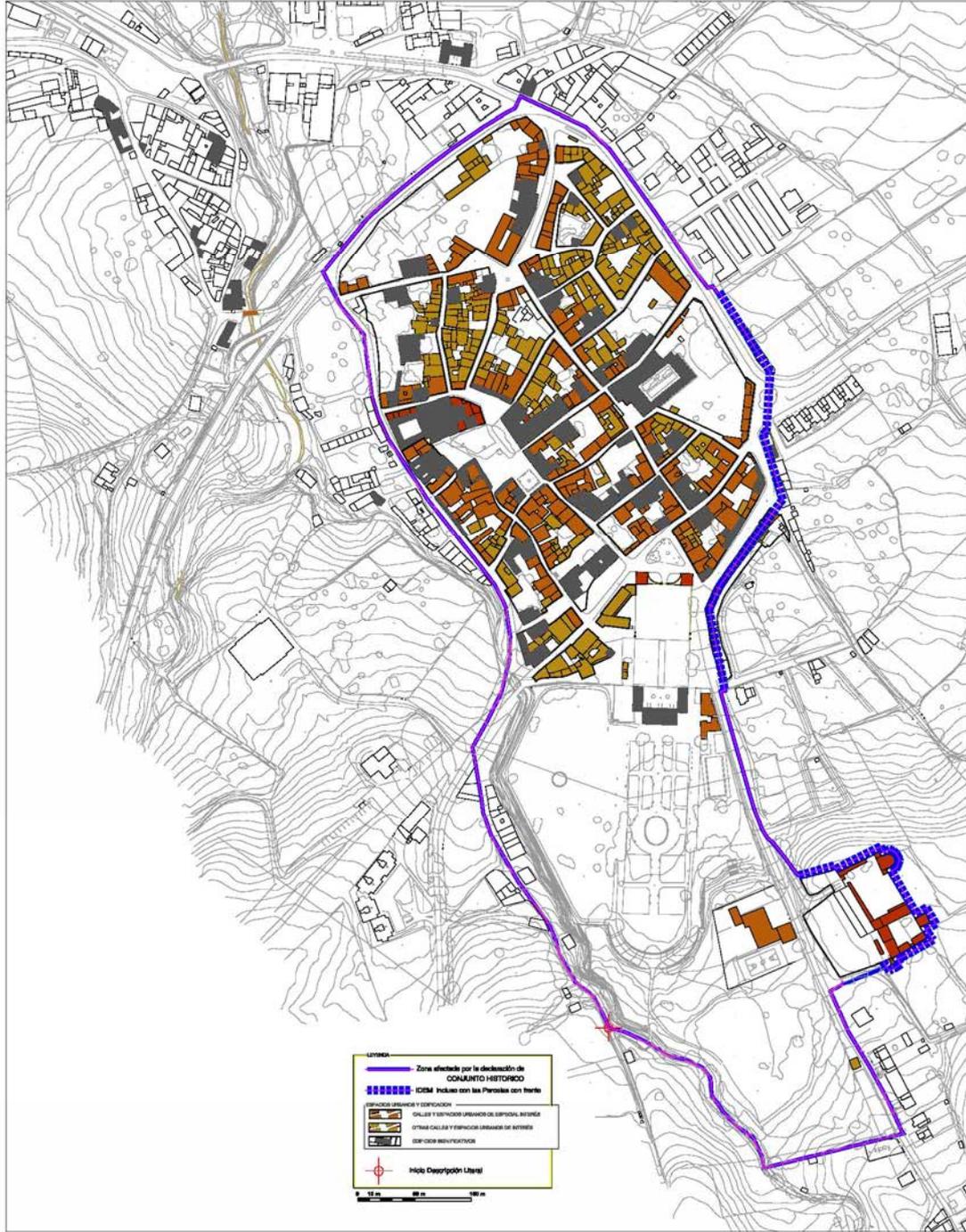
Las NS de Piedrahíta han sido objeto de numerosas modificaciones entre las que cabe señalar, por afectar a terrenos colindantes con la N-110, su 1ª Modificación Puntual, relativa a la clasificación de terrenos rústicos como urbanizables, cercanos al núcleo de "El Soto", para destinarlos a polígono industrial, y la Modificación Puntual en la calle Cruz de Navas nº 2, que establece nuevas alineaciones de parcela, ambas

aprobadas definitivamente por la CTU de Ávila, con fechas 27 de diciembre de 2002 y 26 de febrero de 2007, respectivamente.

Aunque el desarrollo completo de las NS, previsto en un horizonte temporal de unos 12 años desde su entrada en vigor, aún no se ha completado, se ha alcanzado la consolidación, como suelo urbano, de algunos suelos ordenados inicialmente como Suelo Urbano No Consolidado y como Suelo Urbanizable. Por otro lado, se han tramitado diferentes modificaciones de las NS y realizado algunas actuaciones en la propia carretera que han supuesto modificación en la ordenación prevista, esencialmente en algunas de las alineaciones señaladas desde el planeamiento general.

En el núcleo de Piedrahíta la ordenación del Suelo Urbano se plantea en tres niveles:

1. En el casco Antiguo, mediante la Ordenanza específica de EDIFICACIÓN CERRADA EN CASCO ANTIGUO (C.A.), cuya aplicación queda sometida a informe de la Comisión Territorial de Patrimonio en tanto no se apruebe el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Piedrahíta. A fecha de hoy no se ha tramitado el Plan Especial de Protección, cuya redacción se inició en 1988, y consistió en un mero avance sin normativa de aplicación. No obstante, por Acuerdo de 10 de enero de 2008, de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, la villa de Piedrahíta (Ávila), obtuvo Declaración de Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico, por lo que, en el ámbito delimitado por la declaración, son de aplicación la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León y el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León. La zona afectada por la Declaración es la que consta en el plano de la Declaración del BIC y se ciñe fundamentalmente a las zonas que se encuentran dentro del antiguo recinto amurallado.



PLANO N° Declaración de Bien de Interés Cultural con categoría de CONJUNTO HISTÓRICO

PIEDRAHITA (Ávila)

Valencia, Noviembre del 2009
 Servicio de Construcción y Protección
 Sociedad de Proyectos

1:2.000 (en A3)

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (8 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>



2. En el resto de Suelo Urbano consolidado, mediante una regulación con Ordenanzas adecuadas a su consolidación o transformación, según los casos, que en los terrenos colindantes con la carretera N-110 se limitan a las siguientes:
 - NA - CERRADA EN NÚCLEO ANTIGUO
 - CE – CERRADA EN CASCO ENSANCHE
 - UM - MIXTA UNIFAMILIAR-MULTIFAMILIAR
 - UN - UNIFAMILIAR EXTENSIVA
 - AT - ALMACENES Y TALLERES

3. En las zonas periférica o intersticiales del suelo urbano, que se plantean como futuras zonas de crecimiento, mediante Unidades de Actuación cuyas determinaciones de ordenación general se incluyen en las fichas correspondientes remitiendo el resto de parámetros de ordenación detallada a la redacción de Estudio de Detalle. Cuatro son las Unidades de Actuación colindantes con la carretera N-110:
 - U.A.1 A Sin desarrollar
 - U.A.1B Sin desarrollar
 - U.A.5 Sin desarrollar
 - U.A.7 Desarrollada y por tanto con consideración de Suelo Urbano Consolidado.

Con afección directa sobre suelos colindantes con la carretera N-110, y en desarrollo de las determinaciones contenidas en la 1ª modificación de las NS de Piedrahíta, con fecha 24 de junio de 2004, la CTU de Ávila acordó la aprobación del Plan Parcial industrial "El Soto", instrumento que contiene las determinaciones de ordenación detallada del Polígono Industrial colindante con la N-110, acuerdo que fue publicado en el BOCyL N°231 de 30 noviembre de 2004. Este planeamiento ha alcanzado su desarrollo urbanístico con la urbanización de los terrenos reclasificados para su uso industrial, de modo que este estudio considera su ámbito como Suelo Urbano siéndole de aplicación las determinaciones de ordenación detallada establecidas en el Pal Parcial.

La delimitación del suelo urbano, en este estudio, se ha establecido con base en la información gráfica que las NS de Piedrahíta ofrecen en sus planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y

USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO y en atención a las anteriores consideraciones sobre el desarrollos de suelos urbanos no consolidados y urbanizables.



Delimitación del Suelo Urbano en la localidad de Piedrahita.

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (10 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



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 suelo urbano del término municipal de Piedrahíta y que se delimitan como tales en este estudio de delimitación de tramos urbanos.

TRAVESÍA

A los efectos de este Estudio se considera travesía al tramo de la carretera N-110 a su paso por el término municipal de Piedrahíta, en el que existan edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquella en al menos una de sus márgenes.

Conforme a las definiciones de TRAMO URBANO y TRAVESÍA, este estudio delimita los siguientes:

TRAMO URBANO 1: Su delimitación corresponde al frente del Polígono Industrial "El Soto" entre los p.k 312+290 y p.k 312+460. No reúne condiciones de travesía.

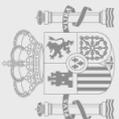
TRAMO URBANO 2: Al inicio del núcleo urbano de Piedrahíta, discurre entre el p.k 313+580 y el p.k 314+230. No reúne condiciones de travesía.

TRAMO URBANO 3 - TRAVESÍA: Discurre por el núcleo urbano entre el p.k 314+230 y el p.k 315+110, parcialmente incluido en el ámbito del Casco Antiguo con declaración de BIC y colindante con el recinto histórico amurallado y reúne las condiciones para su consideración como TRAVESÍA.

TRAMO URBANO 4: En la salida del núcleo urbano, entre los p.k 315+110 y p.k 315+355. No reúne condiciones de travesía.

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 discontinuo, comprendida entre las líneas límite de edificación a ambos márgenes de la vía, que se establecen en este documento y quedan grafiadas en los planos correspondientes.

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN. CRITERIOS PARA SU ESTABLECIMIENTO.

El Apartado 4.7. del Título Previo de las NS de Piedrahíta, sobre SERVIDUMBRES DE EDIFICACIÓN EN CARRETERAS, recoge el contenido del informe vinculante de la Demarcación de Carreteras del Estado, emitido en el trámite de información pública y sectorial previo a la aprobación definitiva de las NS, en los siguientes términos:

En las carreteras que dependen de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, Unidad de Ávila, se tendrá en cuenta lo que sigue:

En la carretera CN-110, y con excepción de los tramos en que dicha carretera colinda directamente con suelos clasificados como urbanos por estas Normas Subsidiarias, (consolidados y a desarrollar mediante Unidades de Actuación), tal y como se aprecia en los planos a escala 1:2.000, se aplicarán los retranqueos previstos en la legislación correspondiente que estuviera vigente.

[...]

En lo concerniente a la segunda de las solicitudes expresadas en el antemencionado Informe, la exclusión de la parte de la CN-110 incluida en la delimitación de ámbito histórico-artístico, elaborada por la Dirección General de Bellas Artes el 8 de julio de 1983, no puede ser tenida en cuenta, pues el ámbito del Conjunto histórico artístico de PIEDRAHÍTA corresponde exactamente

al perímetro delimitado por Resolución de la Dirección General de Bellas Artes y Archivos, cuando se acordó incoar el expediente de declaración de conjunto histórico, y no es posible desde un documento de Normas de planeamiento alterar esta delimitación, sino que sólo cabe reflejarla en su estricta literalidad.

En todo caso se entiende que la inclusión de la mencionada carretera no prejuzga sobre su propiedad o sobre las competencias del Estado en la misma, sino que establece una lógica continuidad del recinto histórico a ambos lados de la vía considerada hoy como carretera nacional pero que en su momento formó parte integrante del territorio que formaba parte del entorno del casco tradicional de PIEDRAHÍTA.

Del texto precedente, concluimos las siguientes consideraciones:

- 1º. Los retranqueos de edificaciones previstos a 25 metros en la legislación vigente sobre carreteras, no son de aplicación al Suelo clasificado como Urbano por las NS de Piedrahíta.
- 2º. Puesto que la actual carretera N-110 antes de integrarse en la Red Nacional de carreteras, ya formaba parte integrante del territorio que constituía el casco tradicional de Piedrahíta, hoy declarado BIC, en ese ámbito, la zona de limitación a la edificabilidad no puede ir más allá de la existente, y por ello, la LLE debe ajustarse a las fachadas de las edificaciones existentes en el perímetro del Conjunto Histórico.

El Título 5 de las NS de Piedrahíta, NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES DE EDIFICACION, establece entre otras determinaciones de calificación urbanística, los elementos definitorios de la implantación de las edificaciones sobre el suelo urbano.

En lo que afecta a este documento a fin de establecer la LLE de la carretera N-110, resultan claves los siguientes conceptos definidos por la normativa:

- *Alineaciones exteriores oficiales. Son las líneas exteriormente definidas por la edificación existente, u otras teóricas que se definen en planos o que podrá definir el Ayuntamiento, como límite del espacio de uso público y a las que tendrán que ceñirse las fachadas o cerramientos en su caso, de las construcciones en todo el lindero frontal de parcela.*
- *Retranqueo. Es la distancia comprendida entre los linderos de la parcela y las líneas de fachada de la edificación. La medición del retranqueo, sea frontal, lateral o posterior, se realizará perpendicularmente al lindero de referencia en todos los puntos del mismo.*

- *Línea de fachada o de edificación. Es la que delimita la superficie de ocupación de la parcela, tras el retranqueo de la vía pública y de los demás linderos.*

En coherencia con el contenido del informe vinculante de la Demarcación de Carreteras del Estado, emitido en el trámite de información pública y sectorial previo a la aprobación definitiva de las NS, el apartado 5.2.2. ALINEACIONES Y RASANTES del Título 5, establece las siguientes prescripciones:

1. *Se tomarán como alineaciones oficiales y rasantes de las vías públicas, las señaladas en el plano correspondiente y las que el Ayuntamiento, previamente pudiera haber establecido de forma legal o pueda definir en el desarrollo de las Normas.*
2. *En el caso de quedar sin edificar parte de un solar que constituya un espacio abierto a vía pública, y su anchura sea inferior a 4 m, deberá cerrarse en línea con la fachada o alineación de la calle correspondiente hasta una altura mínima de 2,20 m. Este cerramiento podrá ser de naturaleza tal que impida la vista desde la vía pública. Deberá tratarse de forma similar a la fachada y no desentonar en el ambiente urbano.*
3. *En las Ordenanzas de manzana cerrada no se permitirán retranqueos de las alineaciones, debiendo siempre ajustarse la edificación y el cerramiento a las alineaciones.*

A continuación, se resumen las ordenanzas con afeción sobre en este estudio de tramos urbanos, indicando las alineaciones y retranqueos que, para cada una de ellas, establecen las NS de Piedrahita:

CA – CERRADA EN CASCO ANTIGUO.

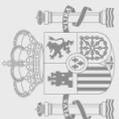
- Alineaciones: Las señaladas en los planos.
- Retranqueos mínimos: No se permiten en fachada.

NA - CERRADA EN NÚCLEO ANTIGUO.

- Alineaciones: Las señaladas en los planos.
- Retranqueos mínimos: No se permiten, salvo informe técnico.

CE – CERRADA EN CASCO ENSANCHE.

- Alineaciones: Las señaladas en los planos.
- Retranqueos mínimos: No se establecen.



UM - MIXTA UNIFAMILIAR-MULTIFAMILIAR.

- Alineaciones: Exteriores de parcela señaladas en los planos o señaladas por Estudio de Detalle.
- Retranqueos mínimos: en función de la altura de fachada a edificios situados en cada uno de los linderos. Altura máxima: En edificios de 3 plantas = 9,40 m.

UN - UNIFAMILIAR EXTENSIVA.

- Alineaciones: Exteriores de parcela señaladas en los planos o señaladas por Estudio de Detalle.
- Retranqueos mínimos a: fachada: 2 m; posterior: 3 m; lateral: 2,5 m.

AT - ALMACENES Y TALLERES.

- Alineaciones: Exteriores de parcela señaladas en los planos.
- Retranqueos mínimos: 3 m. a lindes que limitan con otra zona de Ordenanza. Se permiten retranqueos a fachada hasta 5m.

A fin de respetar el derecho al aprovechamiento urbanístico que corresponde a los terrenos colindantes con la carretera N-110, y en aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, este Estudio de Tramos Urbanos establece la línea límite de edificación (LLE) en los tramos delimitados en ambas márgenes de la N-110 ajustándola a los siguientes criterios:

- Como regla general, salvo en los suelos clasificados como urbanos en la normativa urbanística vigente o que hayan alcanzado tal condición, a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, la LLE se sitúa a una distancia de 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima (artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).
- En los suelos clasificados como urbanos y que se ordenan por la normativa urbanística como manzana cerrada (Ordenanzas CA Casco Antiguo, NA Núcleo Antiguo y CE Casco Ensanche) la LLE se ajusta a las fachadas existentes y alineaciones oficiales obligatorias que las NS de Piedrahíta señalan en sus planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO.
- En los suelos clasificados como urbanos o que hayan alcanzado tal condición, calificados con las ordenanzas UM Mixta Unifamiliar-Multifamiliar, UN Unifamiliar Extensiva y AT Almacenes-Talleres,

la LLE se ajusta a las edificaciones existentes, construidas conforme a la normativa urbanística vigente, antes de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras, o a la mayor distancia posible, dentro de los límites legales y del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento.

- En los suelos clasificados como urbanos que no hayan completado su desarrollo urbanístico la LLE se sitúa, conforme a la regla general, a una distancia de 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.

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 apartado 31 del Título V sobre NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES DE EDIFICACIÓN de las NS de Piedrahita, establece expresamente la situación urbanística de Fuera de Ordenación, en los siguientes términos:

31. Edificación Fuera de Ordenación. Se denomina Fuera de Ordenación a las edificaciones que no se ajusten a la normativa de las Normas por superar los parámetros de volumen y en particular aquellas que se localicen en suelo público u otras zonas de distinta Ordenanza, delimitadas por los Planos de Calificación de las Normas. No se permitirán otras obras que las meras de reparación o consolidación, y en ningún caso aquellas que implicaran aumento de volumen.

Las edificaciones consideradas por las NS como Fuera de Ordenación, se señalan gráficamente en los planos de ordenación con el siguiente grafismo:



EDIFICACIONES FUERA DE ORDENACION

Algunas de estas edificaciones o partes de edificación en situación urbanística de Fuera de Ordenación, invaden la Zona de limitación a la edificabilidad definida por las líneas límite de edificación establecidas en este estudio en ambas márgenes de la carretera N-110.

En todo caso, la existencia de edificaciones consolidadas, construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la normativa urbanística vigente, que invaden la zona de limitación a la edificabilidad que se propone en este Estudio de Delimitación de Tramo Urbano, no implica que dichas edificaciones deban demolerse. Simplemente quedan sujetas a las limitaciones que establece la Ley de carreteras, pudiendo sus propietarios seguir manteniendo sus actuales usos.

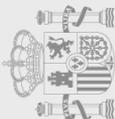


Edificaciones a la entrada en vigor de las Normas Subsidiarias Municipales



Estado actual edificaciones consolidadas

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (18 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>



CARTOGRAFÍA

En cuanto a la cartografía empleada en la elaboración de este documento, resulta fundamental aclarar que la base cartográfica de las NS de Piedrahíta corresponde a la cartografía catastral vigente en el momento de la redacción de aquel instrumento.

El periodo de ejecución de aquella cartografía fue del año 1980 al 1990, y consistía en una restitución fotogramétrica analógica utilizando vuelos a escala 1:5.000, apoyada en datos de campo. En los cascos urbanos medianos y pequeños, como es el caso de Piedrahíta, no se conectaba directamente con la geodesia, sino que se daban coordenadas aproximadas. Su precisión era la esperable de la fotogrametría analógica. Según la información facilitada por catastro, podemos estimar errores de +/- 2m en las coordenada x e y.

En la mayoría de los casos la actual cartografía catastral es más precisa, puesto que se adapta a los nuevos criterios del sistema de referencia geodésico ETRS89, regulado oficialmente en España por R.D. 1071/2007, de 27 de julio. Ésta es la cartografía empleada como base en la redacción de este Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos dado que se aproxima más a la realidad física del ámbito y recoge, salvo excepciones que se describen en cada caso, las modificaciones operadas en la estructura parcelaria en ejecución del propio planeamiento y permite, si fuera necesario, cumplir la disposición adicional quinta de la Ley 37/2015 de Carreteras, sobre las inscripciones en el Catastro que deban realizarse como consecuencia de lo dispuesto en la Ley.

5. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD

Como ya se ha dicho, se delimitan cuatro tramos urbanos, de los que sólo uno de ellos reúne condiciones para considerarlo travesía. Estos tramos están comprendidos entre los siguientes puntos kilométricos:

TRAMO URBANO 1: Su delimitación corresponde al frente del Polígono Industrial "El Soto" entre los p.k 312+290 y p.k 312+460. Sin edificar. No reúne condiciones de travesía.

- Por su margen derecha, entre los p.k. 312+290 y 312+460 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

TRAMO URBANO 2: Al inicio del núcleo urbano de Piedrahíta, discurre entre el p.k 313+580 y el p.k 314+230. Carece de entramado de calles en la margen derecha y con escasas edificaciones consolidadas en la margen izquierda, por lo que no reúne condiciones de travesía.

- Por su margen derecha, entre los p.k. 313+850 y 314+230 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

TRAMO URBANO 3 - TRAVESÍA: Discurre por el núcleo urbano entre el p.k 314+230 y el p.k 315+110, parcialmente incluido en el ámbito del Casco Antiguo con declaración de BIC y colindante con el recinto histórico amurallado y reúne las condiciones para su consideración como TRAVESÍA.

TRAMO URBANO 4: En la salida del núcleo urbano, entre los p.k 315+110 y p.k 315+355. En este tramo apenas existen edificaciones ni entramado de calles, por lo que no reúne condiciones de travesía.

- Por su margen izquierda, entre los p.k. 315+166 y 315+355 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

Se describen a continuación los tramos delimitados con las particularidades urbanísticas que justifican el establecimiento de la LLE que se propone en cada uno de ellos, en base a los criterios establecidos en el anterior apartado.

TRAMO URBANO 1 (pk.312+290 a pk.312+460)

Delimitación del tramo urbano 1

La delimitación de este tramo obedece, tan sólo, al hecho de que el suelo colindante por la margen izquierda de la carretera ha alcanzado la consideración de Suelo Urbano en ejecución del planeamiento urbanístico de aplicación.

Por su margen derecha, entre los p.k. 312+290 y 312+460 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

Con una longitud aproximada de 170 m, discurre desde el p.k. 312+290, al p.k. 312+460 en el frente del polígono industrial "El Soto". La primera modificación puntual de las NS de Piedrahíta, aprobada definitivamente con fecha 27 de diciembre de 2002, clasificó estos terrenos, en origen rústicos, como sector de suelo urbanizable de uso industrial. En desarrollo del planeamiento modificado, con fecha 24 de junio de 2004, la CTU de Ávila acordó la aprobación del Plan Parcial del sector "El Soto", que estableció las determinaciones de ordenación detallada de los suelos observando las limitaciones establecidas por la Ley 25/1988 de carreteras. Este sector ha alcanzado su desarrollo urbanístico con la urbanización de los

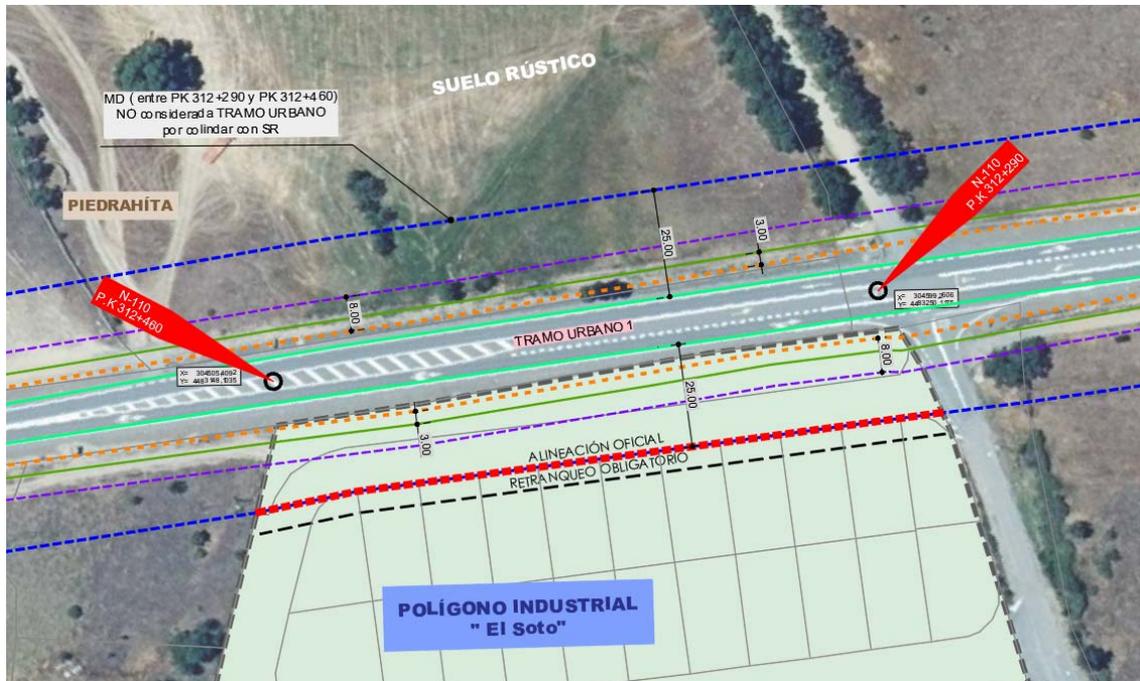
terrenos, aún sin edificar, de modo que este estudio considera su ámbito como Suelo Urbano siéndole de aplicación las determinaciones de ordenación detallada establecidas en el Plan Parcial.



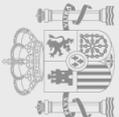
Estado actual del Polígono Industrial "El Soto"

ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

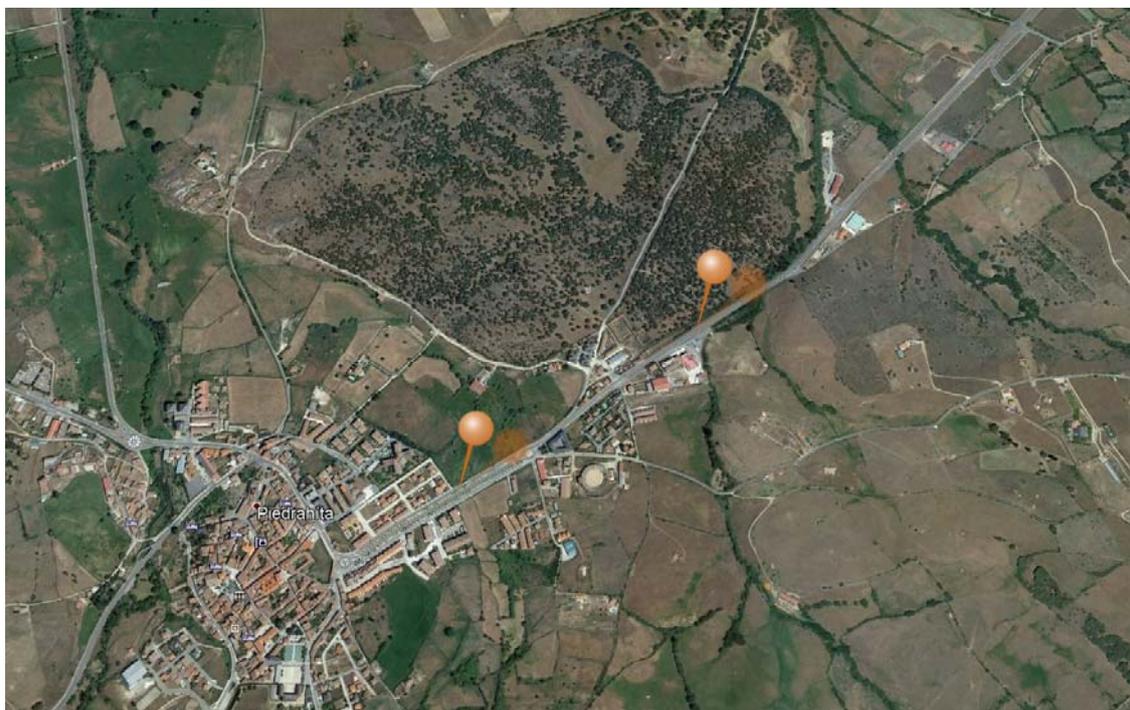
El planeamiento vigente en el ámbito del polígono industrial "El Soto", que se emplaza en la margen izquierda de este tramo, establece la alineación de las parcelas privadas a 25 m de la arista exterior de la calzada y, además, un retranqueo interior de la edificación de 5 metros al frente de parcela. Los suelos colindantes con la carretera por su margen derecha, están clasificados como Suelo Rústico, por tanto, la LLE propuesta se sitúa, en ambas márgenes, de acuerdo con la regla general, a 25 metros de la arista exterior de calzada.



FIRMADO por : THABIT DHAHLI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
 Total folios: 62 (23 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFO02574A0CFF05410DBA52636D
 Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>



TRAMO URBANO 2 (pk.313+580 al pk.314+230)



Delimitación del tramo urbano 2.

Al inicio del núcleo urbano de Piedrahíta, con una longitud aproximada de 650 m, discurre desde el p.k. 313+580, al p.k. 314+230, atravesando suelos con diferente clasificación y muy variada calificación urbanística, sobre los que existen edificaciones de diversas tipologías y usos, la mayoría de ellas situadas a una distancia de la arista exterior de calzada inferior a 25 metros.

Por su margen derecha, entre los p.k. 313+850 y 314+230 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

El tramo carece de entramado de calles y no se observan edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud en ambas márgenes, por lo que no tiene consideración de travesía.

ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Al inicio del tramo, por la margen izquierda, los suelos colindantes con la carretera son urbanos calificados con la Ordenanza AT ALMACENES Y TALLERES. Existen varias naves, construidas según información catastral en 1975, con cerramiento de parcela diáfano ajustado a las alineaciones señaladas en las NS.

Destacar la existencia de una nave de reciente construcción, sin alta catastral, que se sitúa a distancia mayor de 25 m de la arista exterior de la calzada.



Imagen PNOA 2014

Imagen PNOA 2017



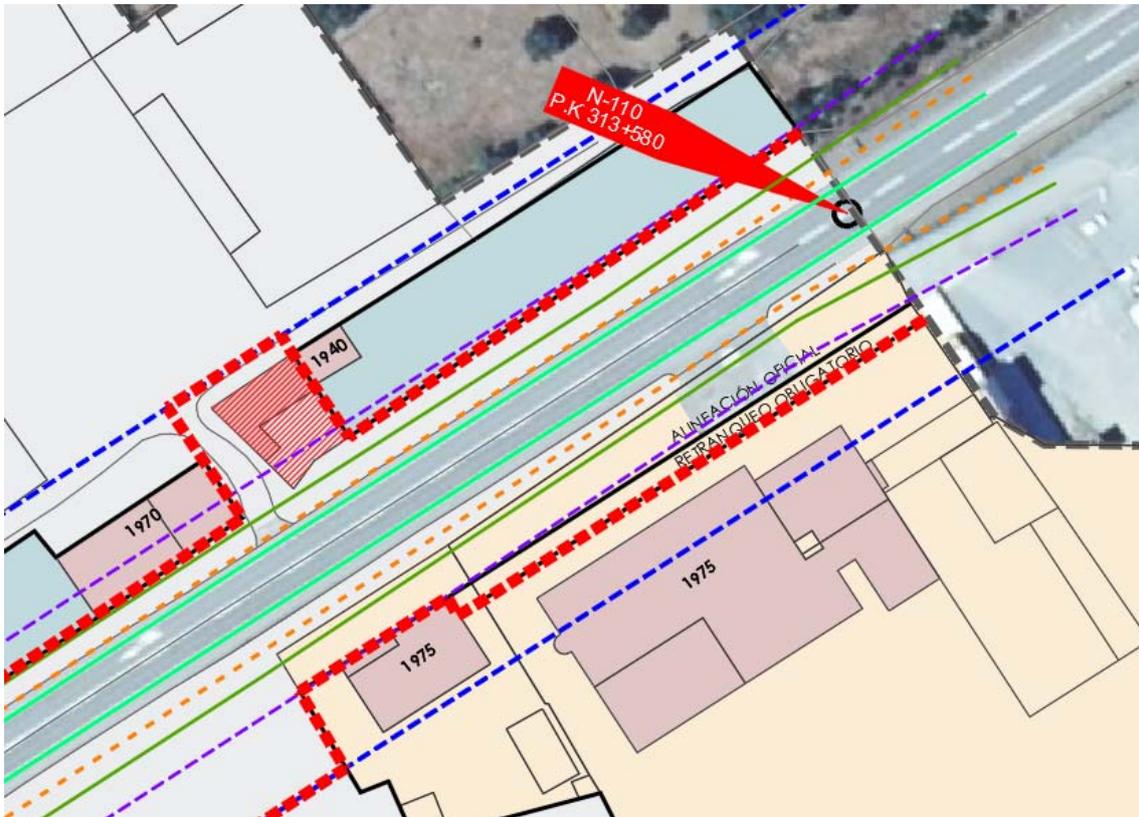
En esta ordenanza las alineaciones exteriores de parcela son las señaladas en los planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO. En cuanto a los retranqueos de las edificaciones en el interior de la parcela serán de un mínimo de 3 m.

La última nave construida se sitúa a más de 25 m de la arista exterior de la calzada; el resto de naves se construyeron antes de la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta y el cerramiento de parcela se ajusta a la alineación establecida en las normas, de modo que, en esta parcela la LLE se ajusta a las fachadas de las naves existentes.

A continuación de estas naves existe una vivienda unifamiliar edificada en 1975 sobre suelos urbanos con calificación UN UNIFAMILIAR EXTENSIVA, para las que las NS establecen un retranqueo mínimo a lindero lateral de parcela de 2,5 m.



Su construcción es anterior a la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta. Su fachada lateral, con frente a la carretera, coincide con la alineación establecida por las NS, y está retranqueada aproximadamente 6 metros del cerramiento de parcela, por lo que se propone establecer la LLE sobre el retranqueo obligatorio establecido por las normas (a 3 metros de la alineación oficial).



A una distancia aproximada de 22 metros desde la arista exterior de la calzada, en la confluencia con la calle Arroyo del Espinar, se sitúa edificación residencial unifamiliar de dos plantas cuya construcción data de 1960.



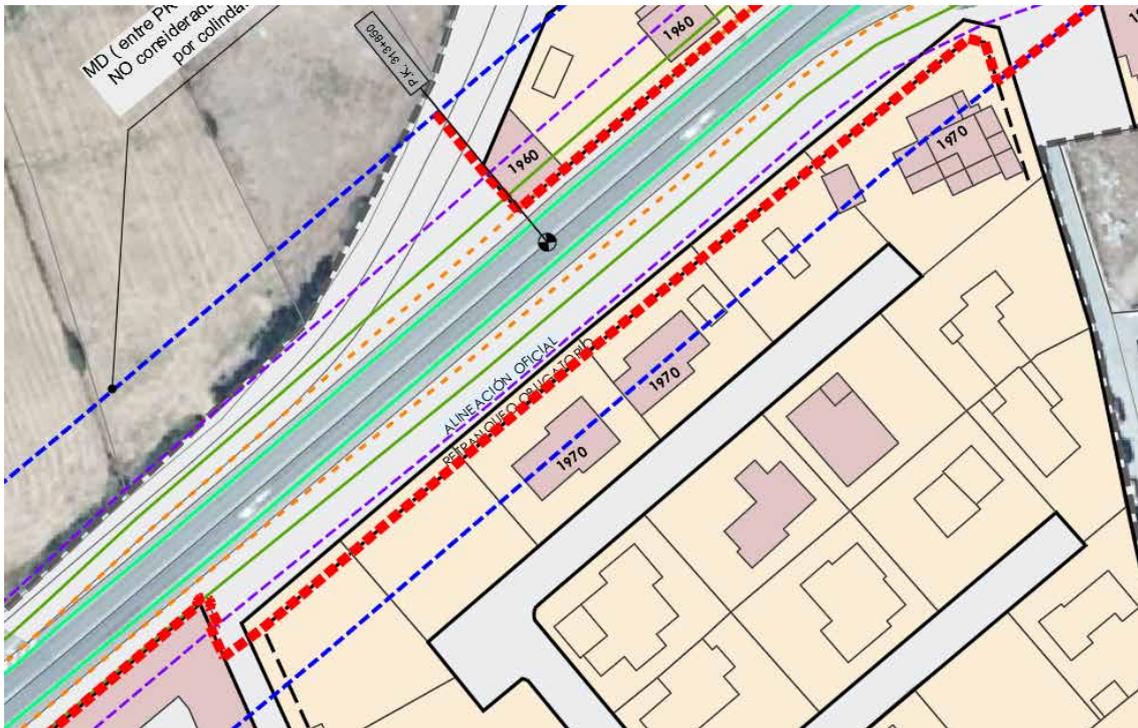
Las NS de Piedrahíta ajustan las alineaciones exteriores a su fachada a la que también se ajusta la LLE propuesta.

Continuando el tramo, por la misma margen izquierda, el suelo tiene la calificación urbanística de la Ordenanza UN UNIFAMILIAR EXTENSIVA. Toda la manzana corresponde a una urbanización construida en torno a los años 70 del siglo XX. Se observan varias parcelas sin acceso directo desde la carretera, algunas de ellas sin edificar y otras con edificaciones residenciales aisladas. Todas ellas, ajustan sus cerramientos de parcela, diáfano o vegetal, a la alineación establecida en las NS para este tramo, alineación real ya existente de forma previa, quedando las edificaciones retranqueadas en el interior de las parcelas.



En cuanto a los retranqueos de las edificaciones en el interior de las parcelas, son en todo caso superiores a los 6 metros, muy por encima de lo establecido en la ordenanza de aplicación.

Por lo que, se propone establecer la LLE sobre el retranqueo obligatorio establecido en la ordenanza de aplicación, de este modo, también se garantizan los derechos urbanísticos legalmente establecidos sobre las parcelas aún no edificadas.



Pasado el edificio de la Casa-Cuartel de la Guardia Civil, que data de principios del siglo XX, a cuyas fachadas se ajusta la LLE, a una distancia aproximada de 20 m en el cruce con la carretera de Navaescorial, se observa una nave de reciente construcción cuyas fachadas se ajustan a las alineaciones establecidas en la Modificación de las NS de Piedrahíta, en la calle Cruz de las Navas nº 2, que fue aprobada por acuerdo de la CTU de Ávila de fecha 26 de febrero de 2007 y publicada en el BOCyL nº 82 de fecha 30 de abril de 2007.



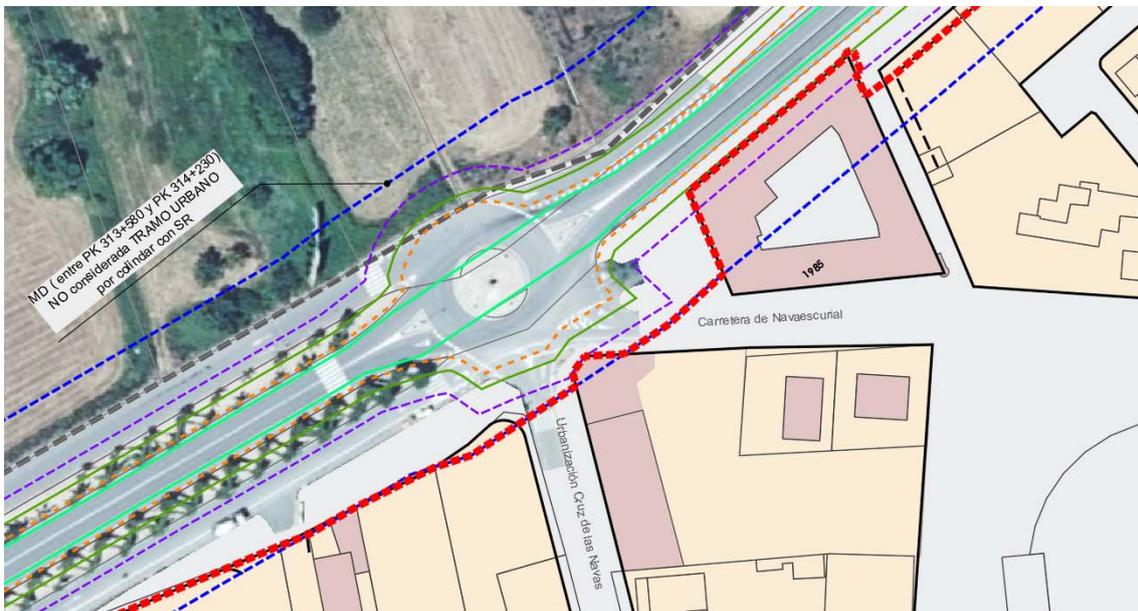
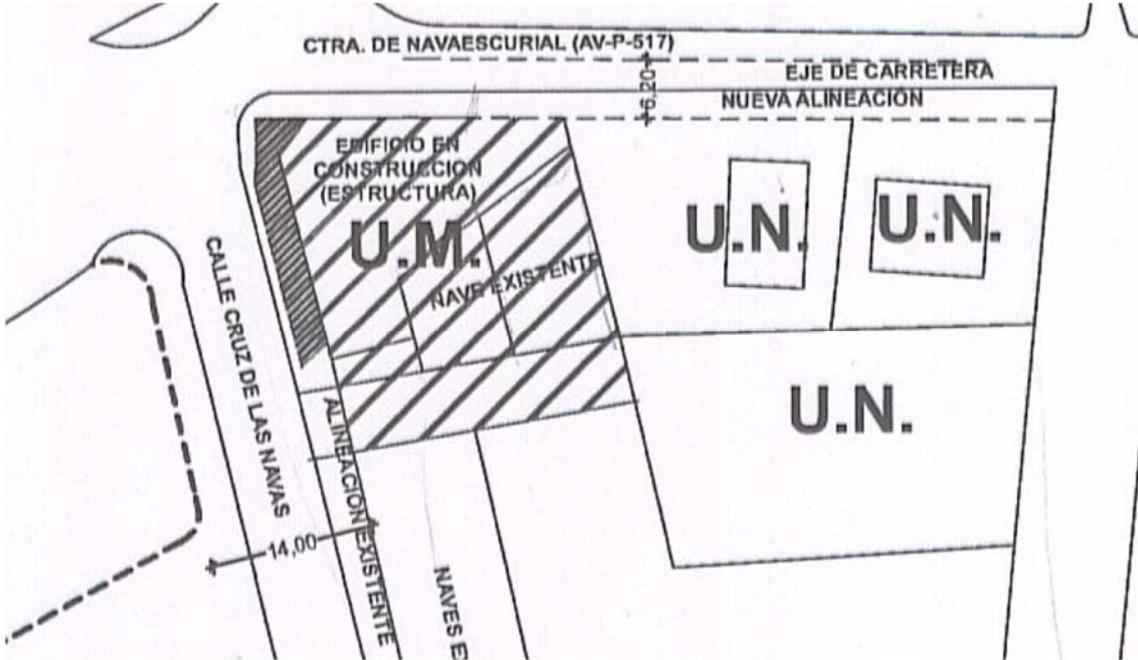
Esta modificación del planeamiento no ha tenido su reflejo en la cartografía catastral, en la que continúa apareciendo catografiada una antigua nave industrial construida en el año 1900, que las NS de Piedrahíta dejaban parcialmente en situación urbanística de Fuera de Ordenación.

Es importante destacar que en toda la margen izquierda de este tramo, la actual cartografía catastral no refleja las modificaciones operadas sobre el parcelario, de modo que ha sido necesario hacer una interpretación de la normativa a la vista de los desarrollos urbanísticos ejecutados y de las nuevas edificaciones construidas.

La fachada de la nave se sitúa una distancia de 6,20 m al eje de la Carretera provincial AV-P-517 de Navaescurial, tal como se indicó en resolución de la Excm. Diputación Provincial de Ávila de fecha 24 de julio de 2000, que constituye documento anexo a la Modificación Puntual reseñada.



La edificación es posterior a la vigencia de las NS de Piedrahita, pero se ajusta a las alineaciones determinadas en la Modificación Puntual de las Normas, y su construcción es, en todo caso, anterior a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de Carreteras, por tanto, consideramos que la LLE debe respetarla y ajustarse a sus fachadas.



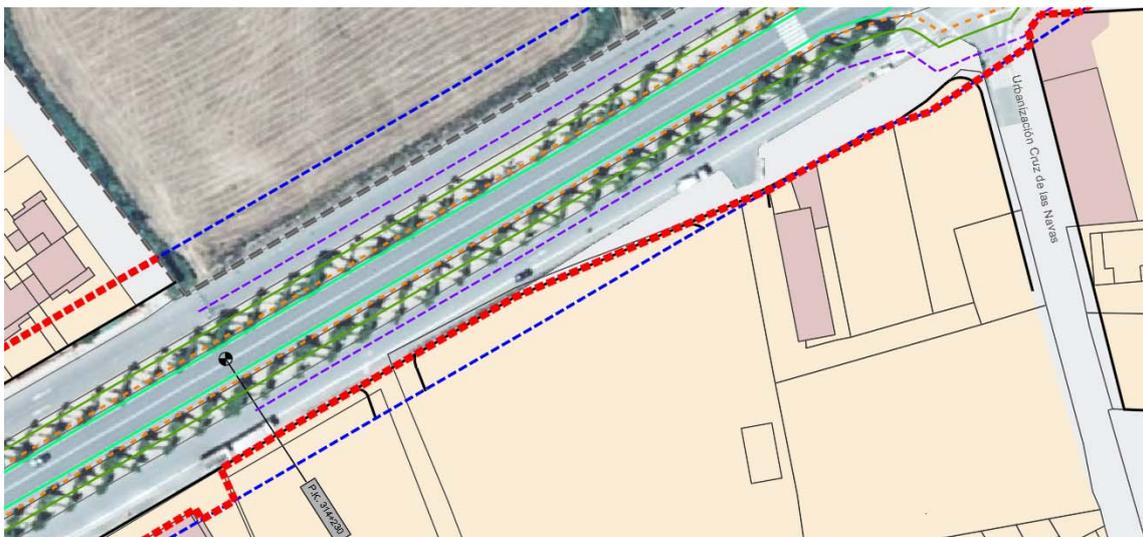
A partir de este punto, y hasta el final del tramo, los suelos colindantes con la N-110, por su margen izquierda, están clasificados como suelo urbano no consolidado e incluidos en las unidades de actuación UA1a y UA1b, calificados con la ordenanza UM MIXTA UNIFAMILIAR-MULTIFAMILIAR para los que aún está pendiente su desarrollo urbanístico. Sobre ellos existe una única edificación residencial multifamiliar de dos plantas con garaje y patio, de una planta con cerramiento de fábrica, a una distancia de 25 m de la arista exterior de la calzada.



En esta ordenanza las alineaciones exteriores de parcela, a las que pueden ajustarse las vallas y otros elementos de delimitación del espacio privado, son las señaladas en los planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO de las NS, que las establecen en el frente de la carretera.

Las NS establecen para estas Unidades de Actuación las alineaciones que definen las calles interiores de nueva apertura, remitiendo su desarrollo a Proyecto de Actuación previa urbanización de los terrenos. En cuanto a las condiciones de edificación, en esta Ordenanza es preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle.

Aunque las Unidades de Actuación no han iniciado el desarrollo urbanístico previsto en las NS de Piedrahíta, la posición de la LLE se establece sobre las alineaciones oficiales representadas en el planeamiento vigente para estas Unidades de Actuación, teniendo en cuenta el trazado de calles previsto en la normativa permitiendo materializar el aprovechamiento urbanístico que legalmente corresponde a estos suelos.



Volviendo al inicio del tramo, en el P.K. 313+580, por la margen derecha, encontramos, en primer lugar, un solar, sobre el que existen dos pequeñas edificaciones de una planta, que está calificado con la ordenanza NA CERRADA EN NÚCLEO ANTIGUO. La alineación a la N-110 establecida en las NS coincide con el frente de la parcela privada y deja parte de las edificaciones en situación urbanística de Fuera de Ordenación para ampliar el suelo público de acceso a las edificaciones posteriores.

Esta ordenanza establece que la fachada de las edificaciones se ajuste a la alineación exterior que se señala en los planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO, por tanto, la LLE debe situarse sobre la alineación marcada por la normativa urbanística, pues de otro modo las parcelas calificadas con esta ordenanza, de fondos muy reducidos, perderían por completo sus derechos de edificación.

En las siguientes imágenes, se señala, en color rojo, la edificación que las NS dejan Fuera de Ordenación y que invade la zona de limitación a la edificabilidad y, en color verde, la edificación a la que se ajusta la LLE propuesta.



La existencia de edificaciones consolidadas, construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la normativa urbanística vigente, que invaden la zona de limitación a la edificabilidad que se propone en este Estudio de Delimitación de Tramo Urbano, no implica que dichas edificaciones deban demolerse. Simplemente quedan sujetas a las limitaciones que establece la Ley de carreteras, pudiendo sus propietarios seguir manteniendo sus actuales usos.

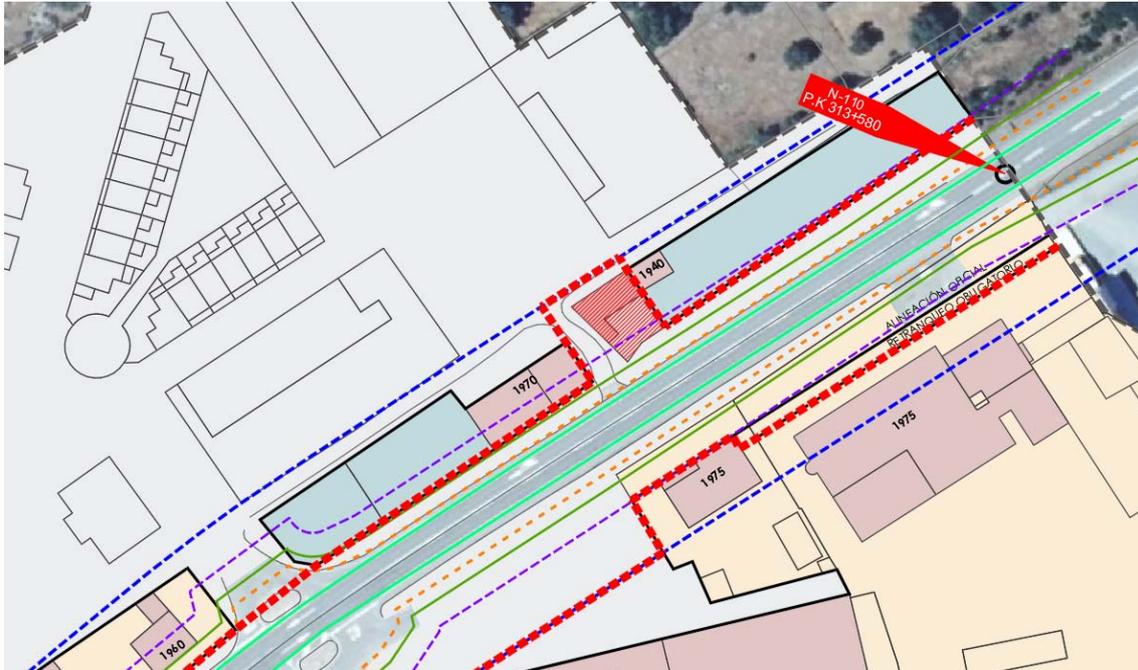
Sobre la siguiente parcela, de igual calificación, existe una edificación mixta, residencial-industrial, construida en 1970.



Junto a ella, los restos de una antigua edificación hoy en ruinas, de la que tan sólo se mantiene el cerramiento exterior de piedra, delimitan la siguiente parcela. En su interior existe una edificación de uso y tipología indeterminada, de reciente construcción.

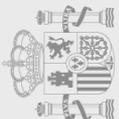


Al igual que en el caso de la parcela anterior, dado el fondo del solar y a fin de preservar los derechos urbanísticos que le corresponden, la LLE se establece en la alineación señalada en las NS.



La siguiente manzana está calificada con la ordenanza UN UNIFAMILIAR EXTENSIVA. En esta ordenanza las alineaciones exteriores de parcela, a las que pueden ajustarse las vallas y otros elementos de delimitación del espacio privado, son las señaladas en los planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO de las NS.

La manzana está conformada por tres parcelas con edificaciones residenciales, las dos primeras retranqueadas en el interior de la parcela, pero no la tercera.

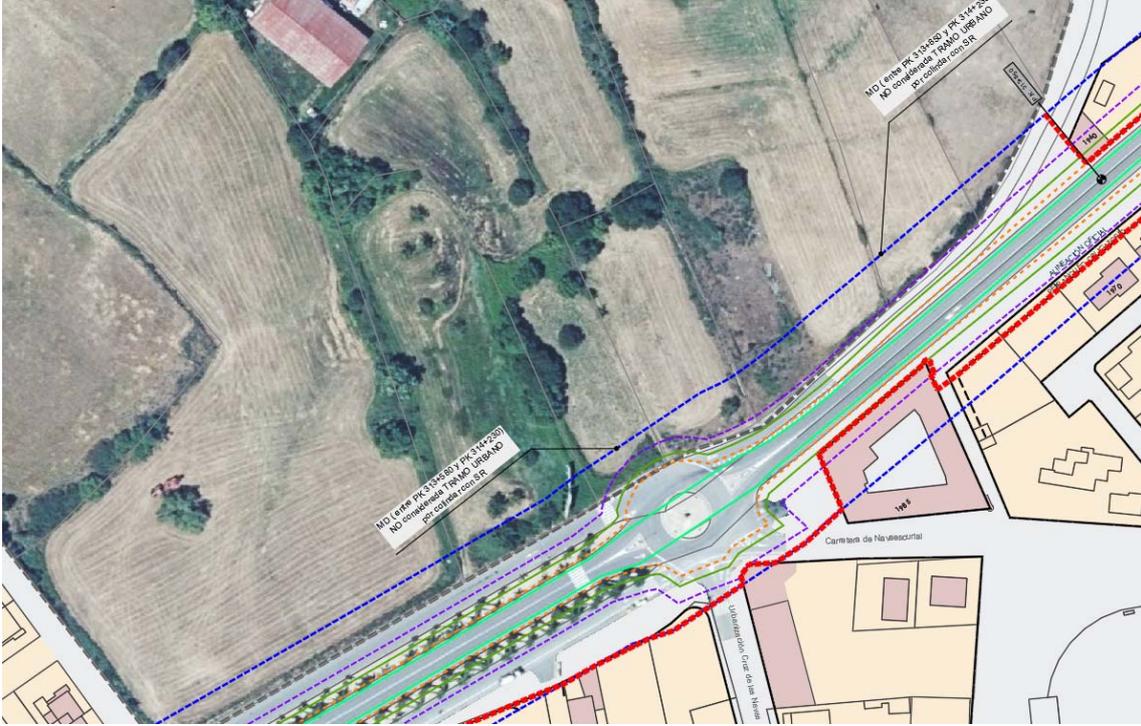


Las tres edificaciones se construyeron en el año 1960, por tanto, son anteriores a la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta que establece las alineaciones ajustadas al cerramiento exterior de las parcelas, al que se propone ajustar la LLE.

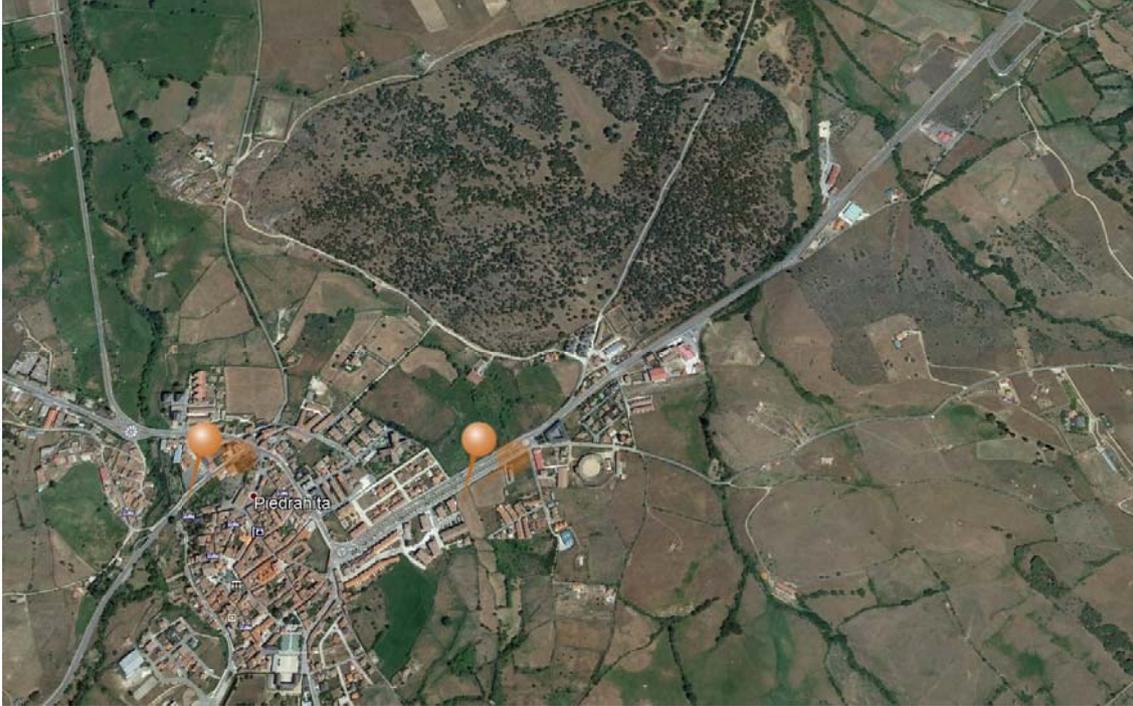


El resto de suelos colindantes con la N-110, hasta finalizar este tramo, están clasificados en las NS de Piedrahíta como Suelo Urbanizable, y carecen de ordenación detallada. En aplicación del apartado a) de la disposición transitoria tercera de la LEY 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo, al no contar con ordenación detallada aprobada definitivamente antes del 19 de octubre de 2016, quedaron clasificados automáticamente como suelo rústico común, por lo que se establece la LLE a la distancia de 25 m desde la arista exterior de la explanación, conforme a la legislación vigente.

Destacar, tal y como ya se ha hecho con anterioridad que en esta margen derecha, entre los p.k. 313+850 y 314+230 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico.



FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (36 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

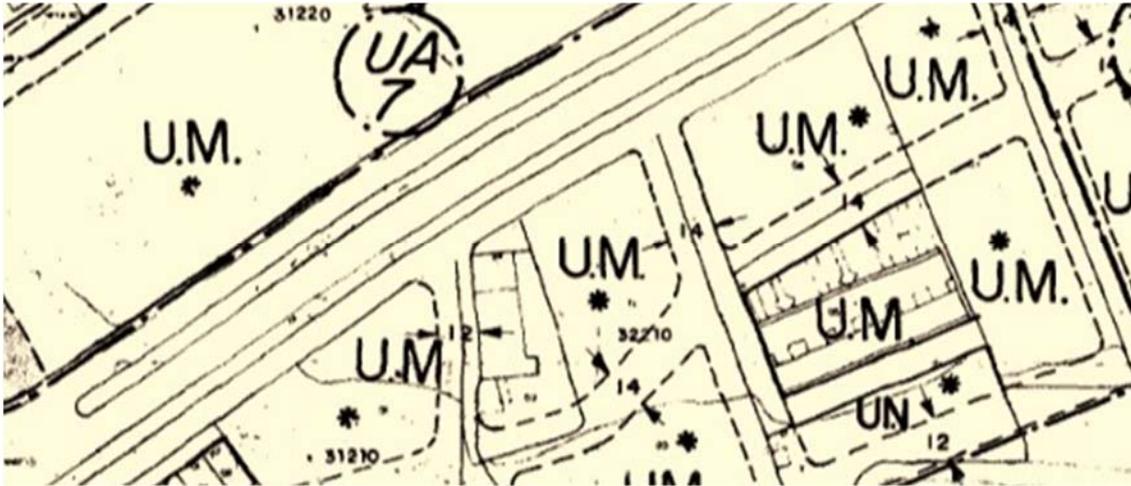
TRAMO URBANO 3- TRAVESÍA (pk.314+230 al pk.315+110)

Delimitación del tramo urbano-travesía 2.

Con una longitud aproximada de 880 metros discurre desde el p.k. 314+230, al p.k. 315+110. Se trata de un tramo de la N-110, parcialmente incluido en la zona afectada por la declaración de CONJUNTO HISTÓRICO declarado Bien de Interés Cultural (BIC), que discurre por la Calle Extramuros atravesando el centro urbano de la localidad.

A lo largo de todo su recorrido existen edificaciones consolidadas y entramado de calles en ambas márgenes por lo que este tramo reúne las condiciones para considerarlo TRAVESÍA.

ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Desde el principio de la travesía hasta su encuentro con el inicio de la Calle Extramuros, los terrenos colindantes con la vía están calificados con la ordenanza UM - MIXTA UNIFAMILIAR-MULTIFAMILIAR. En esta ordenanza las alineaciones exteriores de parcela, a las que pueden ajustarse las vallas y otros elementos de delimitación del espacio privado, son las señaladas en los planos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO de las NS.



Detalle del plano 5 GESTIÓN DEL SUELO de las NS

El inicio de la travesía, por la margen izquierda, discurre por suelo clasificado como urbano consolidado sin edificar sobre el que, sin embargo, aún no se han ejecutado las obras de urbanización previstas en las NS. Para esta parcela, la LLE se establece en los 25 m que marca la norma general. Teniendo en cuenta el trazado de la calle interior prevista en las NS, en prolongación de la calle ya ejecutada, quedaría un fondo edificable, de unos 28 metros, que se considera suficiente para materializar los derechos urbanísticos que corresponden al solar.



Continuando por la misma margen, encontramos tres edificios residenciales de tipología plurifamiliar pero aislados en el interior de parcelas privadas. Los cerramientos exteriores de parcelas, en el frente a la carretera, son diáfanos o de cierre vegetal y coinciden con las alineaciones establecidas por las NS, quedando las edificaciones retranqueadas unos 5 m en su frente a la N-110. Los tres bloques se han edificado conforme a las NS de Piedrahíta, entre los años 2003 y 2006, por tanto, se establece una LLE ajustada a la fachada de su planta baja.



La cartografía catastral en la margen izquierda, hasta el inmueble nº 22 de la Carretera de Ávila, no refleja correctamente los cambios operados en la estructura parcelaria, fruto de las actuaciones urbanísticas ejecutadas tras la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta en ese ámbito observándose, además, un desplazamiento de coordenadas de unos 5 m hacia el Sur que se ha corregido en nuestra cartografía base.



Desplazamiento de la cartografía catastral

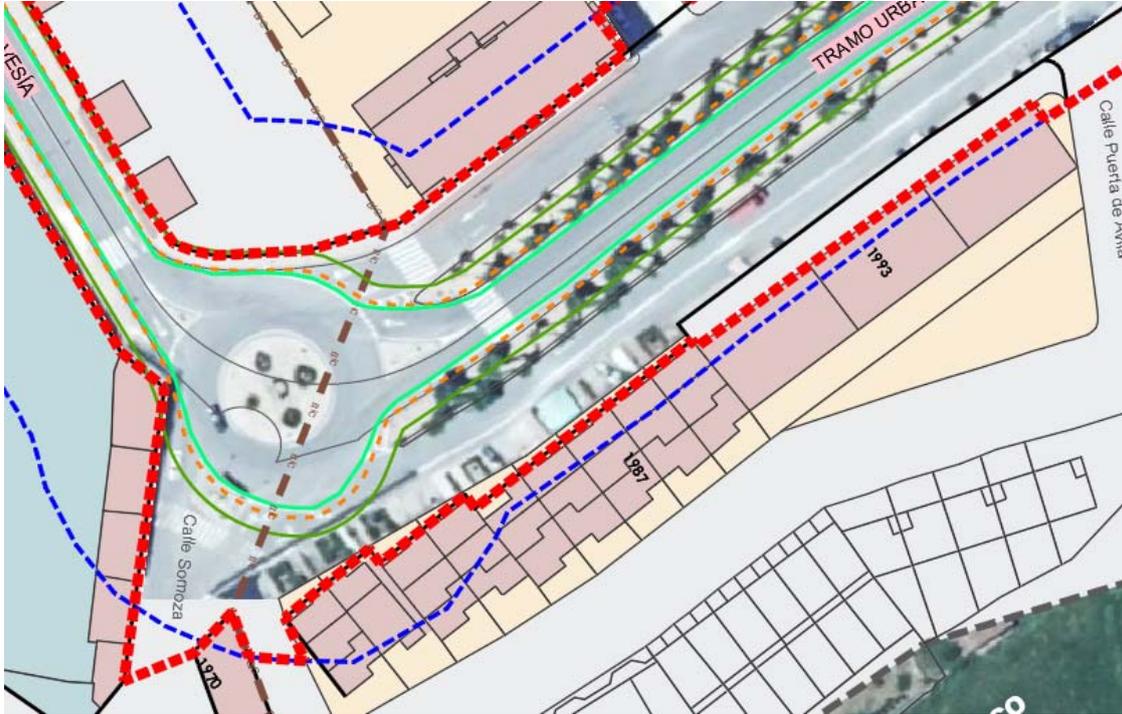


A continuación, en el solar con número de policía 24D, también sin edificar, la LLE se establece dando continuidad a las edificaciones próximas, uniéndose sus esquinas noroeste, tal y como se muestra en la imagen anterior.

Las edificaciones que siguen, también de uso residencial multifamiliar, se construyeron antes de la entrada en vigor de la normativa urbanística, o durante su tramitación, de modo que la LLE se establece ajustada a la fachada de su planta baja.



FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
 Total folios: 62 (40 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



Volviendo al inicio de la travesía, por la margen derecha, los terrenos corresponden a la Unidad de Actuación U.A.7 definida en las NS de Piedrahita. Esta unidad, sujeta a la redacción de Estudio de Detalle para el establecimiento de alineaciones y resto de condiciones de ordenación detallada, quedó sometida a informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural al estar afectada en parte por el perímetro del Conjunto Histórico.



FIRMADO por : THABIT DHAHLI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
 Total folios: 62 (41 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFO M02574A0CFF05410DBA52636D
 Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>

Como puede apreciarse en la imagen anterior, la Unidad de Actuación ya tenía iniciada su urbanización interior un año después de la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta.

La primera manzana está ocupada por edificaciones de tipología unifamiliar aislada, con sus cerramientos de parcela, de fábrica, ajustados a la alineación definida en las NS, y con retranqueos variables en sus frentes a la N-110. Es importante destacar que todas las fachadas de las edificaciones, (se excluyen porches) se sitúan a una distancia a la arista exterior de la calzada, superior a 25 m. Su construcción se realizó entre los años 2003 y 2008, por tanto, se establece una LLE a 25 metros de la arista exterior de calzada, respetando el último porche.



La siguiente manzana, hasta la calle Extramuros, se ocupa por edificaciones residenciales plurifamiliares, construidas entre los años 2006 y 2008, cuyas fachadas se ajustan a la alineación definida por las NS sin retranqueo alguno.



Puesto que su construcción es anterior a la Ley 37/2015 de Carreteras, la LLE se establece ajustada a las fachadas de su planta baja.

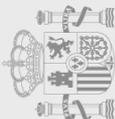


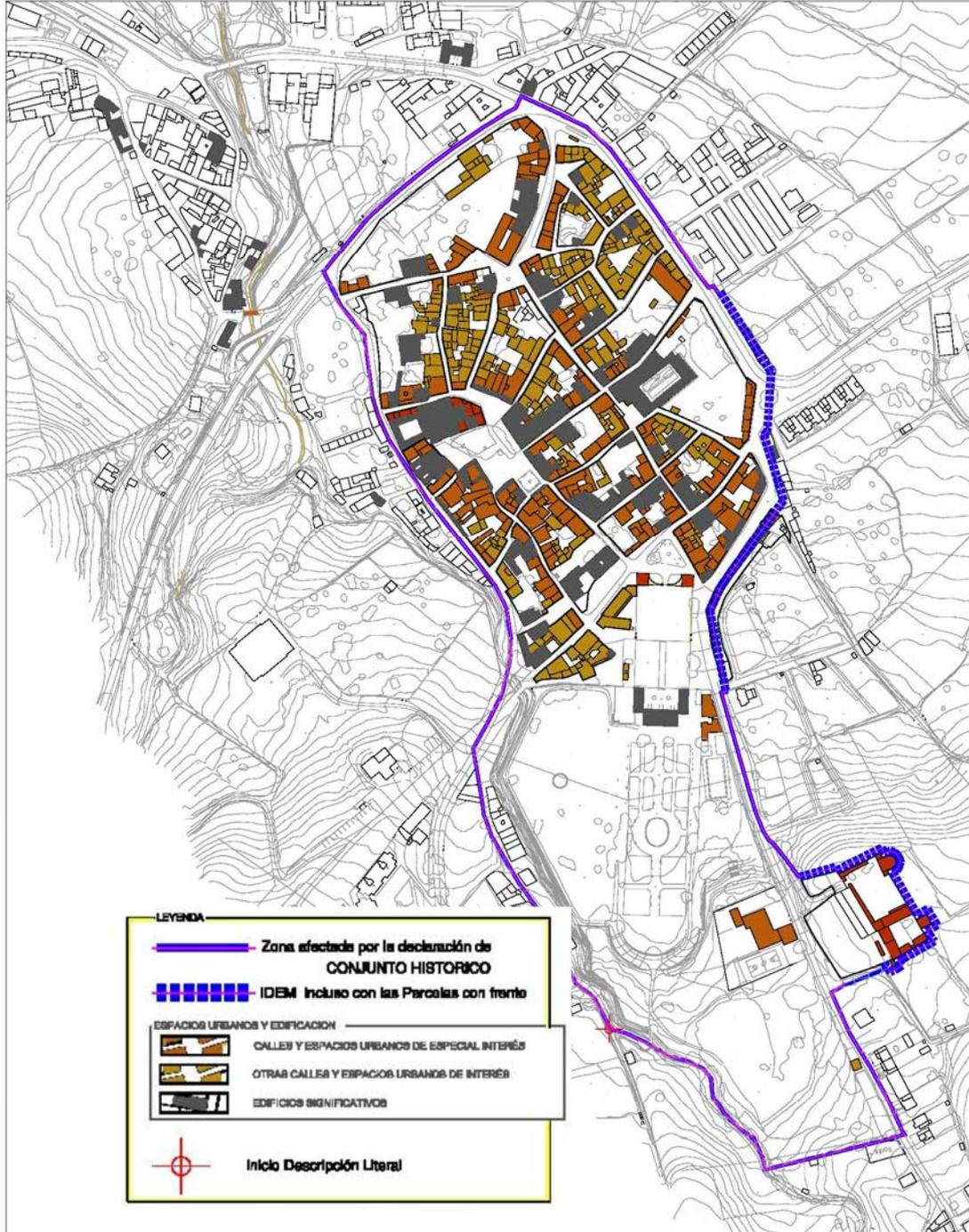
FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
 Total folios: 62 (43 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFO M02574A0CFF05410DBA52636D
 Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>

Por esta misma margen derecha, en el punto en que la vía gira hacia el Norte y adquiere la denominación de Calle Extramuros, la parcela, junto con las edificaciones adosadas a la alineación exterior, están incluidos en la zona afectada por la declaración del BIC con categoría de Conjunto Histórico.



FIRMADO por : THABIT DHAHLI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
 Total folios: 62 (44 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





PLANO N° Declaración de Bien de Interés Cultural con categoría de CONJUNTO HISTÓRICO

PIEDRAHITA (Ávila)

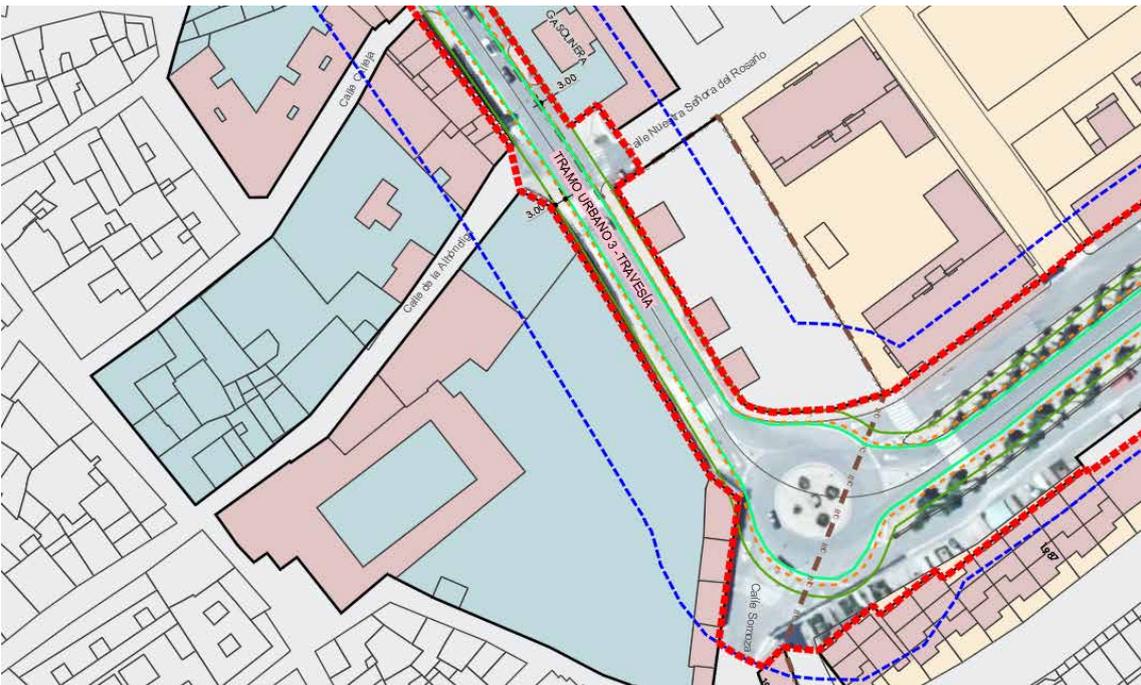
Validez: Noviembre del 2006
Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio Histórico

1:2.000 (en A3)

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (45 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



A partir de este punto, y hasta el final de la travesía, tanto la vía como los suelos colindantes por su margen izquierda están incluidos en el ámbito declarado BIC, con lo que la LLE debe ajustarse a las fachadas de las edificaciones existentes y al muro de cierre del recinto histórico, dada su protección cultural





Imágenes de varias edificaciones, todas ellas incluidas en el ámbito declarado BIC, cuyas fachadas se ajustan al antiguo recinto amurallado

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (47 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>





Por la margen derecha, todos los suelos están ordenados como manzana cerrada, las edificaciones colindantes con la vía son anteriores a la entrada en vigor de las NS de Piedrahíta, o construidas posteriormente, conforme a su normativa, y todas ellas, preexistentes a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de Carreteras.

La calificación urbanística que les corresponde es la Ordenanza CE - CASCO ENSANCHE, cuyas alineaciones son las señaladas en los planos normativos 2 CALIFICACIÓN DEL SUELO, ORDENANZAS Y USOS PORMENORIZADOS y 5 GESTIÓN DEL SUELO de las NS y no se establece ningún tipo de retranqueo de la edificación en el interior de la parcela, dejando esta determinación libre en función de la tipología y uso. De este modo, la tipología edificatoria en esta margen es variada, propia de las zonas de ensanche de los cascos antiguos, donde suele alternarse el uso residencial, con el dotacional, comercial e industrial.

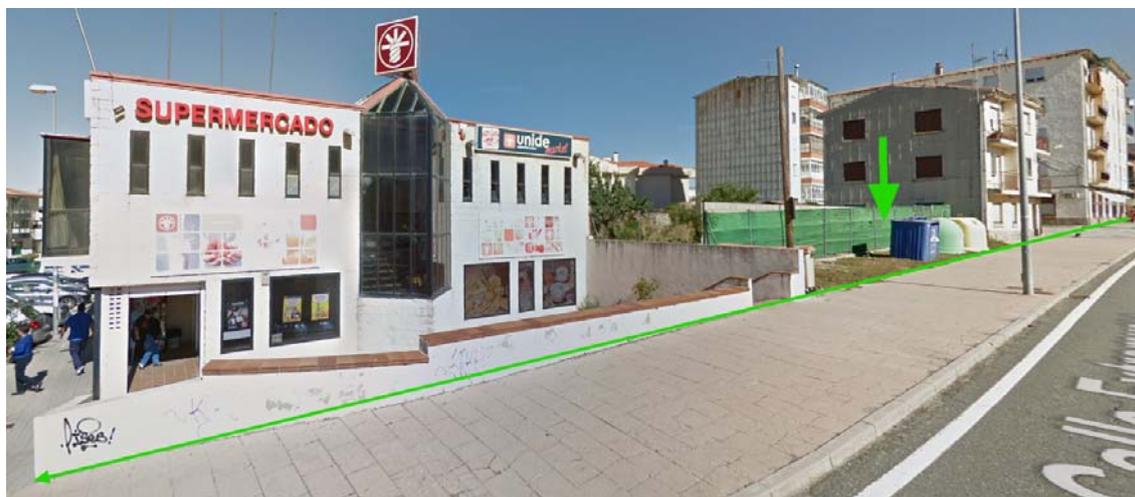
La LLE se ajusta a las fachadas de las edificaciones existentes y a las alineaciones establecidas en las NS.





Hacia el final de la travesía, donde la vía de nuevo gira hacia el Oeste, las alineaciones reales de las parcelas, en las actuaciones más recientes, no coinciden con las previstas en las normas y son más restrictivas a la posición de la fachada. Estas actuaciones, por cierto, tampoco tienen su reflejo catastral.

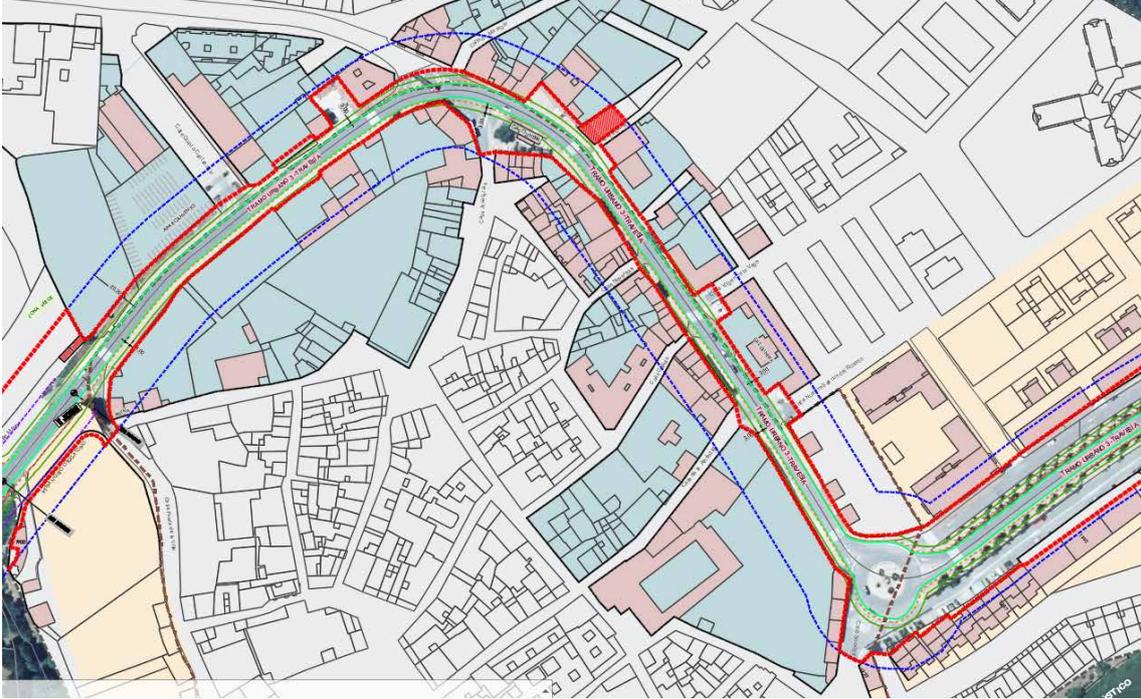
Así, para el solar en el nº 42 de la Calle Extramuros, sobre el que no consta la existencia de edificación anterior a la vigencia de la normativa, la alineación prevista en las NS, daba continuidad a la alineación existente, marcada por las edificaciones de los números 34 a 40, a la que se daba continuidad hasta el final de la manzana. Actualmente, el solar se encuentra cerrado en su frente, mediante muro de fábrica de bloque, retranqueado respecto de la alineación prevista, que entendemos es el cerramiento de fachada establecido para la futura edificación.



Desde este punto, hasta el final de la travesía, no existe constancia de edificaciones, sobre las parcelas colindantes con la vía, preexistentes a la aprobación de las NS de Piedrahita, con la excepción de una pequeña edificación que las NS declaran expresamente en situación urbanística de Fuera de Ordenación, y que invade la zona de limitación a la edificabilidad definida en este estudio.



En resumen, en la travesía definida, la LLE se ajusta, por la margen izquierda, a las fachadas de las edificaciones existentes y al muro de cierre del recinto histórico, dada su protección cultural mientras que, en la margen derecha, se ajusta a las fachadas de edificios existentes o cerramientos de parcelas, salvo en el último trayecto, en que se sitúa a los 25 m prescritos por la normativa sobre carreteras, con carácter general.



FIRMADO por : THABIT DHAHLI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (51 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFOM02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



TRAMO URBANO 4 (pk.315+110 a pk.315+355)

Delimitación del tramo urbano 4

Con una longitud aproximada de 245 m, discurre desde el p.k. 315+110, al p.k. 315+355. Se trata del tramo final de la N-110 a su paso por el núcleo urbano de Piedrahíta, que carece de un entramado de calles y de edificaciones consolidadas en ambas márgenes, por lo que no tiene consideración de travesía.

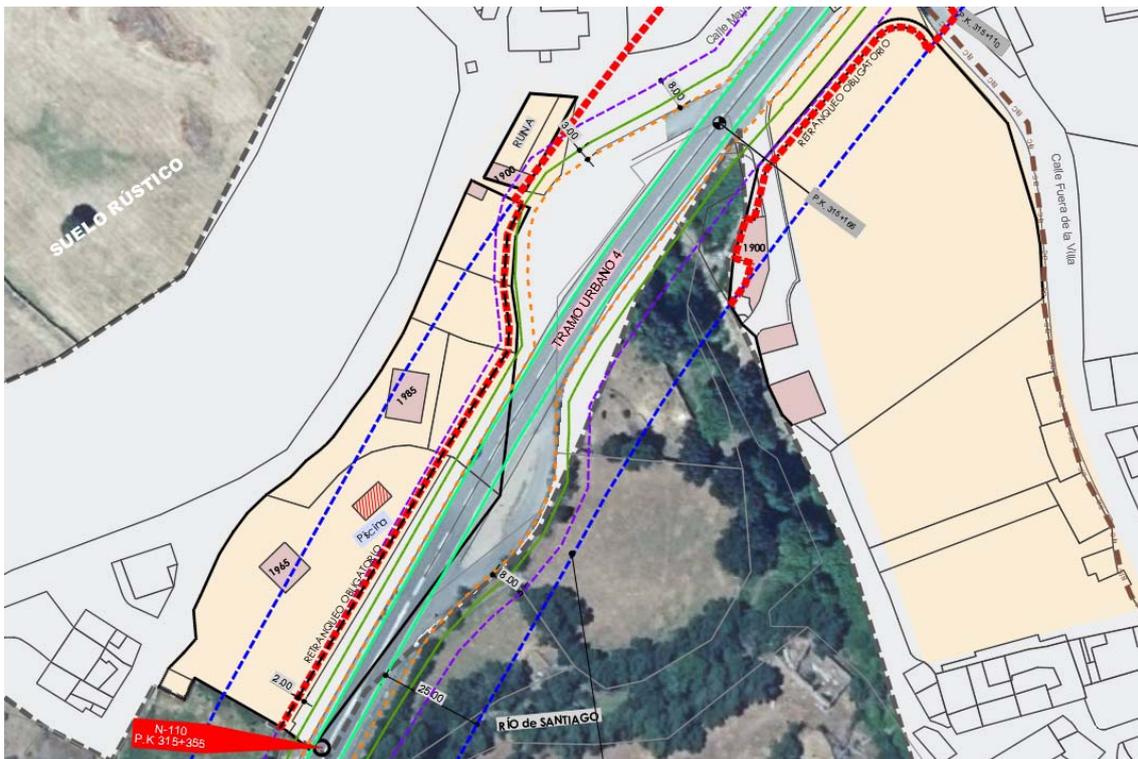
Por su margen izquierda, entre los p.k. 315+166 y 315+355 NO es considerada tramo urbano por colindar con Suelo Rústico

ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

El suelo urbano colindante con la vía, en ambas márgenes, tiene la calificación urbanística de la Ordenanza UN UNIFAMILIAR EXTENSIVA y se observan varias parcelas que no tienen acceso directo desde la carretera, la mayoría de ellas sin edificar o con pequeñas edificaciones de tipo industrial, y solamente dos de ellas, con edificaciones residenciales aisladas y anteriores a la vigencia de las NS de Piedrahíta.

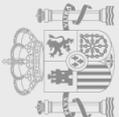


Sus cerramientos de parcela, en su mayor parte diáfano o vegetal, se sitúan en la margen derecha, muy por encima de la rasante de la vía y no se ajustan a las alineaciones establecidas en las NS, como consecuencia del acondicionamiento de la N-110 en ese trayecto.



Al final del tramo, el suelo colindante con la margen izquierda está clasificada como suelo Rústico, de modo que la LLE se sitúa a 25 metros de la arista exterior de calzada, de acuerdo con la normativa vigente sobre carreteras.

En cuanto a los suelos calificados como urbanos, la LLE se sitúa sobre el retranqueo obligatorio establecido por el planeamiento vigente para la ordenanza de aplicación correspondiente.



5.1. RELACIÓN DE EDIFICACIONES QUE INVADEN LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD.

Se adjunta la información necesaria para identificar aquellas edificaciones afectadas por la Zona de limitación a la edificabilidad propuesta por este estudio.

E1	
Referencia catastral: 3826701UK0832N0001ZB	
Uso principal: Industrial	
Año de construcción: 1940	
Localización: CR ÁVILA 39	
E2	
Referencia catastral: 2923805UK0822S0001WQ	
Uso principal: Industrial	
Año de construcción: 1950	
Localización: CL EXTRAMUROS 20	
E3	
Referencia catastral: 2623018UK0822S0001GQ 2623019UK0822S0001QQ	
Uso principal: Industrial	
Año de construcción: 1900	
Localización: CL EXTRAMUROS 50-52	

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 Piedrahíta, 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 Piedrahíta, 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 2.021.

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

FIRMADO



FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (58 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFOM02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

APÉNDICE I: RESOLUCIÓN DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ÁVILA DE FECHA 24 DE JULIO DE 2000

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



FIRMADO



DIPUTACION PROVINCIAL DE AVILA

DIPUTACION PROVINCIAL DE AVILA REGISTRO GENERAL 25.10.00 009888 SALIDA

El Secretario de Avila 19 de Enero de 2007

Vista la instancia de fecha 22 de Septiembre de 2.000, presentada por el vecino de PIEDRAHITA, C/ Cruz de las Navas nº 4, D. PEDRO GONZALEZ JAEN, solicitando autorización para la construcción de un edificio lindante con la carretera provincial AV-P-517 (PIEDRAHITA-ZAPATA-EL BARRIO), margen derecho p.k. 0, así como el informe del personal Técnico del Servicio y en virtud de lo dispuesto en la Ley 2/1990, de 16 de Marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, y demás disposiciones vigentes, esta Diputación accede a ello con las siguientes condiciones, a más de las que ese Ayuntamiento o cualquier otro Organismo afectado pueda imponer.

1ª.- Antes de dar comienzo a las obras, el solicitante o persona en quien delegue, pondrá en conocimiento del personal vigilante de esta Diputación, el día en que han de iniciarse las obras, quedando obligado durante la ejecución de las mismas, a presentar estas condiciones al personal afecto a la carretera y comprometiéndose a atender cuantas indicaciones pudieran hacerle.

2ª.- No se permitirá colocar ni otros efectos en la calzada, ni en sus arcenes o cunetas. Los que puedan resultar excedentes de las obras serán de la carretera, como mínimo, a 10 metros de la arista exterior de la explanada, o al lugar que al efecto designe el personal encargado de la carretera, prohibiéndose estacionar en la misma, vehículos de carga u operaciones complementarias.

Para hacer constar que este plan de obras ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Avila de fecha 26 FEB 2007



3ª.- Dadas las características de las obras:

SE PUEDE AUTORIZAR A UNA DILATACION DEL EJE DE LA CARRETERA NO INFERIOR A 6,20 METROS.

4ª.- No se podrán sacar voladizos a menos de 3,50 metros de altura, y no sobrepasarán 80 centímetros de la fachada. Las puertas y ventanas abrirán hacia el interior.

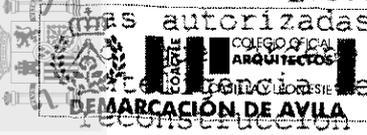
5ª.- En toda la longitud de la edificación se construirá una acera de 1,50 metros de anchura, limitada por bordillo paralelo a la carretera y el mismo nivel del eje de esta; siempre que sea zona urbana o urbanizable.

6ª.- Las aguas pluviales que recoja la cubierta se conducirán por tuberías de bajada a la tajea o cauce natural más cercano, prohibiéndose que se viertan por tejas o canales a la carretera, arcenes o aceras. En cuanto a las aguas sucias, el interesado está obligado a consumirlas dentro del edificio dirigiéndolas, a pozos o sumideros, que no tengan comunicación con la carretera, o a conducir las por tubería cerrada al alcantarillado público, de existir este, quedando totalmente prohibido verterlas al exterior.

7ª.- Queda prohibida la ejecución de cualquier obra distinta a las autorizadas en el proyecto y el interesado habrá de sujetarse a las condiciones que se establezcan en el mismo respecto a la ejecución de las obras, quedando obligado a la demolición o reconstrucción de lo que se realice en oposición con ellas.

FIRMADO por : THABIT DHABI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM Total fotos: 62 (60 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFOM0257440CFF05410DBA52636D Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



VISADO COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE AVILA 05/12/2005

FIRMADO



DIPUTACION PROVINCIAL DE AVILA

8ª.- La obra quedará terminada en el plazo de SEIS MESES a contar de la fecha de esta autorización, la cual quedará anulada y sin ningún valor una vez transcurrido dicho plazo.

9ª.- La falta de cumplimiento de cualquiera de las condiciones impuestas, producirá la caducidad inmediata de esta autorización.

10ª.- Este permiso se entiende concedido salvo derecho de propiedad, sin perjuicio de tercero y a reserva del ingreso de la cuota correspondiente, que oportunamente le será notificada por el Negociado de Inspección.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer recurso de reposición ante esta Excm. Diputación Provincial de Avila en el plazo de un mes, o interponer directamente recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo contencioso administrativo de Avila en el plazo de dos meses. Ambos plazos contados desde el día siguiente al de la recepción de la notificación.

Transcurrido un mes desde la interposición del recurso de reposición sin que se notifique expresamente, se entenderá desestimado.

Contra la desestimación, expresa o presunta, del recurso de reposición, podrá interponer recurso contencioso administrativo ante el Juzgado mencionado, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la recepción de la notificación si la desestimación es expresa, o en el plazo de seis meses contados desde el día siguiente a aquel en que deba de entenderse presuntamente desestimada la reposición.

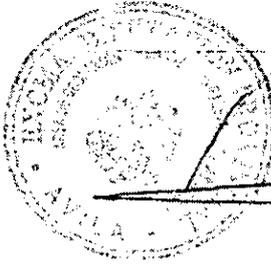
Todo ello sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que estime pertinente.

Lo que comunico a V. para su conocimiento.

Avila, a 24 de Octubre de 2006
EL PRESIDENTE

DILIGENCIA: Para hacer constar que este plan no o documento ha sido aprobado definitivamente por esta Comisión Territorial de Urbanismo de Avila de fecha 20 FEB 2007

LA SECRETARIA/O DE LA COMISION TERRITORIAL DE URBANISMO



[Firma manuscrita]

FIRMADO por : THABIT DHABI, ABDUL KARIM. A fecha: 08/04/2021 08:59 AM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (61 de 62) - Código Seguro de Verificación: MFOM02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DILIGENCIA: Presentado el día 19 de Octubre de 2006. El secretario, Enero de 2007.



VISADO

05/12/2005

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE AVILA
Edificio: C/ Cruz de las Navas nº 4
2004405 202m

PIEDRAHITA

ANEXO JUSTIFICATIVO DE CUMPLIMIENTO DEL ARTICULO 173 RUCyL

a) **Planeamiento actual consolidado:**

Ordenanza
Edificabilidad 0,78 m²/m².-
Nº de viviendas:

UN.
492,93 x 0,78 = 384,49 m²
1

DILIGENCIA: Para hacer constar que este plano o documento ha sido aprobado definitivamente por esta Comisión Territorial de Urbanismo de Avila de fecha 26 FEB 2007
LA SECRETARIA/O DE LA COMISION



b) **Modificación planteada:**

Ordenanza
Edificabilidad 1 m²/m².-
Nº de viviendas:

UM.
492,93 x 1 = 492,93 m²
Sup tipo= 100 m².- Nº viviendas= 4,9 (5)

c) **Incremento resultante :**

Superficie edificable incrementada: 492,93 m²-384,49 m²= 108,44 m²<<<<<500 m²
Nº de viviendas incrementado: 5-1= 4<<<<<5

En base a todo lo justificado en los apartados anteriores y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 173 apartado b, **no es exigible ningún incremento** de reservas de suelo para espacios libre públicos y de mas dotaciones urbanísticas.

En Ávila, a 28 de Noviembre de 2005

El Arquitecto.

Fdo.: FRANCISCO GONZÁLEZ DEL RÍO.
Colegiado nº 0347

19
Enero 2007
Octubre 2006
Enero 2007

Firmado por: FRANCISCO GONZÁLEZ DEL RÍO, MANUEL MARÍA. A fecha: 08/04/2021 09:49 AM
Total folios: 62 (62 de 62) - Código Seguro de Verificación: MF0M02574A0CFF05410DBA52636D
Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



VISADO
[05/12/2005]
Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este
Expediente 20041405 Fase 202m
DEMARCACION DE AVILA