



S/REF: ED-LO-0381

N/REF: AGS/lo1 EDTU-LO1-01/20

Logroño, 23 de julio de 2020

**INFORME TÉCNICO PARA DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y MODIFICACIÓN DE LÍNEA
LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN EL ENLACE ENTRE LAS CARRETERAS LO-20 Y A-13, TÉRMINO
MUNICIPAL DE LOGROÑO**

1.- INICIO DEL PROCEDIMIENTO.

Este estudio de delimitación de tramo urbano se tramita por propia iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que indica que *se considerarán tramos urbanos aquellos que discurren por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.*

El presente estudio viene a resolver las necesidades puestas de manifiesto durante la tramitación del informe urbanístico solicitado a esta Demarcación por el Ayuntamiento de Logroño en relación con el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO".

Durante la redacción del informe urbanístico se pudo comprobar que existía una incompatibilidad entre el Plan General Municipal de Logroño y lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que hacía necesaria la tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos, conforme al artículo 48 de la citada Ley.

Los trámites administrativos previos se detallan y enumeran en el apartado 3 del presente informe, y el objeto exacto del mismo se explica y justifica en el apartado 2, que veremos a continuación.

Toda la documentación que se acompaña al presente informe se enumera al finalizar el presente documento, en el anexo A Documentación, al igual que los planos descriptivos indicados en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, incluidos en el anexo B, Planos.





2.- OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento tiene como objeto proponer y tramitar la Delimitación de Tramo Urbano y el establecimiento de una nueva línea límite de edificación para la fracción de Red de Carreteras del Estado conformada por el enlace entre las carreteras de titularidad estatal LO-20 y A-13 dentro del término municipal de Logroño, Comunidad Autónoma de La Rioja, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Dada la complejidad de la Red de Carreteras del Estado en el término municipal de Logroño, se ha decidido dividir la misma en varias fracciones que serán objeto de diferentes estudios de delimitación de tramos urbanos.

Por el término municipal de Logroño transcurren varias carreteras de titularidad estatal como son, las carreteras LO-20, A-13, A-12, N-111, N-232 o N-232a. En el caso de las carreteras LO-20 y A-13 existe, así mismo, un tramo en el que comparten trazado. A las carreteras indicada hay que añadir la autopista AP-68, cuyo trazado afecta igualmente al término municipal de Logroño.

Ante esta realidad, se ha decidido comenzar con la tramitación del estudio de delimitación de la fracción de Red de Carreteras del Estado que afecta al enlace existente entre las carreteras LO-20 y A-13 por dos motivos.

- En primer lugar, este enlace es el principal vertebrador entre las carreteras de mayor importancia que transcurren por el término municipal de Logroño.
- Por otra parte, en los terrenos colindantes al sur de la zona objeto del estudio, se localiza la unidad de ejecución UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" del Plan General de Logroño, que ha hecho necesaria la tramitación del expediente de delimitación de tramo urbano.

En concreto, el ámbito territorial del presente estudio se encuentra delimitado por el sur por la glorieta del enlace entre las carreteras LO-20 y la A-13 con la calle Piqueras, en el término municipal de Logroño. La glorieta se encuentra en el p.k. 0+680 de la carretera A-13, sobre el p.k. 7+020 de la carretera LO-20. Se trata de un punto del enlace de las carreteras de titularidad estatal LO-20 y A-13 en el que ambas vías comparten trazado, encontrándose la carretera LO-20 deprimida bajo la glorieta de enlace que pertenece a la A-13, glorieta con la que conectan varios ramales del enlace con las carreteras A-13 y LO-20, así como la calle Piqueras, de titularidad municipal.

Al este, la fracción objeto del presente Estudio finaliza en la estructura existente sobre la calle Plantío de Logroño, situada en el p.k. 6+330 de la carretera LO-20, en el término Municipal de Logroño.





Por el norte, el ámbito territorial del estudio se encuentra delimitado por la estructura existente sobre la vía del ferrocarril, ubicada en el p.k. 1+200 de la carretera A-13.

Una vez delimitada la fracción de Red objeto del Estudio se fijan sus márgenes del siguiente modo:

- Margen norte: entre la estructura sobre la calle Plantío, ubicada el p.k. 6+330 de la carretera LO-20, y la estructura existente sobre la vía del ferrocarril, localizada el p.k. 1+200 de la carretera A-13.
- Margen oeste: entre la glorieta del enlace con la calle Piqueras, ubicada en el p.k. 0+680 de la carretera A-13 (coincidente con el p.k. 7+020 de la carretera LO-20) y la estructura sobre la vía del ferrocarril, el p.k. 1+200 de la carretera A-13.
- Margen sur: entre la glorieta de la calle Piqueras (p.k. 0+680 de la carretera A-13, y el p.k. 7+020 de la carretera LO-20) y la estructura sobre la calle Plantío (p.k. 6+330 de la carretera LO-20).

Se acompaña plano con localización de la fracción de Red de Carreteras del Estado objeto del presente documento.

El presente estudio no afectará a las consideraciones a realizar en relación con el resto de fracciones de Red de Carreteras del Estado que transcurren por el término municipal de Logroño que, como se ha indicado, serán objeto, en el momento oportuno y en caso de ser procedente, de los correspondientes estudios de delimitación de tramo urbano.

3.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Como se ha indicado en el apartado 1 de este documento, el inicio del expediente para la aprobación del estudio de delimitación del tramo urbano tiene como origen el informe urbanístico solicitado a esta Demarcación por el Ayuntamiento de Logroño en relación con el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO".

Con fecha de entrada en Registro de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja de 8 de octubre de 2019 se recibió oficio del Ayuntamiento de Logroño por el que se solicitaba la emisión de informe sobre aspectos competencia de esta Demarcación en relación con el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO" (doc. 1).

Tras la ampliación de documentación solicitada al Ayuntamiento de Logroño, se elevó informe con referencia de esta Demarcación U-LO1-08/19 el expediente al Órgano competente para resolver (Subdirección General de Explotación del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana), quien con fecha 6 de febrero de 2020 y referencia de la Subdirección ED-LO-0380 informó que:





FIRMADO

1. Dado que el tramo es urbano pero no es travesía, para poder autorizar las actuaciones que implican edificaciones dentro de la actual línea límite de edificación de 50 m desde el ramal de la LO-20 conforme a la Ley 37/2015, de Carreteras, deberá tramitarse un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos (EDTU), conforme al artículo 48 de la citada Ley, que reduzca, si es procedente, dicha línea límite conforme al planeamiento vigente anterior a la entrada en vigor del citado texto legal, en suelo urbano y conforme al planteamiento que ahora se informa.

Se acompaña informe de la Subdirección General de Explotación del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana de fecha 6 de febrero de 2020 y referencia de la Subdirección ED-LO-0380 (doc. 2).

Con fecha de entrada en Registro de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja de 12 de febrero de 2020 se recibió oficio de la Subdirección General de Explotación, con número de referencia ECR ED-LO-0381, en el que se proponía la incoación de Estudio de Delimitación de Tramo Urbano en la zona de las parcelas E y F de la UE-P12.8 colindante con el enlace de la LO-20 y A-13 (doc. 3).

Con la finalidad de proceder a la delimitación de la zona y concretar las competencias que en materia de uso y defensa de las carreteras establece la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, por parte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se va a proceder a la elaboración de la documentación necesaria para realizar el estudio de delimitación de tramos urbanos recogido en el artículo 48 de la Ley de Carreteras, fijando para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada en cada caso 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.

Como se ha indicado, dada la complejidad de la Red de Carreteras del Estado en el término municipal de Logroño, se ha decidido dividir la misma en varias fracciones que serán objeto de diferentes estudios de delimitación de tramos urbanos.

A la vista del informe de la Subdirección General de Explotación de fecha 6 de febrero de 2020, para poder autorizar las actuaciones que implican edificaciones dentro de la actual línea límite de edificación en el ámbito del Estudio de detalle para el ajuste de alineaciones interiores de las parcelas E y F de la UE-P12.8 "Calleja Vieja" del PGM de Logroño, en primer lugar, se va a acometer el estudio de la fracción de Red de Carreteras del Estado en que se ubica la Unidad de Ejecución, de acuerdo con lo indicado en el punto referido al objeto del presente Estudio.

Por tanto, mediante oficio con fecha de salida de esta Demarcación de carreteras de 10 de febrero de 2020, se solicitó al Ayuntamiento de Logroño documentación e información en materia urbanística de la zona afectada por el Estudio (doc. 4).

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (4 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA555D5AECA4AEB691C9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





FIRMADO

La petición realizada en el punto anterior tiene respuesta del Ayuntamiento de Logroño a través de oficio de referencia 0712 2020/0013 (doc. 5) recibido en esta Demarcación de Carreteras con fecha de entrada en Registro de 5 de mayo de 2020, adjuntando tanto la documentación relativa al PGM vigente como planos con alineaciones. Así mismo, el Ayuntamiento de Logroño solicita ampliar el ámbito del estudio.

Mediante oficio de esta Demarcación de Carreteras remitido al Ayuntamiento de Logroño con fecha de registro de salida 3 de julio de 2020 (doc. 6), se responde a la solicitud de ampliación del ámbito del estudio, indicando que debido a la complejidad de la Red de Carreteras del Estado que transcurre por el término municipal de Logroño se ha decidido dividirla en distintas fracciones y, entre estas, se ha comenzado por la que nos ocupa por dos motivos: en primer lugar, incluye la unidad de ejecución Calleja Vieja en el que existe el problema actualmente, y, por otra parte, se trata del enlace que articula las principales carreteras estatales que transcurren por el término municipal. En todo caso, es voluntad del Ministerio acometer la tramitación de los distintos EDTU a los que dé lugar la estructura de la red de las carreteras estatales en el término municipal de Logroño, de tal modo que se incluyan todos los tramos urbanos, incluido el propuesto por el Ayuntamiento de Logroño.

En la zona objeto del Estudio se llevaron a cabo las obras de construcción de la Circunvalación Logroño, proyecto 7-LO-242 Circunvalación Sur de Logroño, N-232, finalizada en 1978. Inicialmente, esta carretera estaba configurada como carretera de doble calzada con doble carril por calzada, pero todo a nivel y con intersecciones, encontrándose una de estas intersecciones en la actual ubicación de la glorieta del enlace con la calle Piqueras. El trazado continuaba dirección norte hacía lo que es actualmente la carretera A-13.

La actual configuración de la carretera en la zona, tiene origen en el proyecto 43-LO-2920 "Variante de la Circunvalación Sur de Logroño y enlace con la calle Piqueras", cuyas obras terminaron en el año 2002, y en la que se construyó el enlace objeto del presente estudio de delimitación de tramo urbano.

Se acompaña al presente informe ortofotos en las que se aprecia la configuración inicial y actual de las vías de titularidad estatal en la zona (doc. 7).

4.- INFORME

4.1.- ORDENACIÓN URBANÍSTICA

La herramienta urbanística vigente en la localidad de Logroño en la actualidad es la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Logroño de 1985 a la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja de 1998 aprobada definitivamente el 15 de enero de 2002, y publicada en el Boletín Oficial de La Rioja (BOR) de 26 de febrero de 2002. Esta herramienta se aprobó, por tanto, con anterioridad a la entrada en vigor de la actual Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
 FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
 Total folios: 16 (5 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA555D5AECA4AE8691C9EB
 Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





4.2.- MARCO LEGAL Y PROCEDIMENTAL

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras prevé, en su artículo 48 el procedimiento para la tramitación de los estudios de delimitación de tramos urbanos. En este artículo se establece como *“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”.

En este sentido, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 46 y 47 de la misma Ley de carreteras, se considerará travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambos márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes, y tendrá la consideración de tramo urbano aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado.

Las características de los tramos a analizar se ajustan a lo establecido en el artículo 47 de la Ley de carreteras, sin que existan tramos que cumplan lo recogido para las travesías, por lo que los dos tramos que se detallan en el punto siguiente del informe se definirán como tramos urbanos.

4.3.- DELIMITACIÓN PROPUESTA

En este apartado procederemos a delimitar en cada uno de los siguientes subapartados tanto los dos tramos urbanos de acuerdo con lo establecido en la Ley de Carreteras, como sus zonas de dominio público, servidumbre y la línea límite de edificación.

4.3.1.- TRAMOS URBANOS

Como ya se ha indicado, la fracción de Red de Carreteras del Estado que constituye el ámbito del presente estudio de delimitación de tramos urbanos será el enlace existente entre las carreteras LO-20 y A-13 en el término municipal de Logroño de acuerdo con la delimitación y definiciones recogidas en el punto 2 del presente documento. De esta fracción, cuentan con clasificación de suelo urbano tan solo dos tramos colindantes con las carreteras de titularidad estatal.





A los efectos de la delimitación de tramos urbanos se ha optado por incluir únicamente aquellas zonas colindantes con las carreteras de titularidad estatal que cuentan, de acuerdo con el PGM vigente de la localidad, con la clasificación de suelo urbano.

Para la descripción de la situación urbanística de los terrenos colindantes con las vías de titularidad estatal seguiremos la terminología expuesta en el punto 2 de este informe.

Margen norte

De acuerdo con el Plan General Municipal de Logroño, el suelo que colinda con el enlace en su zona norte, es decir entre el p.k. 6+330 de la carretera LO-20, calzada derecha, y el p.k. 1+200 de la carretera A-13, calzada derecha, no está clasificado como urbano, por lo que no cumple las condiciones para que se considere tramo urbano.

Margen oeste

El suelo localizado en la zona oeste del enlace, entre la glorieta del enlace con la calle Piqueras y la estructura sobre la vía del ferrocarril, se encuentra clasificado como urbano en el Plan General Municipal de Logroño. Se trata de una zona clasificada como urbana incluida en el ámbito territorial del Plan Parcial "Piqueras", aprobado definitivamente por acuerdo plenario del Ayuntamiento de Logroño de fecha 8 de mayo de 1997 y publicado en el Boletín Oficial de La Rioja de fecha 22 de mayo de 1997, y que se encuentra ejecutado. El Plan Parcial es aprobado con la configuración inicial de la Circunvalación sur de Logroño, anterior a la construcción del enlace actual, y desde su aprobación contempla la construcción de 5 bloques frente a la carretera de titularidad estatal.

Posteriormente se construyó el actual enlace, lo que supuso un incremento de la superficie ocupada por la carretera, de tal modo que se redujeron las distancias a los bloques recogidos en la ordenación del Plan Parcial "Piqueras".

Margen sur

Respecto a los terrenos situados al sur de la zona afectada por el Estudio, entre la glorieta de la calle Piqueras y la estructura sobre la calle Plantío encontramos un tramo que colinda con suelo urbano entre la glorieta de la calle Piqueras, ubicada en el p.k. 0+680 de la carretera A-13 y el p.k. 7+020 de la LO-20, y la calle Valderuga de Logroño, a la altura del p.k. 6+800 de la carretera LO-20, calzada izquierda y el p.k. 0+900 de la carretera A-13, calzada derecha.

Este suelo, que coincide prácticamente con la Unidad de Ejecución "Calleja Vieja", conforma el borde nordeste del barrio de La Estrella, barrio situado al sureste de Logroño, en su momento exterior al núcleo urbano de la localidad, aunque actualmente se encuentra prácticamente integrado en el mismo.

FIRMADO

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (7 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SA555D5AECA4AE8691C9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





Esta zona contaba con edificaciones con anterioridad a la construcción de la Circunvalación Sur de Logroño, finalizada en 1978, que, como se ha indicado, estaba configurada como carretera de doble calzada a nivel y con intersecciones, encontrándose una de estas intersecciones en la actual ubicación de la glorieta del enlace con la calle Piqueras, junto a la que se localiza la unidad de ejecución.

El suelo objeto del estudio está clasificado como urbano desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Logroño en el año 1985 y en la ordenación recogida en dicho plan los edificios de uso residencial proyectados avanzaban hasta el límite del suelo urbano.

Al igual que en el caso de la zona oeste del enlace, tras las obras que dieron lugar a la configuración actual de la zona se redujeron las distancias a los bloques contemplados en la ordenación prevista en el Plan.

La ordenación detallada vigente de la zona, tiene origen en la Modificación puntual de plan General Municipal "Calle Valderuga" aprobado definitivamente mediante Resolución de fecha 23 de enero de 2006 de la Consejera de Turismo, medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja con informe favorable de esta Demarcación de fecha 26 de octubre de 2005.

La ordenación vigente se concreta en dos bloques lineales con frente a la carretera de circunvalación de Logroño conformando un espacio libre privado en el interior de la manzana.

Por tanto, y de acuerdo con lo anterior, para la fracción de Red de Carreteras del Estado en el presente documento, se fijarán **dos tramos urbanos**:

1. El primero de ellos se sitúa entre la glorieta de la calle Piqueras, ubicada en el punto kilométrico 0+680 de la carretera A-13, (coincidente con el punto kilométrico 7+020 de la carretera LO-20) y la estructura sobre la vía del ferrocarril, el punto kilométrico 1+200 de la carretera A-13, calzada izquierda, zona descrita en este documento como margen oeste del enlace y que denominaremos tramo urbano Plan Parcial Piqueras.
Este tramo se verá afectado por las zonas de protección de la carretera A-13, en su calzada izquierda, y de la carretera LO-20, calzada derecha, así como del ramal de conexión de la A-13 y LO-20 y ramal de salida de A-13 a glorieta del enlace con la calle Piqueras.
2. El segundo se ubica entre la glorieta de la calle Piqueras, ubicada en el p.k. 0+680 de la carretera A-13 y el p.k. 7+020 de la carretera LO-20, y la calle Valderuga de Logroño, a la altura del p.k. 6+800 de la carretera LO-20, calzada izquierda, y el p.k. 0+900 de la carretera A-13, calzada derecha, en la zona recogida en el documento como margen sur y que denominaremos tramo urbano La Estrella.
Este tramo se verá afectado por las zonas de protección de la calzada izquierda de la carretera LO-20, la calzada derecha de la carretera A-13 y los ramales de entrada a la LO-20 y A-13 desde la glorieta del enlace con la calle Piqueras.





Las definiciones exactas de estos tramos urbanos se recogen en el plano anexo al presente documento en que el que se delimitarán tanto el inicio y final de los tramos urbanos propuestos como las zonas de dominio público y servidumbre y la propuesta de delimitación de la línea límite de edificación.

4.3.1.A- TRAMO URBANO PLAN PARCIAL PIQUERAS

Este tramo urbano se localiza entre la glorieta de la calle Piqueras y la estructura sobre la vía del ferrocarril.

Estos puntos coinciden íntegramente con la zona denominada como margen oeste en la delimitación de la fracción de Red de Carreteras del Estado descrita en el punto 2 como objeto del presente documento, toda vez que todo el suelo colindante con las carreteras de titularidad estatal en la zona está clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

Esta zona se encuentra totalmente urbanizada y existe un bordillo que separa la carretera estatal de la zona ajardinada entre la carretera y las edificaciones residenciales en la práctica totalidad del tramo. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se empleará ese bordillo como arista exterior de explanación.

Únicamente existe una zona sin bordillo situada al final del tramo, entre la vía del ferrocarril y la estructura del paso inferior del ramal de conexión con la carretera LO-20, bajo el punto kilométrico 1+050 de la carretera A-13, calzada izquierda. En esta zona se tomará como definición de la arista exterior de la explanación la intersección del talud del terraplén con el terreno natural.

4.3.1.B- TRAMO URBANO LA ESTRELLA

Este tramo urbano se ubica entre la glorieta de la calle Piqueras y la calle Valderuga de Logroño.

Este tramo se localiza en la zona denominada como margen sur en la delimitación de la fracción de Red de Carreteras del Estado descrita en el punto 2 como objeto del presente documento, limitándose a la zona en la que el suelo colindante con las carreteras de titularidad estatal está clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

Al igual que en el tramo Plan Parcial Piqueras, existe un bordillo que separa la carretera estatal de la zona ajardinada. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se empleará ese bordillo como arista exterior de la explanación.





FIRMADO

4.3.2.- ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

Para la delimitación de la zona de dominio público nos ceñiremos a lo establecido en el artículo 29 de la Ley de carreteras, en sus apartados 1 y 2, que establecen que *constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.*

La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural.

En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.

Como ya se indicó, en lo relativo a los tramos urbanos será de especial utilidad lo dispuesto en este último párrafo, ya que el encintado de bordillo delimita con total claridad los tramos propuestos en la mayor parte de éstos.

4.3.2.A- ZONA DE DOMINIO PÚBLICO PLAN PARCIAL PIQUERAS.

Con respecto a este tramo, el encintado de bordillo delimita con total claridad la arista exterior de la explanación en la mayor parte del mismo, por lo que la delimitación de la zona de dominio público será clara y de fácil identificación.

En la parte final del tramo, entre la vía del ferrocarril y la estructura del paso inferior del ramal del enlace dirección a la carretera LO-20. bajo el punto kilométrico 1+050 de la carretera A-13, calzada izquierda, se tomará como definición de la arista exterior de la explanación la intersección del talud del terraplén con el terreno natural.

Así mismo, habrá que tener en cuenta que nos encontramos ante un enlace en el que confluyen carreteras que tienen la consideración de autovía con ramales de enlace, lo que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 28.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras¹, implica que las distancias a tener

¹ Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2, debe considerarse que a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro,

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (10 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOU02SA5A55D5AECA4AE8691C9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





en cuenta en las zonas de protección de la carretera serán diferentes según nos encontremos ante uno otro tipo de carretera.

En el caso concreto del tramo urbano Plan Parcial Piqueras, nos encontramos con una zona en la que se localizan la autovía LO-20, cuyo tronco discurre deprimido bajo la glorieta de enlace con la calle Piqueras y la autovía A-13, con sección de 2 carriles en la calzada izquierda entre la estructura del ferrocarril, en el p.k. 1+200 y el p.k. 0+950, bifurcándose en este punto en ramal de salida al enlace y tronco de la A-13 con sección de 1 carril.

Teniendo en cuenta las diferencias en la definición de la arista exterior de la explanación, según exista encintado de bordillos o no, y en las distancias a tener en cuenta para determinar la franja de terreno que constituye la zona de dominio público según nos encontremos ante una autovía (8 metros) o un ramal de enlace (3 metros, como carretera convencional) se produce un solapamiento de las líneas respecto a las distintas carreteras de titularidad estatal en la zona, por lo que en el plano anexo al presente documento, se ha recogido únicamente la línea que delimita la zona de dominio público de acuerdo con lo establecido en la Ley de Carreteras que se ubique más alejada de la carretera.

4.3.2.B- ZONA DE DOMINIO PÚBLICO LA ESTRELLA.

En este segundo tramo, existe un bordillo que separa la carretera estatal de la zona ajardinada que afecta a la totalidad del mismo. En todo caso, al igual que en el tramo anterior, habrá que tener en cuenta que nos encontramos ante un enlace en el que se localizan carreteras que tienen la consideración de autovía con ramales de enlace, lo que implica que las distancias a tener en cuenta en las zonas de protección de la carretera serán diferentes según nos encontremos ante uno otro tipo de carretera, por lo que en el plano anexo al presente documento, se ha recogido únicamente la línea que delimita la zona de dominio público de acuerdo con lo establecido en la Ley de Carreteras que se ubique más alejada de la carretera.

4.3.3.- ZONA DE SERVIDUMBRE.

De acuerdo con lo establecido por el artículo 31 de la Ley de carreteras, *la zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.*

Igualmente, es oportuno indicar lo establecido en el artículo 47.2 de la Ley de carreteras, que para los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones

las vías colectoras - distribuidoras y las calzadas laterales tendrán la consideración de carretera convencional.





FIRMADO

colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

En consecuencia, aquellas actuaciones a realizar en tramo urbano que no afectaran a la zona de servidumbre o dominio público no serían competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cuanto a autorizaciones se refiere.

4.3.3.A- ZONA DE SERVIDUMBRE PLAN PARCIAL PIQUERAS.

Del mismo modo que se ha indicado en el punto relativo a la zona de dominio público, en este caso al tratarse de un enlace en el que se localizan carreteras que tienen la consideración de autovía con ramales de enlace, implica que las distancias a tener en cuenta en las zonas de protección de la carretera serán diferentes según nos encontremos ante uno otro tipo de carretera, esta zona vendrá delimitada por la misma arista exterior de la explanación que se ha tenido en cuenta en la zona de dominio público, siendo todo lo indicado en el punto 4.3.2 de aplicación.

De igual modo, en el plano anexo al presente documento, se ha recogido únicamente la línea que delimita la zona de servidumbre de acuerdo con lo establecido en la Ley de carreteras que se ubique más alejada de las carreteras de titularidad estatal.

4.3.3.B- ZONA DE SERVIDUMBRE LA ESTRELLA.

Como en el caso anterior, nos encontramos ante un enlace en el que confluyen carreteras con distinta clasificación y distintas zonas de servidumbre, por lo que el plano anexo al presente documento, aparece reflejada únicamente la línea que delimita la zona de servidumbre de acuerdo con lo establecido en la Ley de carreteras que se ubique más alejada de las carreteras de titularidad estatal.

4.3.4.- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.

Como se ha indicado al comienzo de este documento, este estudio viene a resolver las necesidades puestas de manifiesto durante la tramitación del informe urbanístico solicitado a esta Demarcación por el Ayuntamiento de Logroño en relación con el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO". Los terrenos afectados por este expediente se localizan en el tramo urbano La Estrella.

Durante la tramitación del informe se pudo comprobar que existía una incompatibilidad entre el Plan General Municipal de Logroño y lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que hacía necesaria la tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos, conforme al artículo 48 de la citada Ley.

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (12 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOU02SA5A55D5AECA4AE8691C9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





FIRMADO

El origen de esta incompatibilidad, también existente en el tramo urbano denominado Plan Parcial Piqueras, es la actual configuración de la carretera en la zona, que tiene origen en el proyecto 43-LO-2920 “Variante de la Circunvalación Sur de Logroño y enlace con la calle Piqueras”, cuyas obras terminaron en el año 2002, y en la que se construyó el actual enlace con un considerable aumento de la superficie ocupada por las carreteras estatales en la zona, estando ya clasificados los terrenos colindantes con los tramos urbanos definidos en el presente documento como suelo urbano. Esta circunstancia ha provocado que las alineaciones previstas inicialmente de acuerdo con la normativa sectorial de carreteras vigente en su momento, no cumplan lo dispuesto en la actual Ley de Carreteras.

Se acompaña como anexo a este documento ortofotos de la zona en la que se aprecia claramente el aumento de superficie de las carreteras de titularidad estatal a consecuencia de la construcción del enlace que constituye la fracción de Red de Carreteras del Estado objeto del estudio de delimitación.

En este sentido, hemos de tener en cuenta lo recogido en el artículo 33.3 que establece que *El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, 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 tramos perfectamente delimitados.*

En la zona no hay proyectos a ejecutar por parte del Ministerio que pudieran verse afectados por esta reducción en la línea límite de edificación.

4.3.4.A- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PLAN PARCIAL PIQUERAS.

Dada la configuración del tramo urbano propuesto en el Plan Parcial Piqueras, se propone que la línea límite de edificación siga la alineación de las edificaciones ya existentes en la zona. Esta línea vendría a seguir un trazado recto paralelo a la configuración inicial de la carretera en la zona, como carretera con doble calzada a nivel y con intersecciones.

Con la configuración actual, tras la ejecución del enlace que constituye la fracción de Red de Carreteras del Estado objeto de estudio y el incremento de terrenos ocupados por las vías de titularidad estatal, la línea límite de edificación en el tramo quedaría a una distancia de entre 33 metros, en su parte más alejada de la carretera, y 21 metros, en la zona en que se encuentra más próxima a la carretera, que coincide con la glorieta del enlace con la calle Piqueras de Logroño.

Esta reducción en la zona de limitación a la edificabilidad se ajusta a lo recogido en el planeamiento vigente y a la realidad física de la zona, como puede verse en la documentación obrante en el expediente.

Como se ha indicado con anterioridad, la ordenación detallada en la zona, con cinco bloques frente a las carreteras de titularidad estatal, tiene origen en la aprobación del Plan Parcial “Piqueras” en mayo de 1997

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (13 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA55D5AECA4AE8691C9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





En este tramo no hay proyectos a ejecutar por parte del Ministerio que pudieran verse afectados por esta reducción en la línea límite de edificación, y dado el alto grado de desarrollo urbanístico de la zona, consolidado desde hace años, esta adecuación se entiende coherente con la realidad física del terreno.

4.3.4.B- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN LA ESTRELLA.

Este tramo colinda en su práctica totalidad con la unidad de ejecución “Calleja Vieja” localizado al noreste del barrio de La Estrella de Logroño y durante la redacción del informe urbanístico al Estudio de Detalle para el ajuste de alineaciones interiores en la unidad de ejecución se pudo comprobar la incompatibilidad entre la ordenación recogida en el planeamiento y la normativa sectorial de carreteras que ha dado lugar a la redacción del presente documento.

Esta zona contaba con edificaciones con anterioridad a la construcción de la Circunvalación Sur de Logroño, proyecto 7-LO-242 Circunvalación Sur de Logroño, N-232, finalizada en 1978 como carretera de doble calzada con doble carril por calzada, pero todo a nivel y con intersecciones.

Tras la ejecución de las obras del proyecto 43-LO-2920 “Variante de la Circunvalación Sur de Logroño y enlace con la calle Piqueras”, cuyas obras terminaron en el año 2002, se construyó el actual enlace con un aumento de la superficie ocupada por las carreteras estatales en la zona, estando ya clasificados los terrenos colindantes como suelo urbano desde la aprobación del Plan General de Ordenación urbana de Logroño en el año 1985. La ordenación inicial contemplaba edificios de uso residencia hasta el límite del sector por la parte que colinda con la carretera.

Posteriormente se modificó la ordenación para pasar a configurarse en bloques lineales con frente a la carretera de circunvalación de Logroño, aumentando la distancia entre las edificaciones y las carreteras de titularidad estatal.

A la vista de lo anterior, se propone la reducción de la línea límite de edificación, de acuerdo con la ordenación detallada vigente en el planeamiento municipal de Logroño, siguiendo la alineación prevista en el mismo. Ésta quedaría a una distancia de entre 50 metros, en su parte más alejada de la carretera, y 18 metros, en la zona en que se encuentra más próxima a la carretera, como puede verse en el plano obrante en el expediente.

En este tramo no existen planes, estudios o proyectos de la Dirección General de Carreteras que puedan verse afectados por la reducción de la línea límite de edificación.





FIRMADO

5.- CONCLUSIÓN.

De acuerdo con todo lo anteriormente expuesto, y en aplicación de lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, tras el análisis de a fracción de Red de Carreteras del Estado conformada por el enlace entre las carreteras de titularidad estatal LO-20 y A-13 dentro del término municipal de Logroño, Comunidad Autónoma de La Rioja, de acuerdo con las definiciones contenidas en el punto 2 del presente documento, se propone:

1. Fijar según lo indicado en los planos que se adjuntan, la delimitación como tramo urbano de los siguientes tramos:
 - a. Entre la glorieta de la calle Piqueras, ubicada en el p.k. 0+680 de la carretera A-13 y el p.k. 7+020 de la carretera LO-20 y la estructura sobre la vía del ferrocarril en el p.k.1+200 de la carretera A-13, calzada izquierda, colindante a la zona denominada Plan Parcial Piqueras, de acuerdo con el plano que se acompaña.
 - b. Entre la glorieta de la calle Piqueras, ubicada en el p.k. 0+680 de la carretera A-13 y el p.k. 7+020 de la carretera LO-20 y la calle Valderuga de Logroño, a la altura del p.k. 6+800 de la carretera LO-20, calzada izquierda y el p.k. 0+900 de la carretera A-13, calzada derecha, colindante con el barrio de La Estrella.
2. Identificar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en los tramos urbanos según el punto anterior, y según lo indicado en los planos que se adjuntan:
 - a. La posición de la línea límite de edificación: En la alineación indicada de acuerdo con el planeamiento urbanístico existente en Logroño a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
 - b. La zona de dominio público se corresponde con la definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
 - c. La zona de servidumbre se corresponde con la definida en el artículo 31 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras

Lo que se propone a los efectos oportunos, quedando a su entera disposición para completar o ampliar en lo que fuera necesario el informe que ahora se eleva

EL JEFE DE ÁREA DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN
Fdo: Miguel Ángel García Rodríguez
(Documento firmado electrónicamente)

Vº Bº EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA
Fdo: J. Enrique García Garrido
(Documento firmado electrónicamente)

FIRMADO por : GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 27/07/2020 12:56 PM
FIRMADO por : GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 28/07/2020 09:15 AM
Total folios: 16 (15 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA555D5AECA4AE8691TC9EB
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



**ANEXOS****A.- DOCUMENTACIÓN OBRANTE EN EXPEDIENTE.**

1. Solicitud de informe del Ayuntamiento de Logroño en relación con el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO".
2. Informe de la Subdirección General de Explotación sobre el expediente URB27-2019/0002, "ESTUDIO DE DETALLE PARA EL AJUSTE DE ALINEACIONES INTERIORES DE LAS PARCELAS "E" Y "F" DE LA UNIDAD UE-P12.8 "CALLEJA VIEJA" DEL PGM DE LOGROÑO".
3. Propuesta de incoación de Estudio de Delimitación.
4. Solicitud de documentación e información urbanística al Ayuntamiento de Logroño.
5. Respuesta del Ayuntamiento de Logroño.
6. Respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Logroño para la ampliación del ámbito del estudio.
7. Ortofotos de la zona objeto del Estudio de Delimitación.

B.- PLANOS.

1. Situación de la zona objeto de estudio.
2. Tramos urbanos.

