

ESTUDIO DE DELIMITACION DE TRAMO URBANO Y FIJACION DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN (LLE) DE LA CARRETERA N-120 A SU PASO POR BELORADO (BURGOS)

JUNIO 2022



PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE BELORADO
ARQUITECTO: JAVIER GONZALEZ AGREDA

ESTUDIO DE DELIMITACION DE TRAMO URBANO Y FIJACIÓN DE LA
LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN (LLE) DE LA CARRETERA N-120 A SU
PASO POR BELORADO (BURGOS)

1.-Antecedentes.

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal de Belorado a los efectos de ordenación de Suelo Urbano son las Normas Urbanísticas municipales aprobadas definitivamente por Acuerdo de 17 de Marzo de 2009 de la Comisión Territorial de Urbanismo de Brugos (BOCyL 25 de Junio de 2009).

Estas normas fueron redactas conforme a la ley urbanística vigente en el momento de su aprobación (Ley 5/1999, de 8 de Abril de Urbanismo de Castilla y León y el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León).

En estos momentos se está redactando la Revisión de las citadas NUM, que cuenta con Aprobación Inicial por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Belorado en fecha 23 de diciembre de 2020 (BOCyL nº3,de 5 enero 2021)

Con fecha 22 de marzo de 2021 se emite informe de pronunciamiento desfavorable por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental a la citada Revisión de las NUM de Belorado, donde entre otros puntos se señala que para establecer una línea límite de edificación a distancia inferior a la establecida con carácter general a 25m desde la arista exterior a la calzada de la carretera N-120, ha de aprobarse un estudio de delimitación de tramo.

En atención al citado informe es por lo que a instancia del Ayuntamiento de Belorado se redacta el presente *Estudio de Delimitación de Tramo Urbano* según el procedimiento establecido en el artículo 48 de la ley 37/2015 de Carreteras.

2.-Objeto.

El objeto del presente Estudio de Delimitación de Tramo Urbano, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, es fijar, para la Carretera N-120 a su paso por el casco de Belorado

(entre los pp. Kk. 65+312 y 67+180) y según las circunstancias de cada margen de la vía:

- Los tramos que se consideran urbanos.
- Los tramos que se consideran travesías.
- La posición de la línea límite de edificación.
- La zona de dominio público.
- La zona de servidumbre.

La posición de la línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y podrá fijarse a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de esa ley.

3.-Ordenación urbanística

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal de Belorado a los efectos de ordenación de Suelo Urbano son las Normas Urbanísticas Municipales aprobadas definitivamente por Acuerdo de 17 de Marzo de 2009 de la Comisión Territorial de Urbanismo de Brugos (BOCyL 25 de Junio de 2009).

Estas normas fueron redactas conforme a la ley urbanística vigente en el momento de su aprobación (Ley 5/1999 de 8 de Abril de Urbanismos de Castilla y León y el Reglamento de urbanismo de Castilla y León.

En estos momentos se está redactando la Revisión de las citadas NUM, que cuenta con Aprobación Inicial por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Belorado en fecha 23 de diciembre de 2020 (BOCyL nº3, de 5 enero 2021)

En el tramo de la carretera N-120 que se está analizando en este documento las ordenanzas de edificación afectadas son las siguientes.

ORDENANZA 2: "ENSANCHE CASCO DE BELORADO"

Esta ordenanza es la de mayor presencia en el tramo de estudio.

En lo que respecta a las alineaciones se señala:

1. La edificación normal será cerrada con patios interiores o patios de manzana o en línea entre medianerías, o semiabierta, siendo vinculantes en todo caso las determinaciones de la parte gráfica de las N.U.M., salvo indicación expresa en las fichas individualizadas para el caso de Suelo Urbano No Consolidado.

3. La superficie ocupada de parcela no se fija, siendo obligatorias las alineaciones y rasantes de las presentes Normas. La parcela se podrá cubrir en su totalidad en planta baja. El fondo máximo edificable será de 12 m., salvo que se señalen alineaciones interiores.

Analizada la documentación gráfica de las NUM de 2009 junto con las citadas Condiciones de Volumen Higiénicas **se interpreta que en esta ordenanza tanto la alineación como la Línea Límite de Edificación se corresponde con el límite de la trama de color de dicha ordenanza.**

ORDENANZA 3 "RESIENCIAL ABIERTO)

Esta ordenanza tiene presencia en extremo este del tramo de estudio. Se trata de una zona prácticamente consolidada por la edificación.

Entre otras condiciones se señala que:

2. Alineaciones Exteriores: las reflejadas en la parte gráfica de las presentes Normas. De edificaciones: las que se propongan en el correspondiente proyecto técnico o en los Estudios de Detalle.

Analizada la documentación gráfica de las NUM de 2009 **se interpreta que en esta ordenanza tanto la alineación se corresponde con el límite de la trama de color de dicha ordenanza y no se fija claramente línea de edificación.**

ORDENANZA 9 “DOTACIONAL”

Es de aplicación en las zonas así señaladas en la parte gráfica y que se corresponden generalmente con suelos actualmente soporte de edificaciones e instalaciones de uso comunitario (docente, asistencial, sanitario, etc...).

No se fijan condiciones de ocupación de parcela

En el tramo de estudio también afecta a Sectores de Suelo urbano No Consolidado (SU-NC) y Actuaciones Aisladas de Urbanización y Urbanización.

En las fichas de los SU-C se señala que la ordenación representada en planos, tendrá carácter de límites máximos de la edificación (área de movimiento), que podrá ser modificada o completada mediante Estudio de Detalle.

En la documentación gráfica de las NUM la citada ordenación viene fijada por la línea morada denominada en la leyenda como DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA.

Del análisis de las NUM se considera que si bien no existe una línea reflejada en la leyenda como Límite de la edificación se puede considerar que la línea denominada en la leyenda como DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA se corresponde con la línea de límite máximo de la edificación.

4.-Marco legal y procedimiento.

La vigente 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.

El procedimiento previsto en ese artículo es el siguiente:

*El Ministerio de Fomento, una vez elaborado el estudio de delimitación de tramo urbano, se lo notificará al ayuntamiento y a la comunidad autónoma afectada, a fin de que emitan informe en un plazo de 2 meses.

*Se someterá el expediente a información pública, por el plazo de 30 días hábiles, anunciándolo en el Boletín Oficial del Estado. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la

repercusión que en estudio tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

*En caso de conformidad o si el ayuntamiento o la comunidad autónoma no contestasen en plazo, el estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Fomento.

*En caso de disconformidad, la competencia para aprobar el estudio le correspondería al Consejo de Ministros.

5.-Delimitación propuesta.

TRAMO URBANO.

Se propone delimitar como tramo urbano el incluido en el perímetro identificado como suelo urbano en la Revisión de las NUM de Belorado, aprobada inicialmente por el Pleno del ayuntamiento en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2020 (BOCyL nº3, de 5 de enero de 2021)

Se han diferenciado tres zonas que se identifican en la documentación gráfica adjunta a este documento y se corresponde con:

*TRAMO URBANO 1: P.K. 65+312 al P.K. 65+924 (Ambas márgenes)

*TRAVESÍA 1: P.K. 65+924 al P.K. 67+020 (Ambas márgenes)

*TRAMO URBANO 2: P.K. 67+020 al P.K. 67+180 (Margen derecha exclusivamente)

En el siguiente punto *6.-Descripción de los tramos urbanos*, se definen los diferentes tramos por puntos kilométricos y las distancias de la Línea Límite de Edificación (LLE).

TRAVESIA.

Se propone delimitar como travesía el tramo denominado TRAVESÍA 1, puesto que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras parte de la longitud del tramo y en ambas márgenes y además existe entramado de calles conectadas a la carretera N-120 en ambas márgenes.

LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN

Tal y como se ha analizado en el apartado de ordenación urbanística de este Estudio, la posición de las edificaciones en los márgenes de la Carretera N-120 se sitúan, a su paso por el suelo urbano:

- En la alineación señalada en las NUM de 2009.
- En las edificaciones existentes legalmente edificadas conforme al planeamiento urbanístico vigente en su momento y que no están declaradas fuera de ordenación en las NUM de 2009.

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

El artículo 29 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de Carreteras define la zona de dominio público de las carreteras estatales como:

1.-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 8m de anchura en autopistas y autovías y de 3m en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

2.-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 mas 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.

En este caso gran parte del tramo urbano cuenta con encintado de bordillo o de zonas ajardinadas por lo que el borde exterior de la zona de dominio público se situará en una paralela a 3m de la arista del bordillo más cercana.

En el resto de casos, se estará a lo indicado en los dos primeros puntos del citado artículo 29.

ZONA DE SERVIDUMBRE.

El artículo 31 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras define la zona de servidumbre de las carreteras estatales como:

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 25m en autopistas y autovías y de 8m en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

En este caso gran parte del tramo urbano cuenta con encintado de bordillo o de zonas ajardinadas por lo que el borde exterior de la zona de servidumbre se situará en una paralela a 8m de la arista del bordillo más cercana.

En el resto de casos, se estará a lo indicado en los dos primeros puntos del citado artículo 29.

6.-Descripción de los Tramos Urbanos

TRAMO URBANO 1

El primer tramo urbano discurre desde el acceso al núcleo por el Este, dónde el nombre de la vía es Carretera de Logroño, hasta su encuentro con la Calle Mayor. A partir de este punto la Carretera N-120 pasa a denominarse Paseo de Belén.

En la zona Norte de este tramo hay una zona de edificaciones residenciales en un margen, enfrente de otro de Suelo Rústico. Todas las edificaciones se sitúan al menos a 18m del eje de la carretera y ninguna de ellas está declarada fuera de ordenación en las NUM de 2009.



Ctra. N-120 (Sentido Vigo)- TRAMO URBANO 1 Zona Norte

En la zona Sur de este tramo hay una pequeña zona de edificaciones residencial y una edificación Industrial. Todas las edificaciones se sitúan al menos a 18m del eje de la carretera y ninguna de ellas está declarada fuera de ordenación en las NUM de 2009.



Ctra. N-120 (Sentido Vigo)- TRAMO 1 Zona Sur

Aunque la zona se encuentra edificada no existe entramado de calles que acometan a la carretera por lo que este tramo no se considera travesía.

TRAMO URBANO 1 (Ambas Márgenes)			
TIPO: Tramo		LINEA LIMITE EDIFICACIÓN (LLE)	
Inicio	Pk: 65+312	Margen Derecha:	LLE situada a 18,00m del eje de la calzada
Final	Pk: 65+924	Margen Izquierda:	LLE situada a 18,00m del eje de la calzada En la parte que está clasificada excepto en la parte calificada como suelo rústico la LLE y a partir del punto PK 65+500 se mantiene a 25m.
		Justificación	
		<u>Respecto NUM 2009:</u> Se ha actualizado según lo requerido en la normativa vigente . <u>Respecto Ley 37/2015:</u> Se plantea la reducción de la distancia genérica de 25m hasta la línea de las edificaciones existentes	

TRAVESIA 1

El segundo tramo comienza en el encuentro de la carretera N-120 con la Calle Mayor, a la altura de la Ermita de Nuestra Señora de Belén, y termina con las últimas edificaciones del municipio.

Este tramo se encuentra edificado tanto en su margen izquierda como en su margen derecha con edificios en su mayoría residenciales y en ambas márgenes existe entramado de calles que conectan con la Carretera N-120. Por lo tanto, este tramo urbano se considera travesía.

La mitad Este de este tramo se corresponde con la Calle Paseo de Belén y la mitad Oeste se corresponde con la Avenida de Burgos.



(foto Paseo de Belén)



(foto Paseo de Belén)



(foto Avda. Burgos)

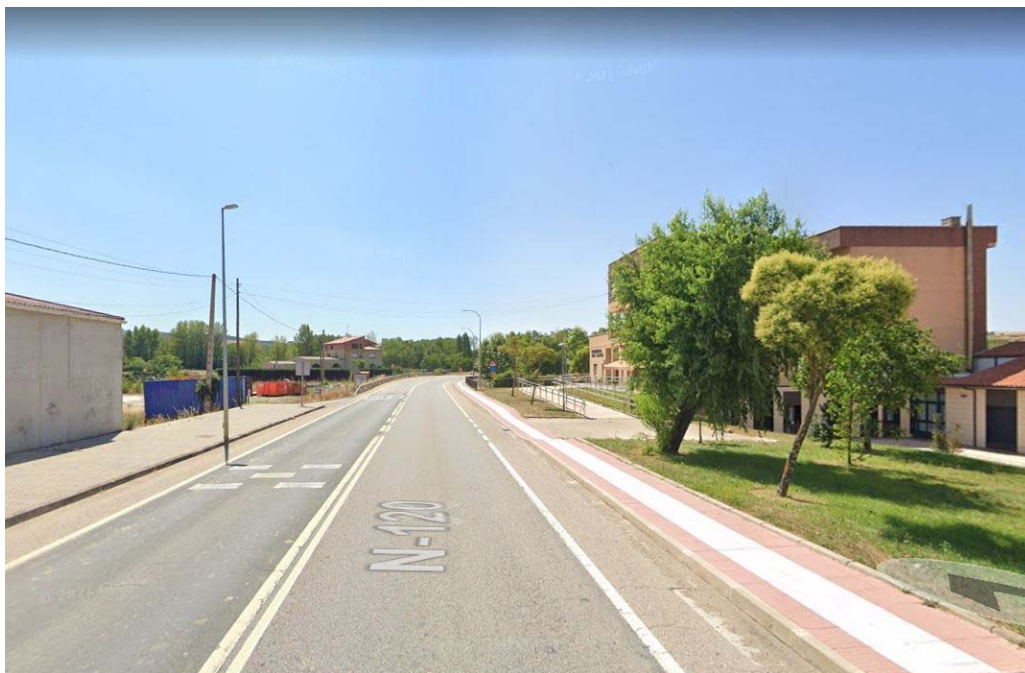


(foto Avda. Burgos)

TRAVESÍA 1 (Ambas Márgenes)			
TIPO: Tramo		LINEA LIMITE EDIFICACIÓN (LLE)	
Inicio	Pk: 65+924	Margen Derecha:	LLE coincidente con la edificación existente y con la alineación del planeamiento
Final	Pk: 67+020	Margen Izquierda:	LLE coincidente con la alineación del planeamiento
		Justificación	
		<p><u>Respecto NUM 2009.</u> Apenas sufre variaciones respecto a lo determinado en el Planeamiento vigente NUM 2009. Se mantiene la alineación de las edificaciones existentes y en las parcelas no edificadas donde las NUM 2009 planteaban Sectores de SU-NC y ámbitos de Actuaciones Aisladas donde la ordenación representada en planos tiene carácter de límites máximos de la edificación (área de movimiento) se plantea la LLE a la misma distancia que la grafiada en los sectores.</p>	
		<p><u>Respecto Ley 37/2015:</u> Se plantea la reducción de la distancia genérica de 25m hasta la línea de las edificaciones existentes, ya que se trata de construcciones anteriores a 2015, incluso a 2009 y que no están declaradas fuera de ordenación por las NUM 2009, respetando así el aprovechamiento urbanístico atribuido a estas parcelas por el planeamiento vigente en el momento de su construcción.</p> <p>En este tramo en las parcelas no edificadas se contempla la reducción hasta los 18m al eje, en base a la ordenación representada en los planos de las NUM 2009 para los Sectores SU-NC y Actuaciones Aislada. Se mantiene así la distancia existente en el entorno prácticamente consolidado por la edificación y se da coherencia a la totalidad el tramo.</p> <p>La fijación de esta línea límite de edificación no afecta a la integridad de la Carretera.</p>	

TRAMO URBANO 2

Este tramo afecta solo a la margen derecha de la carretera, comienza en el frente de dónde termina la delimitación de suelo urbano planteada en las NUM de 2009 por la margen izquierda de la Carretera N-120 y termina en el límite del suelo urbano planteado en la NUM de 2009 por la margen derecha de la Carretera N-120.

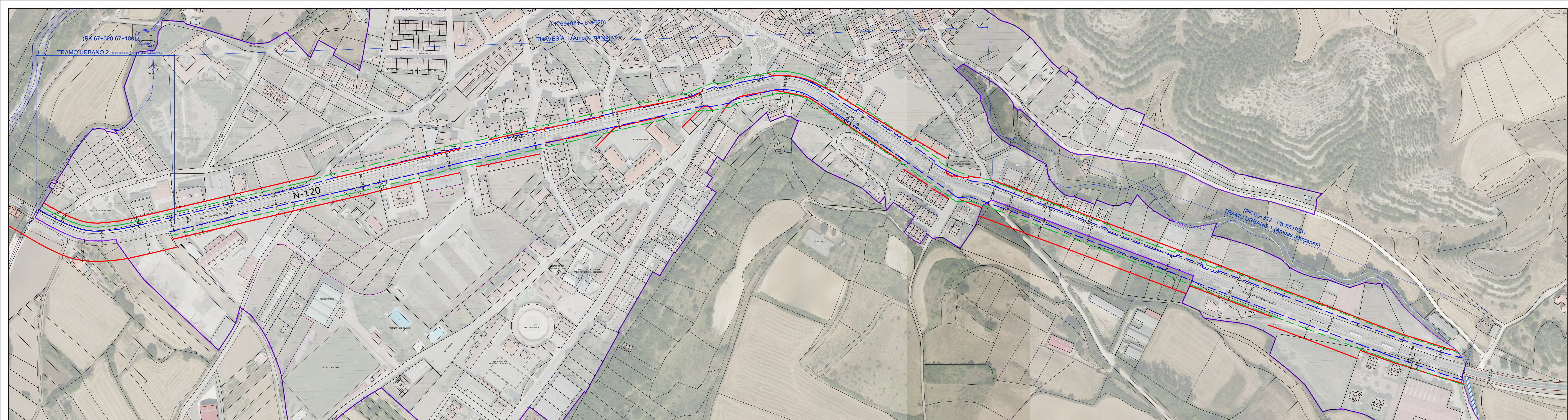


Ctra. N-120 (Sentido Vigo)- TRAMO URBANO 2 (Margen derecha) Principio de Tramo

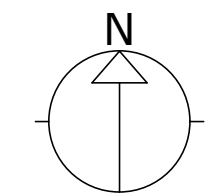


Ctra. N-120 (Sentido Logroño)- TRAMO URBANO 2 Fin de Tramo (a la izquierda de la imagen),
encuentro con Camino del Matadero

TRAMO URBANO 2 (Margen Derecha)			
TIPO: Tramo		LINEA LIMITE EDIFICACIÓN (LLE)	
Inicio	Pk: 67+020	Margen Derecha:	LLE situada a 18m del eje de la calzada
Final	Pk: 67+180	Justificación	
		<p><u>Respecto NUM 2009.</u> No sufre variaciones respecto a lo determinado en el Planeamiento vigente NUM 2009. En la margen derecha se mantiene como línea límite de edificación la línea de ordenación representada en los planos de las NUM 2009 coincidente con las edificaciones existentes.</p> <p><u>Respecto Ley 37/2015:</u> En la margen derecha se contempla la reducción hasta los 18m al eje, en base a la ordenación representada en los planos de las NUM. La fijación de estas líneas límite de edificación no afecta a la integridad de la Carretera.</p>	



	LIMITE DE SUELO URBANO Según Aprobación Inicial de la Revisión de las NUM de Belorado por Acuerdo de 23 de diciembre de 2020.
	EJE CARRETERA N-120 Y PUNTO KILOMETRICO
	LINEA LIMITE EDIFICACIÓN (LLE)
	COTA DISTANCIA LLE
	DELIMITACION DE LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO
	DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE



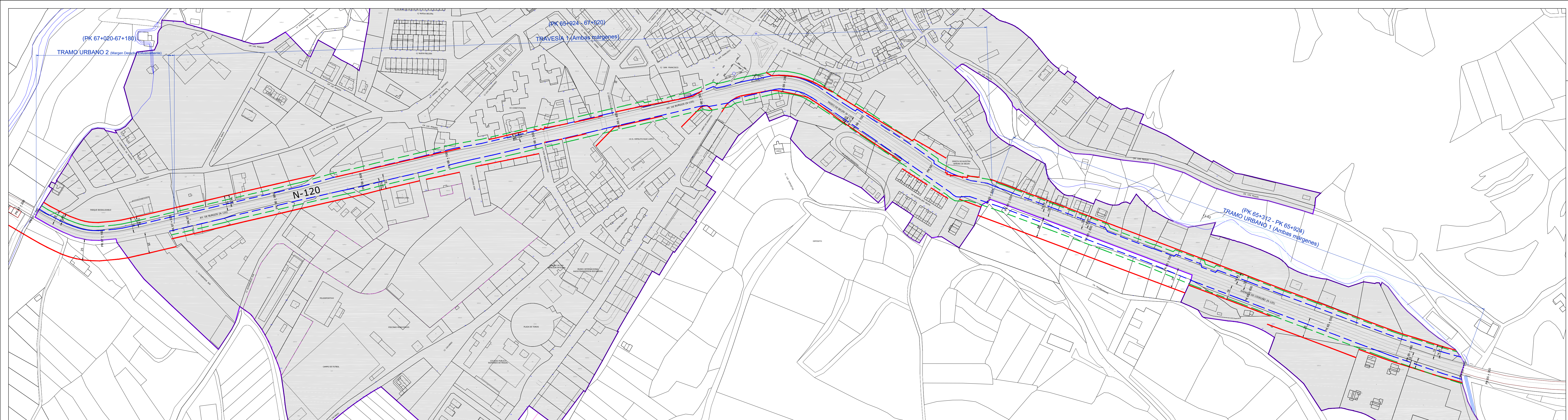
ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y FIJACIÓN DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN (LLE) DE LA CARRETERA N-120 A SU PASO POR BELORADO (BURGOS)

DESIGNACION **DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN SUELO URBANO**

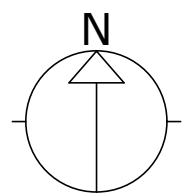
LA PROPIEDAD **AYUNTAMIENTO DE BELORADO**

ESCALA **1/1500** FECHA **Junio 2022** PLANO **01**





	LIMITE DE SUELO URBANO Según Aprobación Inicial de la Revisión de las NUM de Belorado por Acuerdo de 23 de diciembre de 2020.
	EJE CARRETERA N-120 Y PUNTO KILOMETRICO
	LÍNEA LÍMITE EDIFICACIÓN (LLE)
	COTA DISTANCIA LLE
	DELIMITACION DE LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO
	DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y FIJACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN (LLE) DE LA CARRETERA N-120 A SU PASO POR BELORADO (BURGOS)

DESIGNACION **DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN SUELO URBANO**

LA PROPIEDAD **AYUNTAMIENTO DE BELORADO**

ESCALA 1/1500 FECHA Junio 2022 PLANO **02**

JAVIER GONZÁLEZ ÁGREDA
arquitecto