



Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
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-110a
p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)



mbg ingeniería y arquitectura, s.l.

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



1. ANTECEDENTES.

El municipio de Ayllón actúa, funcional y territorialmente, como centro de la comarca del nordeste segoviano, en la que se configura como uno de los municipios de mayor relevancia, junto a Riaza y Sepúlveda.

Situada al Norte del Término Municipal, la localidad de Ayllón se asienta en el punto central de la ruta Soria - Segovia, a escasos 100 km de ambas poblaciones y a 50 km del municipio burgalés de Aranda de Duero.

Se trata de un municipio rural fuertemente afectado, en otros tiempos, por los procesos de migración característico de las áreas rurales de Castilla y León que, si bien ha conseguido mantener e incluso aumentar su población en los últimos años, tiene una densidad demográfica inferior a la media de la provincia.

Por Decreto del Consejo de Ministros de 19 de mayo de 1973, la Villa de Ayllón fue declarada Conjunto Histórico Artístico de carácter Nacional, con lo que, actualmente, el conjunto de su Casco Antiguo goza de la declaración de Bien de Interés Cultural. Por este motivo, aunque históricamente su economía se ha basado en la agricultura, en los últimos tiempos se ha desarrollado notablemente la actividad turística. La existencia de estos valores culturales y de los valores ambientales del entorno, han contribuido claramente a mejorar su imagen territorial y su capacidad de atracción, siendo un ejemplo notorio el aumento de segundas viviendas del municipio

Cabe concluir que la actividad económica en el municipio de Ayllón está marcada, fundamentalmente, por las actividades terciarias y la construcción, relacionadas con el turismo, siendo mucho menos significativas, en términos de empresas y empleos, la industria o la actividad agraria, que, pese a su importancia territorial y superficial, es una actividad secundaria en el conjunto del municipio.

La localidad de Ayllón se sitúa relativamente alejada de los grandes ejes de transporte de la región. La carretera nacional N-110 es la única vía de cierta importancia que dota de accesibilidad al municipio, quedando el resto comunicado únicamente por vías de titularidad provincial, si bien su volumen de tráfico es bastante limitado.

2. MARCO LEGAL.

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

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

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

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

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

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

via, 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.

No obstante, el apartado 3 de este mismo artículo contempla una excepción a la norma general, precisando 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 concordancia con lo anterior, 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.

Como antecedentes del planeamiento urbanístico que históricamente ha estado vigente en el municipio de Ayllón, cabe mencionar las Normas Urbanísticas Complementarias del año 1981, (en adelante NN.CC.) primer planeamiento general propio del municipio, con vigencia desde octubre de 1981 hasta el 22 de julio de 2000, que fueron sustituidas por las Normas Subsidiarias Municipales de Ayllón, (en adelante NN.SS.) con vigencia entre el 22 de julio 2000 y el 24 de agosto de 2017. Ambos instrumentos incluían determinaciones sobre posición de las alineaciones de las edificaciones futuras o existentes, a lo largo de la carretera N-110 a su paso por el núcleo urbano de Ayllón.

En vigencia de aquellas normas subsidiarias, con efectos sobre este Estudio de Tramos Urbanos, se aprobaron, por acuerdo de 17 de noviembre de 2005, de la Comisión Territorial de Urbanismo de Segovia, la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Ayllón (Segovia), en el entorno de la finca «Cerca del Palomar», y por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Ayllón, de 2 de

febrero de 2006, el Estudio de Detalle de La Cerca del Palomar, instrumentos en los que se señalan las alineaciones desde la carretera N-110 en el ámbito ordenado.

El instrumento de planeamiento urbanístico actualmente vigente en el término municipal son las Normas Urbanísticas Municipales de Ayllón, (en adelante NUM) aprobadas definitivamente por acuerdo de 16 de mayo de 2017, de la Comisión Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de Segovia, publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León, el 24 de agosto de 2017.

Complementariamente, continúa vigente el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Ayllón, (en adelante PECH), aprobado por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Segovia con fecha 27 de diciembre de 1999 y publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León el 24 de enero de 2000.

Con origen en el procedimiento de autorización de obras particulares, con número de expediente 93/18, de la Unidad de Carreteras de Segovia, con fecha 20 de diciembre de 2018, la Subdirección General de Explotación de la Dirección General de Carreteras, dictó Resolución sobre corrección de errores de las Normas Urbanísticas de Ayllón con relación a la Línea Límite de Edificación de la N-110a. En esta Resolución, de la que se adjunta copia, se corrigen las prescripciones segunda y tercera del informe vinculante emitido previamente a la aprobación de las vigentes Normas Urbanísticas Municipales de Ayllón, con fecha 17 de febrero de 2014.

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-110a, que discurren por suelo clasificado como urbano por las vigentes NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES de Ayllón, y que se delimitan como tales en este estudio de delimitación de tramos urbanos.

TRAVESÍA

A los efectos de este Estudio se consideran travesías las porciones de la carretera N-110a en las que existen 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.

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

A los efectos de este Estudio, dada la condición de vía urbana de la N-110a, a su paso por el núcleo de Ayllón, desde la entrada en servicio de la variante de la carretera N-110, entre los pp.kk. 95 y 100, se establece una línea límite de edificación en los tramos delimitados en ambos márgenes, dentro de los límites legales y del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento, cuya posición se ajusta a los siguientes criterios:

- Salvo en los suelos urbanos reconocidos en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la línea límite de edificación en el resto del tramo de la carretera N-110a 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 aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, las alineaciones, en suelo urbano, en la carretera N-110a serán las contempladas en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de

carreteras (1 de octubre de 2015), respetándose las mismas, prevaleciendo esta delimitación sobre cualquier otra ordenación más concreta y detallada que figure en las presentes Normas.

- Se considerarán fuera de norma las edificaciones existentes dentro de la línea límite de edificación.

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.

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

Tal y como se recoge en la Resolución de 20 de diciembre de 2018, de la Subdirección General de Explotación de la Dirección General de Carreteras, y concretamente en la prescripción tercera de la modificación del informe de fecha 17 de febrero de 2014, de la Dirección General de Carreteras, a fin de materializar la ordenación detallada en las Normas Urbanística Municipales de Ayllón en lo que respecta a la carretera N-110a y dar estricto cumplimiento al artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se elabora este Estudio de delimitación de tramos urbanos.

En este estudio se propone la reducción de distancia de la Línea Límite de Edificación respetando los planeamientos precedentes a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de Carreteras, preservando, de este modo, las edificaciones realizadas en ejecución de dichos planeamientos y los derechos urbanísticos preexistentes de los titulares de los terrenos colindantes con la carretera 110a.

Teniendo en cuenta que la N-110a, ha dejado de formar parte del itinerario principal de la Carretera N-110 Soria - Plasencia, desde la puesta en servicio de la Variante de Ayllón, y que reúne las condiciones para su consideración como vía urbana, se asumen como válidos los criterios expuestos en la Resolución de 20 de diciembre de 2018, de la Subdirección General de Explotación de la Dirección General de Carreteras, respecto a la posición de la línea límite de edificación a ambos lados de la N-110a, y se trasladan a este

Estudio, sin perjuicio de la modificación puntual que de las NUM proceda realizarse por parte del Ayuntamiento de Ayllón.

La posición de la línea límite de edificación en los tramos urbanos de la N-110a, se ajusta a las alineaciones previstas en las anteriores NN.SS. de Ayllón, con vigencia entre el 22 de julio 2000 y el 25 de agosto de 2017, por ser el instrumento de ordenación urbanística vigente en el término municipal, a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de 27 de septiembre, el 1 de octubre de 2015.

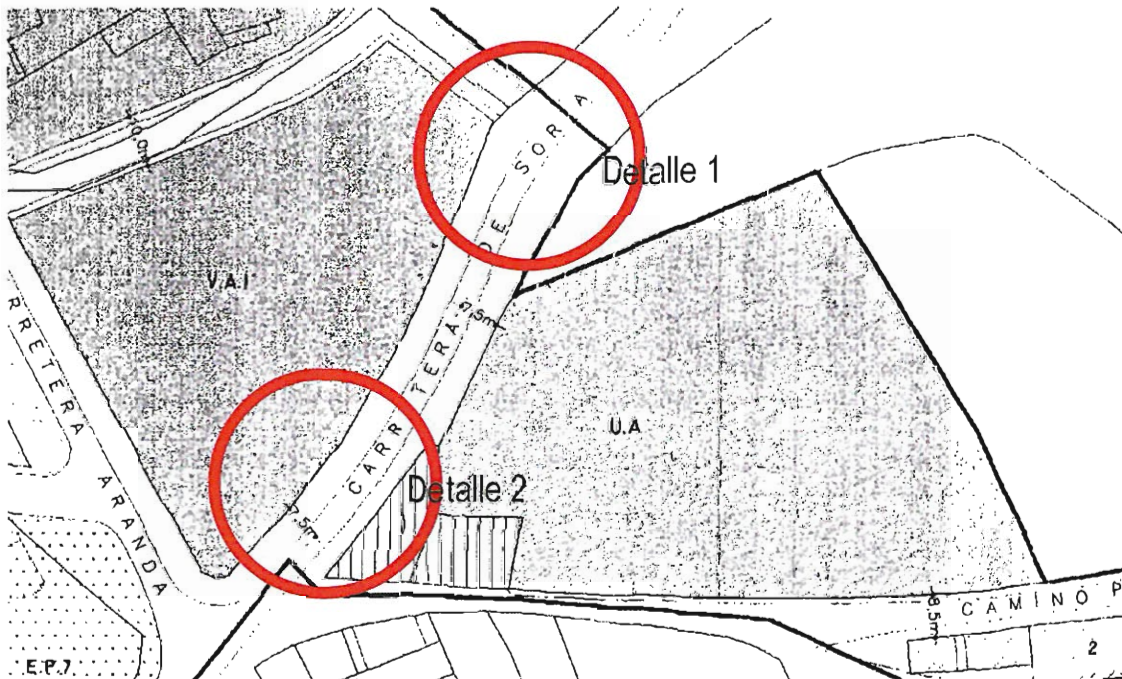
Los tramos urbanos que se delimitan discurren a lo largo de la carretera nacional N-110a, a su paso por la localidad de Ayllón, por suelo clasificado como urbano en el planeamiento urbanístico vigente, entre los puntos kilométricos p.k.96+525 y p.k. 98+710, recorriendo en su trazado la Calle Real, la Avenida Juan Murillo Valdivia y, tras cruzar el Río Aguijesejo, la Calle Conde Vallengano y la Avenida de la Reconquista, por la que abandona el núcleo urbano.

TRAMO URBANO 1_TRAVESÍA (pk.96+525 a pk.97+600)



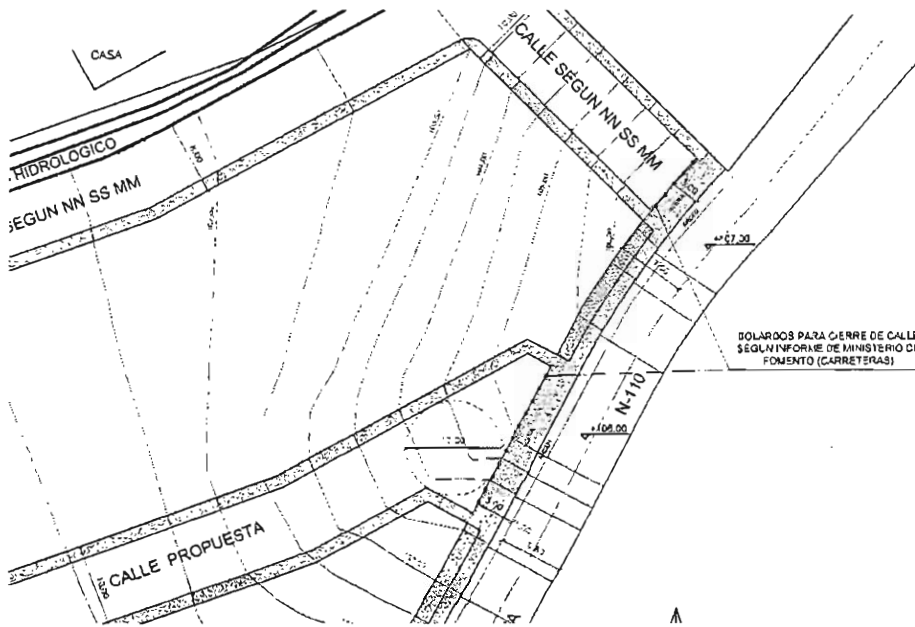
Con una longitud aproximada de 1km y 100 m, discurre desde el p.k.96+525 al p.k.97+625 íntegramente por suelo clasificado como urbano reuniendo, además, las condiciones para considerarlo como travesía.

El tramo comienza en el extremo Noreste del núcleo de Ayllón, en la Carretera de Soria, dejando en su margen derecha un grupo de edificaciones unifamiliares. En esta margen de la carretera, la línea de edificación se situará en las fachadas de las edificaciones existentes, a 7,50 m del eje de la carretera, ajustada a la determinada en el Plano de Ordenación 3.1.2. de las anteriores NN.SS. de Ayllón.



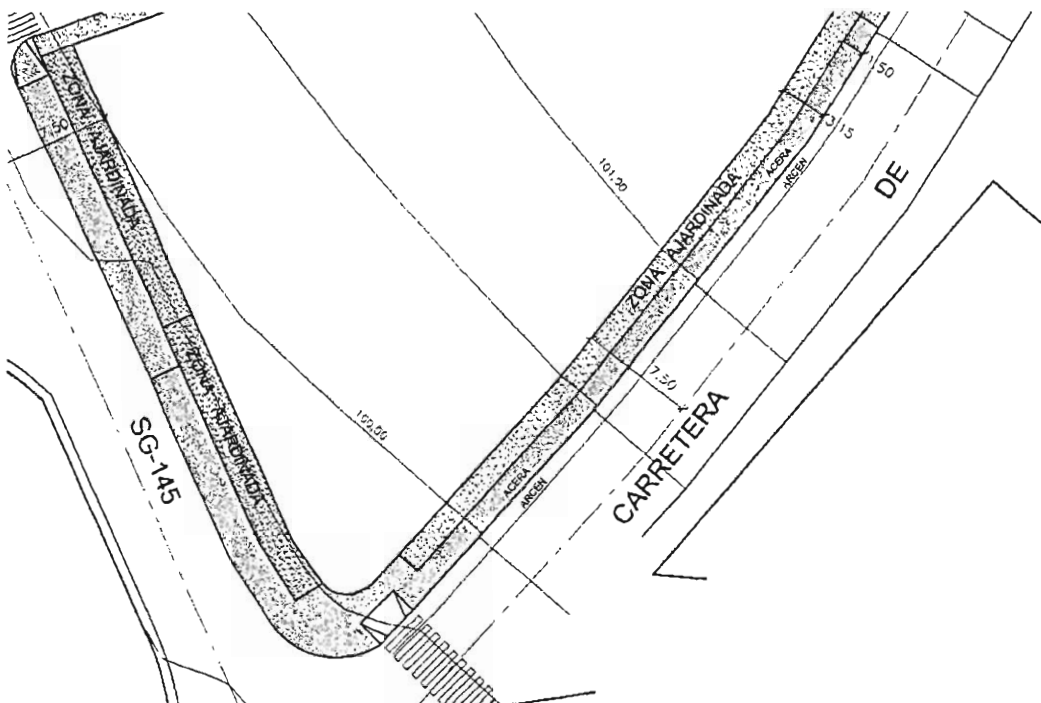
NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.2. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

Con mayor detalle, la posición de la línea de edificación se señala en la posterior modificación puntual de las anteriores NN.SS. de Ayllón en el entorno de la finca "Cerca del Palomar", instrumento también vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015.



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NN.SS. DE AYLLÓN EN EL ENTORNO DE LAS FINCA "CERCA DEL PALOMAR".

PLANO 3_TRAZADO DE VIARIO MODIFICADO_Detalle 1



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NN.SS. DE AYLLÓN EN EL ENTORNO DE LAS FINCA "CERCA DEL PALOMAR".

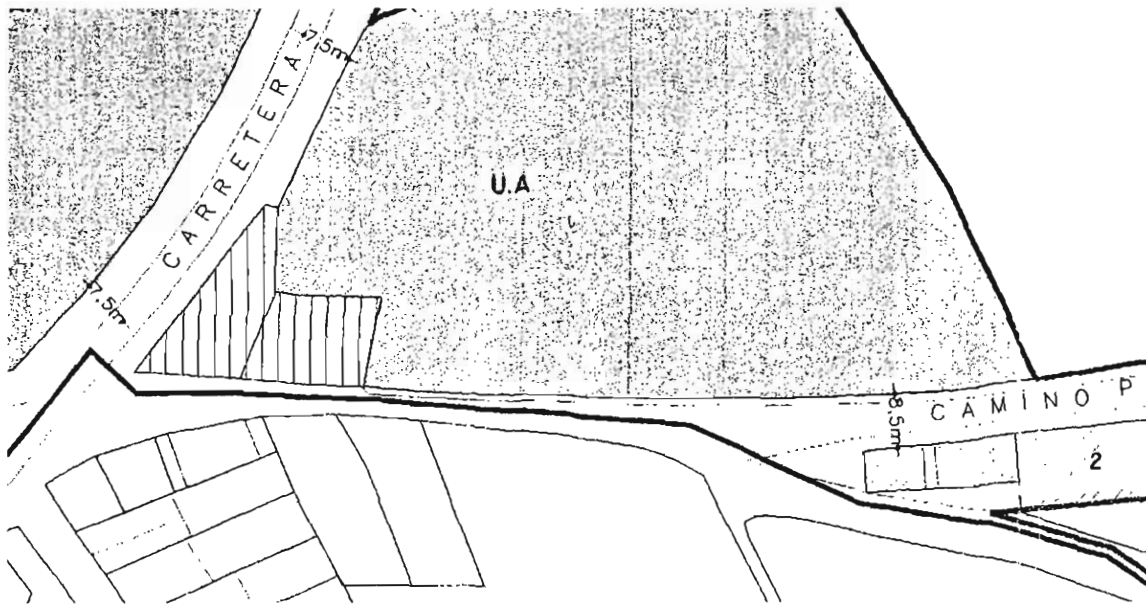
PLANO 3_TRAZADO DE VIARIO MODIFICADO_Detalle 2










En este mismo tramo, pero en la margen izquierda, la línea de edificación en suelo urbano se situará a 7,5 metros medidos desde el eje de la carretera, ajustándose a la fachada del edificio existente en la esquina de la carretera con el Camino de Piqueras, por tratarse de un edificio que data del año 1900, aunque fue reformado en 2001, conforme a las antiguas NN.SS. de Ayllón, entonces vigentes, que lo calificaban como URBANO_CASCO_ORDENANZA DE REHABILITACIÓN_GRADO 2, señalando como alineaciones las existentes.



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
CARRETERA NACIONAL N-110a p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)

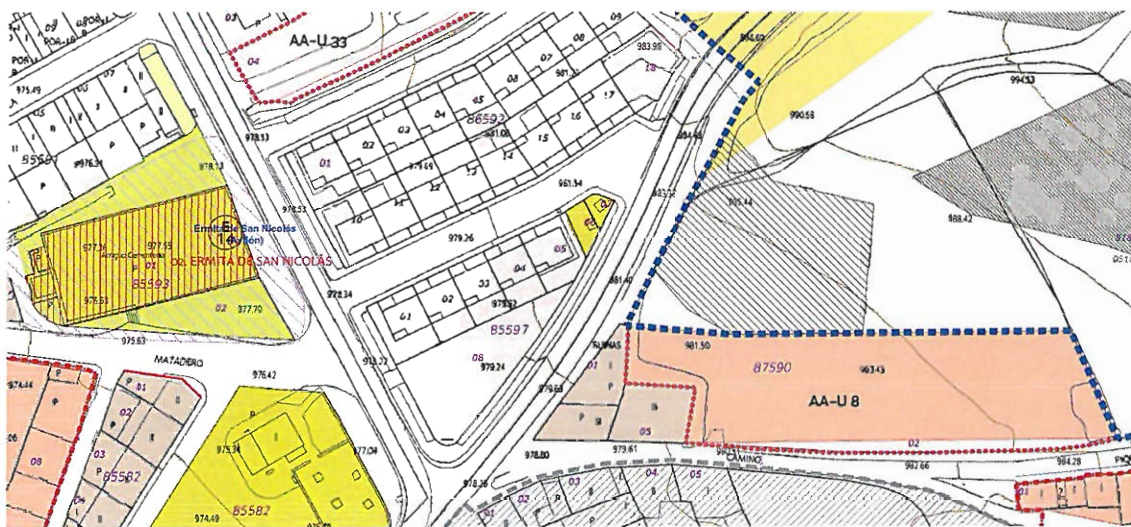


CALIFICACION DEL SUELO

	CASCO ORDENANZA DE REHABILITACION GRADO N°1.
	CASCO ORDENANZA DE REHABILITACION GRADO N°2.
U.A.	ENSANCHE RESIDENCIAL UNIFAMILIAR AISLADA.
V.A.	ENSANCHE RESIDENCIAL VIVIENDA AGRUPADA GRADO N°1.
V.M.	ENSANCHE RESIDENCIAL ENTRE MEDIANERAS.
B.A.	ENSANCHE RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO.
	I.C. INDUSTRIAL EN CASCO GRADO N°.
	I.P. INDUSTRIAL EN POLIGONO GRADO N°.
	EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS TECNICOS.
	ESPACIOS LIBRES PUBLICOS, PLAZAS, PARQUES URBANOS, JARDINES ETC.
	RED VIARIA.

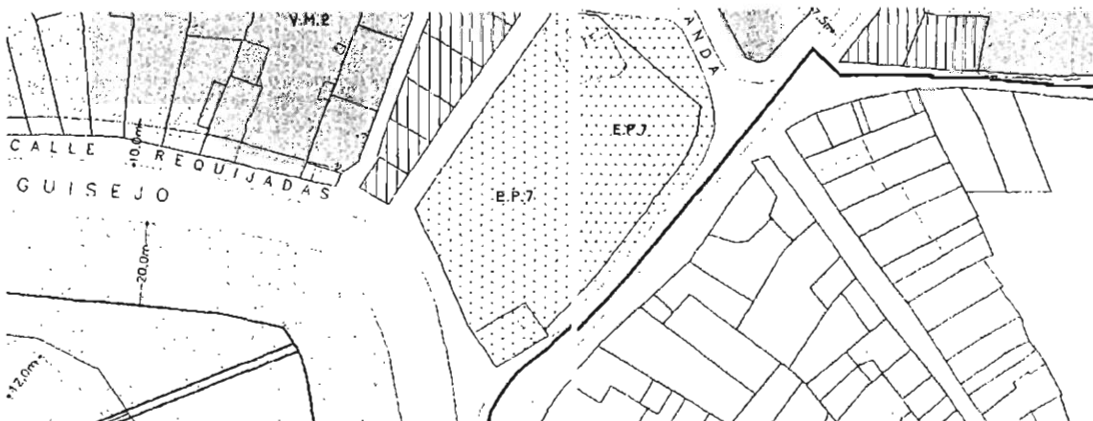
NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.2. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

Las vigentes NUM de Ayllón, recogen en sus planos de ordenación y gestión las edificaciones existentes que se ajustan, en ambas márgenes, a las alineaciones establecidas en las anteriores NN.SS.



NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE AYLLÓN. PLANO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN. NÚCLEO DE AYLLÓN_PO-2.2

Pasado el cruce con la Calle Real, la línea de edificación en la margen izquierda de la Carretera, se sitúa en la alineación del Conjunto Histórico, establecida en las NN.SS. y en el PECH de Ayllón, que se ajusta a los restos del recinto fortificado y a las fachadas de los edificios del conjunto histórico declarado Bien de Interés Cultural, mientras que en la margen derecha se ajusta a la alineación de equipamiento de servicios públicos E.P.7, actualmente sin edificar, puesto que sobre este suelo se ubica un aparcamiento público, salvo en su esquina Sur, en que se mantiene una edificación, que data del año 1900 a cuya fachada se ajustan las alineaciones de las NN.SS. de Ayón.



NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL PLANOS 3.1.1 y 3.1.2. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
CARRETERA NACIONAL N-110a p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)

También en este caso, las vigentes NUM de Ayllón, recogen en sus planos las alineaciones establecidas en las anteriores NN.SS.

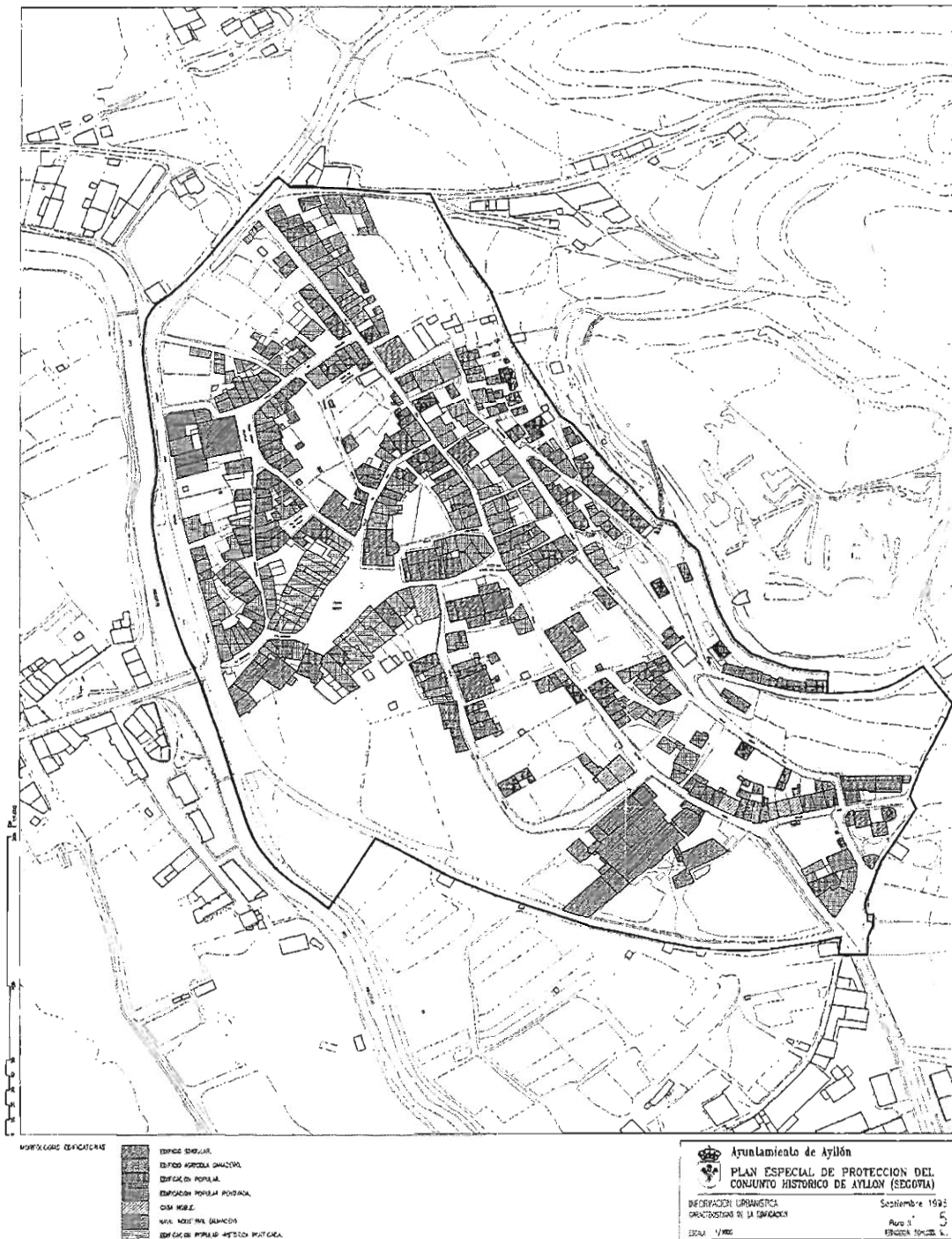


NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE AYLLÓN. PLANO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN. NÚCLEO DE AYLLÓN_PO-2.2/PO-2.4



Continuando el trayecto por la Avenida de Juan Murillo Valdivia, hasta llegar al Arco Medieval que da acceso al Casco Histórico, la carretera discurre entre el Río Agujejo y a las edificaciones que delimitan el conjunto histórico declarado Bien de Interés Cultural, que definen la LLE por su margen izquierda.

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
CARRETERA NACIONAL N-110a p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE AYLLÓN_INFORMACIÓN URBANÍSTICA_CARACTERÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CARRETERA NACIONAL N-110a p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)

Cruzado el puente, a lo largo de la calle Conde Vallellano, las edificaciones existentes datan de principios del siglo XX, y dado su valor tanto histórico como tradicional, quedaron calificadas en las antiguas NN.SS. de Ayón como URBANO_CASCO_ORDENANZA DE REHABILITACIÓN_GRADO 2, estableciendo como alineación obligatoria la de sus fachadas.



NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.6.
CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

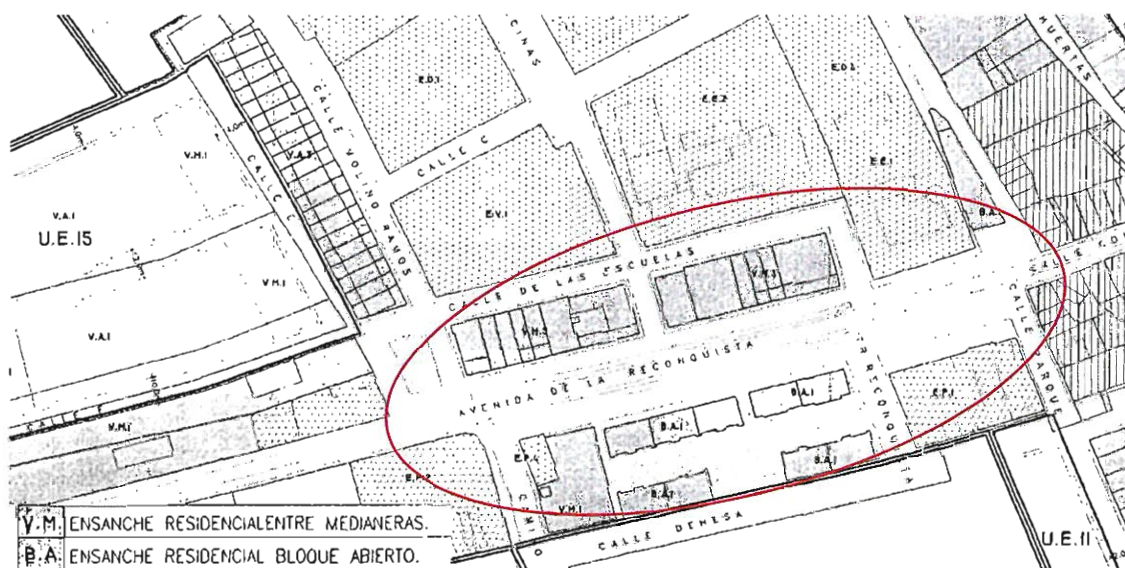
NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE AYLLÓN.
PLANO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN. NÚCLEO DE AYLLÓN_PO-2.4

Las NUM vigentes, mantienen las alineaciones establecidas en las anteriores NN.SS., salvo para la edificación existente en la esquina de la Plaza del Hospital, que declaran expresamente fuera de ordenación, de cara a su expropiación para futura ampliación de la Calle de las Huertas.





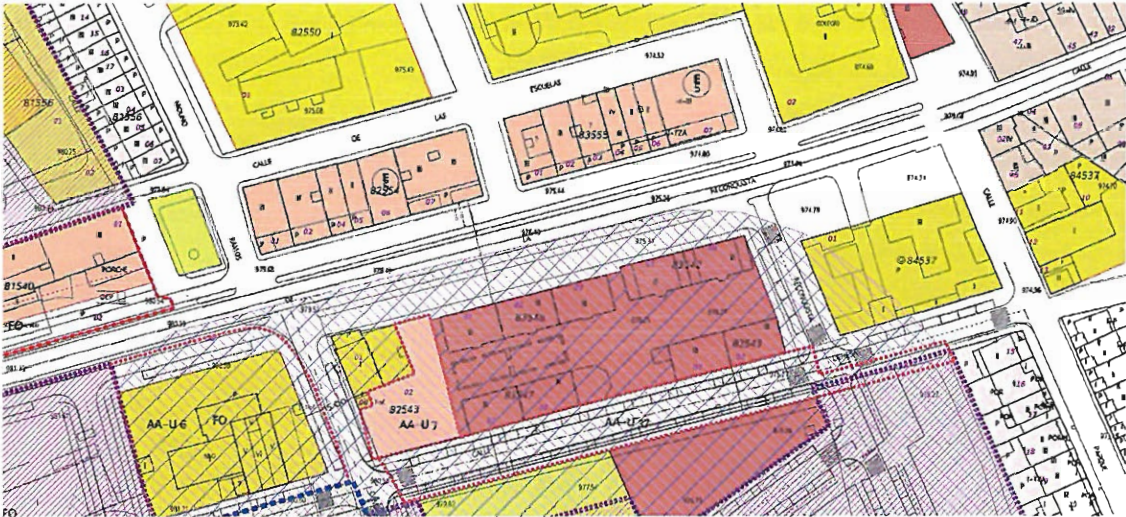
Llegados a la Avenida de la Reconquista, en la prolongación de la Calle Conde de Vallellano, hasta el cruce con la Calle Molino Ramos, las edificaciones existentes a ambos lados de la carretera se edificaron en desarrollo de las Normas Urbanísticas Complementarias de Ayllón y durante su periodo de vigencia.



NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.6. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

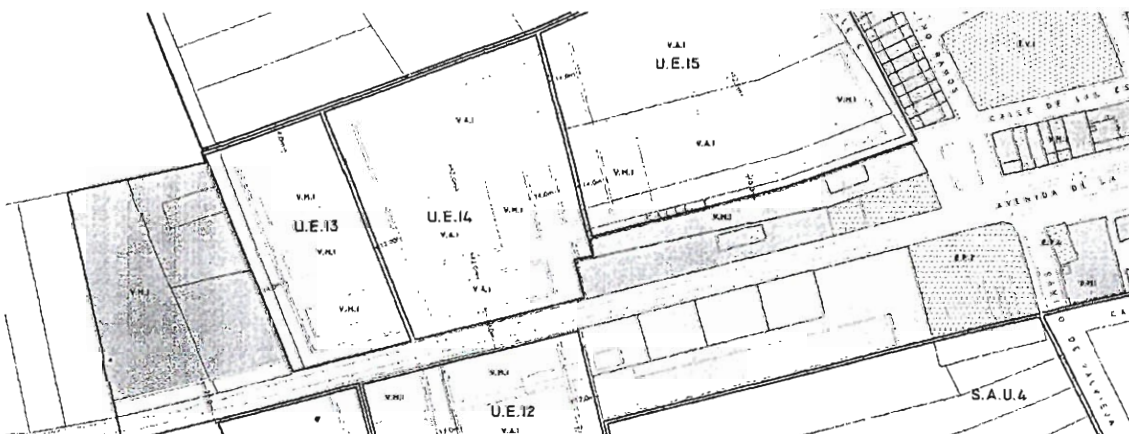
ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
CARRETERA NACIONAL N-110a p.k.96+525 a p.k. 98+710 T.M. Ayllón (Segovia)

Las NN.SS. de Ayllón, asumen como vinculantes, las alineaciones de las edificaciones ya existentes que califican como Ensanche Residencial entre Medianeras y Ensanche Residencial en Bloque Abierto, y las vigentes NUM mantienen las mismas alineaciones y adscribiendo las edificaciones a la Ordenanza Residencial en Manzana Cerrada y Ordenanza Residencial Colectiva Abierta, respectivamente.



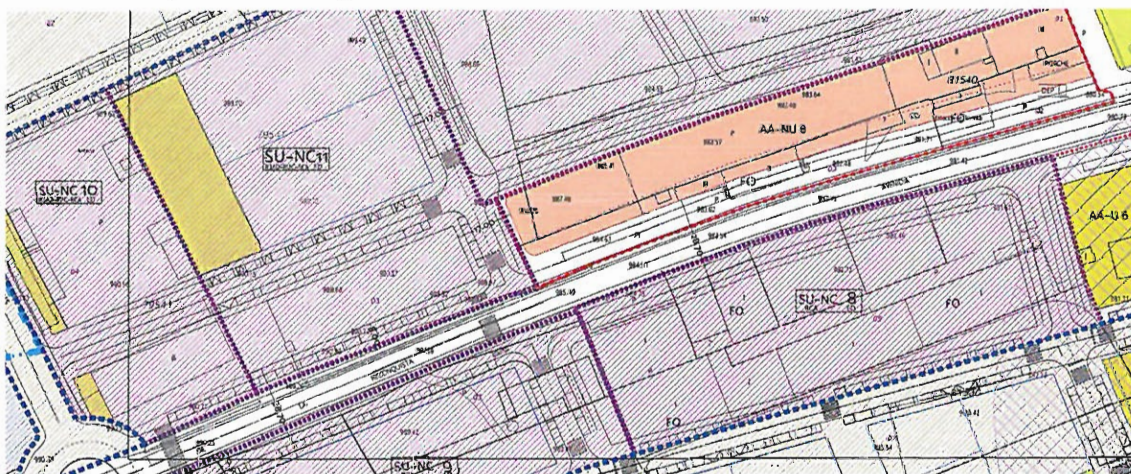
NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE AYLLÓN. PLANO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN. NÚCLEO DE AYLLÓN_PO-2.4

Siguiendo la carretera hasta el cruce con el Camino de Riaguas los terrenos están salpicados de edificaciones de uso industrial. En las antiguas NN.SS. de Ayllón, estos suelos quedaban incluidos en unidades de ejecución de suelo urbano no consolidado de uso residencial, en cuya ordenación se establecía un trazado viario y unas alineaciones obligatorias que definían un ancho total de 20 metros de viario libre de edificación.



NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.6. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

Las vigentes NUM, en este tramo, son más restrictivas en cuanto a la posición de la alineación obligatoria, que establecen a una distancia de 10 metros en ambas márgenes de la N-110a, con un ancho de vía libre de edificación que alcanza los 28,70 metros. Puesto que estos suelos a la entrada en vigor de las vigentes NUM no han alcanzado su desarrollo urbanístico, y buena parte de las edificaciones existentes están declaradas expresamente fuera de ordenación, la LLE debe ajustarse a las nuevas alineaciones definidas en el planeamiento vigente.

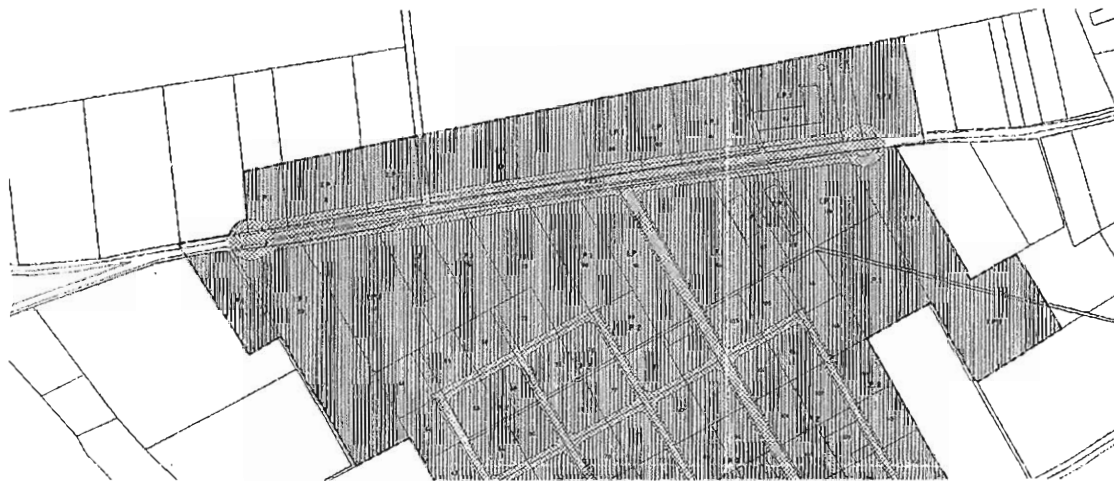


NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE AYLLÓN. PLANO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN. NÚCLEO DE AYLLÓN_PO-24 TRAMO URBANO 2_ (pk.97+600 a pk.98+710)



Con una longitud aproximada de 1km, discurre desde el p.k.97+600 al p.k. 98+710 íntegramente por suelo clasificado como urbano que, sin embargo, no reúne las condiciones para su consideración como travesía.

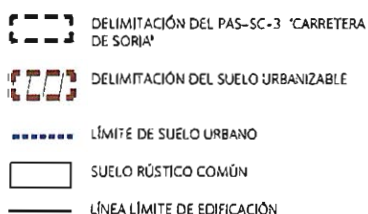
Desde el cruce de la carretera con el Camino de Riaguas, hasta la salida del núcleo urbano por el Suroeste, los terrenos colindantes con la carretera están en su mayoría sin edificar o cuentan con edificaciones de uso industrial. Las antiguas NN.SS. clasificaba estos terrenos como suelo urbano no consolidado con uso industrial, y los mantenía separados del resto de suelo urbano de uso residencial, por suelos no urbanizables.



NN.SS. de PLANEAMIENTO MUNICIPAL. PLANO 3.1.6. CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO. NÚCLEO URBANO

La ordenación de estos suelos se establece en el documento de Modificación Puntual de las NN.SS. de Ayllón, aprobado inicialmente por acuerdo del pleno del Ayuntamiento de fecha 18-01-2012 (BOCyL nº43 de 01-03-2012). Este instrumento amplía la clasificación de suelo urbano no consolidado industrial hasta el límite de suelo urbano no consolidado residencial e incluye la ordenación detallada del sector industrial denominado "Carretera de Soria".

Las vigentes NUM asumen para estos terrenos, que no han culminado su desarrollo urbanístico, la ordenación aprobada inicialmente que reconfigura este tramo de la N-110a como bulevar urbano, con vías de servicio para acceso directo a las parcelas industriales, incluyéndolos en un Sector de Suelo Urbano no Consolidado con planeamiento asumido bajo la denominación PAS SC-3 "Carretera de Soria" que establece la posición de la línea de edificación a 25 metros desde la arista más próxima a la calzada.



FICHA GRÁFICA DEL AREA DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO SIN CULMINAR PAS-SC-3

En resumen, la posición de la Línea Límite de Edificación que se establece en este Estudio de Tramos Urbanos, está directamente relacionada con la categoría y uso del suelo urbano que atraviesa la N-110a, a su paso por el núcleo de Ayllón:

- En el suelo urbano consolidado y declarado BIC, se establece como LLE la de las fachadas del casco histórico protegido y los restos del antiguo recinto amurallado.
- En suelo urbano consolidado y desarrollado en cumplimiento de la legislación urbanística vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de Carreteras, se establece como LLE la que señalan las alineaciones de las NN.SS. Municipales con vigencia entre el 22 de julio 2000 y el 24 de agosto de 2017, que coinciden con las fachadas de las actuales edificaciones consolidadas.
- En el suelo urbano aún no consolidado, con uso residencial, se establece como LLE la que señalan las actuales Normas Urbanísticas de Ayllón, vigentes desde el 25 de agosto de 2017, que aumentan la distancia a la LLE establecida en la legislación urbanística vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de Carreteras.

- En el suelo urbano no consolidado, con uso industrial, se establece como LLE la que señalan las actuales Normas Urbanísticas de Ayllón, vigentes desde el 25 de agosto de 2017, que se ajustan a la norma general establecida en la Ley 37/2015 de Carreteras.

Con los criterios hasta aquí descritos, se ha elaborado un plano en el que se señala la Línea Límite de Edificación en ambos márgenes de la carretera N100a.

A fin de facilitar la comprensión de este documento se incluye un plano del ámbito completo en el que se recoge el tramo estudiado.

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 Ayllón, 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 Ayllón, 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).

La línea límite de edificación establecida en algunas zonas de la travesía se sitúa invadiendo la zona de dominio público de la carretera (3 metros). De conformidad con el artículo 49 de la Ley 37/2015 el expediente de entrega de los tramos delimitados a la Administración local, podrá ser promovido a Instancia del Ayuntamiento de Ayllón.

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 Segovia a marzo de 2.019.

CONSULTOR
MBG INGENIERÍA Y ARQUITECTURA, S.L.



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo. Karim Thabit Dhahi

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL
EL INGENIERO DE LA UNIDAD
DE CARRETERAS DE SEGOVIA



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Fdo. Enrique Arredondo Estévez

PLANOS

PLANOS



W:\3.2 Oc OL\Oco\17-01 AT Cyl Oriental\AT\SG 18044-EDTU Aylón\05 Planos\181226 PLANOS EDTU Aylón_rev02.dwg



LEYENDA:

— — — — — LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

□ SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

▨ SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

▨ SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

— — — — — DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

⋯⋯⋯ DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

⊙ P.K. CARRETERA

— — — — — ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

— — — — — ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



W:\3.2.0c-OL\CCOL 17-01 AT Cyl Oriental\AT\SG\18044-EDTU Ayllon\05 Proy\2 Planos\18122a PLANOS EDIU Ayllon_rev02.dwg

LEYENDA:

— LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

▨ SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

— DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

— ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

▭ SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NNJJ.

▨ SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

⋯ DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

— ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN

⊙ P.K. CARRETERA











W:\3.2 OC OL\OCOL 17-01 AT Cyl. Oriental\A\1\SG 1804A-EDTU Ayllon\05 Proy\2 Planos\181226 PLANOS EDTU Ayllon_rev02.dwg

Solape con hoja 4

Solape con hoja 2

LEYENDA:

-  LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA
-  SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)
-  SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE
-  P.K. CARRETERA
-  ARISTA EXTERIOR DE CALZADA
-  ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



W:\3.2_Oc\OCoL 17-01 AT CYL Orientat\1\30\obra-EDTU Ayllon\05 Proy\1\2\26 PLANOS EDIU Ayllon_rev02.dwg

LEYENDA:

— — — — — LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

 SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

— — — — — DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

— — — — — ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

 SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.LL.

 SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

· · · · · DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

— — — — — ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN

 P.K. CARRETERA




W:\3.2.0c-OL\Oco\17-01-AT-Cyl-Oriental\AT\SG-1804A-EDTU-Ayllon\05-Proy\2-Planos\181-226-PLANOS EDU-Ayllon_rev02.dwg

LEYENDA:

—+—+—+— LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

— - - - - SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

 SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

 SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

— DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

... DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

 P.K. CARRETERA



— - - - - ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

— - - - - ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



W:\3.2 Oc-OL\OcoL17-01 AT Cyl. Obtenida\AT\SG\1804A-ED\U Ayl\plan\05 Proy\2 Planos\181226 PLANOS ED\U Ayl\lon_rev02.dwg

LEYENDA:

-  LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA
-  SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO
-  ARISTA EXTERIOR DE CALZADA
-  SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.
-  SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE
-  ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN
-  P.K. CARRETERA



W:\3.2 Oc OL\OcoL 17-01 AT Cyl Oriental\AT\SG 18044-EDTU Ayllón\05 Proy\2 Planos\181026 PLANOS EDIU Ayllón_rev02.dwg

LEYENDA:

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

P.K. CARRETERA

ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



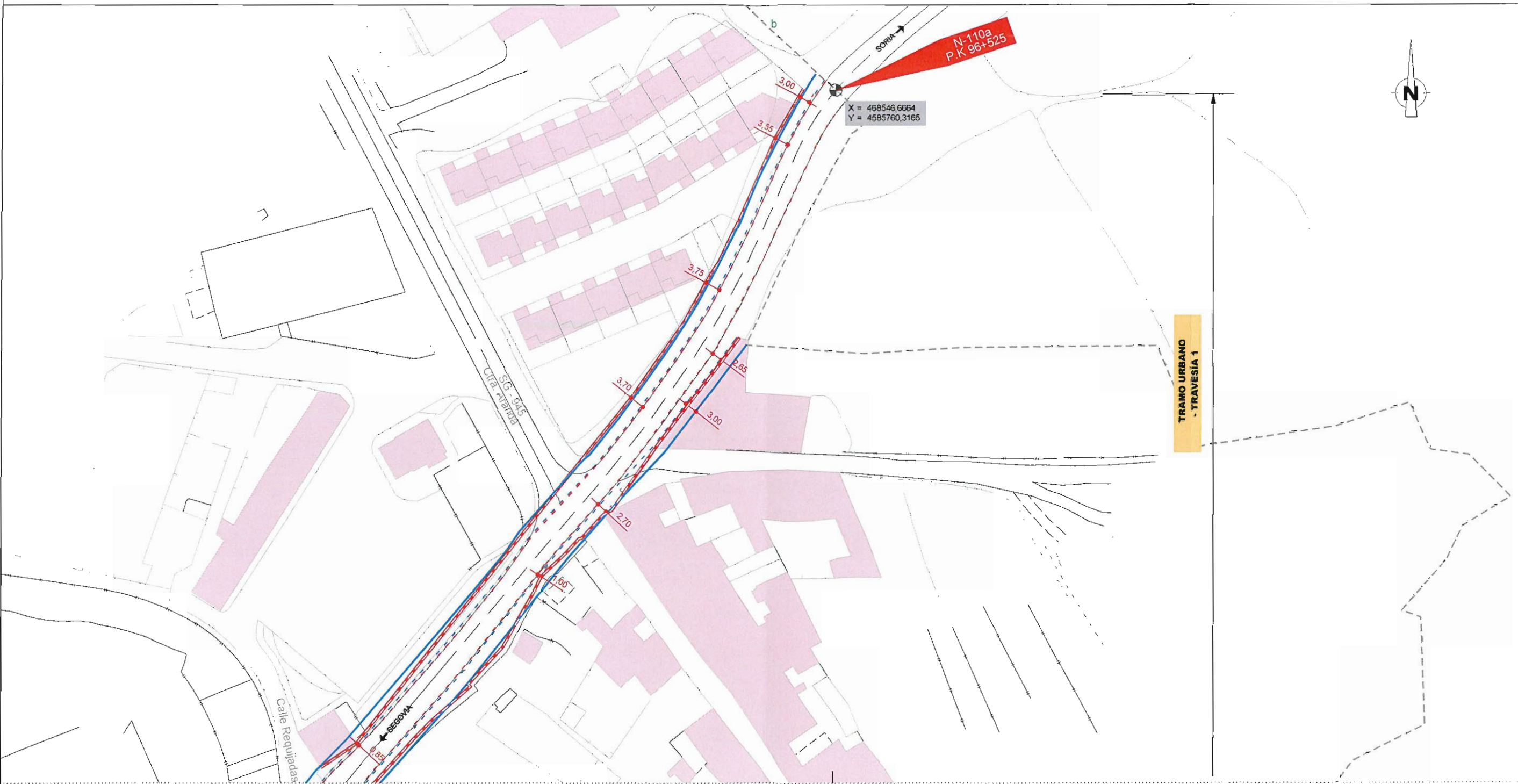
W:\3.2 Oc OLL\OCL\1701_AT Cyl Orientad\A\NSG\1804A-EDTU_Ayillon\05 Proy\2 Planos\EDTU_Ayillon_rev\02.dwg

w:\3-2 Oc OL\OCOL 17-01 AT Cyl Orienta\1\18044-Editu Ayllon\05 Ptoy\2 Planos\181226-PLANOS EDIU Ayllon_rev02.dwg



LEYENDA:

-  LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA
-  SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)
-  SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE
-  P.K. CARRETERA
-  ARISTA EXTERIOR DE CALZADA
-  ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



W:\3.2.0c.01.0c.01.17.01.AT.Cyl.Ordenada\AT\SG\1804A-EDIU_Ayilon\05 Proy\2 Planos\181.226 PLANOS EDIU_Ayilon_rev02.dwg

LEYENDA:

LINEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA



SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)



DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO



ARISTA EXTERIOR DE CALZADA



SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.



SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)



DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

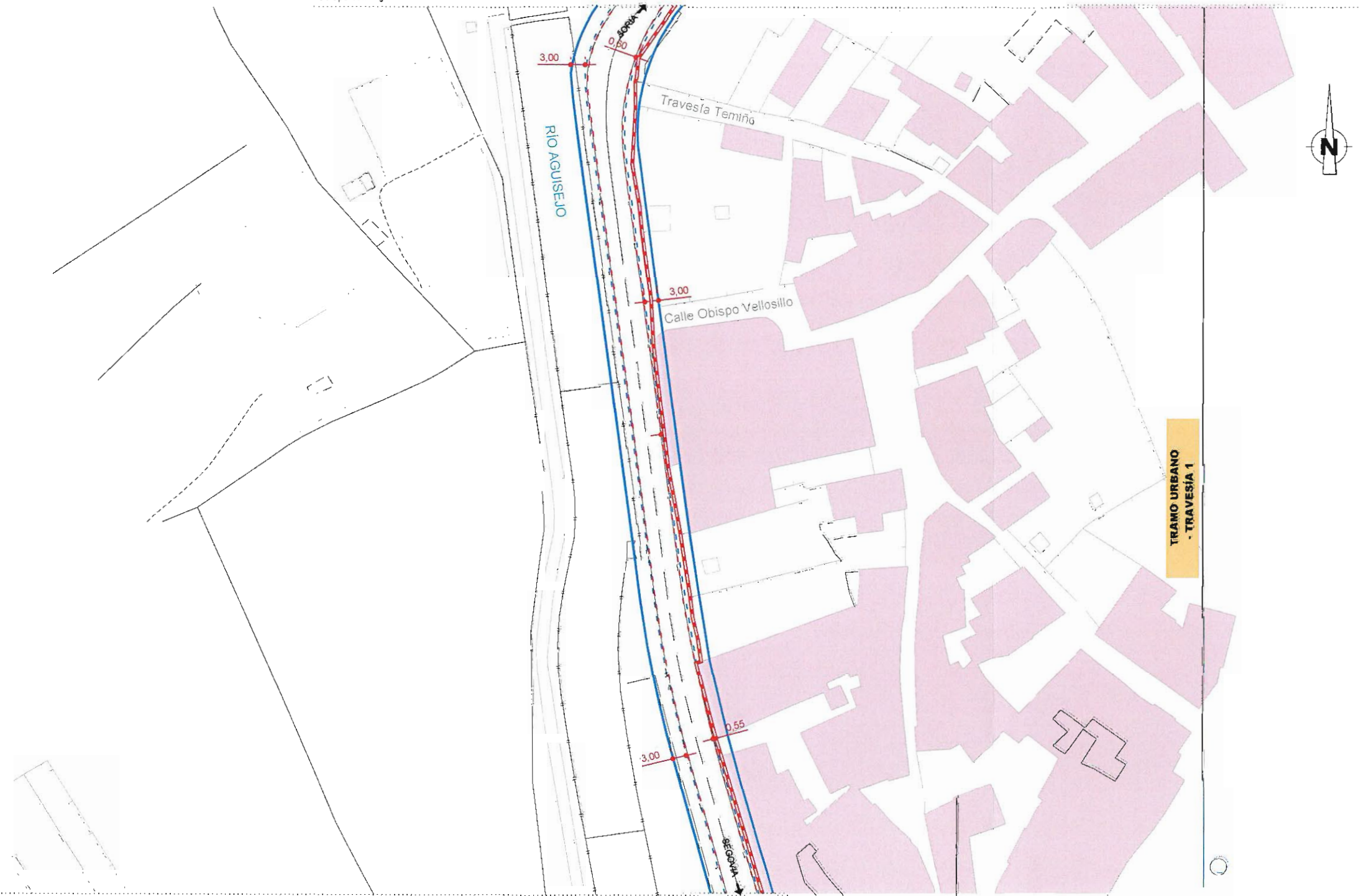


ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



P.K. CARRETERA

Solape con hoja 2



Solape con hoja 4

W:\3.2_C\1\LocOL 17-01 AT Cyl. Oriental\1\SG1804A-EDTU-Ayllon\05 Pro\2 Planos\181226 PLANOS EDTU Ayllon_rev02.dwg

LEYENDA:

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

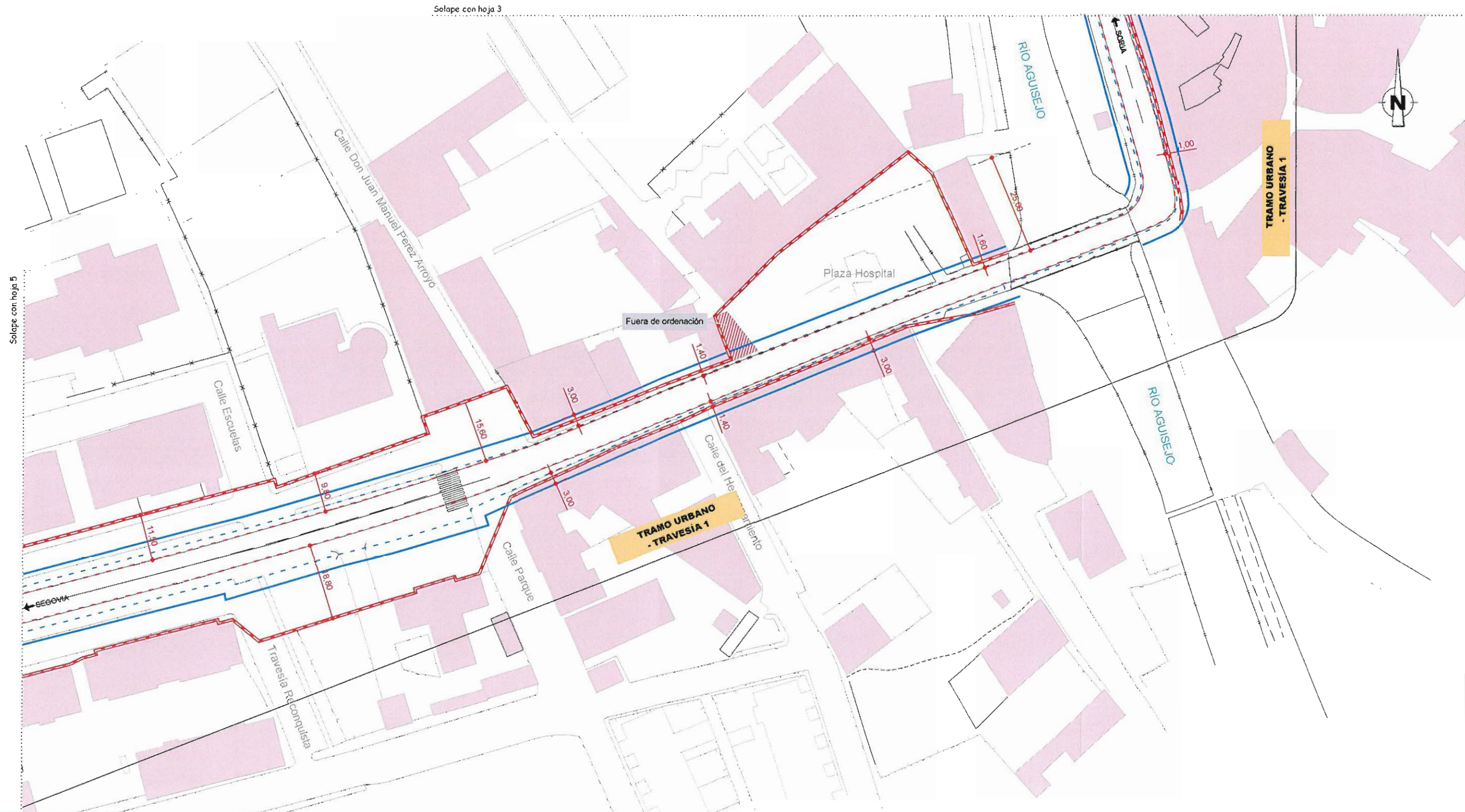
DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

P.K. CARRETERA

ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



W:\3.2 Oc-OL\LocOL 17.01 AT Cyl Orientaf\AT\SG\804A-EDIU Ayilón\05 Proy\2 Planos\181226 PLANOS EDIU Ayilón_rev02.dwg

LEYENDA:

— LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

▨ SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

— DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

- - - - - ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

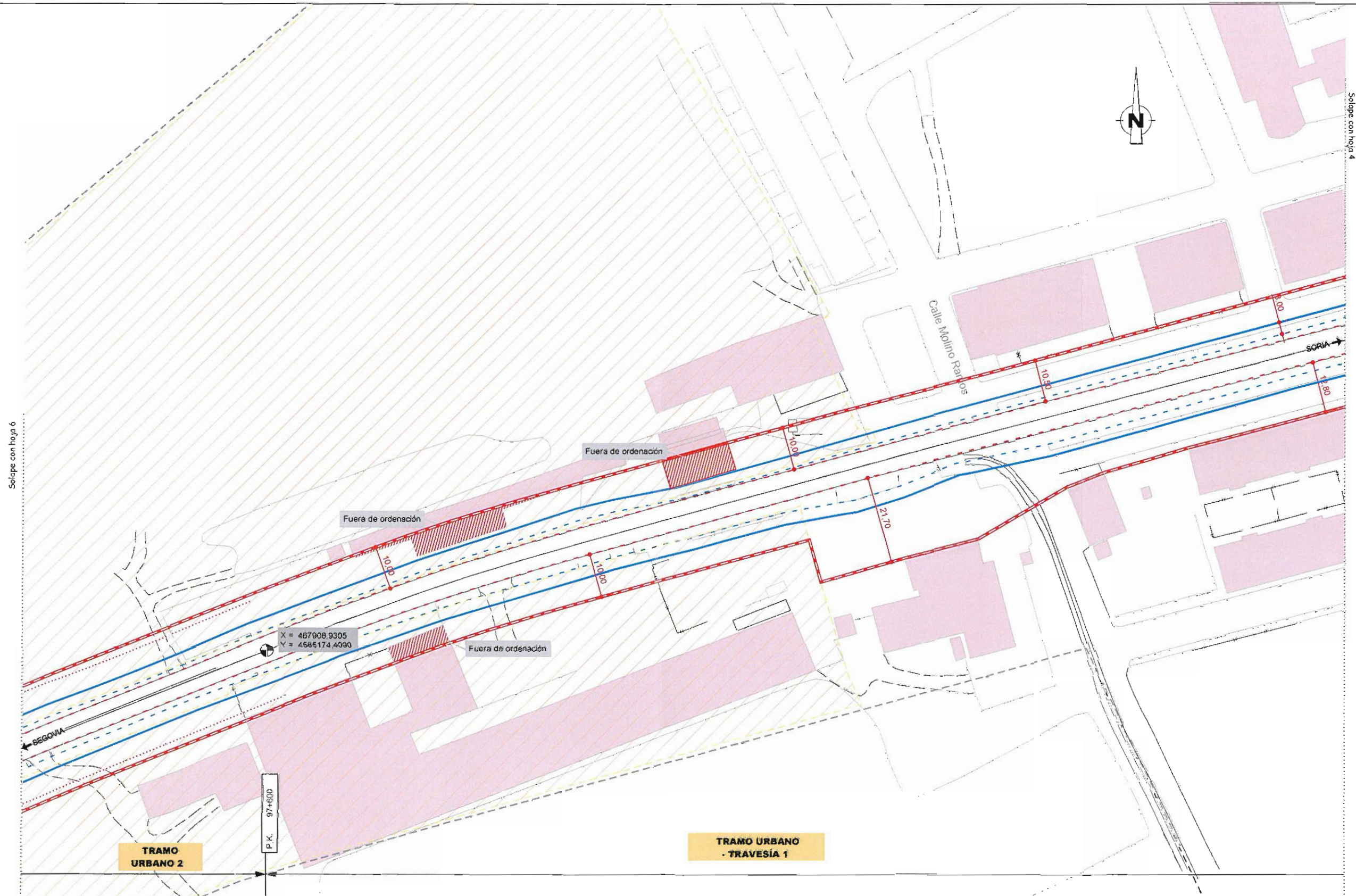
▭ SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

▨ SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

⋯ DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

- - - - - ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN

⊕ P.K. CARRETERA











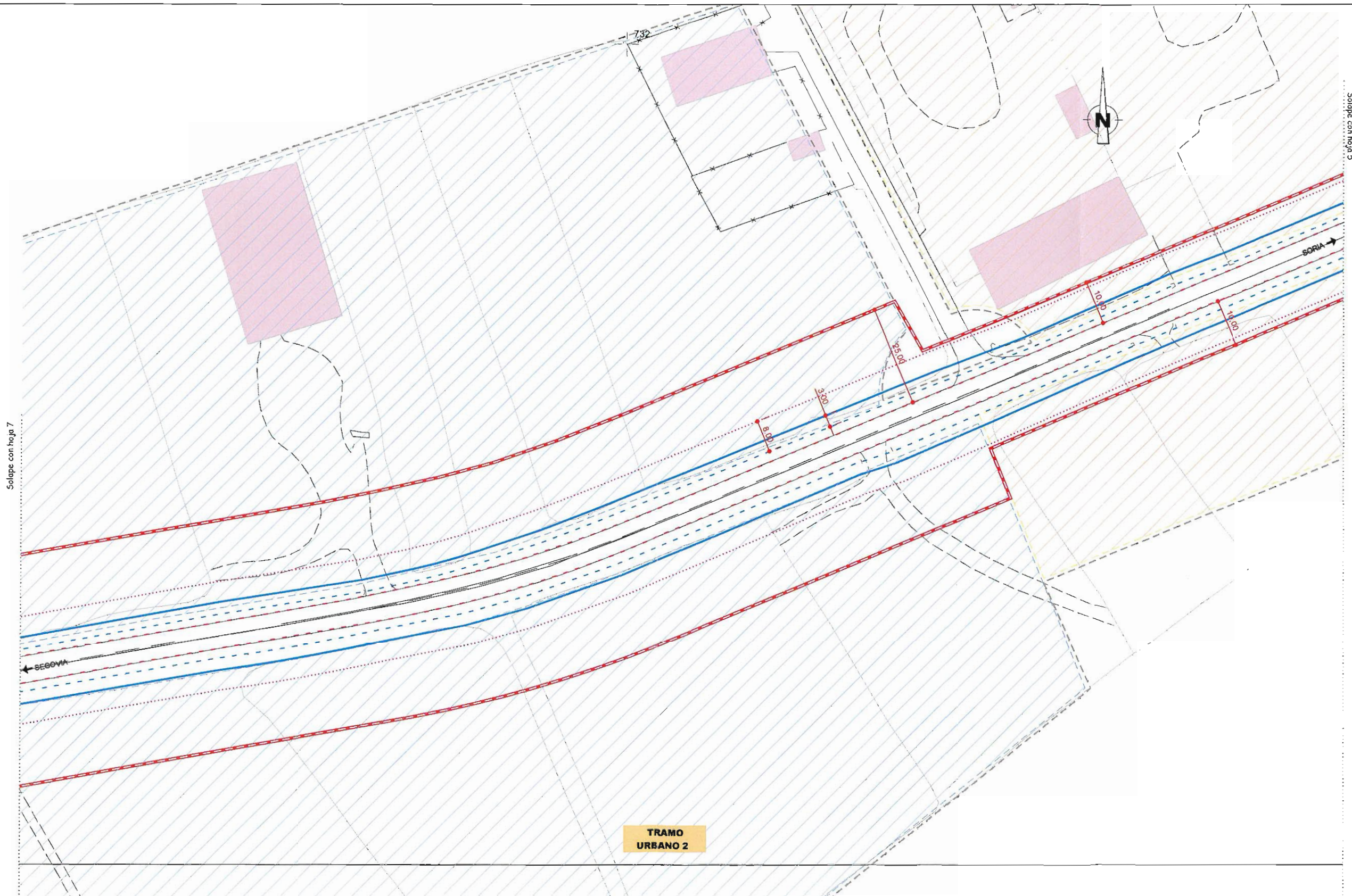
Solape con hoja 6

Solape con hoja 4

W:\3.2 DC\1\OC\17-01-AT\O-L-Orienta\N\TSG1804A-EDTU Ayllón\05 Prop\2 Planos\181226 PLANOS EDIU Ayllón_rev02.dwg

LEYENDA:

-  LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA
-  SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)
-  SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO
-  DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE
-  P.K. CARRETERA
-  ARISTA EXTERIOR DE CALZADA
-  ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



TRAMO URBANO 2

W:\3.2 Oc OCL 17-01 AT Cyl Oriental\AT\SG1804A-EDTU_Ayilon\05 Proj\2 Planos\181226 PLANOS EDIU_Ayilon_rev02.dwg

LEYENDA:

— LINEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA



SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)



DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO



ARISTA EXTERIOR DE CALZADA



SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.



SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)



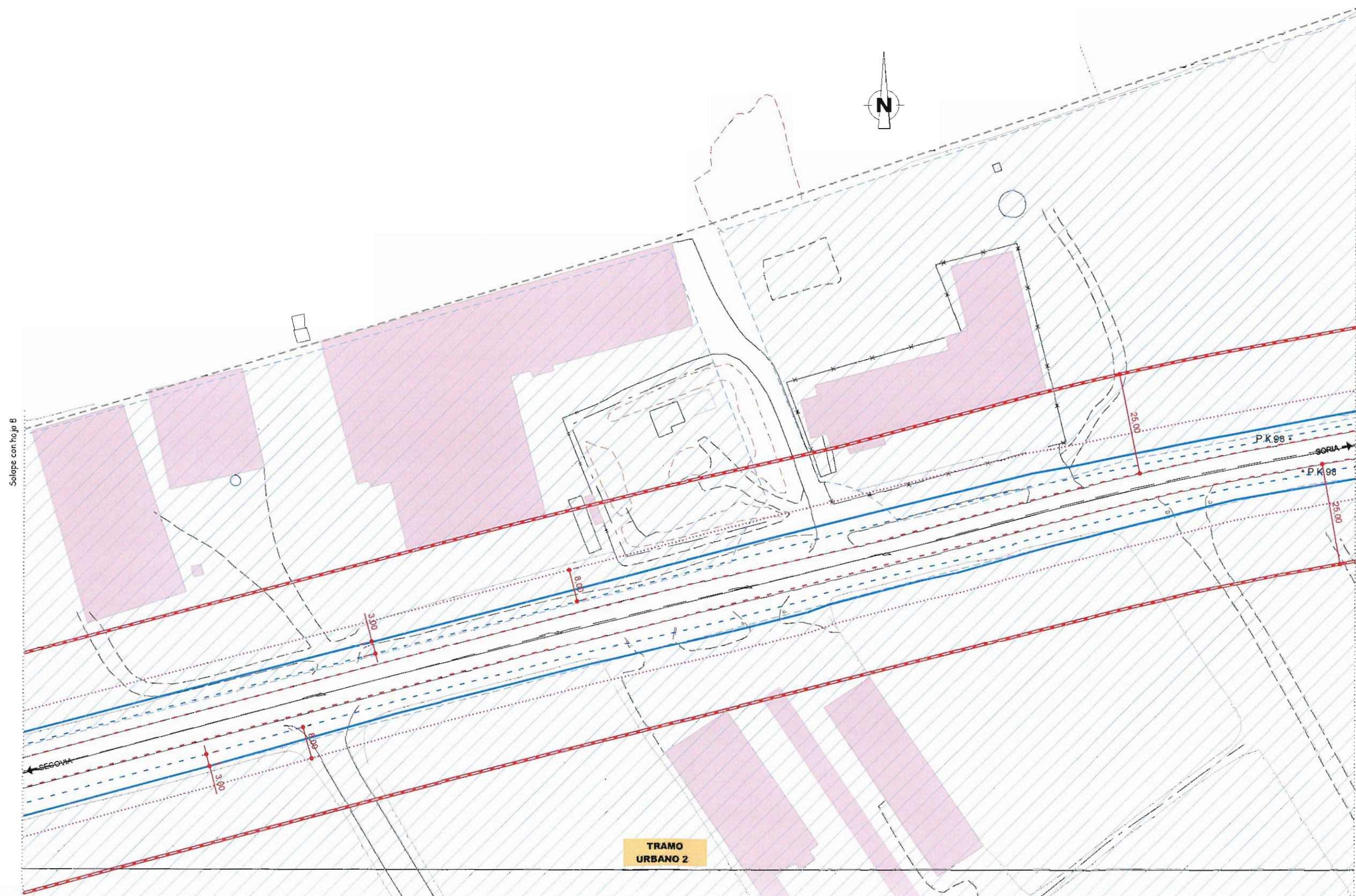
DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE



ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN



P.K. CARRETERA



TRAMO URBANO 2

W:\3.2 Oc 01\LocCl 17-01 AT Cyl Orienta\N\SG\1804A EDIU Ayllon\05 Proy\2 Planos\181226 PLANOS EDIU Ayllon_rev02.dwg

LEYENDA:

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA

SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.

SUELO NO DESARROLLADO (RESIDENCIAL)

SUELO NO DESARROLLADO (INDUSTRIAL)

DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO

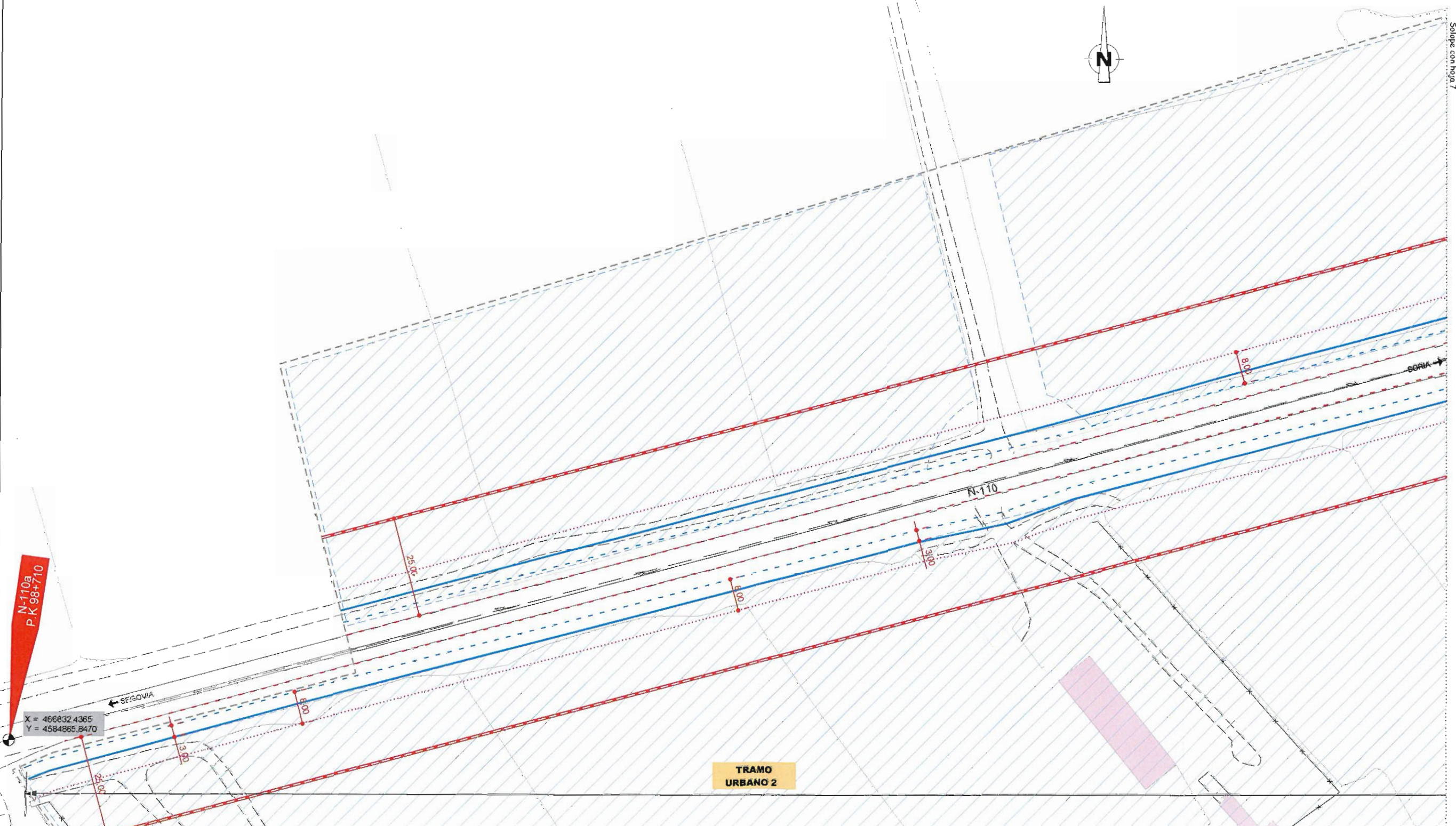
DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE

P.K. CARRETERA

ARISTA EXTERIOR DE CALZADA

ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN

W:\1.2.00-01_CoCoL\17-01_AT_Cyl_Orientad\AT\SG\B00A-EDTU_Ayllon\05_Proy\2_Planos\181226_PLANOS EDTU_Ayllon_rev02.dwg



Solape con hoja 7



MINISTERIO
DE FOMENTO

MFOM U.C. SEGOVIA

Salida

Nº. 201820400000686

28-12-2018 12:34:16

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL

UNIDAD DE CARRETERAS DE SEGOVIA

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA 27 de Diciembre de 2018

ASUNTO:

Sr. Alcalde – Presidente del Ayuntamiento
Plaza Mayor, 1
40520 - AYLLÓN
(Segovia)

ASUNTO: CORRECCIÓN ERRORES NORMAS URBANÍSTICAS DE AYLLÓN.
LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN N-110a.

Para su conocimiento y efectos, adjunto se remite copia de la Resolución de la Subdirección General de Explotación de la Dirección General de Carreteras, recibido en esta Unidad el 27/12/2018, relativo a las Normas Urbanísticas de Ayllón (Segovia).

El Ingeniero de la Unidad
de Carreteras en Segovia,

Fdo.: Enrique Arredondo Estévez



PLAZA DE LOS ESPEJOS, 6
40071 SEGOVIA
TLF. - 921461036



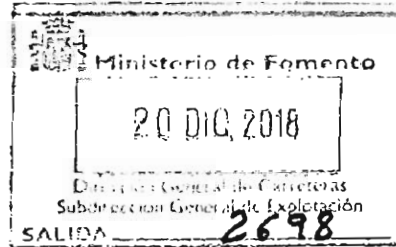
MINISTERIO
DE FOMENTO

MFOM U.C. SEGOVIA

Entrada

Nº. 201820400000849

27-12-2018 10:51:56



SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
EXPLOTACIÓN

O F T C I O

S/REF.

N/REF. ERA NU-SG-0250

FECHA 20 de diciembre de 2018

**UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN
SEGOVIA**

Plaza de los Espejos, nº 6

40071 SEGOVIA

ASUNTO: CORRECIÓN ERRORES NORMAS URBANÍSTICAS DE AYLLÓN. LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN N-111a (SEGOVIA).

INTERESADO: AYUNTAMIENTO DE AYLLÓN.

Con fecha 20 de diciembre de 2018 el Subdirector General de Explotación, P. D. del Director General de Carreteras (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

Teniendo en cuenta lo indicado en la Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento, y en relación al escrito presentado en la Unidad de Carreteras de Segovia por el Ayuntamiento de Ayllón con fecha de registro de entrada de 10 de diciembre de 2018, así como posterior escrito remitido a la Dirección General de Carreteras por dicho Ayuntamiento, con entrada en la Subdirección General de Explotación con fecha 20 de diciembre de 2018, a la vista de los mismos y de los antecedentes, y del informe a dichas Normas emitido por esta Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental), hemos de indicar:

Con respecto al último escrito en el que solicita la posible aplicación de la excepcionalidad del artículo 33.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, el mismo no sería aplicable al caso por poderse tratar de una dispensación singular.

Ahora bien, del contenido y exposición de los escritos mencionados, así como a la vista del informe de esta Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental) de 17 de febrero de 2014, parece claro y evidente que, tanto en dicho informe como en el texto de las Normas Urbanísticas que nos ocupan, se ha producido un manifiesto error, pues es evidente la contradicción entre el apartado 3.8 de la normativa de dichas Normas con la ordenación detallada en los distintos apartados de la misma, en lo que respecta a la carretera N-110a.

Primeramente, el informe de esta Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental) de fecha 17 de febrero de 2014 recoge entre los antecedentes la norma-



tiva urbanística vigente y debidamente informada, pero en el texto final se olvida o no la tiene en consideración, que es lo que puntualmente ha puesto en evidencia el error que nos ocupa. Esto supondría dejar a gran parte de la población fuera de ordenación, lo que aparte de ser absolutamente ilógico, máxime teniendo en cuenta lo puesto de manifiesto como antecedente en el informe, supondría un claro incumplimiento de la legislación de Protección del Patrimonio Histórico Español, ya que hay que tener en cuenta que estamos en una localidad de la que gran parte de su núcleo urbano está declarado Conjunto Histórico (BIC) y, como es evidente, dicha declaración supone mantener la ordenación y alineaciones históricas.

Lo expuesto anteriormente queda claramente manifestado en los anteriores escritos y, por tanto, si tenemos en cuenta el artículo 109 y en lo que le puede corresponder el artículo 125.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, procede subsanar el error, máxime si tenemos en cuenta que entre la emisión del citado informe de fecha 17 de febrero de 2014 y la aprobación de las Normas se publicó y entró en vigor la nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que claramente delimita y define la forma de proceder en casos como el que nos ocupa, cerrando las anteriores posibles indeterminaciones en la anterior Ley en los suelos urbanos, que a veces ha dado lugar a diferentes criterios interpretativos. El artículo 48.1 Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras dice:

"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 travestías. 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".

Por tanto, pueden corregirse los errores puestos de manifiesto y sustituir la prescripción tercera del referido informe, que se incluirá en el apartado 3.8 de la normativa, quedando de la siguiente forma:

"Salvo en los suelos urbanos reconocidos en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la línea límite de edificación en el resto del tramo de la carretera N-110a 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 aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, las alineaciones, en suelo urbano, en la carretera N-110a serán las contempladas en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (1 de octubre de 2015), respetándose las mismas, prevaleciendo esta delimitación sobre cualquier otra ordenación más concreta y detallada que figure en las presentes Normas.

A fin de materializar la ordenación detallada en lo que respecta a la carretera N-110a y dar estricto cumplimiento al mencionado artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se procederá a elaborar y aprobar, conforme al mismo, el correspondiente Estudio de delimitación de tramos urbanos".

Por otro lado, dado que el artículo 33.4 de la nueva Ley fija a 50 m, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, la línea límite de edificación en las variantes de



población, si se estima conveniente se puede corregir la prescripción segunda fijada en el mencionado informe de fecha 17 de febrero de 2014, con respecto a la variante de Ayllón (P.K. 95 al 100).

Por tanto, el informe a las Normas que nos ocupa sería:

- *Los nuevos viarios previstos paralelos a la carretera N-110a serán de titularidad municipal. Las carreteras N-110 y N-110a existentes están sujetas a las especificaciones incluidas en la Sección I del Capítulo III de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.*
- *Se respetará la línea límite de edificación en todo el tramo de la carretera N-110 (Variante de Ayllón – P.K. 95 al 100) situada a una distancia de CINCUENTA METROS (50 m) medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima (artículo 33.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).*
- *Salvo en los suelos urbanos reconocidos en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la línea límite de edificación en el resto del tramo de la carretera N-110a 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 aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, las alineaciones, en suelo urbano, en la carretera N-110a serán las contempladas en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (1 de octubre de 2015), respetándose las mismas, prevaleciendo esta delimitación sobre cualquier otra ordenación más concreta y detallada que figure en las presentes Normas.*

A fin de materializar la ordenación detallada en lo que respecta a la carretera N-110a y dar estricto cumplimiento al mencionado artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se procederá a elaborar y aprobar, conforme al mismo, el correspondiente Estudio de delimitación de tramos urbanos.

- *Se considerarán fuera de norma las edificaciones existentes dentro de la línea límite de edificación.*
- *Se someterá a autorización expresa del Ministerio de Fomento cualquier nuevo acceso a la carretera o el cambio de funcionalidad de los existentes, así como los nuevos viarios paralelos a la carretera N-110a, siendo de aplicación la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, del Ministerio de Fomento y la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.*
- *En todo el tramo de carretera N-110a donde se prevé la construcción de unas nuevas vías de servicio paralelas se ordenará el tráfico prohibiendo el giro a la izquierda, a excepción de los movimientos de circulación rotatoria en las dos glorietas completas incluidas en las presentes Normas.*
- *En todo el ámbito de las normas que haga referencia a suelo con clasificación distinta de suelo urbano consolidado, se prohibirá realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la N-110 y N-110a.*



- *Con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación deberán llevarse a cabo los estudios correspondientes de determinación de niveles sonoros esperables, así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido (BOE 18/11/2003) y, en su caso, en la normativa autonómica.*

Todo ello con independencia de que la carretera N-110a cumple los requisitos exigidos en el artículo 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras para ser considerada vía urbana y, por tanto, transferible al Ayuntamiento. En caso de que el Ayuntamiento solicite la transferencia de dicha carretera, las limitaciones anteriores que dicha Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras impone no serían aplicables en los tramos transferidos, por lo que el Ayuntamiento tendría total libertad para fijar la ordenación que considere más conveniente.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos.

LA SUBDIRECTORA ADJUNTA,

Eva Ruiz-Ayúcar Berlinches

