



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

Dirección General de Carreteras

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental

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

CARRETERA NACIONAL N-110
p.k.332+520 a p.k. 332+790 San Lorenzo de Tormes
(Ávila)

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
Total folios: 24 (1 de 24) - Código Seguro de Verificación: MF0M02S38CE7D5DA2883C7E37C86
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.	1
2. MARCO LEGAL.	2
3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO.....	4
4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN	7
5. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD.....	11
6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS	17
7. PROCEDIMIENTO.	18
8. CONCLUSIONES.	19

APÉNDICES

APÉNDICE I: PLANOS DEL E.D.T.U

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
Total folios: 24 (2 de 24) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S38CE7D5DA2883C7E37C86
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

1. ANTECEDENTES.

El municipio de San Lorenzo de Tormes forma parte de la comarca de El Barco de Ávila - Piedrahíta. Se encuentra a 75 kilómetros de distancia de la capital abulense.

La principal infraestructura viaria que lo atraviesa es la Carretera Nacional N-110.



Ámbito de aplicación

El municipio de San Lorenzo de Tormes carece de planeamiento urbanístico propio, por lo que le son de aplicación las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial de Ávila, aprobadas definitivamente por Orden 9 de septiembre de 1997, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, y publicadas en el Boletín Oficial de Castilla y León nº 181, de 22 de septiembre, cuyas determinaciones son de obligado cumplimiento, tanto para particulares como para la Administración, sin perjuicio de las facultades correspondientes a las distintas Administraciones para el ejercicio de sus competencias.

El objetivo de este Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos, es delimitar los tramos urbanos y travesías de la carretera N-110 a su paso por el núcleo urbano de San Lorenzo de Tormes y determinar sus zonas de protección, a fin de fijar las competencias establecidas en el Capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, otorgar seguridad jurídica y no lesionar los derechos que corresponden a los propietarios de los terrenos colindantes, entre ellos, el derecho al aprovechamiento urbanístico.

2. MARCO LEGAL.

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

El capítulo IV de la Ley establece las condiciones para la consideración de un trayecto de carretera como tramo urbano o bien travesía, de forma que se considerará tramo urbano cuando los terrenos colindantes tengan esa clasificación en el planeamiento urbanístico vigente y así lo indique un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos que haya sido aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

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

El artículo 33 de la Ley establece la Zona de limitación a la edificabilidad, que se define como la franja de terrenos comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las distintas márgenes de una vía, que, medidas desde el borde exterior de la calzada más próxima, deberán situarse a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 en carreteras convencionales y carreteras multi-carril.



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

1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

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

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

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

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

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

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



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

3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, con ámbito provincial, de Ávila, (en adelante NN.SS.PP. de Ávila), aprobadas definitivamente por Orden de 9 de septiembre de 1997, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, y publicadas en el Boletín Oficial de Castilla y León Nº 181, de 22 de septiembre de 1997.

A los efectos de delimitar el suelo con la consideración de Urbano, que queda afectado por la carretera N-110, se aplican los criterios establecidos en el apartado a) del artículo 1.4. sobre Régimen del Suelo de las NN.SS.PP. de Ávila:

Tendrán la condición de Suelo Urbano los Núcleos de Población existentes (recogidos en el Anexo 1), cuya delimitación se realizará en unas Normas Subsidiarias de Planeamiento; mientras éstas no existan, se aplicará la definición del artículo 81.2 de la Ley del Suelo de 1976, siendo necesaria la existencia de los servicios urbanísticos con las características que en el citado artículo se indican o el grado de consolidación que se fija en el mismo atendiendo a los siguientes criterios:

- 1.- Se considerarán como urbanos los terrenos incluidos en manzanas completas, es decir, totalmente delimitadas por calles transitables.*
- 2.- En manzanas incompletas, los terrenos situados en lados delimitados por calles transitables y con servicios de agua, saneamiento y electricidad, el suelo urbano podrá llegar hasta el límite de la parcela que dé frente a la calle, con un máximo de 20 m.*
- 3.- En las carreteras de salida de los núcleos por las que se prolonguen las redes de servicios, podrán considerarse bandas laterales de 20 m. de fondo, a contar desde la línea de edificación definida por la legislación de carreteras hasta una distancia de 50 m. desde la última edificación conexas con la trama urbana y ejecutada antes de la entrada en vigor de estas Normas Provinciales.*
- 4.- El límite dentro del cual se considerará que los terrenos son urbanos se ajustará a elementos naturales como arroyos, taludes, etc., o en su defecto, al cerramiento posterior de las parcelas que den frente a calles.*
- 5.- En ningún caso se considerarán Suelo Urbano los terrenos surgidos de parcelaciones o urbanizaciones no autorizadas según la Ley del Suelo, ni las edificaciones dispersas residenciales o industriales.*

Estos criterios son coherentes con la definición general de Suelo Urbano dada en el artículo 81.2 del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene su reflejo territorial en el artículo 11 de la Ley 5/1999 de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y en el artículo 23 del Decreto 22/2004, de 29 de Enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, y con la definición de bien de naturaleza urbana dada en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario.

En el inicio del tramo encontramos, por la margen derecha, un conjunto de edificaciones adosadas, posteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila.



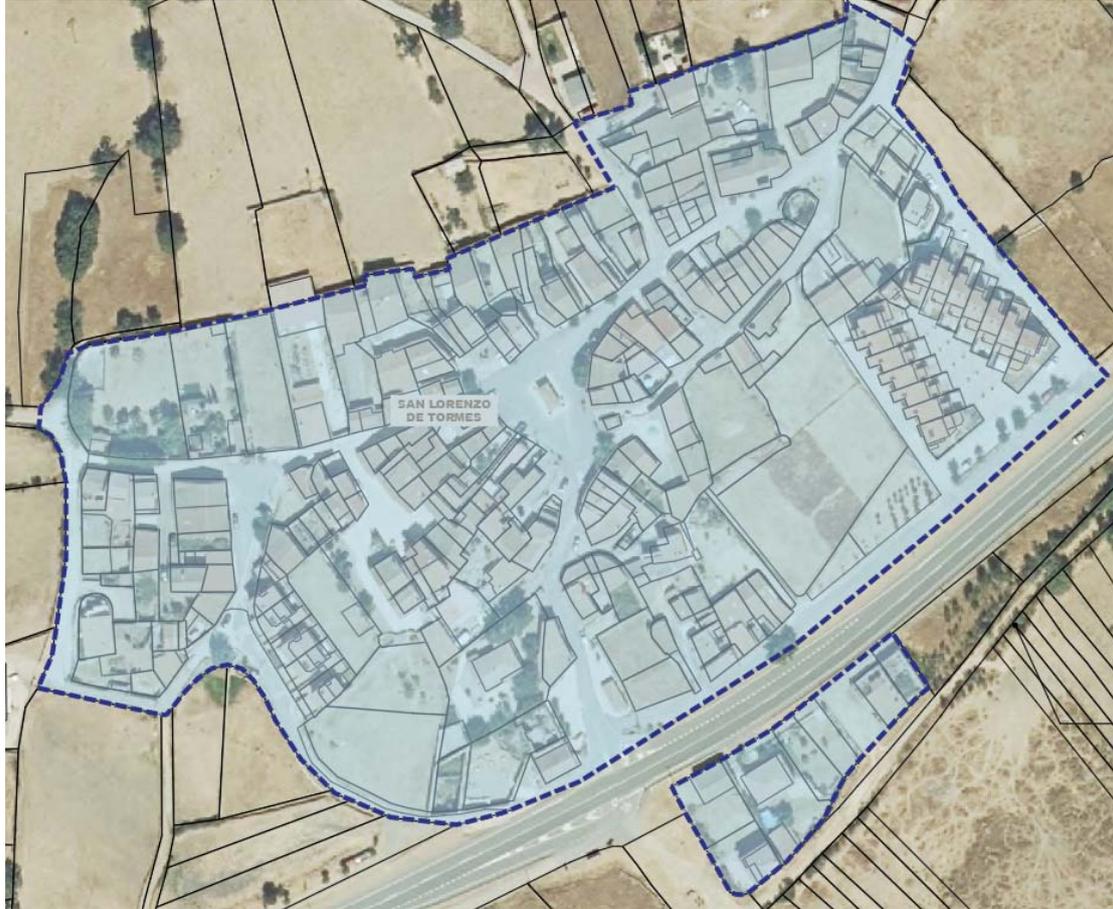
Imagen de las edificaciones existentes, posteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila.

Siguiendo el trazado de la carretera, en la margen derecha, en la vía de servicio que da acceso a estas edificaciones, se observa la existencia de redes de servicio.



Arquetas y alumbrado público existentes en la vía de servicio colindante a la carretera N-110

En atención a los criterios señalados y en coherencia con los criterios de clasificación que el catastro asigna a los terrenos sin edificar, se ha definido el suelo urbano que a continuación se muestra en la imagen y que puede ser consultado con mayor detalle en los planos adjuntos:



Delimitación de suelo urbano

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
Total folios: 24 (8 de 24) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S38CE7D5DA2883C7E37C86
Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>

4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN

TRAMO URBANO

A los efectos de este Estudio se consideran tramos urbanos aquellos de la carretera N-110, que discurren por suelo del término municipal de San Lorenzo de Tormes que reúne las condiciones de suelo urbano, de acuerdo con las NN.SS.PP. de Ávila, con la normativa urbanística territorial vigente y con la definición de bienes urbanos dada en la normativa catastral, 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-110, a su paso por el término municipal de San Lorenzo de Tormes, 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. Este tramo urbano, NO cumple las condiciones para ser considerado travesía.

Conforme las definiciones anteriores de tramo urbano y travesía, el tramo urbano a describir en el presente Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos es el comprendido entre el p.k. 332+520 y el p.k. 332+790. Es importante destacar que, en su margen izquierda entre los p.k. 332+520 y 332+625 y entre los p.k. 332+700 y 332+790 NO es considerada tramo urbano por colindar con suelo clasificado como rústico.

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

Para el establecimiento de la línea límite de edificación se ha tenido en cuenta la definición de ALINEACIONES de las NN.SS.PP. de Ávila:

Ordenanza de casco:

- *Alineaciones: En el casco consolidado se mantendrán las alineaciones y rasantes existentes.*

Ordenanza de extensión:

- *Alineaciones: como regla general se mantendrán las alineaciones y rasantes existentes; fuera de alineación podrán sobresalir balcones o miradores, con vuelo máximo de 0,5 m. y a una altura libre mínima de 3 metros desde la rasante del terreno.*

En relación con las diferentes alineaciones establecidas por la normativa urbanística vigente, debemos diferenciar el concepto urbanístico de ALINEACIÓN, que viene definido en la Disposición adicional única del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León como la línea que separa los terrenos de uso y dominio público destinados a vías públicas y a espacios libres públicos de las parcelas destinadas a otros usos, y que en el suelo urbano consolidado viene a ajustarse a la estructura parcelaria catastral, del concepto LÍNEA DE EDIFICACIÓN que urbanísticamente equivale a LÍNEA DE FACHADA.

En el ámbito de estudio, casi todas las edificaciones, según se observa en el vuelo interministerial (1973-1986) ya existían previamente a la fecha de entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila y considerando ambos conceptos podemos fijar como alineaciones las fachadas de dichas edificaciones.

En las imágenes que se adjuntan a continuación se compara la existencia de estas edificaciones entre los años 1973-1986 con el estado actual.



Comparativa de las edificaciones en San Lorenzo de Tormes existentes y colindantes a la N-110.

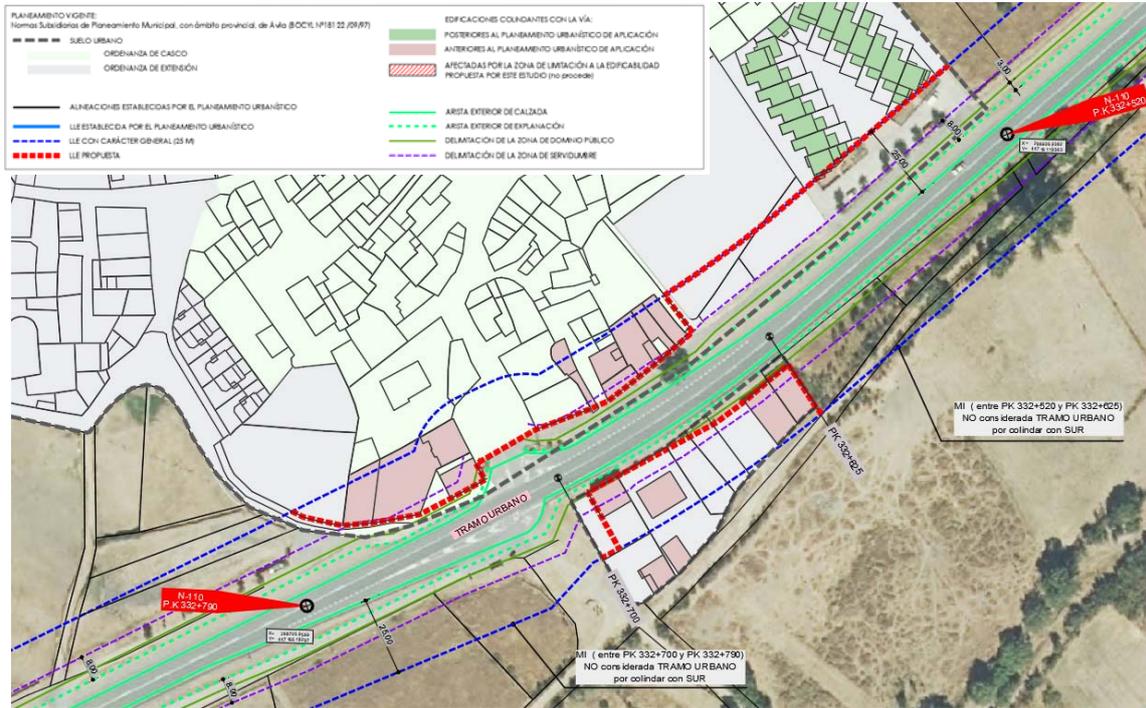
Las edificaciones ubicadas en la margen derecha del comienzo del tramo, con año de edificación 2009, se sitúan a una distancia de 25 metros respecto de la arista exterior de calzada, por lo que en este tramo, la LLE se fija a esta distancia.

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

- Como regla general, salvo en los suelos urbanos reconocidos en la normativa vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la LLE se sitúa a una distancia de 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima (artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).
- En los suelos delimitados como urbanos, tanto en la categoría de Casco como en la de Extensión del núcleo de San Lorenzo de Tormes, la LLE se ajustará en lo posible al planeamiento urbanístico vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que en este caso son las NN.SS.PP. de Ávila y que, y conforme a ello:

- Se establece la LLE ajustada a las alineaciones EXISTENTES a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila, que en este caso coinciden con las LÍNEA DE FACHADA de las edificaciones existentes o en su caso, a los CERRAMIENTOS NO DIÁFANOS existentes.

La línea límite de edificación propuesta cumple con lo establecido en la Ley de Carreteras 37/2015 de Carreteras que sitúa la LLE como máximo a una distancia de 25 metros de la arista exterior de calzada.



Delimitación de la LLE propuesta en el tramo de estudio

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 vigente en su momento.

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

TRAMO URBANO (pk.332+520 a pk.332+790)



Delimitación del tramo de actuación

Con una longitud aproximada de 270 m, discurre desde el p.k. 332+520 al p.k. 332+790

Se trata de un tramo de la N-110 a su paso por la localidad de San Lorenzo de Tormes que colinda en su margen derecha con suelo considerado como urbano de acuerdo con los criterios descritos previamente, y en su margen izquierda con suelo rústico en la mayoría de la longitud y un tramo de 80 metros aproximadamente con suelo considerado como urbano.

Es por este motivo, que en su margen izquierda, entre los p.k. 332+520 y 332+625 y entre los p.k. 332+700 y 332+790 NO es considerada tramo urbano por colindar con suelo clasificado como rústico.

En lo referido a la antigüedad de las edificaciones colindantes a la carretera nacional N-110, casi todas ellas son anteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila, aprobadas definitivamente por Orden 9 de septiembre de 1997 y, obviamente, anteriores a la Ley 37/2015 de carreteras. Al comienzo del tramo, se encuentran unas edificaciones de tipología unifamiliar adosada de edificación posterior a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila (año 2009)

Salvo estas últimas edificaciones construidas en el año 2009, el resto se sitúan a una distancia inferior a 25 metros respecto de la arista exterior de calzada. La mayoría, son de uso residencial, de tipología unifamiliar y dispuestas entre medianeras.

En la margen derecha del inicio del tramo, en que en los terrenos corresponden a la ORDENANZA DE EXTENSIÓN, existe un conjunto de edificaciones posteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila, las cuales han sido edificadas a 25 metros respecto de la arista exterior de calzada, por lo que la LLE se sitúa a 25 metros.

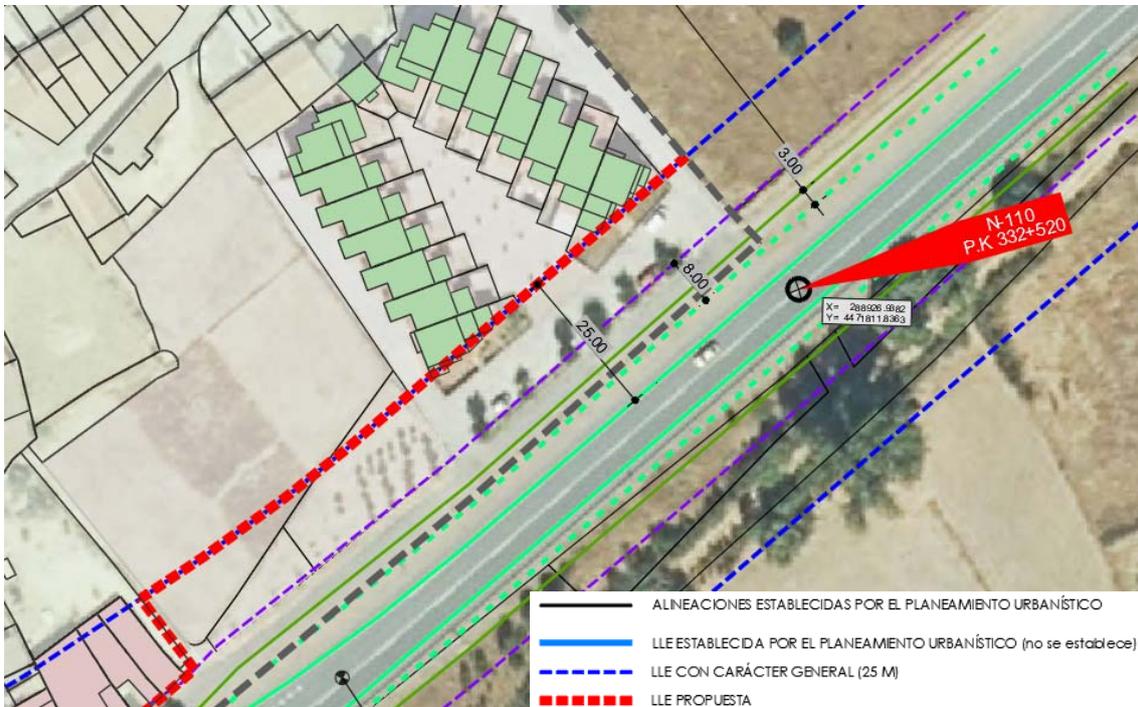


Edificaciones en San Lorenzo de Tormes, año de edificación 2009.

A continuación de estas edificaciones, nos encontramos con suelo sin edificar. En este caso la LLE se sitúa a 25 metros medidos desde la arista exterior de calzada, dando así continuidad a las edificaciones colindantes anteriormente descritas.



Zona de uso de espacio verde, con mobiliario urbano y cerramiento frontal de la parcela sin edificar existente.



LLE propuesta al comienzo del tramo

- ALINEACIONES ESTABLECIDAS POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
- LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO (no se establece)
- - - LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M)
- LLE PROPUESTA

Las edificaciones siguientes, pertenecientes a la ordenanza de CASCO, son de tipología unifamiliar dispuesta entre medianeras y todas ellas anteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila, aprobadas definitivamente por Orden 9 de septiembre de 1997 y, obviamente, anteriores a la Ley 37/2015 de carreteras. Por lo que se propone la LLE ajustada a la LÍNEA DE FACHADA de las edificaciones colindantes con la carretera, que coincide con la consideración de ALINEACIÓN dada por las NN.SS.PP. de Ávila. En los suelos sin edificar, la LLE se ajustará a la alineación catastral, garantizando la continuidad de las alineaciones de fachadas.



Edificaciones colindantes a la N-110 en suelos calificados como ordenanza de CASCO



Suelo sin edificar colindante a la N-110 calificados como ordenanza de CASCO

Por la margen derecha de la carretera, prácticamente al final del tramo, existen restos de una edificación ubicada en suelo con ordenanza de CASCO, así como su cerramiento de fábrica.

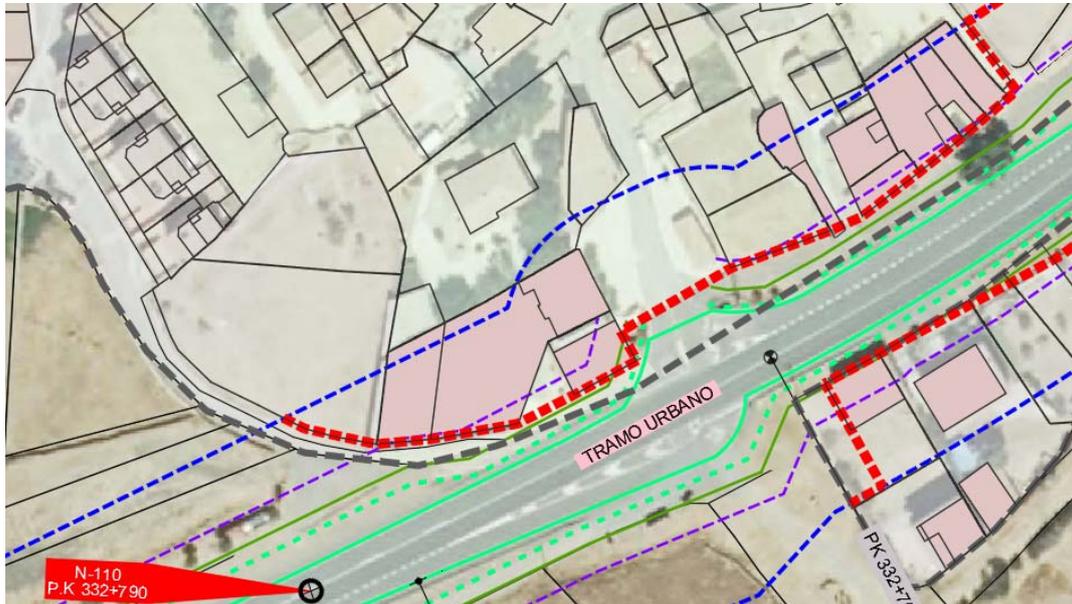


Restos de fachada y muro de fábrica.

Situada a unos 10 metros de la arista exterior de calzada, y aunque su estado no amenaza ruina inminente, es de aplicación lo previsto en el artículo 100 del RD 1812/94 de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, respecto a la forma de proceder en el caso de existencia de obras ruinosas próximas a las carreteras del estado:

Artículo 100. Obras ruinosas

- 1. Cuando una construcción, o parte de ella, próxima a una carretera estatal pudiera ocasionar daños a ésta o ser motivo de peligro para la circulación, el Servicio competente de la Dirección General de Carreteras lo pondrá en conocimiento de la Corporación local correspondiente a los efectos de su declaración de ruina y subsiguiente demolición.*
- 2. Si existieran urgencia y peligro inminentes, se dará traslado de tal circunstancia al Gobernador Civil o Delegado del Gobierno para que adopten las medidas necesarias.*



Posición de la LLE a su paso por el casco de San Lorenzo de Tormes

En la margen izquierda, entre los p.k 332+625 y 332+700, en la que los terrenos corresponden a la ORDENANZA DE EXTENSIÓN, existe un conjunto de edificaciones de tipología unifamiliar aislada y anteriores a la entrada en vigor de las NN.SS.PP. de Ávila, las cuales han sido edificadas a una distancia inferior a 25 metros respecto de la arista exterior de calzada. Por lo que se propone la LLE ajustada a la LÍNEA DE FACHADA de las edificaciones colindantes con la carretera y en su caso al CERRAMIENTONO DIÁFANO, lo que coincide con la consideración de ALINEACIÓN dada por las NN.SS.PP. de Ávila. En los suelos sin edificar, la LLE guardará continuidad a la propuesta donde si existen edificaciones.



Posición de la LLE en la margen izquierda entre los p.k 332+625 y 332+700

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe del Ayuntamiento de San Lorenzo de Tormes, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe del Ayuntamiento de San Lorenzo de Tormes, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.
- C. Travesías que no tienen el carácter de tramo urbano (Ley 37/2015 de carreteras, art. 46.2), la necesidad de la autorización del Ministerio, previo informe del Ayuntamiento se extiende a todas las zonas de protección de la carretera (dominio público, servidumbre y afección).

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

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

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

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

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

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

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

7. PROCEDIMIENTO.

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

8. CONCLUSIONES.

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

En Ávila a junio de 2021.

CONSULTOR
MBG INGENIERÍA Y ARQUITECTURA, S.L.

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

UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ÁVILA
Jefe de Unidad

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

FIRMADO



FIRMADO por : THABIT DHAHLI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
Total folios: 24 (22 de 24) - Código Seguro de Verificación: MF0M02S38CE7D5DA2883C7E37C86
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



APÉNDICE I: PLANOS DEL E.D.T.U

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
CARRETERA NACIONAL N-110 p.k.332+520 a p.k. 332+790 San Lorenzo de Tormes (Ávila)

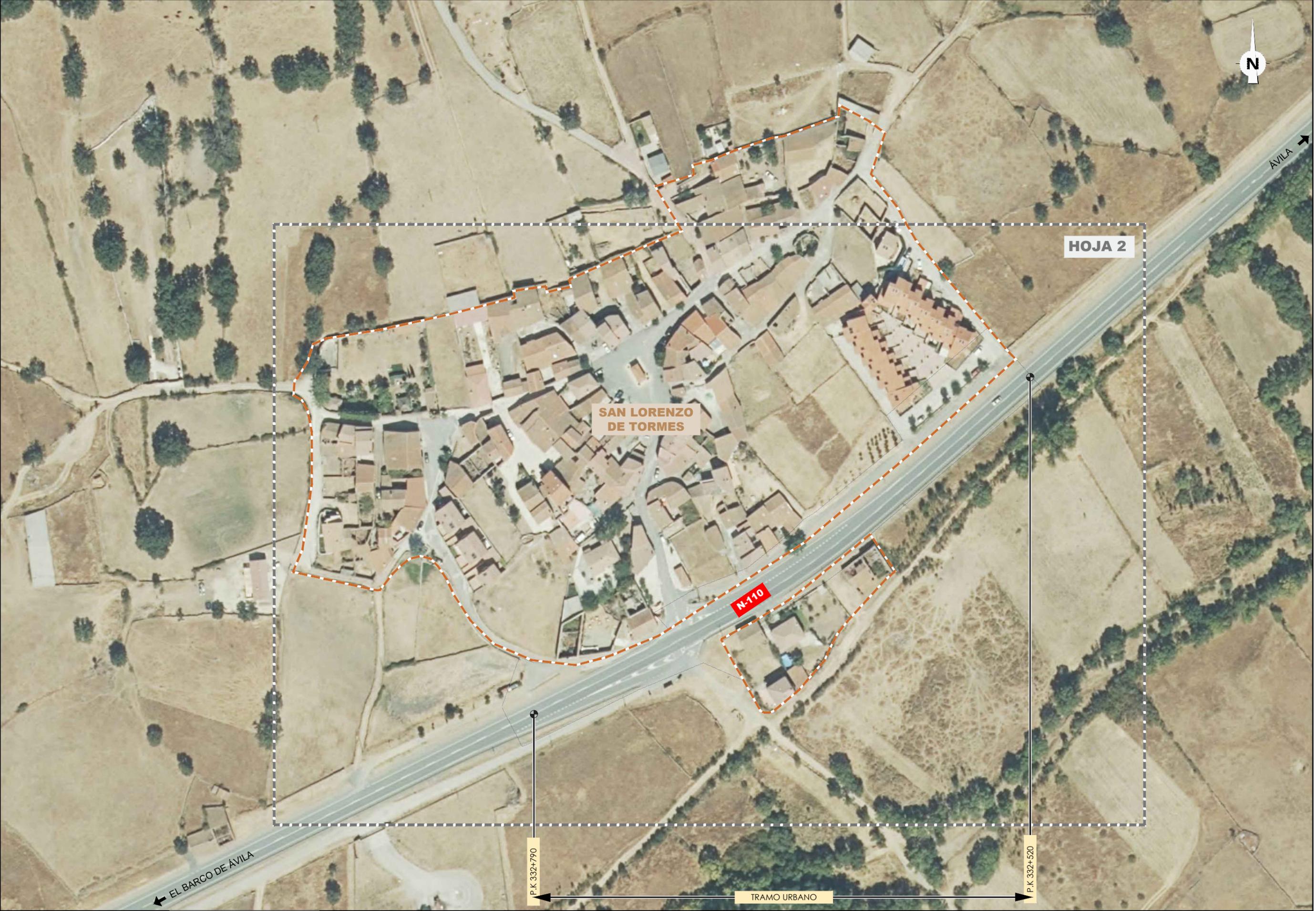
FIRMADO

FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
Total folios: 24 (23 de 24) - Código Seguro de Verificación: MF0M0Z538CE7D5DA2883C7E37C86
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

	GOBIERNO DE ESPAÑA
	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

W:\3.2 Oc OL\Ocol 17-01 AT Cyt Orientati\AV1\02A-EDIU San Lorenzo de Tormes\05 Proy\2 Planos\EDIU San Lorenzo-Rev01.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL

EMPRESA CONSULTORA

INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO

INGENIERO DIRECTOR DEL ESTUDIO

ESCALA:
1:1.500
0 10 20 30m
ORIGINAL LINE A-3 GRÁFICA

TÍTULO:
ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
CARRETERA NACIONAL N-110 P.K 332+520 AL 332+790
SAN LORENZO DE TORMES
(PROVINCIA DE ÁVILA)

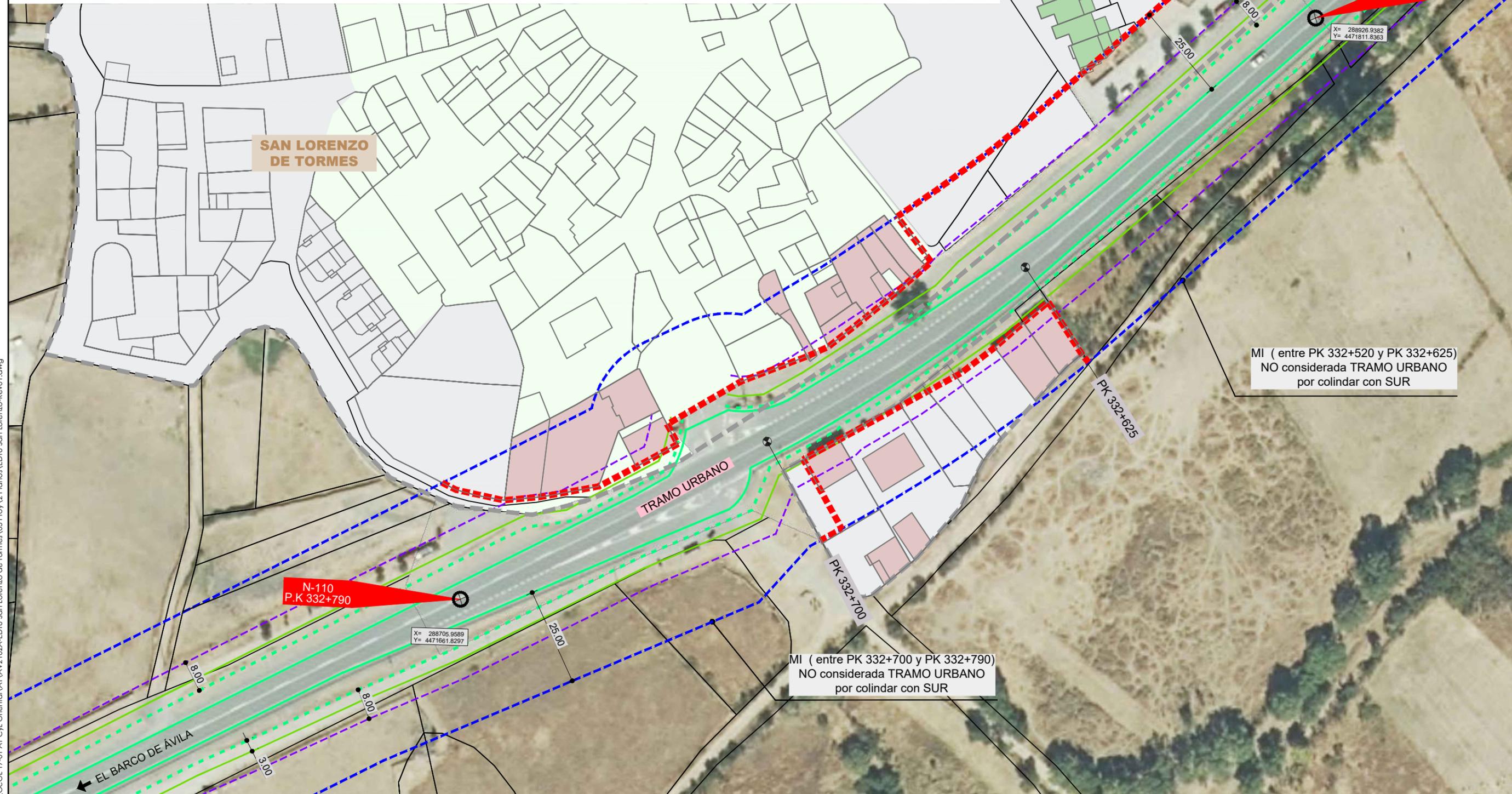
FECHA:
JUNIO 2021
HOJA: 1 DE 2

PLANEAMIENTO VIGENTE:
Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, con ámbito provincial, de Ávila (BOCYL Nº181 22 /09/97)

- SUELO URBANO
- ORDENANZA DE CASCO
- ORDENANZA DE EXTENSIÓN

- ALINEACIONES ESTABLECIDAS POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO (no se establecen)
- LLE ESTABLECIDA POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO (no se establece)
- LLE CON CARÁCTER GENERAL (25 M)
- LLE PROPUESTA

- EDIFICACIONES COLINDANTES CON LA VÍA:
- POSTERIORES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE APLICACIÓN
 - ANTERIORES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE APLICACIÓN
 - AFFECTADAS POR LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD PROPUESTA POR ESTE ESTUDIO (no procede)
- ARISTA EXTERIOR DE CALZADA
- ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE



FIRMADO por : THABIT DHAHI, ABDUL KARIM. A fecha: 24/06/2021 06:00 PM
 FIRMADO por : LLANES BLANCO, MANUEL MARIA. A fecha: 28/06/2021 08:57 AM
 Total folios: 24 (24 de 24) - Código Seguro de Verificación: MFOW02S38CE7D5DA2883C7E37C86
 Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA