



El Ayuntamiento de Mos ha solicitado la reducción de línea límite de edificación de cincuenta (50) metros a veinticinco (25) metros en los nudos viarios y cambios de sentido, intersecciones, vías de giro y ramales de la N-550 en los siguientes tramos:

- Tramo 1. Parroquia de Sanquiñeda (entre el P.K. 155+670 –glorieta de enlace con la A-52– y el P.K. 154+850)
- Tramo 2. Parroquia de Mos (entre el P.K. 151+380 y el P.K. 152+900)
- Tramo 3. Parroquia de Louredo (entre el P.K. 148+000 y el P.K. 149+300)

MARCO LEGAL

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras define en su artículo 33, la línea límite de edificación. En el caso que nos ocupa, se sitúa, en ambas márgenes de la N-550, a 25 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada más próxima. Esta distancia se incrementa a 50 metros en los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales existentes en las carreteras.

El artículo 48 de la Ley 37/2015, establece el procedimiento a seguir en los estudios de delimitación de tramos urbanos, en los que podrá fijarse línea límite de edificación inferior a la prescrita con carácter general.

En respuesta a la solicitud recibida, se analizan a continuación, a los efectos de la Ley de Carreteras, cuáles de los tramos solicitados reúnen las condiciones necesarias para el rebaje de la línea límite de edificación.

ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el Ayuntamiento de Mos, a los efectos de establecer la parte del suelo clasificado como urbano, es el Plan General de Ordenación Municipal aprobado definitivamente el 18 de enero de 2017 (pendiente publicación en DOG, a fecha de redacción de este informe).

El marco jurídico en el que se redactó fue el determinado por la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia.

Por tanto, las determinaciones del planeamiento general no están adaptadas a las prescripciones de la vigente Ley 2/2016, de 10 de febrero, del Suelo de Galicia ni al Decreto 143/2016, de 22 de septiembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.



PROCEDENCIA DEL ESTUDIO

En el Tramo 1, considerando la clasificación del suelo vigente, la glorieta final (P.K. 155+670) discurriría por suelo clasificado como urbano, por lo que sería planteable la solicitud efectuada.

A los efectos de la Ley 37/2015, se aprecia que el Tramo 2 (entre el P.K. 151+380 y el P.K. 152+900) y en el Tramo 3 (entre el P.K. 148+000 y el P.K. 149+300) no pueden ser considerados tramos urbanos. Del mismo modo, tampoco reúnen las condiciones necesarias para ser considerados travesías.

No obstante, se advierte que no en todas las conexiones existentes en dichos tramos sería aplicable el incremento a 50 metros de la línea límite de edificación, ya que éstas tendrían que tener consideración de nudos viarios o cambios de sentido, intersecciones, vías de giro y/o ramales. Se entiende que será el Reglamento General que desarrolle la Ley de Carreteras el que determine el alcance real de la consideración anterior.

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS

De acuerdo con lo previsto en el artículo 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que indica que se considerarán tramos urbanos aquellos que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, se tramita el presente expediente a instancia del ayuntamiento interesado.

a) Normativa urbanística:

En la glorieta existente en el P.K. 155+670, el planeamiento establece alineaciones acordes con la definición de la línea límite de edificación genérica, conforme a la derogada Ley 25/1988, esto es, a 25 metros de la arista exterior de la calzada.

Por lo que la propuesta efectuada resultaría compatible con el planeamiento urbanístico en vigor.

b) Procedimiento a seguir:

El procedimiento previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, para la tramitación de los estudios de delimitación de tramos urbanos, es el siguiente:

- El Ministerio de Fomento, una vez elaborado el estudio, se lo notificará al ayuntamiento y a la comunidad autónoma afectados, a fin que emitan informe en un plazo de 2 meses.
- Además, 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 el 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.



c) **Delimitación propuesta:**

c.1) Tramo urbano

Se propone delimitar como tramo urbano el incluido en el perímetro identificado como suelo urbano en el PXOM aprobado el 18 de diciembre de 2017.

Se trataría pues, de una delimitación puntual en el entorno del P.K. 155+670, en la forma propuesta en el plano adjunto.

c.2) Línea límite de edificación

Dado que el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras indica que la posición de la línea límite de edificación que se formule en los estudios de delimitación de tramos urbanos debe de ser acorde con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de esa ley, se propone que la línea límite de edificación se sitúe en este punto, tal y como se representa en el plano adjunto, a 25 metros medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada anular.

c.3) 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, de la siguiente forma:

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

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

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

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

c.4) 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, de la siguiente forma:

"La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas."



CONCLUSIÓN

Tras el análisis de todos los aspectos anteriores, se propone:

- 1 Fijar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y según lo indicado en el plano adjunto, la línea límite de edificación a 25 m de la arista exterior de la calzada anular en el P.K. 155+670 de la N-550.
- 2 Tramitar la citada delimitación según el procedimiento establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, lo cual supone:
 - a. Someterla a información pública, por un plazo de 30 días hábiles, anunciándola en el Boletín Oficial del Estado y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Mos, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular alegaciones sobre la repercusión que el estudio tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.
 - b. Remítirla a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia y al Ayuntamiento de Mos, a fin de que, en el plazo de dos meses, emitan informe.

Pontevedra, 6 de febrero de 2017

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD

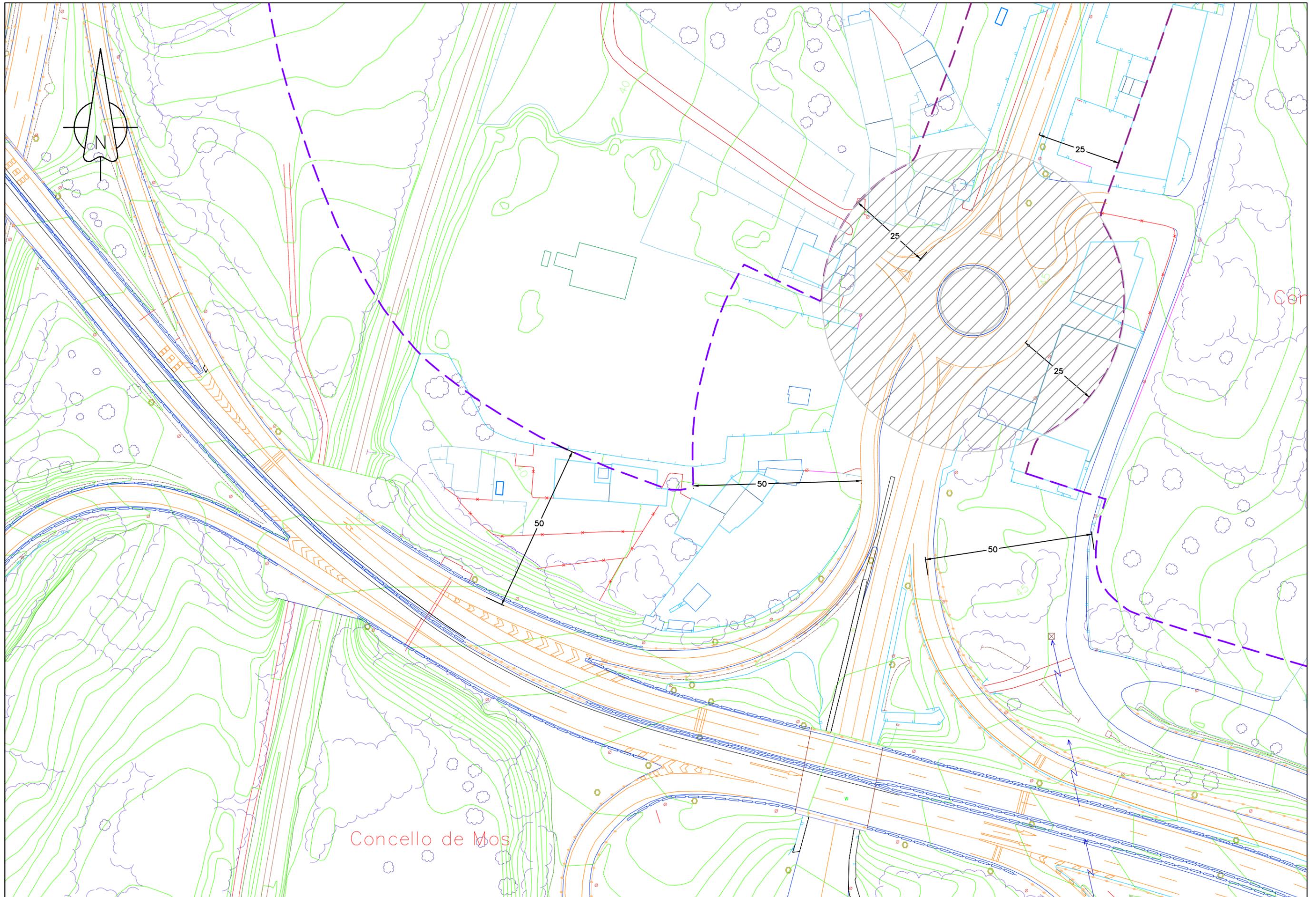
Fdo.: *Pablo Domínguez Gómez*



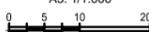
VºBº

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: *Ángel González del Río*



Concello de Mos

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA Unidad de Carreteras del Estado en Pontevedra	EL JEFE DEL ÁREA DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE PONTEVEDRA:  PABLO DOMÍNGUEZ GÓMEZ	ESCALA: A3: 1/1.000 	TIPO DE ESTUDIO: DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO	TÍTULO: DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO EN MOS	CARRETERA: N-550	PPK: P.K. 155+670	TÉRMINO MUNICIPAL: MOS	FECHA: ENERO DE 2017	DESIGNACIÓN DEL PLANO: PLANTA GENERAL	Nº. PLANO: 1
											HOJA 1 de 1



—x—x—x—x— LÍNEA LÍMITE DO TERMO MUNICIPAL

— — — — — LÍMITE DO SOLO URBANO

- - - - - LÍMITE DO SOLO DE NÚCLEO RURAL

▭ SOLO URBANO CONSOLIDADO

— — — — — LÍMITE DE ORDENANZA

- - - - - LÍMITE GRAO DA ORDENANZA

4 2º ORDENANZA E GRAO

— — — — — ALIÑACIÓN EXTERIOR

- - - - - ALIÑACIÓN INTERIOR

▭ SOLO URBANO NON CONSOLIDADO

A - 1 - R01 ÁMBITO - nº DISTRITO - USO CARACT

▭ SOLO URBANIZABLE DELIMITADO

▭ SOLO URBANIZABLE NON DELIMITADO

▭ SOLOS RÚSTICOS DE PROTECCIÓN

SRPA SOLO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AUGAS. ZONA DE POLICÍA

— — — — — LÍNEA ZONA DE POLICÍA 100 M.

— — — — — LÍNEA DE INUNDACIÓN T500

— — — — — LÍNEA DE EDIFICACIÓN

▭ LÍNEA DE INUNDACIÓN T500 LAMINA DE AGUA INUNDACIÓN T500

△ △ △ △ △ SISTEMA XERAL DE ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES

▭ SISTEMAS LOCAIS DE ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES

▭ SISTEMA XERAL DE EQUIPAMENTOS

▭ EQUIPAMENTOS LOCAIS

AD ADMINISTRATIVO D DEPORTIVO
 SC SOCIOCULTURAL SP SERVIZOS PÚBLICOS
 S SANITARIO R RELIXIOSO
 AS ASISTENCIAL C CEMITERIO
 DC DOCENTE

▭ SISTEMAS XERAIS

COMUNICACIÓN E TRANSPORTE SERVIZOS E INFRAESTRUTURAS
 SXAP S.X. AEROPORTUARIO SXE S.X. REDE ELÉCTRICA
 SXF S.X. FERROVIARIO SXA S.X. ABASTECIMENTO
 SXS S.X. SANEAMENTO E DEPURACIÓN

CATÁLOGO ARQUEOLÓXICO

⊙ ÁREAS DE CAUTELA

⊙ PROTECCIÓN INTEGRAL

GA36009005 CÓDIGOS XACEMENTOS

CATÁLOGO PATRIMONIO

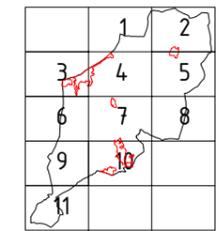
⊙ CONTORNO DE PROTECCIÓN DOS ELEMENTOS RECOLLIDOS NO CATÁLOGO

▭ ELEMENTO DE PATRIMONIO

▭ FINCAS SINGULARES

A_001 CÓDIGO DE ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS
E_001 CÓDIGO DE ELEMENTOS ETNOGRÁFICOS
I_001 CÓDIGO DE ELEMENTOS DE INFRAESTRUTURAS

PLANO 1:5000



PLANO 1:2000

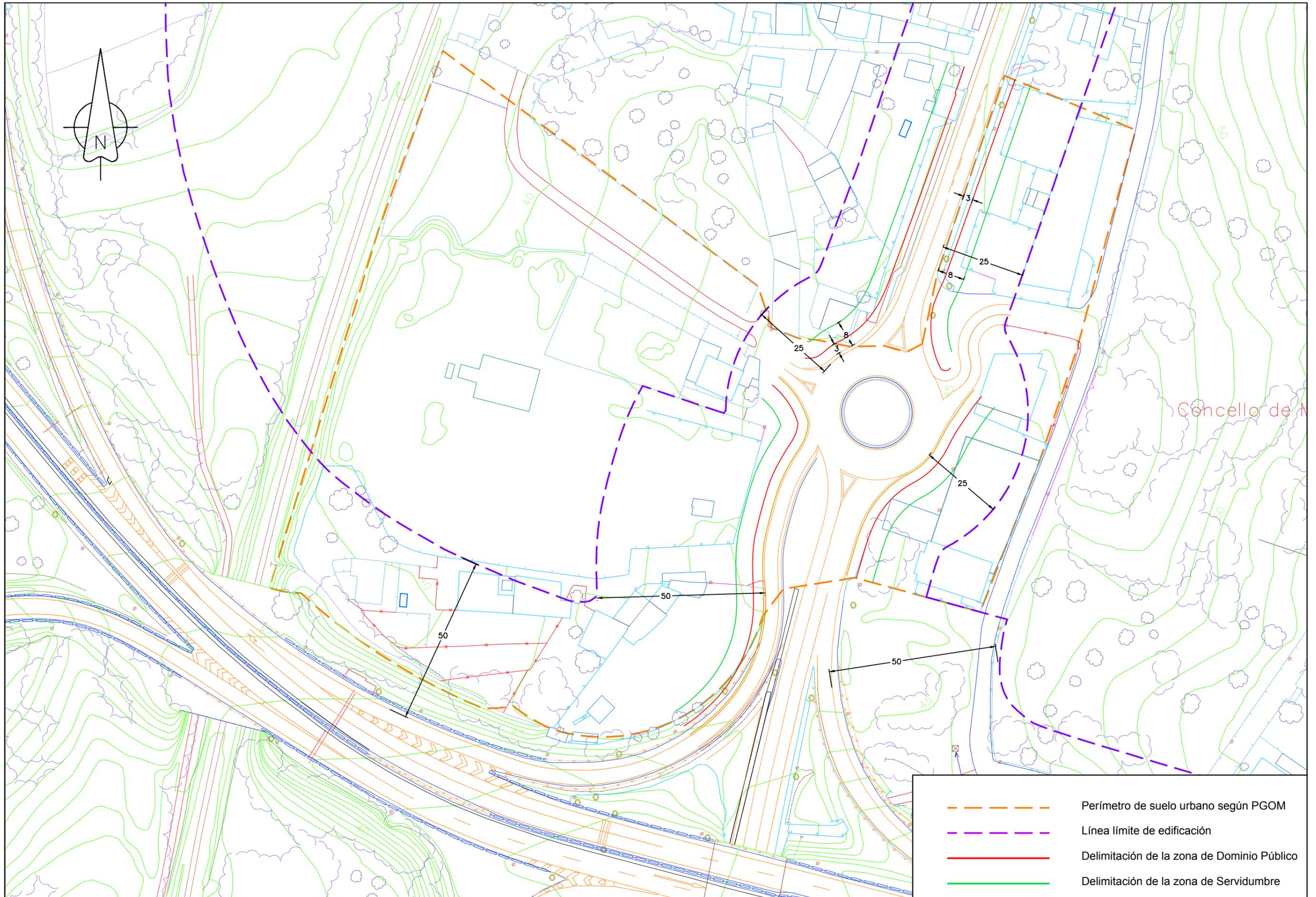


CONCELLO DE MOS
PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL

DATA: DECEMBRO 2015
 SERIE 2: DOCUMENTO DE APROBACIÓN PROVISIONAL PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
 PLANO Nº: S2-22

PLANO: CUALIFICACIÓN DO SOLO URBANO
 ESCALA: 1:2.000

ESCALA GRAFICA: 0 5 10 20 30 40 50
 EQUIPO REDACTOR: BARCOVI, S.L.
 XEFE DO EQUIPO: JUAN ANGEL VISIER GIL arquitecto



Concello de M

	Perímetro de suelo urbano según PGOM
	Línea límite de edificación
	Delimitación de la zona de Dominio Público
	Delimitación de la zona de Servidumbre