



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA

RED:

CARRETERAS DEL ESTADO

CARRETERA:

N-550

TÍTULO:

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y MODIFICACION DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACION DE LA N-550

PUNTOS KILÓMETRICOS:

21+416 A 21+602 MARGEN DERECHA

LOCALIZACIÓN

HERVES-CARRAL

INGENIERO T. AUTOR

VALERO TELLO MILAGRO

INGENIERO JEFE AREA
CONSERVACIÓN Y
EXPLOTACIÓN

EDUARDO TOBA BLANCO



INDICE DE DOCUMENTACION

	Pág.
ANEXO Nº1 APROBACION PROVINCIAL DEL ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN DE LA N-550 EN EL P.K 21+416 A 21+602 T.M. CARRAL	4-7
ANEXO Nº2 OFICIO DE REMISIÓN DEL EXPEDIENTE	9
ANEXO Nº3 ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO	11-18
ANEXO Nº4 SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE CARRAL	20
ANEXO Nº5 DELIMITACIÓN TRAMO URBANO DE HERVES	22-36
ANEXO Nº6 NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO	38-51

Anexo nº1



MINISTERIO DE FOMENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA ✓

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN

O F I C I O

S/REF.

N/REF. ECR LLE-29-C-2018

FECHA 31 de Mayo de 2019

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA

C/ANTONIO MACHADO, 45

15071 – A CORUÑA

ASUNTO: ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN RESPECTO DE LA CARRETERA N-550, PP.KK. 21+416 A 21+602. T.M. CARRAL. (A CORUÑA).

INTERESADO: AYUNTAMIENTO DE EL CARRAL.

Con fecha 30 de Mayo de 2019 el Subdirector General de Explotación, P. D. del Director General de Carreteras (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

- **Aprobar provisionalmente el Estudio de Delimitación de Tramo Urbano** presentado para el tramo comprendido entre los pp.kk. 21+416 a 21+602 de la N-550, a su paso por Carral (A Coruña), en el núcleo rural de Herves de acuerdo con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, según lo siguiente:
 - Delimitar como tramo urbano el tramo de la N-550 entre los pp.kk. 21+416 a 21+602 que discurre por el suelo clasificado como suelo de núcleo rural para la margen derecha.
 - Fijar el borde exterior de la **zona de dominio público**, medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la explanación, a 3 metros entre los pp.kk 21+416 a 21+602 según se delimita en los planos.
 - Fijar el borde exterior de la **zona de servidumbre**, medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la explanación, a 8 metros entre los pp.kk. 21+416 a 21+602 según se delimita en los planos.
 - Establecer la línea límite de edificación tal y como se observa en los planos adjuntos, para los tramos de la N-550 comprendidos entre los pp.kk. 21+416 a 21+602 a 12,5

MFOM D.C. GALICIA

Entrada

Nº. 201920150004460

05-06-2019 11:33:14



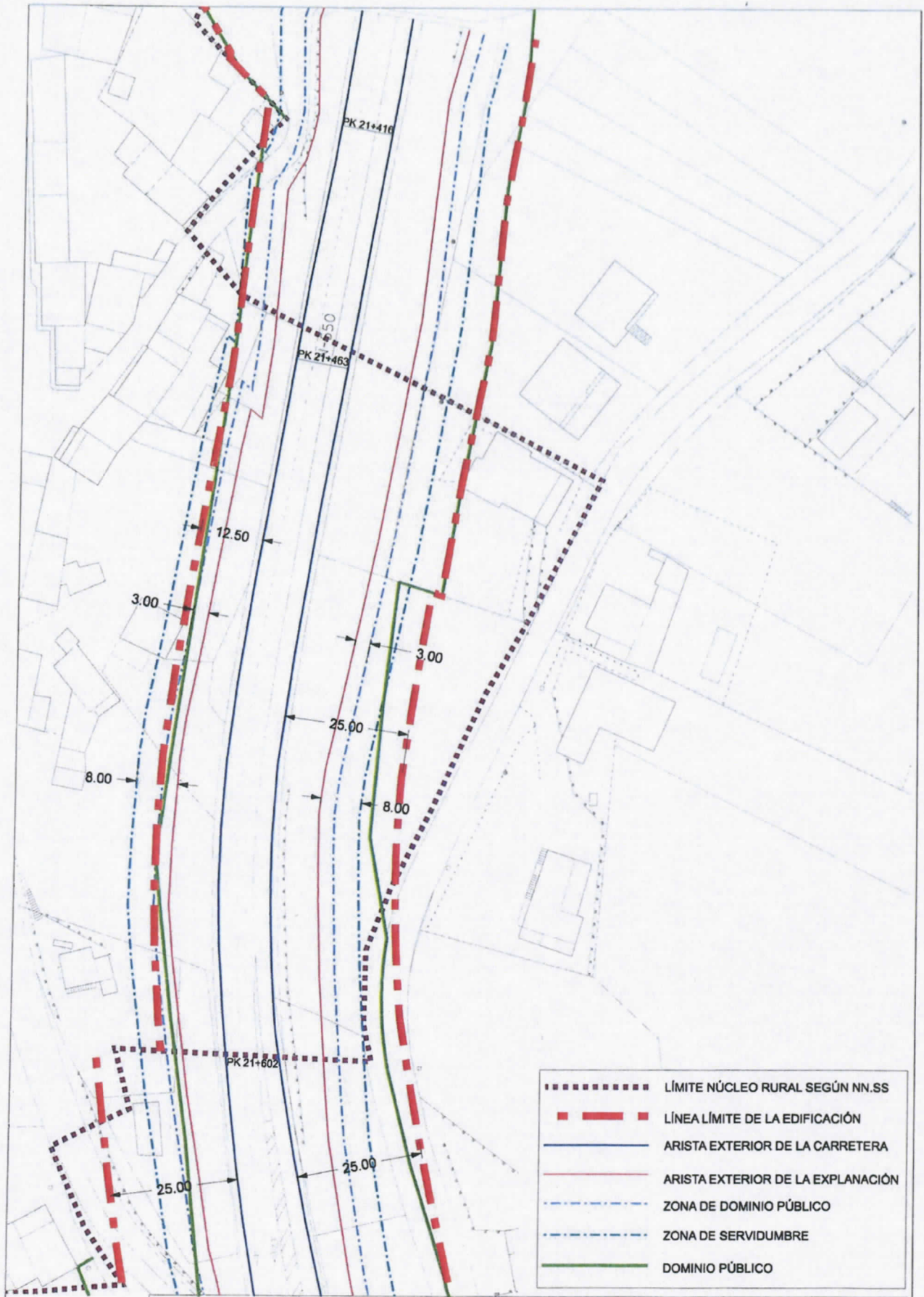
m desde la arista exterior de la calzada en la margen derecha y a 25 m desde la citada línea en la margen izquierda.

- **Tramitar el Estudio de Delimitación de Tramo Urbano** modificado según el procedimiento establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, lo cual supone:
 - Notificar el Estudio a la Xunta de Galicia y al Excmo. Ayuntamiento de Carral, a fin de que, en el plazo de dos meses, emitan informe.
 - Someter a información pública el Estudio, por un plazo de 30 días hábiles, anunciándolo en el Boletín Oficial del Estado y en el Excmo. Ayuntamiento de Carral, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular alegaciones sobre la repercusión del Estudio en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos, con ruego de traslado al interesado.

LA INGENIERA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DEL ESTADO

Esther Carazo Rivera



- LÍMITE NÚCLEO RURAL SEGÚN NN.SS
- - - - - LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN
- ARISTA EXTERIOR DE LA CARRETERA
- ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN
- - - - - ZONA DE DOMINIO PÚBLICO
- - - - - ZONA DE SERVIDUMBRE
- DOMINIO PÚBLICO



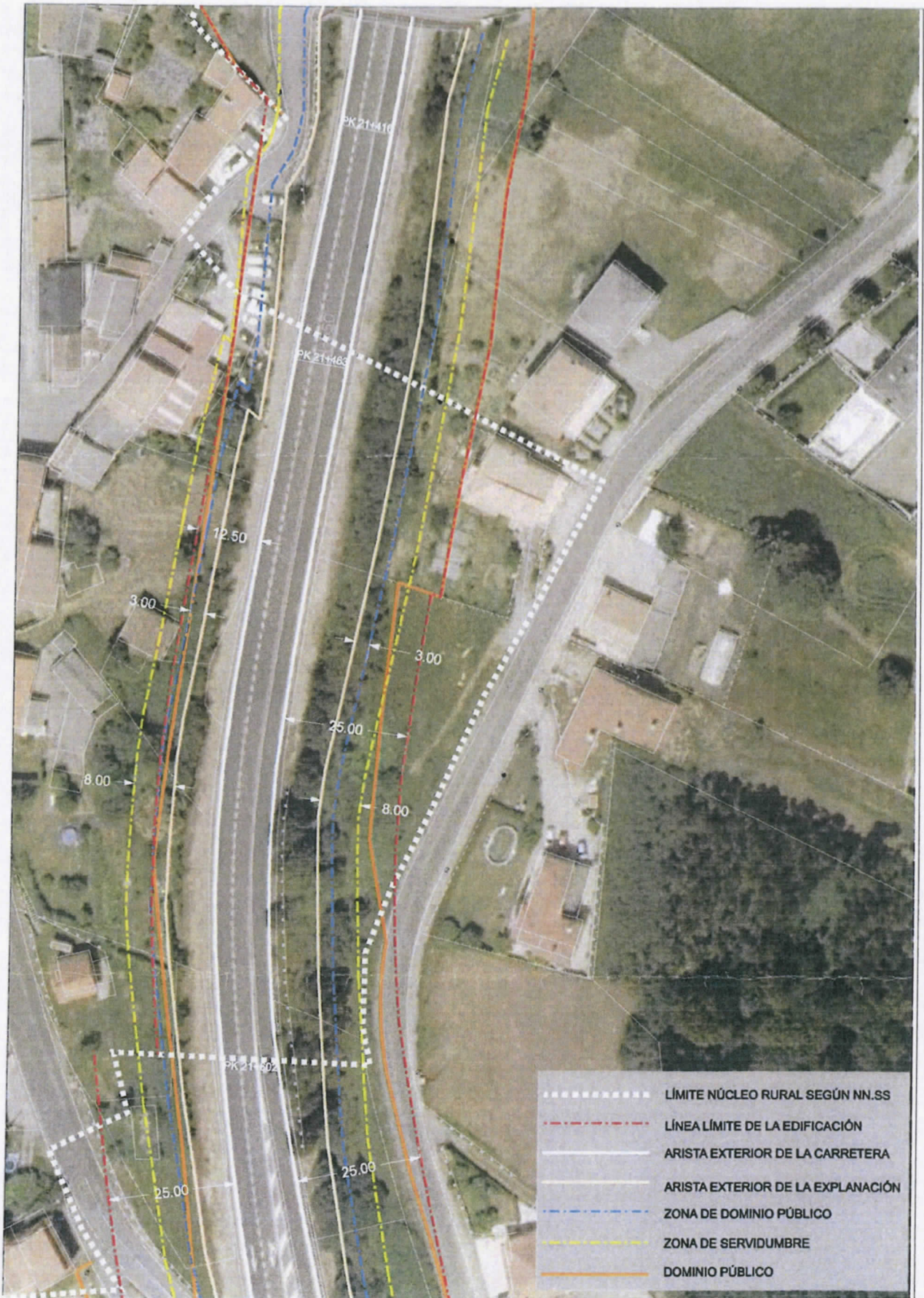
AYUNTAMIENTO DE CARRAL
 DELIMITACIÓN TRAMO URBANO
 EN HERVES

N-550 DEL P.K 21+416 al
 P.K 21+602

Fecha
 Junio 2018
 Escala
 1:1.000

PLANTA GENERAL

Nº
 4



**ESTUDIO
TECNICO
GALLEGOS, S.A.**

AYUNTAMIENTO DE CARRAL

**DELIMITACIÓN TRAMO URBANO
EN HERVES**

**N-550 DEL P.K 21+416 al
P.K 21+602**

Fecha
Junio 2018

Escala
1:1.000

PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO

Nº
5

Anexo nº2



O F I C I O

S/REFC:
N/REFC:
FECHA: A Coruña, 30 de mayo de 2019
ASUNTO: **EDTU en Carral y modificación de línea
límite de edificación en P.K. 21,416 a
21,602 de la N-550 M.D.**

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
MINISTERIO DE FOMENTO
Paseo de La Castellana, 68
28071 - MADRID

ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Carral ha solicitado la delimitación de un tramo urbano y la reducción de la línea límite de edificación (L.L.E.) de veinticinco (25) metros (art. 33.2 de la Ley 37/2015 de Carreteras), a doce con cincuenta (12,50) metros en un tramo de la carretera N-550 a su paso por el núcleo de Herves del T.M. de Carral.

Presenta un estudio que se considera suficiente para tramitar el EDTU.

PROCEDENCIA DEL ESTUDIO

Considerando que la clasificación del suelo vigente, previamente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, en la zona donde se propone el estudio, tenía la condición de "URBANO", es admisible la solicitud efectuada.

Se remite la documentación presentada a fin de que se elabore la resolución procedente

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN,

Firmado por GONZALEZ DEL RIO ANGEL - DNI
09742603X el día 30/05/2019 con un certificado
emitido por AC Administración Pública

Fdo.: Ángel González del Río

Anexo nº3



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO

Población: HERVES

Término Municipal: C (A Coruña)

Carretera: N-550

Puntos kilométricos: P.K. 21,416 a 21,602

1) ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Carral ha solicitado (Anexo nº1) se tramite el correspondiente Estudio de Delimitación de tramo urbano que prevé el art. 47 de la Ley 37/2015 y propone la reducción de la línea límite de edificación (L.L.E.) de veinticinco (25) metros (art. 33.1 de la Ley 37/2015 de Carreteras), a doce con cincuenta (12,50) metros en la margen derecha de la zona de Estudio.

El art. 47 dispone 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, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

2) PROCEDENCIA DEL ESTUDIO

Considerando que la clasificación del suelo vigente, previamente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, en la zona indicada en la solicitud, tenía la condición de "URBANO", (según informe de la Xunta de Galicia), es admisible la solicitud efectuada. Por otra parte se corrobora esta afirmación con lo dispuesto en el art. 2.2 de la "Instrucción 17/1998 sobre la aplicación de la Ley del suelo en Galicia en el marco de la nueva Ley 6/1998 sobre régimen de suelo y valoraciones", en la que se asimila el "suelo de núcleo rural" al "suelo urbano" de la legislación estatal a los efectos de determinar el régimen jurídico aplicable.



3) OBJETO

El objeto de este estudio de delimitación de tramo urbano, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, es fijar, para la fracción de la Red de Carreteras del Estado estudiada y según las circunstancias de cada margen de la vía:

- Los tramos que se consideran urbanos.
- Los tramos que se consideran travesías.
- La posición de la línea límite de edificación.
- La zona de dominio público.
- La zona de servidumbre, en aquellos tramos urbanos que no tengan la consideración de travesía.

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

4) INFORME

– ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el Ayuntamiento de Carral, a los efectos de ordenación del suelo urbano, son las **Normas Subsidiarias del Planeamiento**, aprobadas el 18-11-1993 y cuya normativa fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña del 1 de marzo de 1994.

En el tramo analizado, del P.K. 21,416 a 21,602, las NNSSP clasifican el suelo como “No Urbanizable de Núcleo Rural (SNUN)”, incluyendo la Normativa del planeamiento la siguiente norma particular de aplicación en los núcleos rurales de Carral:



RETRANQUEOS

La alineación oficial exterior: se producirá el retranqueo que corresponda en aplicación de lo establecido en las ordenanzas generales de las presentes determinaciones para “línea límite de edificación”, en razón del tipo de carretera, autopista o autovía a la que de frente.

*Por otra parte, la **Ley 2/2016 del suelo de Galicia** prevé en la Disposición transitoria primera punto 2 apartado c:*

“Disposición transitoria primera. Régimen de aplicación a los municipios con planeamiento no adaptado y a los municipios sin planeamiento.

2. El planeamiento aprobado definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley y no adaptado a la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, conservará su vigencia hasta su revisión o adaptación a la misma, conforme a las siguientes reglas:

*c) Al suelo incluido en el ámbito de los núcleos rurales o en las **delimitaciones de suelo no urbanizable de núcleo rural**, en sus áreas de influencia o tolerancia, se le aplicará íntegramente lo dispuesto en el planeamiento respectivo, salvo en lo que se refiere a las edificaciones tradicionales existentes, a las cuales será de aplicación lo previsto en el artículo 40 de la presente ley”.*

En atención a cuanto antecede, le es de aplicación las NNSSP en virtud de las cuales, aplicando la *“Instrucción 1/1998, de 24 de julio, sobre la aplicación de la Ley del suelo de Galicia en el marco de la nueva Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones”*, podemos concluir que el régimen jurídico aplicable a los núcleos rurales es el de **suelo urbano** de la legislación estatal

“2.2. Suelo de núcleo rural.

Esta nueva clase de suelo que introduce la ley gallega pretende dar una respuesta adecuada a uno de los aspectos más característicos de los asentamientos de población en Galicia. Aunque el suelo de núcleo rural no



tenga su correlativo en la nueva ley estatal, se puede encontrar sin mayor dificultad su equivalencia con el suelo urbano a los efectos de determinar el régimen jurídico básico que resulta de aplicación.

El concepto de núcleo rural que define el artículo 76 de la ley gallega tiene una evidente conexión con el de suelo urbano establecido en el artículo 8 de la ley estatal. El hecho físico de la agrupación de viviendas -condición sine qua non para identificar un núcleo rural- puede reconducirse sin dificultad al criterio genérico de consolidación edificatoria que emplea el legislador estatal que, no olvidemos, se remite al legislador autonómico para determinar la forma y condiciones para la clasificación del suelo urbano. En definitiva, ambas clases de suelo sirven de soporte físico a un asentamiento de población y el régimen jurídico aplicable en ambas clases de suelo resulta análogo”.

Por otra parte, en la fecha de elaboración de las NNSSP en vigor, no se había construido la N-550 con el trazado actual a su paso por Herves, y no le eran de aplicación a los terrenos colindantes con la actual N-550 las limitaciones que impone la Ley de carreteras. Actualmente, le es de aplicación la Ley de Carreteras con carácter genérico en relación a la posición de la Línea Límite de Edificación

– MARCO LEGAL Y PROCEDIMENTAL

La vigente Ley 37/2015, do 29 de septiembre, de Carreteras prevé, en su artículo 48, el procedimiento para la tramitación de los estudios de delimitación de tramos urbanos.

El procedimiento previsto en ese artículo es el siguiente:

- El Ministerio de Fomento, una vez elaborado el estudio de delimitación de tramos urbanos, 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.

– DELIMITACIÓN PROPUESTA

Tramo urbano

Se propone delimitar como tramo urbano el incluido en el perímetro identificado como SNUN en las NNSSP aprobadas por el Ayuntamiento en Pleno.

Ese tramo se identifica en los planos 4 y 5 que se acompañan a la solicitud (Anexo nº 1), y se corresponde con el situado entre los P.K. 21+416 al P.K. 21+602 de la carretera N-550.

Travesía

No se cumplen los requisitos, puesto que:

- No existen edificaciones consolidadas en más de dos terceras partes de la longitud del tramo y en ambas márgenes
- No existe entramado de calles conectadas a la carretera nacional en ambas márgenes.

Línea límite de edificación

Tal y como se expone en el estudio que se acompaña a la solicitud, se elabora la siguiente propuesta:

Margen derecha según sentido creciente de la carretera: De cara a preservar las edificaciones existentes en el suelo urbano de las NNSSP 1984 se define una **línea límite de edificación a 12,50 m de la arista exterior de la calzada**, salvo en aquellas zonas en que esta distancia es inferior a la definida como zona dominio público, en las cuales se cogerá esta última como línea límite de edificación.

Margen izquierda según sentido creciente de la carretera: Se toma como **línea límite de edificación la genérica definida en la legislación vigente, es decir 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada**. En las zonas en las que el dominio público es superior a esta línea se toma como línea límite de edificación el propio dominio público (línea de expropiación de la carretera).

Por lo tanto, 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 proponga



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 ha de proponer que la línea límite de edificación se sitúe en esa posición, tal y como se representa en los planos que se acompañan (Nº 4 Y 5 del Anexo nº 1).

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 desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural.

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

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

Se ha identificado la arista exterior de la explanación y se ha representado la zona de dominio público definido por la Ley de Carreteras. Se ha representado además la línea límite de la expropiación

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”

Se ha representado la zona de servidumbre según la definición dada en la Ley

5) 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 los planos que se adjuntan (nº 4 y 5 del Anexo nº1):

a. La delimitación del siguiente tramo urbano:
Del P.K. 21+416 a 21+602 de la N-550.

2 Identificar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en el tramo urbano fijado según el punto anterior, y según lo indicado en los planos que se adjuntan:

a. La posición de la línea límite de edificación:

Margen derecha según sentido creciente de la carretera a 12,50 m. de la arista exterior de la calzada entre los ppkk. 21+416 a 21+602

Margen izquierda según sentido creciente de la carretera a 25,00 m. de la arista exterior de la calzada entre los ppkk. 21+416 a 21+602

b. El borde exterior de la zona de dominio público, que coincide con el borde interior de la zona de servidumbre:

A 3 metros, desde la arista exterior de la explanación, medidos horizontalmente y perpendicularmente a dicha arista, en ambas márgenes, del P.K. 21+416 a 21+602 y en todo caso incluyendo los terrenos de dominio público expropiados.



- c. El borde exterior de la zona de servidumbre:
A 8 metros, desde la arista exterior de la explanación, medidos horizontalmente a dicha arista, en ambas márgenes, del P.K. 21+416 a 21+602 de la N-550.
- 3 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 Carral, 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. Remitirla a la Comunidad Autónoma de Galicia y al Ayuntamiento Carral, a fin de que, en el plazo de dos meses, emitan informe.

A Coruña, 28 de mayo de 2019

EL JEFE DE SECCION TECNICA

TELLO
MILAGRO
VALERO -
17698568E
Fdo: Valero Tello Milagro

Firmado digitalmente por
TELLO MILAGRO
VALERO - 17698568E
Fecha: 2019.05.28
08:44:40 +02'00'

**EL JEFE DEL AREA DE CONSERVACIÓN
Y EXPLOTACION**

TOBA BLANCO
EDUARDO - DNI
51053210H
Fdo.: Eduardo Toba Blanco

Firmado digitalmente por
TOBA BLANCO EDUARDO -
DNI 51053210H
Fecha: 2019.05.28 09:08:04
+02'00'

Vº Bº

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN,

Firmado por GONZALEZ DEL RIO ANGEL - DNI
09742603X el día 28/05/2019 con un certificado
emitido por AC Administración Pública

Fdo.: Ángel González del Río

Anexo nº4



Moi Leal e Excelentísimo Concello de Carral (A Coruña)

Campo da Feira, nº 1 // C.P.: 15175 // Tel.: 981670002 Fax: 981 6722 82 // C.I.F.: P-1502100 I

N/REF: LLE-98-C-2015

ASUNTO: modificación de aliñacións en Herves (Carral) N-550 marxe dereita e esquerda

Co fin de dar continuidade ao expediente referenciado neste encabezamento de acordo co previsto no artigo 47 da Lei 37/2015, de 29 de setembro, de Carreteras, **REMÍTESE** nova documentación relativa á delimitación do tramo urbano de Herves N-550 do PK 21+416 ao PK 21+602.

Carral, 20 de novembro de 2018

A primeira tenente de alcalde por delegación do sr. Alcalde

(d.a 455/2018)

Florinda Duarte Gerpe

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA

R/ Antonio Machado 45

15071 A Coruña

Anexo nº5

AYUNTAMIENTO DE
CARRAL
DELIMITACIÓN TRAMO URBANO EN HERVES
N-550 DEL P.K 21+416 al P.K 21+602



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO

Término Municipal: Carral

Carretera: N-550

Puntos kilométricos: P.K. 21+416 al P.K. 21+602

1.- ANTECEDENTES

Este estudio de delimitación de tramos urbanos se tramita por iniciativa del Concello de Carral, 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, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

2.- OBJETO

El objeto de este estudio de delimitación de tramos urbanos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, es fijar, para la fracción de la Red de Carreteras del Estado estudiada y según las circunstancias de cada margen de la vía:

- Los tramos que se consideran urbanos.
- Los tramos que se consideran travesías.
- La posición de la línea límite de edificación.
- La zona de dominio público.
- La zona de servidumbre, en aquellos tramos urbanos que no tengan la consideración de travesía.

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

3.- ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el Ayuntamiento de Carral, a los efectos de ordenación del suelo urbano, son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobado definitivamente en noviembre de 1993, y cuya normativa fue publicada en el Boletín Oficial de la

Provincia de A Coruña del 1 de marzo de 1994(NSP1993, en adelante).

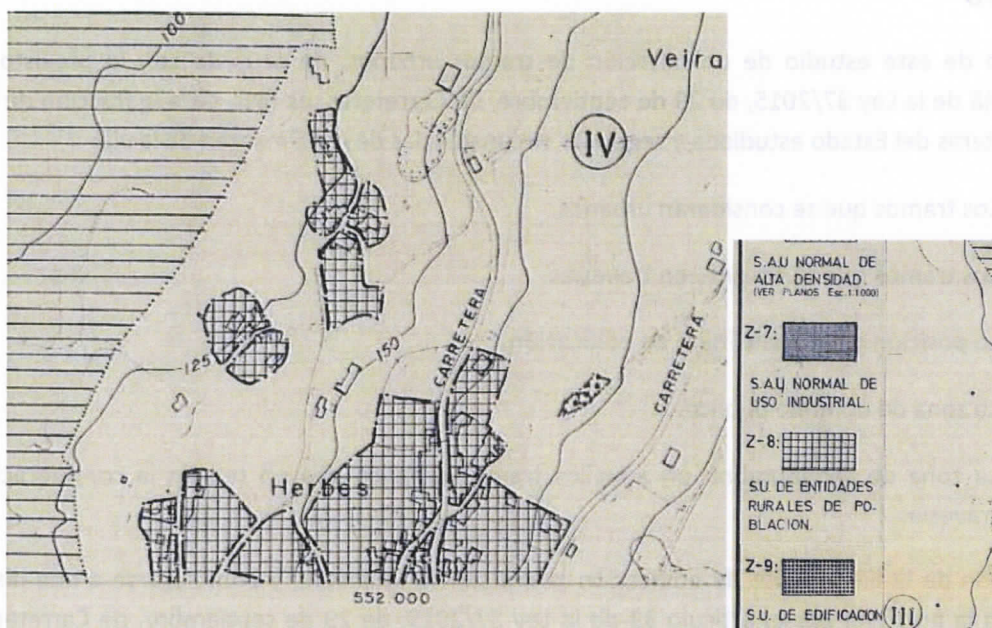
No obstante, para el estudio del tramo urbano en cuestión también es necesario estudiar el anterior documento de planeamiento general, constituido por unas normas subsidiarias de planeamiento municipal aprobadas definitivamente en enero de 1984 y cuya normativa fue publicada en el boletín oficial de la provincia de A Coruña en fecha de 27 de febrero de 1984 (en adelante NSP1984)

Los documentos integrantes de las NSP1993 fueron redactados de acuerdo con la legislación urbanística vigente en el momento de aprobación de las mismas (Ley 11/1985, de 22 de agosto, de adaptación de la del suelo a Galicia, Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, Ley 7/1995 de delegación y distribución de competencias en materia de urbanismo, de la Xunta de Galicia).

Los documento integrantes de las NSP1984 fueron redactados de acuerdo con la Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Las determinaciones de las NSP1993 vigentes en la actualidad no se han adaptado a las prescripciones de la vigente Ley 2/2016, de 10 de febrero, del Suelo de Galicia.

En el tramo analizado, del P.K. 21+416 al P.K. 21+602, las NSP1984 clasifican el suelo como suelo urbano de entidades rurales de población, incluyendo la Normativa del planeamiento las siguientes normas particulares de aplicación:



9.2.- Red de Carreteras y otras vías

Se considerarán como carreteras todas aquellas vías de dominio y uso público, construidas en el territorio del término Municipal de Carral, con el fin de que puedan circular por ellas vehículos automóviles.

Establecemos la siguiente clasificación de las vías del municipio, de acuerdo con lo dispuesto

en la ley de Carreteras de 19 de Diciembre de 1.974 y en el Reglamento General de Carreteras de 8 de Febrero de 1.977.

- *Carretera Nacional N-550*
- *Vías Tipo I.- Red principal comarcal*
- *Vías Tipo II.- Red principal municipal*
- *Vías Tipo III.- Red viaria interior*
- *Vías Tipo IV.-Resto de los caminos públicos.*

9.3.- Servidumbres

Las servidumbres que afectan a las propiedades contiguas a la carretera nacional N-550, así como a las vías tipo I y II, se regirán por lo dispuesto en la legislación vigente a tal efecto.

Para las travesías y tramos urbanos de las carreteras especificadas en el párrafo anterior nos regiremos por lo dispuesto en las correspondientes actas de deslinde suscritas al efecto entre el Ayuntamiento y los Organismo Titulares de las vías.

Para las autorizaciones de obras e instalaciones en vías de los tipos III y IV, será competente el organismo que sea titular del camino, o bien el Ayuntamiento en su caso.

Las líneas de cierre de parcelas sobre la carretera nacional N-550 y las vías tipo I y II, se situarán siguiendo lo dispuesto en la legislación actualmente en vigor.

Para las vías tipo III, en las que será competente la administración municipal, se situará la línea de cierre a 4,50 m al eje de la vía, y para las tipo IV, la línea de cierre se situará a 3,50 metros del eje del vial.

Para las vías tipo III y IV, situaremos la línea de edificación a 10 (diez) y 8 (ocho) metros respectivamente del eje del vial, incluso en sus tramos urbanos.

9.14.- Zona Z-8. Suelo urbano de entidades rurales de población

- Definición

Comprende entidades y núcleos de población incluidos en el nomenclátor INE de 1970 que se encuentran dispersos dentro del término municipal y delimitados en los planos de clasificación municipal a escala 1/5000.

- Condiciones de uso.

Se permitirán en este tipo de suelo los siguientes usos permitidos:

- *Usos de vivienda unifamiliar, bien aisladas o bien adosadas dos a dos.*
- *Garajes-aparcamiento en la categoría 1 especificada en las Normas de Uso.*
- *Almacenes y talleres artesanales en las condiciones dadas en las Normas de Uso,*

situaciones A y B. Industrias compatibles con la vivienda, en los grados B y C.

- *Hotelero, comercial y de oficinas en todos sus grados.*
- *Salas de reunión, religioso, cultural, deportivo y benéfico-sanitario-asistencial en todos sus grado.*
- *Todos los usos no especificados anteriormente no estarán permitidos.*

- *Condiciones de edificación*

Las condiciones de edificación serán las siguientes:

- *-Parcela mínima*

Se considerará como parcela susceptible de edificación la que tenga una superficie de 1 ferrado, equivalente a 444 m², no obstante, se permitirán dimensiones más reducidas de parcela, cuando se trate de la renovación de viviendas existentes en solares que no alcancen la parcela mínima.

- *Alineaciones y retranqueos*

El retranqueo a los linderos laterales será de tres (3) metros, excepto en los casos de viviendas adosadas en que será preceptiva la solicitud conjunta de licencia.

Las alineaciones se fijarán de acuerdo con los siguientes criterios:

Para la carretera nacional N-550. Así como para las vías tipo I y II, las alineaciones son las especificadas en las correspondientes actas de deslinde suscritas entre el Ayuntamiento y los organismos titulares de las vías (Obras Públicas, Xunta de Galicia y Excmá Diputación).

Para las vías tipo III y IV, cuya titularidad corresponde al Ayuntamiento, se estará a lo dispuesto en las normas de protección de las presente Normas.

- *Ocupación máxima*

La ocupación máxima de parcela no podrá superar en ningún caso el cincuenta por ciento (50%) de la superficie de la misma.

- *Edificabilidad*

La edificabilidad máxima admitida será de 1,2 m³/m².

Las edificaciones auxiliares destinadas a usos agrícolas no computarán volumen siempre que su altura no sobrepase los tres (3) metros y su superficie no rebase los treinta (30) metros cuadrados, habiendo de ser exentas con respecto a la edificación principal en más de dos (2) metros.

- *Altura máxima*

Se fijará un altura máxima de seis (6) metros equivalente a bajo y una planta.

- *Vuelos*

Los vuelos máximos autorizados serán ochenta (80) centímetros.

Se permiten vuelos únicamente cuando el retranqueo al eje del camino a que de frente la edificación sea mayor de seis (6) metros, no pudiendo en ningún caso la línea de vuelo sobrepasar esta limitación.

- *Frente mínimo de parcela*

El frente mínimo de parcela se establece en diez (10) metros, si bien en los casos en que se encuentre entre construcciones ya consolidadas, se permitirán frentes mínimos de hasta seis (6) metros.

Tal y como se puede apreciar, a la vista de la ordenanza, no existe ninguna duda de que el suelo existente entre los PK 21+416 y el PK 21+602 tenía la clasificación de urbano de acuerdo con lo previsto en las NSP1984.

Posteriormente, en el documento actualmente vigente, NSP1993, el suelo se clasifica como suelo no urbanizable de núcleo rural de población, a pesar de que este mismo suelo ya había sido clasificado anteriormente como suelo urbano, incluso con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 25/1988 de carreteras.

En definitiva, en el núcleo de Herves, entre los PK 21+416 y PK 21+602, existe un ámbito clasificado como suelo urbano desde 1984 sobre el que nunca se ha llevado elaborado una propuesta de reducción de la línea límite de edificación.

4.- SITUACIÓN DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES

Hace aproximadamente 15 años en Ministerio de Fomento varió el trazado de la N-550 a su paso por el núcleo de Herves, desviándola del núcleo de población y cediendo, con posterioridad el antiguo tramo de carretera, el que pasa por el interior del núcleo, al Ayuntamiento.

Siendo la ejecución de esta obra posterior al planeamiento resulta que esta no aparece recogida en este, modificando de manera sustancial las servidumbres derivadas de la línea límite de edificación, definida en la legislación de carreteras, impuestas a edificaciones y parcelas.

Como consecuencia de la ejecución de ese nuevo trazado, en la actualidad y con motivo de posibles obras que pretenden realizar los vecinos dentro de sus propiedades, estos se encuentran con la imposibilidad de hacerlas ante la negativa del Ministerio de Fomento de conceder la preceptiva autorización por superar la línea límite de edificación que resulta estar establecida en 25 metros desde el borde de la calzada, viéndose los vecinos privados de derechos que tenían reconocidos para edificar en sus parcelas, y sin indemnización alguna por tal motivo.

Además las edificaciones existentes que en su día se hicieron con todas las autorizaciones preceptivas, se encuentran muchas de ellas invadiendo dicha línea límite de edificación que impone el Ministerio de Fomento, no respetando por lo tanto la legalidad, siendo esta una circunstancia sobrevenida a la construcción de dicho nuevo trazado.

Por todo ello, los vecinos del núcleo de Herves, se han dirigido en numerosas ocasiones al Ayuntamiento solicitando que los tramites que resulten necesarios para que por parte del Ministerio

de Fomento se modifique la línea límite de edificación que se estableció por la variante de la carretera N-550 a su paso por el núcleo de Herves.

La justificación urbanística que se propone para reducir la línea límite de edificación, y por lo tanto desafectar las edificaciones existentes y o su contorno es la de reconocer la categoría de suelo urbano en el núcleo de Herves, por consolidación edificatoria de más de las dos terceras partes del frente de la carretera, a la entrada en vigor de la Ley de 25/1988 y de acuerdo con el planeamiento vigente, es decir, las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1984.

A tal efecto se ha realizado un estudio de consolidación edificatoria e fecha de aprobación de las Normas Subsidiarias, a partir de fotografías aéreas históricas, en concreto un vuelo de 1982. Se ha restituido cartografía y se ha calculado la consolidación edificatoria dando como resultado 27 parcelas consolidadas por la edificación y 5 vacantes, es decir, un grado de consolidación muy superior a los dos tercios (se adjunta esquema gráfico de los cálculos realizados).

Por otro lado se ha solicitado al órgano competente de la Comunidad Autónoma informe al respecto de la clasificación del núcleo de Herves según lo indicado en las NN. SS. de planeamiento de 1984, concluyendo este que se trata de un suelo urbano (se aporta informe emitido por el órgano competente de la Comunidad Autónoma).

A la vista de todos estos datos se entiende que urbanísticamente sería coherente la reducción de la línea límite de edificación al amparo primero de la Ley 25/1988, y posteriormente de la Ley 37/2015.

5.- SEGURIDAD VIAL

La carretera a su paso por el núcleo de Herves se halla realizada de tal manera que pasa formando trinchera y por el margen derecho, habrá de media unos 2 metros de desnivel, por lo que en ningún momento se pone en riesgo la circulación vial por las posibles nuevas construcciones que se puedan realizar.

6.- MARCO LEGAL Y PROCEDIMENTAL

La vigente Ley 37/2015, do 29 de septiembre, de Carreteras prevé, en su artículo 48, el procedimiento para la tramitación de los estudios de delimitación de tramos urbanos.

El procedimiento previsto en ese artículo es el siguiente:

- El Ministerio de Fomento, una vez elaborado el estudio de delimitación de tramos urbanos, 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.

7.- DELIMITACIÓN PROPUESTA

Tramo urbano

Se propone delimitar como tramo urbano el incluido en el perímetro identificado como suelo urbano en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobadas definitivamente el 26 de enero de 1984, clasificado a su vez como suelo no urbanizable de núcleo rural en las normas subsidiarias de planeamiento municipal aprobadas definitivamente el 18 de noviembre de 1993.

Ese tramo se identifica en los planos que se acompañan, y se corresponde con el situado entre los PK 21+416 al P.K. 21+602 de la carretera N-550.

Travesía

El tramo urbano no se considera travesía.

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.”

Se identifica la arista exterior de la explanación y a partir de esta se define una franja de 3 m paralelos a esta.

Por otro lado, puesto que, como se ha indicado, se trata de una carretera reciente que se ha ejecutado con la finalidad de evitar el paso por el interior del núcleo de Herves, existe una línea de

expropiación que fija el dominio público como los terrenos adquiridos legítimamente por el organismo titular de la vía a través del correspondiente proyecto de expropiación.

Se fija la zona de dominio público como la mayor de las dos distancias, la definida como zona de dominio público y los terrenos expropiados para la ejecución de la vía.

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”

Se identifica la arista exterior de la explanación y a partir de esta se define una franja de 8 m paralelos a esta.

Línea límite de edificación

Margen derecha según sentido creciente de la carretera: De cara a preservar las edificaciones existentes en el suelo urbano de las NSP1984 se define una línea límite de edificación a 12,50 m de la arista exterior de la calzada, salvo en aquellas zonas en que esta distancia es inferior a la definida como zona dominio público en las cuales se cogerá esta última como línea límite de edificación.

Margen izquierda según sentido creciente de la carretera: Se toma como línea límite de edificación la genérica definida en la legislación vigente, es decir 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada. En las zonas en las que el dominio público es superior a esta línea se toma como línea límite de edificación el propio dominio público (línea de expropiación de la carretera).

Por lo tanto, 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 proponga 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 ha de proponer que la línea límite de edificación se sitúe en esa posición, tal y como se representa en los planos que se acompañan.

6.- 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 los planos que se adjuntan:

La delimitación del siguiente tramo urbano: del P.K. 21+416 al P.K. 21+602 de la N-550.

2.- Identificar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en el tramo urbano fijado según el punto anterior, y según lo indicado en los planos que se adjuntan:

- a) La posición de la línea límite de edificación: a 12,50 m en la margen derecha y 25 en la margen izquierda medidos desde la arista exterior de la calzada.
- b) El borde exterior de la zona de dominio público, que coincide con el borde interior de la zona de servidumbre: A 3 metros, desde la arista exterior de la explanación, medidos horizontalmente y perpendicularmente a dicha arista, en ambas márgenes, del P.K. 21+416 al P.K. 21+602 de la N-550 y no menor del dominio público expropiado.
- c) El borde exterior de la zona de servidumbre: A 8 metros, desde la arista exterior de la explanación, medidos horizontalmente a dicha arista, en ambas márgenes, del P.K. 21+416 al P.K. 21+602 de la N-550.

3.- 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 Carral, 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) Remitirla a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia y al Ayuntamiento de Carral, a fin de que, en el plazo de dos meses, emitan informe.

Carral, 4 de junio de 2018
LOPEZ YAÑEZ
JOSE ISIDRO -
32782185D

Firmado digitalmente por LOPEZ YAÑEZ JOSE ISIDRO - 32782185D
Nombre de reconocimiento (DN): cn=LOPEZ YAÑEZ JOSE ISIDRO - 32782185D, sn=LOPEZ YAÑEZ, givenName=JOSE ISIDRO, o=ES, serialNumber=ID2ES-32782185D
Fecha: 2018.11.19 13:17:50 +0100

Isidro López Yáñez

Arquitecto



**ESTUDIO
TECNICO
GALLEGOS, S.A.**

AYUNTAMIENTO DE CARRAL

**DELIMITACIÓN TRAMO URBANO
EN HERVES**

**N-550 DEL P.K 21+416 al
P.K 21+602**


ESTADO ACTUAL

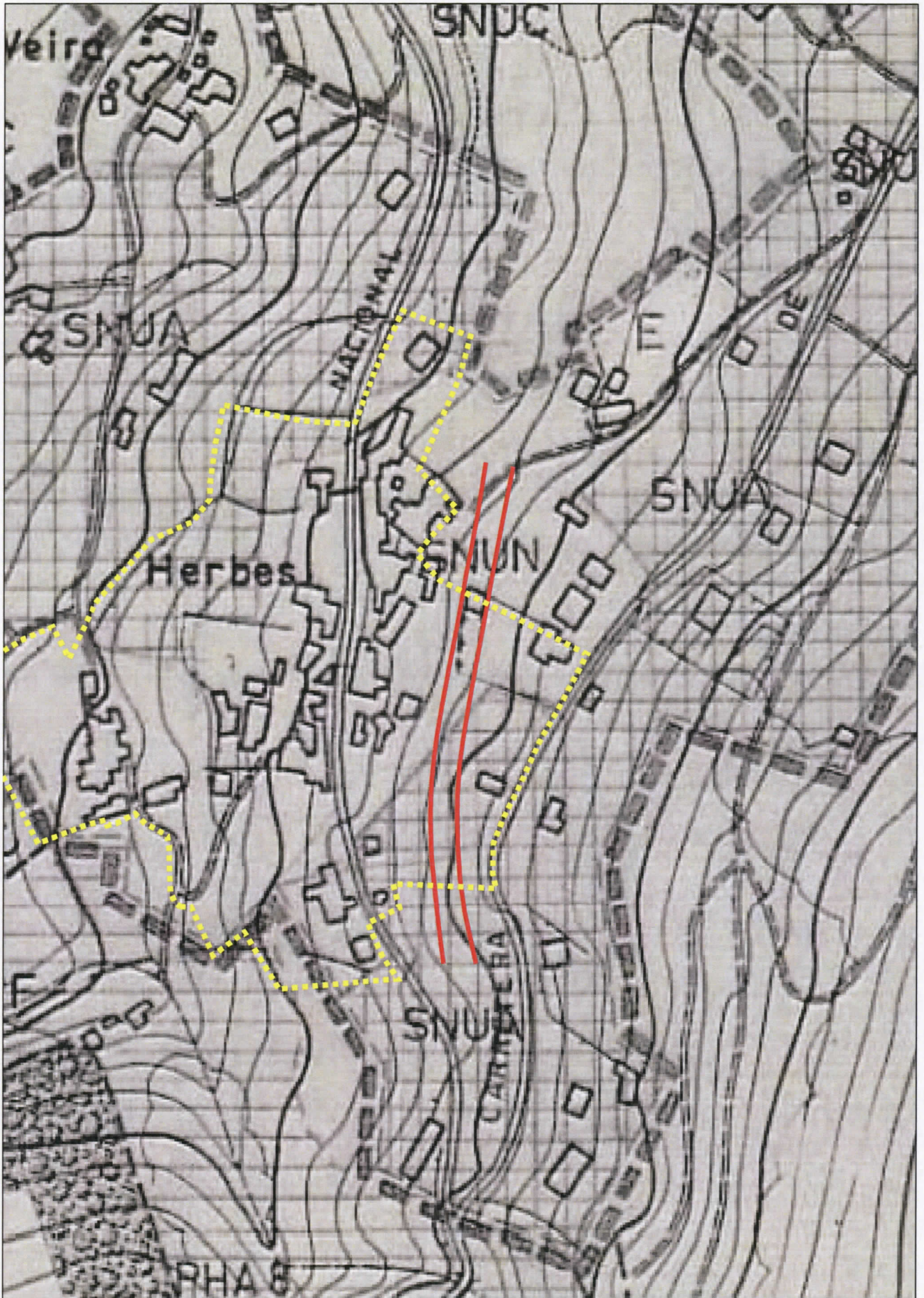
Fecha
Junio 2018


Escala
1:2.000

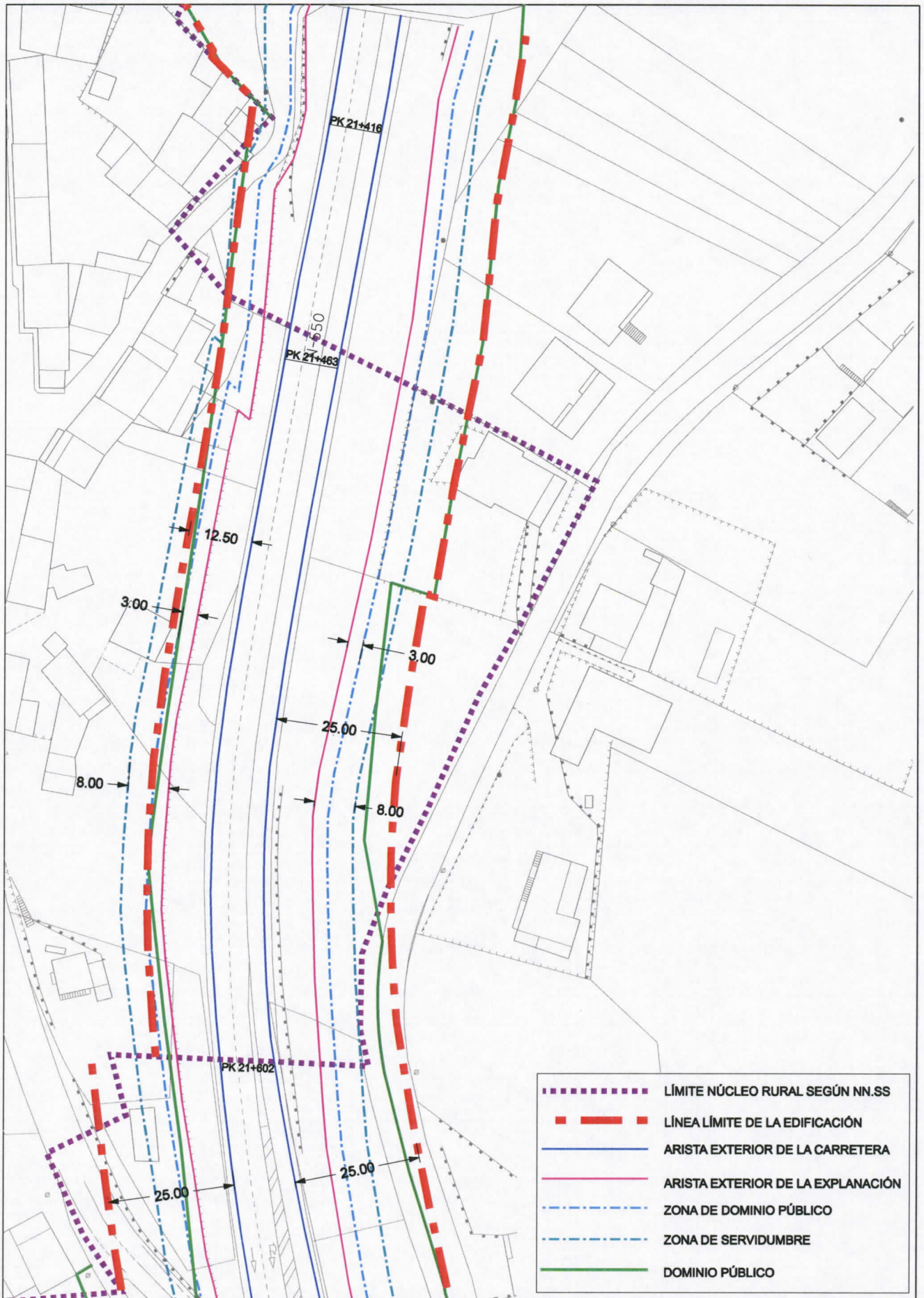
Nº
1




 ESTUDIO TECNICO GALLEGO, S.A.	AYUNTAMIENTO DE CARRAL		Fecha Junio 2018
	DELIMITACIÓN TRAMO URBANO EN HERVES	N-550 DEL P.K 21+416 al P.K 21+602	Escala 1:1.500
	NN.SS. DE PLANEAMIENTO DE 1984		Nº 2



 ESTUDIO TECNICO GALLEGOS, S.A.	AYUNTAMIENTO DE CARRAL		Fecha Junio 2018
	DELIMITACIÓN TRAMO URBANO EN HERBES	N-550 DEL P.K 21+416 al P.K 21+602	Escala 1:2.500
	NN.SS. DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE CON DELIMITACIÓN DE LAS NN.SS. DE 1984		Nº 3



 ESTUDIO TECNICO GALLEGO, S.A.	AYUNTAMIENTO DE CARRAL		Fecha Junio 2018
	DELIMITACIÓN TRAMO URBANO EN HERVES	N-550 DEL P.K 21+416 al P.K 21+602	Escala 1:1.000
	PLANTA GENERAL		Nº 4



**ESTUDIO
TECNICO
GALLEGO, S.A.**

AYUNTAMIENTO DE CARRAL

**DELIMITACIÓN TRAMO URBANO
EN HERVES**

**N-550 DEL P.K 21+416 al
P.K 21+602**

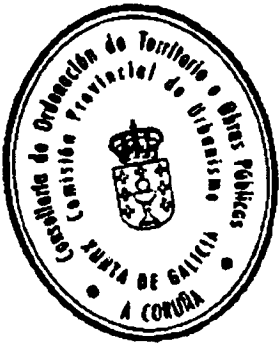
Fecha
Junio 2018

Escala
1:1.000

PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO

Nº
5

Anexo nº6



ORDENANZA DE SOLO NON URBANIZABLE:

COMUN (SNUC)

DE NUCLEO RURAL (NN Areas SNUN e SNUA)

ZONAS DE APLICACION

As delimitadas no correspondente Plano de Zonificación, sinaladas como "SNUC", "NN" (SNUN e SNUA).

CARACTERISTICAS

"SNUC":

Comprende o solo que, polas súas condicións rústicas, naturais ou posicionais, debe ser preservado do proceso de desenrolo urbano, admitindo só usos axeitados ó medio e à súa salvagarda, aínda que sen establecer unha protección específica en particular. Abrangue, así mesmo, todo solo non incluído noutro tipo.

"NN" (Areas SNUN e SNUA)

Solo non urbano no que se presentan agrupacións de vivendas entre as que existen relacións comunitarias, contando con identificación toponímica e demais particularidades expresadas no artigo 12.3 da L.A.S.G.A., correspondentes a asentamentos de poboación que conservan a súa condición rural, e que estean delimitados como tales no ordenamento.

2692



OBJETIVOS PREVISTOS

Establece-lo regulamento preciso para cingui-los usos às actividades axeitadas ó medio rústico e/ou natural, garantindo o respecto à natureza, dentro dunha explotación racional da mesma e o emprego de tipoloxías adecuadas, todo isto artellado na estrutura xeral do planeamento e dos sistemas previstos no mesmo.

USOS "NN" (SNUN e SNUA):

USO PRINCIPAL

Residencial de vivenda 1a categoría, a), c), nas condicións sinaladas ó efecto polas presentes determinacións:

USOS PERMITIDOS

CATEGORIAS

Residencial de vivenda	1a 2a
Residencial Hoteleiro	1a 2a
Hosteleiro	1a 2a
Comercial	1a 2a
Artesanal e Industrial	1a 2a
Oficinas, despachos, xestión e admòn.	1a 2a
Espectáculos e Actividades recreativas	1a 2a
Sociais, culturais, reunión	1a 2a
Deportivo	1a 2a
Relixioso	1a 2a 3a
Docente	1a 2a 3a
Sanitario, asistencial	1a 2a 3a
Garaxe-aparcamento, na modalidade I, III e V	1a 2a

Uso dos espacios privados libres de edificación: modalidade I, de obriga en non menos dun 15 % da superficie sen edificación e en totalas áreas non adicadas a outras modalidades.

Resto modalidades e usos agropecuarios ou complementarios a eles, optativamente.



"SNUC":

USO PRINCIPAL

Agropecuario, forestal e propios da explotación, conservación, protección e mellora da natureza.

USOS PERMITIDOS

Ademais de todos derivados da explotación dos recursos agropecuarios e forestais, permítese os usos inherentes á construción, mantemento e servizos das obras públicas e os que sexan declarados de utilidade pública e interese social, seguindo os criterios e trámite sinalado nos artigos 85 e 86 da L.S. e 40, 41 e 42 da L.A.S.G.A., comprendéndose neste concepto toda-las edificacións e instalacións contidas no artigo 24.6 das Normas Complementarias e Subsidiarias Provinciais, así como os usos de garaxe-aparcamento e dos espazos privados libres de edificación na categoría e modalidade adecuada ó uso autorizado para a edificación principal.

Permítese, así mesmo, as construcións provisionais vinculadas á execución de obras autorizadas, coa permisividade limitada á duración dos traballos que as motivan.

→ Autorízanse vivendas unifamiliares, nas condicións sinaladas ó efecto nas presentes determinacións.

Nos casos nidiamente xustificables poderán autorizarse industrias que polas súas condicións de dimensión, carácter, molestia, insalubridade e/ou perigosidade resulten incompatibles co medio urbano ou coa súa proximidade, sempre que se cumpran todas as medidas garantas do respecto ó medio, que reúnan as condicións de utilidade pública e interese social e que sigan o trámite sinalado para esta circunstancia.

Permítese as instalacións, coutos e construcións para uso e disfrute da natureza sempre que, ademais da condición de utilidade pública e interese social, cumpran os requisitos sinalados ó respecto nas "determinacións particulares" desta mesma ordenanza



Edificaciõns de vivenda unifamiliar: illadas, coas limitaciõns e condiciõns detalladas nas "determinaciõns particulares" desta mesma ordenanza e totalmente integradas na paisaxe.

Construcciõns de explotacións agropecuarias e demáis: illadas ou agrupadas dentro de cadansúa parcela, cando se faga necesaria máis dunha construcciõn para unha mesma actividade e propiedade, e, en todos os casos, adecuadamente axeitados ó medio no que se insertan.

ALIÑACIONES E RASANTES

As sinaladas no Plano da Rede Viaria.

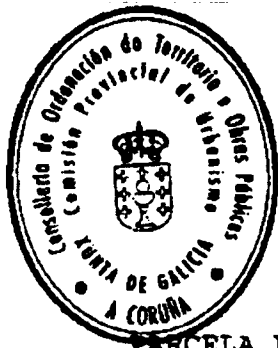
RECUADOS

A aliñaciõn oficial exterior: se producirá o retranqueo que corresponda en aplicaciõn do establecido nas ordenanzas xerais das presentes determinaciõns para "líña límite de edificaciõn", en razõn do tipo de estrada, autoestrada, autovía ou vía que dea fronte.

A colindantes: No "SNUN" e no "SNUA" o recuado será de 3,00 m.

No "SNUC" o recuado será de 5,00 m.

Nas edificaciõns e instalaciõn que pola súa normativa sectorial deban gardar determinadas distancias ás edificaciõns alleas, como os depõsitos de combustible, esterqueiras, etc., prevalecerá a distancia de afastamento de maior magnitude entre as sinaladas polas presentes determinaciõns e a específica normativa tènica ou legal, de xeito que en todo caso se cumpla o devandito afastamento respecto a todos os espazos onde os colindantes estean no seu dereito a edificar ou ó linde, segundo corresponda.



PARCELA ESIXIBLE

(NN) "SNUN":

Superficie mínima: 600,00 m.

Fronte mínimo de parcela: 12,00 m.

Configuración: a forma da propiedade debe ser tal que sexa posible trazar unha circunferencia de 20,00 m. de diámetro dentro da parcela neta, sen saír dos seus límites, sempre que isto se cumpra, alomenos, co seu centro non máis alonxado dos 20,00 m. respecto à aliñación exterior en distancia perpendicular á mesma, ademais de que entre o espacio onde poda situarse a devandita circunferencia e o fronte da parcela non exista estreitamento menor de 12,00 m.

Exclúense do cumprimento dalgún ou de todos os parámetros dados para "parcela esixible" no "SNUN", as propiedades nas que todas as parcelas colindantes teñan edificación consolidada con anterioridade ás presentes determinacións e non resultara ningunha delas fora de ordenación, ou por colindante/s destas características e vial, ou que estean totalmente entre viais, sempre que na propia parcela neta sexa posible levantar construción apta para algún dos usos permitidos, cumprindo cos parámetros que lle correspondan.

(NN) "SNUA":

Parcela mínima: 800,00 m².

Fronte mínimo de parcela: 14,00 m.

Configuración.- A forma da propiedade debe ser tal que sexa posible trazar unha circunferencia de 20,00 m. de diámetro na mesma forma e distancia sinalada para a configuración da parcela no "SNUN", ademais de que entre o espacio onde posa situarse a devandita circunferencia e o fronte da parcela non exista estreitamento menor de 14,00 m.



"SNUC":

Parcela mínima.- Modalidade I: 2.000,00 m² (Vésaxe edificab.)

Modalidade II: 4.000,00 m² (Vèsaxe edificab.)

Configuración.- A forma a propiedade debe ser tal que sexa posible trazar unha circunferencia de 30,00 m. de diámetro, na modalidade I, ou 40,00 m. de diámetro na modalidade II, dentro da parcela neta, sen que saia dos seus límites, sempre que isto se cumpra, alomenos, co seu centro non máis alonxado de 20,00 m. da alifación exterior, en distancia perpendicular á mesma.

EDIFICABILIDADE

(NN) "SNUN":

Coefficiente: 0,40 m² de superficie edificable baixo teito por cada m² de parcela bruta.

Ocupación máxima: 30 % da parcela neta.

Núm. de plantas: B + 1 . Altura máxima de cornixa = 7,00 m.

Autorízanse un soto e semisoto, sen computar edificabilidade.

Permítese o aproveitamento baixo cuberta en todas as formas admitidas para este concepto nas ordenanzas xerais, sin computar a súa superficie a efectos de determinar a máxima edificabilidade, chegado o caso.

Edificacións adxetivas:

Exclusivamente de planta baixa, cunha altura máxima absoluta ata o cumio non superior a 4,00 m. e unha altura máxima de cornixa non superior a 2,30 m., ámbolos dous parámetros considerados particularmente respecto a calquera punto das rasantes perimetrais da propia edificación adxetiva, cunha ocupación máxima de ata un 3 % da parcela neta e un límite de 30,00 m².



Sempre que cumplan cos parámetros expresados e que non se adiquen a usos distintos ós sinalados para estas construcións nas ordenanzas xerais, as edificacións adxetivas non computan edificabilidade.

(NN) "SNUA":

Coeficiente: 0,30 m² de superficie edificable baixo teito por cada m² de parcela bruta.

Ocupación máxima: 20 % da parcela neta.

Núm. de plantas: B + 1 + A. Altura máxima de cornixa = 7,00 m.

Autorízanse un soto e semisoto, sen computar edificabilidade.

Permítese o aproveitamento baixo cuberta en todas as formas admitidas para este concepto nas ordenanzas xerais, sin computar a súa superficie a efectos de determinar a máxima edificabilidade, chegado o caso.

Edificacións adxetivas:

Exclusivamente de planta baixa, cunha altura máxima absoluta ata o cumio non superior a 4,00 m. e unha altura máxima de cornixa non superior a 2,30 m., ámbolos dous parámetros considerados particularmente respecto a calquera punto das rasantes perimetrais da propia edificación adxetiva, cunha ocupación máxima de ata un 2 % da parcela neta e un límite de 30,00 m².

Sempre que cumplan cos parámetros expresados e que non se adiquen a usos distintos ós sinalados para estas construcións nas ordenanzas xerais, as edificacións adxetivas non computan edificabilidade.



"SNUC": EDIFICABILIDADE MODALIDADE I.-

Aplicable nos seguintes casos:

a) Construcións adicadas a usos propios das explotacións agropecuarias, forestais, conservación, protección e mellora da natureza.

b) Construcións para servizo e mantemento das obras públicas.

Edificacións auxiliares de ff.cc. e de transporte público de viaxeiros, e/ou mercancías en liñas regulares.

Construcións ou instalacións auxiliares de transporte de enerxía eléctrica, telecomunicación, faros e balizamentos de navegación marítima e tráfico aéreo.

Construcións ou instalacións de subministro de augas, regos, aceas e semellantes.

Edificacións auxiliares e instalacións de aproveitamento de enerxía eólica.

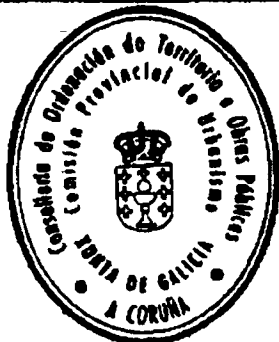
Observatorios astronómicos, meteorolóxicos, xeolóxicos e postos de vixilancia e/ou control da natureza.

c) Talleres artesanais, mecánicos, de reparación e pequenas industrias, almacéns e outros equiparables, con ou sen vivenda vinculada en razón de propiedade, emprego ou cargo, cunha superficie edificada baixo teito, conxunta, non superior a 240,00 m².

d) Estacións de servizo e subministro de carburante para automóbeles.

e) Ermidas, igrexas e mosteiros cunha superficie edificada baixo teito non superior a 240,00 m².

f) Edificacións para vivenda unifamiliar.



PARAMETROS:

Coefficiente: 0,10 m² de superficie edificable baixo teito por cada m² de parcela bruta.

Ocupación máxima: 6 % da parcela sobre a que se realiza a construción.

Núm. de plantas: B + 1. Altura máxima de cornixa = 7,00 m.

Parcela esixible: a sinalada para o "NU" - modalidade I = 2.000,00 m², excepto nos casos de vencellamento de parcelas para construción de vivenda vencellada o uso agrícola do solo, no que será de 4.000 m².

Excepcións: calquera dos parámetros expresados, ou todos eles, poden ser obviados nas construcións e instalacións comprendidas no apartado b), bastando a parcela menor precisa para ubicar a edificación coas dimensións mínimas tècnicamente necesarias e xustificables, sempre que se respeten os afastamentos das construcións ós colindantes.

Autorízanse un soto e semisoto, sen computar edificabilidade.

Permítese o aproveitamento baixo cuberta en todas as formas admitidas para este concepto nas ordenanzas xerais, computando edificabilidade en toda a superficie que libre unha altura de teito non inferior a 1,50 m.

Non se permite a formación de bufardas, excepto nas edificacións con uso residencial.

Edificacións adxetivas:

Exclusivamente de planta baixa, cunha altura máxima absoluta ata o cumio non superior a 4,00 m. e unha altura máxima de cornixa non superior a 2,30 m., ámbolos dous parámetros considerados particularmente respecto a calquera punto das rasantes perimetrais da propia edificación adxetiva, cunha ocupación máxima de ata un 1 % da parcela neta e un límite de 30,00 m².

Sempre que cumplan cos parámetros expresados e que non se adiquen a usos distintos ós sinalados para estas construcións nas ordenanzas xerais, as edificacións adxetivas non computan



"SNUC": EDIFICABILIDADE MODALIDADE II.- .

Aplicable en todos os casos non comprendidos pola Modalidade I.

PARAMETROS:

Coeficiente: 0,2 m³ de volume edificable por cada m² de parcela bruta.

O "volume edificable" corresponderá a "volume de edificación sobre rasante" en todos os casos que se comprendan construcións con tipoloxía de "nave", segundo definición deste concepto dado no último párrafo da ordenanza xeral relativa a "volume de edificación baixo teito e volume de edificación sobre rasante".

Nos demais casos, o "volume edificable" corresponde a "volume de edificación baixo teito".

Ocupación máxima: 6 % da parcela neta.

Altura máxima de cornixa: a que corresponda, segundo os criterios expresados no apartado b) da ordenanza xeral relativa a "correlación entre a altura dada en número de plantas e a altura máxima permitida da liña de cornixa".

Parcela esixible: a sinalada para "SNUC" -modalidade II: 4.000,00 m².

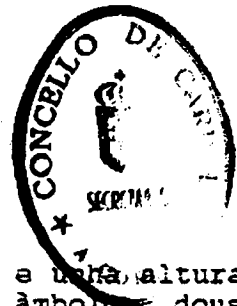
Autorízase u soto ou semisoto, computando o volume que presente sobre rasante (vèxanse as figuras 22 e 23 das ordenanzas xerais).

Permítese o aproveitamento baixo cuberta en todas as formas admitidas para este concepto nas ordenanzas xerais, computando o seu "volume de edificación baixo teito" (vèxanse as figuras 22 e 23 das ordenanzas xerais).

Non se permite a formación de bufardas, excepto nas edificacións con uso residencial.

Edificacións adxetivas:

Exclusivamente de planta baixa, cunha altura máxima



absoluta ata o cumio non superior a 4,00 m. e unha altura máxima de cornixa non superior a 2,30 m., ámbolos dous parámetros considerados particularmente respecto a calquera punto das rasantes perimétrais da propia edificación adxetiva, cunha ocupación máxima de ata un 0,5 % da parcela neta e un límite de 30,00 m².

Sempre que cumplan cos parámetros expresados e que non se adiquen a usos distintos ós sinalados para estas construcións nas ordenanzas xerais, as edificacións adxetivas non computan edificabilidade.

OBRAS PERMITIDAS

Todalas descritas na presente normativa, co gallo de levantar unha edificación, consolidala, conservala, melloralala ou adecualala dalgún xeito ós obxetivos de ordenamento, así como as de demolición que sexan precisas.

CONDICIONS ESTETICAS

En calquera construción levantada no solo non urbanizable terase presente, de xeito fundamental, a súa integración ó medi e a adecuación á paisaxe, dando cumprimento coa meirande implicación posible, o criterio dos artigos 139 da L.S. e 98 do R.P. referentes a adaptación ó ambiente no que estean situados, tendo en conta, polo mesmo, o contido do apartado b) de cadanseu dos citados artigos.

O emprego de modernas técnicas e as solucións da arquitectura actual non deben contraponerse ós conceptos de raigazón nin ó emprego de materiais tradicionais, polo que a conxunción duns e outros factores nun mesmo deseño partirá de que sexan asumidos recíproca e coherentemente, evitando a mera superposición ou a concorrencia anecdótica.

Poñerase especial empeño na recuperación, racionalmente evolucionada ou actualizada, de solucións propias da arquitectura autóctona para edificacións destinadas a usos residenciais, hosteleiros, sociais e relixiosos, así como o



emprego de materiais de recoñecida tradición local nas cubertas e na carpintería exterior, incluíndo os paramentos de carácter rústico e os enmarcados, linteles e enfeites de cantería.

As edificacións adxetivas presentaranse con deseño axeitado e digno, con materiais de calidade semellante á edificación principal, sen que isto implique o falseo da función e carácter propios.

Nas construcións que necesariamente presenten carácter industrial ou específico de determinados usos non tradicionais, como pavillóns e instalacións deportivas, centros de ensino, etc., a adecuación o entorno recaerá nas proporcións volumétricas e nas cores, así como nos elementos de xardinería (frondes ou trepadeiras acochando certas zonas, arbes mestos e de porte apreciable compoñendo co conxunto, etc.).

En todos os casos rexeitaranse materiais relocentes e rechamantes, ou que se contrapoñan manifestamente a harmonía da paisaxe.

Todalas fachadas se resolverán dentro dun mesmo nivel de tratamento estético, con independencia de que estean ou non cara a vial, nin que teñan ou non ocios ou funcións diferentes, rexeitándose, concretamente, as que teñan aspecto de medianeiro ou presenten materiais de refugallo ou de apaño.

DETERMINACIONES PARTICULARES

A declaración de utilidade pública e interese social, en relación coas edificacións e instalacións no "SNUC", non é vinculante respecto à idoneidade do seu emplazamento (artigo 40 da L.A.S.G.A.) polo que débense xustificar os factores que concorren na determinación da ubicación, o que é fundamental, por concepto, nos usos industriais de 5a categoría a) e c).

Nos proxectos de explotacións, instalacións e edificacións non asimilables às labores usuais das actividades agrarias, incluírase un estudo específico do impacto ambiental, así como a explicitación das prevencións adoptadas para salvagardar de contaminación e degradación ó medio, carácter, tratamento e



xeito de eliminación de residuos ou verquidos que podan producirse.

As instalacións, coutos e construcións para uso e disfrute da natureza conterán, no seu proxecto, unha exposición detallada do xeito de uso, medidas a adoptar para garantir o debido respecto e salvagarda ecolóxica, prevencións para impedi-los incendios forestais, sistema de recollida e evacuación de residuos, e cantas determinacións sexan precisas para que non se produza agresión ó medio.

No "NN" (SNUN e SNUA) as construcións poderán adosarse ás preexistentes con medianeira no linde.

O uso de vivenda unifamiliar resolverase en cadansúa única edificación por parcela, podendo, nembargante, coexistir dentro dunha mesma propiedade con outras construcións adicadas a explotacións agropecuarias ou doutros usos aos que estean vinculadas, así como coas construcións adxetivas.

Tanto no caso anterior como en calquera caso de construcións non adicadas a uso de vivenda que pola súa funcionalidade precisen resolverse en agrupacións de edificios non adosados dentro dunha mesma parcela, a distancia horizontal mínima entre cada dous deles será de 4,50 m. cando se teña previsión de circulación de vehículos ou máquinas entre eles, ou de 3,00 m. nos demais casos, salvo que existan razóns xustificables de índolo técnica ou legal sectorial que esixan unha separación inferior ou superior á dada.

As edificacións adxetivas poden adosarse à principal ou dispoñerse illadas, coas separacións sinaladas no punto anterior.

Os hórreos, pola súa peculiar tipoloxía, presentaranse sempre illados, e quedan dispensados de cumprir coa altura máxima de cornixa permitida para as construcións adxetivas.

Os sotos, aínda estando totalmente baixo rasante, contan ós efectos de ocupación de parcela (vésaxe ó respecto a fig. 21 das ordenanzas xerais) con independencia de que computen ou non edificabilidade, debendo, polo mesmo, gardar as distancias que



correspondan a vial e a colindantes. A modalidade II de garaxe, admitida no "SNUC", conta, ademais, como volume edificado na parte que sobresaía das rasantes perimetrais.

As fosas sèpticas construídas totalmente baixo rasante e con arreglo ás condicións tècnicas e distancias esixibles para as mesmas (vèxase o punto e.4 da ordenanza xeral relativa a "PARCELA EDIFICABLE") non contan na ocupación de parcela, e, co mesmo criterio, dispénsanse de ocupación os pozos artesanos, os alxibes soterrados e os estanques a rentes do chan.

Todalas superficies do solo que non teñan asignada función específica que llelo impida, estarán adicadas a cultivos ou teràn vexetación, contándose ò efecto os hortos, arboredas, xardíns, sebes, cèspedes e cultivos en xeral.