

Junio 2018



Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
Secretaría General de Infraestructuras

Dirección General de Carreteras

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental

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

CARRETERA NACIONAL N-234a
p.k.437+300 a p.k. 439+230 T.M. Salas de los Infantes (Burgos)



mbg ingeniería y arquitectura, s.l.

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



1. ANTECEDENTES.

Situado en el valle del río Arlanza, al sureste de la provincia de Burgos, el término municipal de Salas de los Infantes es la capital de la comarca de la Sierra de la Demanda y cabecera del partido judicial de su nombre. El municipio de Salas de los Infantes incluye, además, las poblaciones de Arroyo de Salas, Castrovido, Hoyuelos de la Sierra y Terrazas.

La localidad de Salas constituye el principal centro de servicios de la Sierra de la Demanda y cuenta con una importante actividad comercial e industrial.

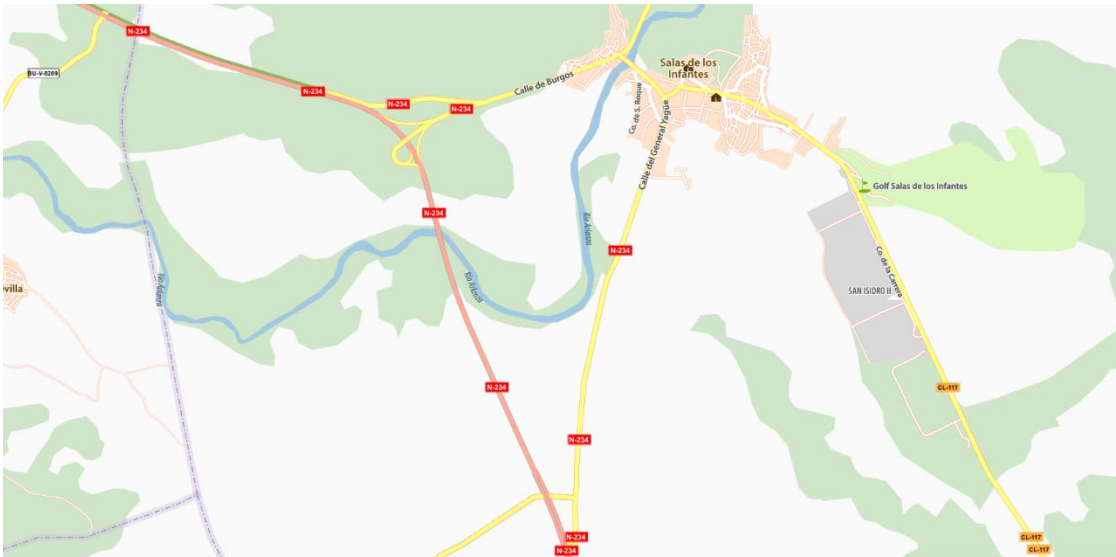
En consonancia con su condición de cabecera comarcal, constituye un importante cruce de caminos, cuya principal infraestructura viaria es la Carretera Nacional N-234 de Sagunto a Burgos, conexión básica entre las ciudades de Soria y Burgos, que permite, además, dar servicio de autobuses desde el núcleo de Salas a Madrid, Aranda de Duero, Regumiel de la Sierra, Burgos, Soria, Covalada, Pinilla de los Barruecos y Rabanera del Pinar.

El término municipal de Salas los Infantes cuenta con NORMAS URBANÍSTICAS aprobadas definitivamente el día 6 de abril de 1998, y publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos N° 111, de fecha 15 de junio de 1998, que recogen en su plano n° 6, el trazado previsto en el proyecto constructivo de la Variante de Salas de los Infantes de la carretera N-234 de Sagunto a Burgos, de clave 23-BU-3100, redactado por el ministerio de Fomento y aprobado en 1996.

El proyecto de la variante se remonta a 1991, cuando La Dirección General de Carreteras inició un estudio informativo sobre el tramo de la N-234 a su paso por la localidad de Salas. Ese tramo de la carretera, con una longitud próxima a tres kilómetros de zona urbana flanqueada por edificaciones, suponía un freno importante para el flujo del tráfico contando, además, con dos puntos muy angostos con curvas cerradas en las proximidades al paso sobre el río Arlanza, que planteaban grandes dificultades al tránsito de camiones o vehículos de dimensiones mayores que un turismo.

Tras un largo proceso, finalmente, el 15 de octubre de 2007 el Ministerio de Fomento inauguró la variante de Salas de los Infantes en la N-234, lo que tiene como consecuencia la notable reducción del tráfico a su paso por el núcleo urbano.

Este estudio delimita los tramos urbanos y establece la línea límite de edificación de la N-234a, a su paso por el término municipal de Salas de los Infantes.



2. MARCO LEGAL.

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

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

menos dos tercios de la longitud de ambos márgenes, y un entramado de calles conectadas con la carretera en al menos una de sus márgenes.

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

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

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

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

No obstante, el apartado 3 de este mismo artículo contempla una excepción a la norma general, precisando que el Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.

En concordancia con lo anterior, el artículo 85 del Reglamento General de Carreteras, RD 1812/1994, de 2 de septiembre, que continúa vigente, establece:

1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el artículo anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

2. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

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

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

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

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

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

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

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

vigentes NORMAS URBANÍSTICAS aprobadas definitivamente el día 6 de abril de 1998, y publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos N° 111, de fecha 15 de junio de 1998.

3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal son las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Salas de los Infantes, aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Burgos, en sesión de 6 de abril de 1998, con acuerdo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia N° 111, de fecha 15 de junio de 1998.

En el ámbito colindante con la parte de la carretera N-234 objeto de este estudio de delimitación de tramos urbanos, se han aprobado, posteriormente, varios instrumentos urbanísticos, que se relacionan a continuación, y que modifican las determinaciones contenidas en las Normas aprobadas.

Con fecha 3 de diciembre de 2002, la Comisión Territorial de Urbanismo de Burgos, adoptó acuerdo de Aprobación Definitiva de la Modificación Puntual de las NN.SS. de Salas de los Infantes en la calle Juan Yagüe (actual N-234a).

Con fecha 13 de abril de 2005, la Comisión territorial de Urbanismo de Burgos, adoptó acuerdo de Aprobación Definitiva de la Modificación Puntual de las NN.SS. de Salas de los Infantes, consistente en el cambio de clasificación urbanística de una superficie de 7.951 m² de suelo urbanizable (SAU A7) a suelo urbano (SU), en ejecución de Sentencia del T.S.J. de 7 de marzo de 2003.

Con fecha 21 de octubre de 2005, la Comisión territorial de Urbanismo de Burgos, adoptó acuerdo de Aprobación Definitiva de la Modificación Puntual de las NN.SS. de Salas de los Infantes, consistente en el cambio de clasificación urbanística de tres fincas sitas en los n° 13, 15 y 17 de la calle Gral. Yagüe, con una superficie conjunta de 3.201,12 m², pasando de Suelo Urbanizable a Suelo Urbano Consolidado, con ordenanza "VU" de aplicación.

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-234a, que discurren por suelo clasificado como urbano por las vigentes NORMAS URBANÍSTICAS de Salas de los Infantes, 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-234a en las que existen edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquella en al menos una de sus márgenes.

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

Se considera zona de Dominio Público los terrenos ocupados por la plataforma de la carretera y una franja de terreno de 3 metros, a cada lado de la vía, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación o desde las aristas exteriores de bordillo, más cercanas a la vía, en caso de existir encintado de bordillos.

ZONAS DE SERVIDUMBRE

Se consideran zonas de Servidumbre las constituidas por dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación o a las aristas exteriores de bordillo, más cercanas a la vía, en caso de existir encintado de bordillos, a una distancia de 8 metros, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD

A los efectos de este Estudio, se considera zona de limitación a la edificabilidad la franja, de ancho discontinuo, comprendida entre las líneas límite de edificación a ambos márgenes de la vía, que se establecen en este documento y quedan grafiadas en los planos correspondientes.

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

A los efectos de este Estudio, y por motivos socioeconómicos derivados directamente del avanzado estado de consolidación urbanística del casco urbano del municipio de Salas de los Infantes, de la significativa actividad comercial e industrial de la localidad y del notable descenso del tráfico en la N-234a desde la entrada en servicio de la variante de la N-234, se establece una línea límite de edificación en los tramos delimitados en ambos márgenes, dentro de los límites legales y del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento, cuya posición se ajusta a los siguientes criterios:

- A 25 m de la arista exterior de la calzada como norma general.
- A la línea límite de edificación establecida en planeamiento vigente.
- En las zonas en las que el planeamiento vigente no establece línea límite de edificación, se ajustará a la línea límite de edificación vigente en el planeamiento urbanístico aprobado con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 25/1988, de carreteras.
 - Si no existiera la anterior línea, deberá ajustarse a las fachadas de edificación consolidada anterior a 1988 y que no esté considerada en situación de fuera de ordenación por el planeamiento urbanístico vigente, por entender que se trata de construcciones legalmente edificadas conforme al planeamiento urbanístico vigente a la entrada en vigor de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras.

EDIFICACIÓN CONSOLIDADA

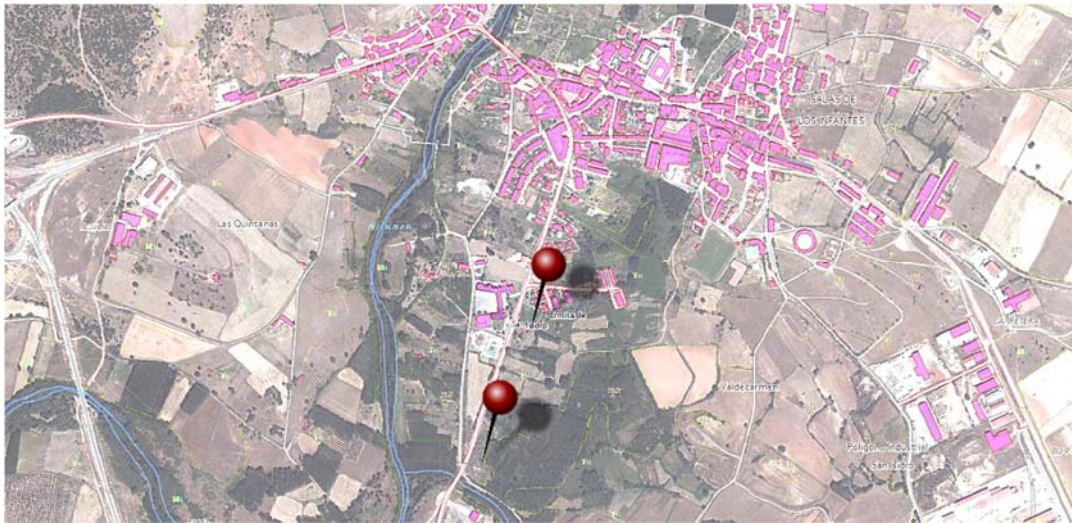
A los efectos de este Estudio, se considera edificación consolidada toda construcción que, según la definición dada en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, se haya edificado conforme a la normativa urbanística municipal vigente en su momento.

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

Los tramos urbanos y travesías que se delimitan discurren a lo largo de la carretera nacional N-234a, a su paso por la localidad de Salas de los Infantes, por suelo clasificado como urbano en el planeamiento

urbanístico vigente, entre los puntos kilométricos p.k.437+300 y p.k. 439+230, recorriendo en su trazado la Calle de Juan Yagüe y la Calle de Burgos, tras el cruce sobre el río Arlanza.

TRAMO URBANO 1 (pk.437+300 a pk.437+650)



Con una longitud aproximada de 350 m, discurre desde el p.k. 437+300, al p.k. 437+650.

Se trata de un tramo de la N-234a que, si bien discurre por suelo clasificado como rústico con protección especial por su margen izquierda, por su margen derecha es colindante con suelo clasificado como urbano por el planeamiento general vigente.



No existen edificaciones a lo largo de su recorrido, salvo la existencia de dos naves sobre las que se desarrollan servicios de jardinería, floristería y vivero, actividad compatible en suelo rústico, y que se sitúan a unos 25 metros de la calzada.



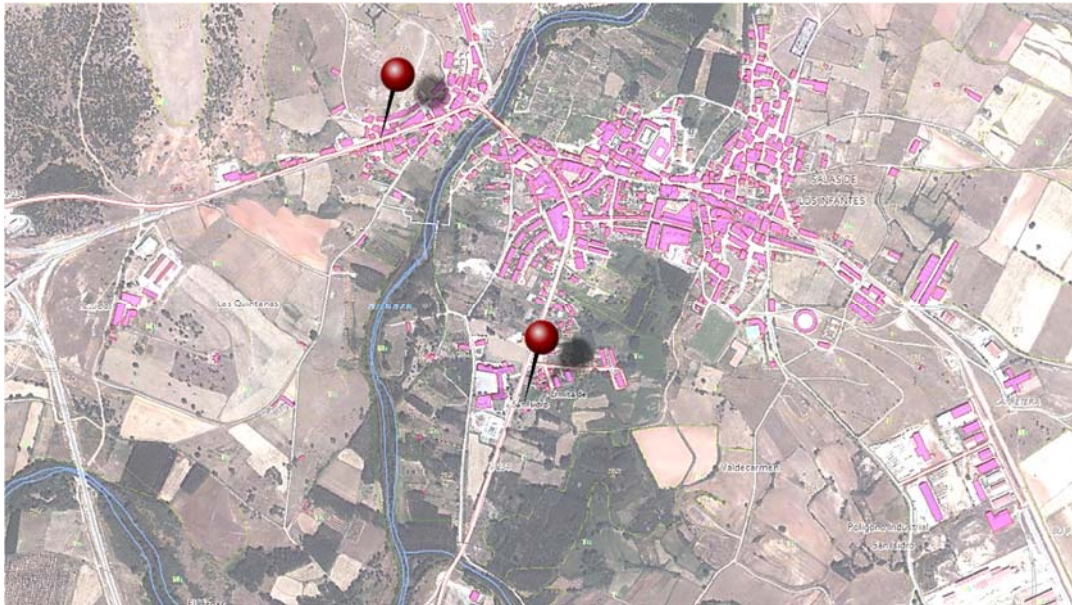
El planeamiento vigente contempla la figura del estudio de detalle, como instrumento de planeamiento de desarrollo para el suelo urbano colindante. Por tal motivo, se establece la línea límite de edificación siguiendo el criterio general, a 25 m de la arista del bordillo existente, más cercano a la vía.

TRAMO URBANO 2_ TRAVESÍA (p.k. 437+650 a p.k. 438+900)

Con una longitud aproximada de 1km 250 m, discurre desde el p.k. 437+650, al p.k. 438+900. Se trata de un tramo de la N-234a que discurre íntegramente por suelo clasificado como urbano reuniendo, además, las condiciones para considerarlo como travesía.

La N-234a constituye la principal arteria de comunicación del municipio, y por tanto el entramado de calles que conecta con ella, en sus dos márgenes y la existencia de aceras en todo el recorrido la existencia de edificaciones consolidadas en una longitud superior a dos tercios en ambas márgenes a lo largo de su recorrido, permiten la consideración de todo el tramo como TRAVESÍA.

La mayoría de las edificaciones colindantes con la carretera son de uso residencial, si bien con diferentes tipologías de acuerdo con las distintas Normas Zonales establecidas en el planeamiento urbanístico de aplicación en el municipio. Estas diferencias tipológicas coinciden, sensiblemente, con nomenclatura urbana del vial.

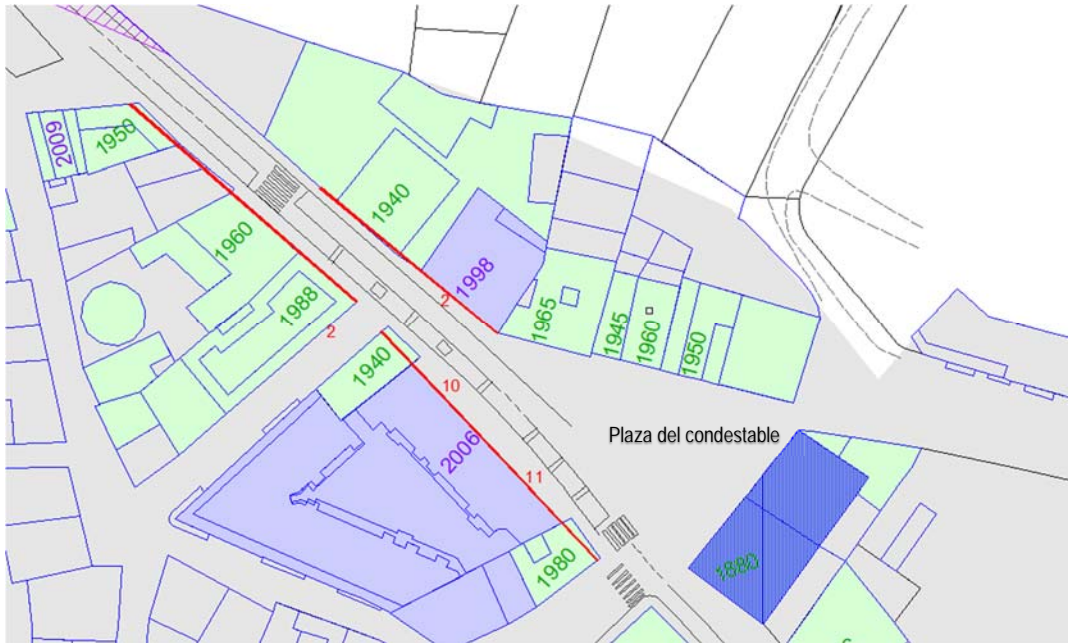


Desde el p.k. 437+650 en una longitud aproximada de 500 m, coincidiendo con la Calle de Juan Yagüe, hasta el cruce de la carretera con la Calle de Eladio Perlado, el tramo discurre por suelo urbano con calificación de baja densidad residencial.

A lo largo de este recorrido existen varias edificaciones consolidadas, en ambas márgenes. La mayoría de ellas corresponden a edificaciones aisladas de uso residencial, tanto comunitario como unifamiliar, construidas entre los años 60 y 80.

La posición de la LLE varía en ambas márgenes, situándose a una distancia de 15 metros, en el caso más favorable, y disminuyendo esta distancia a medida que la carretera se acerca al centro urbano de la localidad, donde se sitúa, en el caso más desfavorable, a una distancia de 7 metros.

A partir del cruce con la Calle de Eladio Perlado y hasta el inicio del puente sobre el río Arlanza, coincidiendo con la Calle Cardenal Benlloch y el inicio de la Calle Burgos, la calificación urbanística corresponde a la ordenanza de Centro Urbano, con manzanas de edificios adosados entre medianeras, construidos en su mayoría entre los años 40 y 50, que se mezclan con otros de reciente construcción, edificados sobre solares resultantes de antiguos edificios ya demolidos, y cuyas fachadas se han ajustado a las alineaciones preexistentes y a las nuevas alineaciones establecidas por el planeamiento urbanístico.



A modo de ejemplo, los números 2, 10 y 11 de la Calle Burgos, y el número 2 de la Calle Flor, en su fachada a la Calle Burgos, edificados en diferentes fechas, han ajustado sus líneas de fachada a las alineaciones establecidas por el planeamiento.

En cuanto al edificio en el número 1 de la Plaza del Condestable, al final de la Calle del Cardenal Benlloch la línea de edificación debe ajustarse necesariamente a su fachada puesto que se trata de un edificio catalogado en las Normas Urbanísticas como edificio singular de interés local.



Entre el pk.438+100 y el puente sobre el Río Arlanza, el punto más desfavorable se sitúa a la altura del edificio residencial ubicado en el nº4 de la Calle Burgos, cuya fachada se encuentra a 1,22 metros de la arista exterior de la calzada.



Pasado el puente, en el Barrio de Costana, la vía es colindante con edificaciones consolidadas de uso residencial.



Hacia el final de la travesía, la tipología edificatoria es claramente distinta en cada margen. En la margen izquierda, a partir del cruce con la Calle de Tenerías, existen edificaciones residenciales e industriales de una o dos plantas y de pequeño tamaño, con antigüedad superior a 75 años, que se mezclan con nuevas edificaciones de uso residencial plurifamiliar y dimensiones generosas, con una antigüedad no superior a 40 años, en una tipología urbanística propia de ampliación del casco urbano.

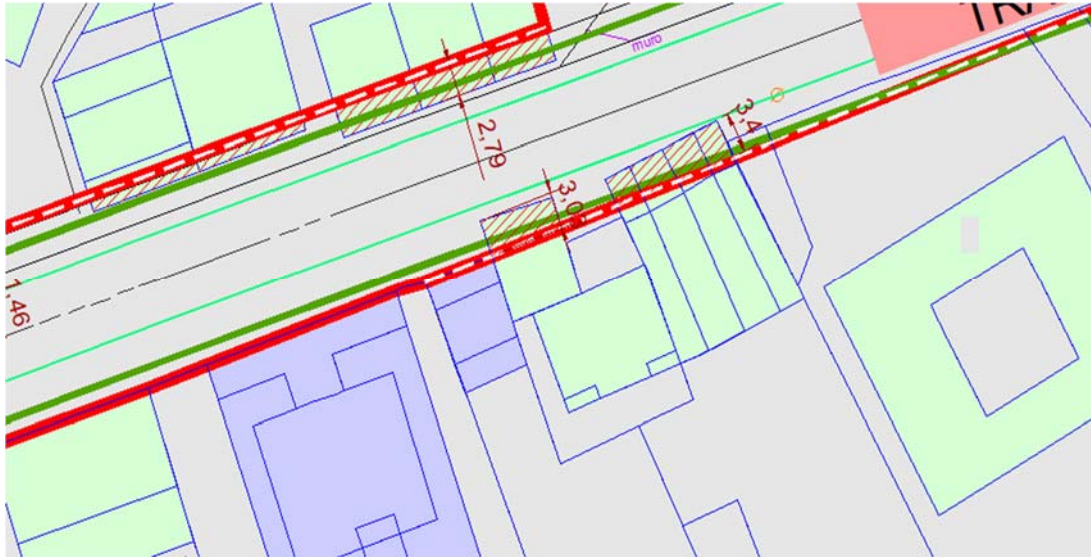


En este tramo, las edificaciones se encuentran más próximas a la carretera, con el punto más desfavorable en el número 53 de la Calle de Burgos, que ocupa por completo la acera e invade la cuneta de la vía. La alineación a fachada de este edificio no queda amparada por la línea límite de edificación propuesta, como tampoco lo amparaban las normas urbanísticas municipales vigentes. De hecho, el edificio ha sido demolido recientemente.



En diferentes manzanas de la travesía, el planeamiento urbanístico establece alineaciones obligatorias que, en todo caso, el Ayuntamiento deberá fijar de forma detallada y definitiva, buscando que el ancho de la vía sea proporcional a las alturas permitidas a las edificaciones, en función de la ordenanza urbanística en que las incluyen las NN.SS.

En estos casos, las edificaciones existentes invaden la zona de limitación a la edificabilidad que se determina en este documento, quedando así sujetas a lo establecido en el apartado 3 de la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Carreteras 37/2015. Para estas edificaciones tan solo podrán autorizarse aquellas obras que resulten imprescindibles para su conservación y mantenimiento, debiendo ajustarse a la línea límite de edificación que se establece en este documento en caso de demolición y nueva edificación.



Desde la confluencia con la Calle de Eladio Perlado, a lo largo de la Calle del Cardenal Benlloch y Calle de Burgos, hasta el final de la travesía, salvo en el tramo de puente sobre el Río Arlanza, la línea de edificación se establece en la envolvente de las edificaciones existentes construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 25/1988 de carreteras, ajustándose, en caso de estar determinadas gráficamente, a las alineaciones establecidas en las NN.SS. de Salas de los Infantes, y en aquellas edificaciones colindantes de fecha posterior, o en parcelas no edificadas, a la distancia máxima compatible con el derecho de aprovechamiento urbanístico reconocido por el planeamiento urbanístico vigente.

TRAMO URBANO 3 (p.k. 438+900 a p.k. 439+230)

Con una longitud aproximada de 330 m, discurre desde el p.k. 438+900, al p.k. 439+230, a través de la calle de Burgos en la salida Oeste del municipio.



Se trata de un tramo de la N-234a que, al igual que el TRAMO 1, discurre por suelo clasificado como rústico por su margen izquierda, mientras que por su margen derecha es colindante con suelo clasificado como urbano por el planeamiento general vigente. Las edificaciones existentes en su margen derecha son, en su mayor parte, de uso industrial, a excepción de 3 edificios consolidados de uso residencial unifamiliar.












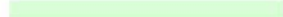



En esta margen se asume como LLE la línea de edificación señalada en las Normas Urbanísticas Municipales, que viene determinada por la posición de la fachada de las naves existentes junto a la gasolinera, y se sitúa a unos 5,21 metros de la señalización horizontal de la calzada.



En cuanto a la margen izquierda, al tratarse de suelo rústico, la LLE se sitúa a 25 m de la arista exterior de explanación siguiendo el criterio general.

A fin de facilitar la lectura del plano del ámbito completo, que forma parte de este documento, se incluyen a continuación ocho hojas que recogen todo el recorrido de los 4 tramos delimitados y la siguiente leyenda para su interpretación:

	ALINEACIÓN ESTABLECIDA EN NNSSMM definidas en el planos, o, en su caso, señaladas por el Ayuntamiento.
	SUELO CLASIFICADO COMO URBANO POR LAS NN.UU.
	LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA
	ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD INVADIDA POR EDIFICACIÓN
	DELIMITACIÓN DE ZONA DOMINIO PÚBLICO
	DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE
	ARISTA EXTERIOR DE CALZADA (BORDE DE ACERA)
	ARISTA EXTERIOR DE EXPLANACIÓN
	ANTIGÜEDAD DE LA EDIFICACIÓN
	anterior a Ley 25/1988
	anterior a Ley 37/2015

6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS

Como los criterios para la consideración de travesía o tramo urbano son independientes, el estudio de delimitación de tramos urbanos puede identificar tres situaciones distintas a cada una de las cuales se le aplica un régimen propio.

- A. Tramos urbanos que son también travesías (Ley 37/2015 de carreteras, art. 47.2 que remite al 46.2). En los tramos delimitados como travesías, corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento de Salas de los Infantes, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público.
- B. Tramos urbanos que no tienen el carácter de travesía (Ley 37/2015 de carreteras, art. 47.2). En los tramos delimitados como urbanos, corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento de Salas de los Infantes, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.
- C. Travesías que no tienen el carácter de tramo urbano (Ley 37/2015 de carreteras, art. 46.2), la necesidad de la autorización del Ministerio, previo informe del Ayuntamiento se extiende a todas las zonas de protección de la carretera (dominio público, servidumbre y afección).

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

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

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

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de

distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

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

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

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

La línea límite de edificación establecida en algunas zonas de la travesía se sitúa invadiendo la zona de dominio público de la carretera (3 metros). En los edificios ubicados en esta zona, solo podrán autorizarse obras de mera conservación para mantener su destino o utilización actual.

La Ley de Carreteras 37/2015 establece, en los apartados 1 y 3 de la Disposición Transitoria Segunda, el procedimiento a seguir por los propietarios de los inmuebles que estén afectados por tal circunstancia:

Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de expropiaciones.

1. Los terrenos del dominio público viario definidos conforme al artículo 29.1 que no hayan podido ser ocupados por la Administración, por estar amparados en títulos de propiedad y no haberse iniciado o culminado el proceso expropiatorio con el abono del precio y ocupación de los mismos conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, quedarán sujetos al régimen establecido en la presente ley para la utilización del dominio público, si bien sus titulares podrán solicitar la legalización de los usos existentes, siempre que dichos usos no resulten incompatibles con la seguridad viaria.

o con la adecuada conservación o explotación de la vía. En otro caso procederá su expropiación.

2. En los tramos de carreteras en los que se realice el deslinde del dominio público viario, conforme a lo previsto en el artículo 30 por no haberse practicado, o para adecuarlo a lo previsto en esta ley respecto a las características establecidas para los distintos bienes, los terrenos que resulten comprendidos entre la antigua y la nueva delimitación quedarán sujetos al régimen establecido en el apartado primero de esta disposición.

3. En relación con las construcciones existentes en dichos terrenos, en los que los usos se hubieren legalizado, solamente se podrán autorizar aquellas obras que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y sin que el incremento de valor por dichas actuaciones de conservación y mantenimiento puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.

7. PROCEDIMIENTO.

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

8. CONCLUSIONES.

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

CONSULTOR

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL

MBG INGENIERÍA Y ARQUITECTURA, S.L.

EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo. Karim Thabit Dhahi

Fdo. Roberto Inés Gallo

En Burgos a 15 de junio de 2.018.