

N/REF:	E-14140
ASUNTO:	INFORME SOBRE EL DOCUMENTO "MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DE ZARATÁN" ART. 10.2 LEY 25/88 DE CARRETERAS.

En relación al informe con referencia E-14140, emitido en fecha 15 de mayo de 2015, por la Dirección General de carreteras del Estado en Castilla y León occidental, sobre el documento "MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DE ZARATÁN", se procede a la contestación de cada uno de los puntos mencionados:

1º.- Deberá precisarse el criterio adoptado para la clasificación del suelo ocupado por las carreteras estatales como rústico con protección de Infraestructuras. Como mínimo deberá clasificarse así el suelo ocupado por las calzadas, los arcenes, las cunetas y la zona de dominio público (línea exterior de expropiación o como mínimo una franja de tres metros desde la arista exterior de la calzada para carreteras convencionales y ocho para autovías). El suelo así clasificado debe recogerse en los planos de ordenación, tanto para la N-601 y A-60 como para la A-62.

Todas las carreteras estatales afectadas cumplen sobradamente con los criterios determinados en este artículo a excepción de la N-601, en donde existen sentencias judiciales correspondientes a la Unidad de Actuación 5 y 19, (motivo de esta modificación), y edificaciones ya realizadas, anteriores a la construcción de la carretera.

En su momento, para el desarrollo de los planeamientos anteriores del Municipio de Zaratán (Normas Subsidiarias de 1999 y las Normas Urbanísticas Municipales (cuya aprobación para Suelo Urbano fue en Noviembre 2006 y para Suelo Urbanizable y Rústico en Octubre de 2007), ya se mantuvieron reuniones con Carreteras indicando que existían estas construcciones con licencias concedidas dentro de las futuras franjas de protección de la carretera. Por ese motivo en los diferentes planeamientos tanto generales (Normas Urbanísticas) como de desarrollo (planes parciales), se aplicaron esas líneas de edificación y clasificación.

Actualmente, en el documento de Modificación de las Normas Urbanísticas de Zaratán, se han mantenido aquellos criterios, y las sentencias judiciales nos han obligado a la modificación de las Unidades de Actuación 5 Y 19.

La existencia de diferentes usos y actividades en esa franja de la carretera no permite tener un criterio claro y concreto de la aplicación de la franja de 3m que menciona el informe de carreteras, puesto que existen ya edificaciones y construcciones en esa zona, y por tanto ahí

no podemos acotar claramente las bandas que se nos están pidiendo, puesto que estas construcciones son anteriores a la materialización de la propia carretera.

En el resto de carreteras afectadas tanto la A-62 como la A-60, los criterios que se indican en el plano son muy superiores a los que se nos exige en este informe y que vienen acotados ya no en el plano escala 1:10.000 que tiene un tamaño excesivamente reducido para ello, sino en los planos de ordenación que tienen una escala 1:1.000 y es donde se puede apreciar con claridad la acotación de la clasificación de suelo de la banda de protección de infraestructuras.

Se ha modificado la forma de graficar las zonas de protección de infraestructuras de carreteras en los planos de ordenación generales (Plano 0.01). Si bien, cabe mencionar que según el artículo 130 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León los planos de ordenación para el conjunto del término municipal, se realizarán a escala mínima 1:10.000, mientras que para suelo urbano consolidado, suelo urbano no consolidado y urbanizable será de 1:1000.

Por tanto, en el Plano 0.01, del término municipal, la escala utilizada es de 1:10.000, delimitando las áreas de protección de infraestructuras, sin acotación. Sin embargo, en los planos de la serie O.03 a escala 1:1.000, aparecen ya acotadas cada una de estas áreas, con la precisión suficiente conforme a la normativa de aplicación.

2º.- Debe incluirse tanto en la memoria vinculante como en la Normativa la regulación específica de la legislación de carreteras, y corregir el error de la página 33 de la Memoria Vinculante relativo al Reglamento General de Carreteras.

Se ha corregido el error, tanto en la memoria informativa en su página 33, (que ahora se corresponde con la página 36) y en la memoria vinculante en su página 26, según indicaba el informe técnico.

3º.- Deben definirse en la Normativa las diferentes zonas de la banda de afección y su régimen jurídico para toda clase de suelo.

En el Artículo 5.2.- Red viaria en Suelo Urbano, Urbanizable y Rústico, de la Normativa se han especificado las bandas de afección y régimen jurídico para toda clase de suelo, de la siguiente manera:

Para los tramos de carreteras en los que sea de aplicación la Normativa Estatal, la Ley y el Reglamento de Carreteras estatal (Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras) establece tres bandas que son:

- Zona de dominio público:

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada

lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se regirá por el artículo 21 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

- Zona de servidumbre:

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el apartado anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías, y vías rápidas, y de 8 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Se regirá por el artículo 22 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

- Zona de afección:

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Se regirá por el artículo 23 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Para los tramos en los que sea de aplicación la Ley Autonómica, La Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León diferencia las siguientes zonas:

- Zona de dominio público:

Los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de 8m de anchura en autopistas, autovías y vías para automóviles, y de 3m en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 36 de esta Ley para travesías y tramos urbanos.

- Zona de servidumbre:

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 25m en autopistas, autovías y vías para automóviles, y de 8m en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

- Zona de afección:

La zona de afección de la carretera estará delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la

explanación, a una distancia de 100 m en autopistas, autovías y vías rápidas y de 30 m en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

La línea edificación, que se situará a 25 metros respecto de la N-601, 50 metros respecto de la A-60 y 100 metros de la A-62. Desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación. Si en algún caso existieran edificaciones, se recogerá el régimen jurídico previsto en el art. 87 del Reglamento General de Carreteras.

En el tramo de la N-601, junto a las Unidades de Actuación 5 y 19, existen puntos donde no se cumple con estas distancias. Esto es debido a que estas construcciones son anteriores a la materialización de la propia carretera, por lo que las franjas de protección respectivas se representan en los correspondientes planos de ordenación.

En cuanto a posibles modificaciones de la línea límite de edificación, sólo podrán autorizarse mediante resolución de la Ministra de Fomento y previa tramitación del expediente previsto en el art. 85.4 del Reglamento General de Carreteras.

Para cualquier uso o actividad que se pretenda realizar en la banda de afección de las carreteras estatales deberá de solicitarse autorización de la Dirección de Carreteras.

4º.- Debe incluirse la prohibición de publicidad regulada en el art. 24 Ley 25/1988, de Carreteras, siendo recomendable por motivos de seguridad vial que esta prohibición se aplique también al suelo urbano.

Se ha incluido esta normativa en la página 26 de la Memoria Vinculante y en el Artículo 5.2.- Red viaria en Suelo Urbano, Urbanizable y Rústico, de la Normativa, de la siguiente manera:

"Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar **publicidad** en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización, tal y cómo se recoge en el art. 24 de la Ley 25/1988, de Carreteras y los artículos 88 a 91 del Reglamento General de Carreteras RD 1812/1994, de 2 de septiembre. A los efectos de este artículos no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo".

5º.- Debe incluirse la distancia a la que se recoge la línea edificación, que se situará a 25 metros respecto de la N-601, 50 metros respecto de la A-60 y 100 metros de la A-62, recogiendo en la Normativa la prohibición expresa de edificar en los terrenos incluidos en esta banda. Si en algún caso existieran edificaciones, se recogerá el régimen jurídico previsto en el art. 87 del Reglamento General de Carreteras.

En cuanto a posibles modificaciones de la línea límite de edificación, sólo podrán autorizarse mediante resolución de la Ministra de Fomento y previa tramitación del expediente previsto en el art. 85.4 del Reglamento General de Carreteras.

Se ha incluido en el Artículo 5.2.- Red viaria en Suelo Urbano, Urbanizable y Rústico y en el Artículo 9.7.1B- Protección Específica de Carreteras de la Normativa.

6º.- El estudio de tráfico debe actualizar los datos de tráfico y población sobre los que está elaborado.

Para la redacción del planeamiento general vigente en el Municipio, que son las Normas Urbanísticas Municipales, (*aprobación definitiva parcial de suelo urbano, con acuerdo de la comisión territorial de urbanismo en sesión celebrada en Noviembre de 2006 y aprobación definitiva parcial de Suelo Urbanizable y Rústico con acuerdo de la comisión territorial de urbanismo en sesión celebrada el Octubre de 2007*), se elaboró un estudio de tráfico.

Desde la fecha de la aprobación definitiva de la Normas Urbanísticas, que han sido anuladas por las sentencias del T.S.J. de Castilla y León N°665/2012 (*anula el acuerdo de la C.T.U de 30 de octubre de 2007, por el que se aprueban definitivamente las Normas Urbanísticas Municipales de Zaratán*) y N° 2152/2012 (*anula el acuerdo de la CTU de 26 de octubre de 2010, por el que se aprueba la Modificación Puntual de las Normas Urbanísticas en las UA 5 y 19 de Zaratán*) y que son la causa de la redacción de este documento, en el municipio de Zaratán sólo se han desarrollado algunos sectores a nivel documental pero no se ha edificado ninguno de ellos.

Por lo tanto el estudio de tráfico que se realizó en su momento en el año 2006 no se ha visto modificado, dado que en el Municipio no se han producido desarrollos urbanísticos capaces de modificar el planeamiento que existe. Por lo tanto, entendemos que el estudio de tráfico que se utilizó para el modelo de Normas Urbanísticas anuladas, sigue siendo plenamente vigente dado que no ha habido desarrollos urbanísticos al haberse producido la crisis económica.

