

---

# **Modificación puntual del Plan General Municipal de Calahorra**

Desarrollo normativo de las determinaciones sobre parcelaciones, vías pecuarias y sistema de comunicaciones e infraestructuras urbanas

**Documento de MEMORIA Y NORMATIVA URBANISTICA**

*Equipo redactor:*

Javier MARTÍNEZ CALLEJO  
Jesús Luis SOLA JIMÉNEZ  
Luis SOLA JIMÉNEZ

*Promotor:*

Ayuntamiento de Calahorra

*marzo de 2014*

---

# INDICE

## **MEMORIA** **3**

---

### **INTRODUCCIÓN** **4**

OBJETO	4
INICIATIVA	4
ANTECEDENTES	4

### **DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA** **5**

SITUACIÓN URBANÍSTICA ACTUAL	5
<i>Regulación de las condiciones para las parcelaciones urbanísticas</i>	5
<i>Determinaciones generales sobre vías pecuarias en el suelo urbanizable</i>	5
<i>Determinaciones generales para los sistemas de comunicaciones e infraestructuras urbanas</i>	5
DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN QUE SE PROPONE	6
<i>Regulación de las condiciones para las parcelaciones urbanísticas</i>	6
<i>Determinaciones generales sobre vías pecuarias en el suelo urbanizable</i>	6
<i>Determinaciones generales para los sistemas de comunicaciones e infraestructuras urbanas</i>	7
JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES ESTABLECIDAS EN LA LEY 5/2006	7
JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES ESTABLECIDAS EN EL DECRETO 20/2009	7

## **NORMATIVA** **8**

---

### **DOCUMENTACIÓN Y/O DETERMINACIONES A MODIFICAR** **9**

NORMATIVA URBANÍSTICA GENERAL	9
-------------------------------	---

## **MEMORIA**

---

# INTRODUCCIÓN

---

## OBJETO

La Modificación tiene como objeto complementar el documento de Normativa Urbanística General mediante la introducción y/o desarrollo de las siguientes materias.

- Regulación de las condiciones para las parcelaciones urbanísticas.
- Determinaciones generales sobre vías pecuarias en el suelo urbanizable
- Determinaciones generales para los sistemas de Comunicaciones e Infraestructuras Urbanas.

## INICIATIVA

La Modificación es de iniciativa pública y está promovida por el Ayuntamiento de Calahorra.

## ANTECEDENTES

**Plan General de Calahorra. Aprobado definitivamente el día 10 de noviembre de 2006 (BOR de 25 de enero de 2007). Actualmente vigente.**

# DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

---

## SITUACIÓN URBANÍSTICA ACTUAL

### REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA LAS PARCELACIONES URBANÍSTICAS

No existe referencia en el texto normativo del Plan General

### DETERMINACIONES GENERALES SOBRE VÍAS PECUARIAS EN EL SUELO URBANIZABLE

#### Normativa General

#### ARTICULO 48.-VÍAS PECUARIAS EN EL SUELO URBANIZABLE.

1. Los Planes Parciales que desarrollen Suelos Urbanizables y afecten a vías pecuarias se guiarán por los siguientes criterios:
  - Se mantendrá la continuidad física de la vía pecuaria. Se podrá realizar ajustes de trazado en función del diseño de la trama urbana siempre que se respeten los enlaces con el resto de las vías pecuarias.
  - La anchura de la vía pecuaria deberá ser estudiada caso a caso en función de sus características: antecedentes históricos, clasificación y deslinde, pertenencia a la Red Principal, etc.
  - La vía pecuaria deberá ser independiente del viario interno del Plan Parcial, por lo que no podrá ser tratada al igual que el resto de las calles. Se podrán admitir diversos tratamientos superficiales más o menos "blandos", (desde camino rural con tratamiento superficial de tierra, zona verde con sendero abierto o vía verde con zona de pavimento especial). Se fomentará la plantación de arbolado y se permitirá distinto amueblamiento urbano como bancos, fuentes, etc.
  - El diseño deberá facilitar, además del paso del ganado, los usos recreativos (peatonal y carril-bici) y si fuera necesario para el acceso a fincas rústicas con el tránsito de vehículos agrícolas.

### DETERMINACIONES GENERALES PARA LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS

#### Normativa General

No existe referencia en el texto normativo.

#### Normativa Particular

#### ARTICULO 40.- RÉGIMEN DE PROTECCIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

El régimen de protección para dichos espacios se ajustará a lo establecido en la legislación sectorial vigente.

En las vías de comunicación, podrán autorizarse la instalación de estaciones de servicio, así como los usos y actividades destinados directamente al servicio de la obra pública y la extracción de áridos, minas y canteras en las condiciones de la ley de carreteras y Legislación específica.

Se prohíben todas las actividades sujetas a licencia que no estén incluidas en los apartados anteriores

## **DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN QUE SE PROPONE**

### **REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA LAS PARCELACIONES URBANÍSTICAS**

Se echa de menos en el Plan General vigente una regulación particular del parcelario en especial las determinaciones sobre parcela mínima para edificar, parcelas indivisibles, la regulación de supuestos como la asimilación de parcelas y otras situaciones.

Por ello se introducen a través de esta Modificación dos nuevos artículos. El primero, desarrolla el parámetro de parcela indivisible en todas las clases de suelo previendo las excepciones en caso de necesidad de ajustes por normalización. El segundo artículo desarrolla las actuaciones de asimilación de parcelas a los efectos de mancomunar los parámetros con el fin de obtener mejores condiciones tanto de habitabilidad como constructivas. Al mismo tiempo el precepto desarrolla lo determinado en la reciente Ley de Economía Sostenible sobre la eficiencia de actuaciones.

En el primer caso, motiva el trámite de esta Modificación la necesidad de contar en la normativa del Plan General con una regulación concreta y detallada respecto a los criterios de parcelación de la que se carece. En este sentido, el artículo 39 regula la condición de solar como superficie de suelo urbano consolidado que cumple los requisitos para ser edificado. La nueva Disposición Adicional aborda los límites para realizar parcelaciones en todas las clases de suelo y deviene de la necesidad de clarificar en mayor medida esta cuestión y que se especifique concretamente en la normativa del Plan General a la vista de algunas consultas y propuestas planteadas en el Ayuntamiento por propietarios particulares de fincas.

De igual manera, se regula el supuesto de normalización de fincas (artículo 150 de la Ley 5/2006) y más concretamente la situación de que su aplicación pueda dar como resultado una parcela con dimensiones menores a las determinadas como mínimas.

En el segundo caso, se propone regular en el Plan General una figura que permita la edificación de varias parcelas sin producirse una agregación formal de ellas. Se pretende abrir una vía para encauzar supuestos en los que sea difícil concretar una reformulación del actual parcelario, no interese o sea más deseable el mantenimiento de la actual estructura, como es el caso del Casco Antiguo de Calahorra, en atención a criterios y motivaciones de protección de patrimonio cultural y en este caso a evitar la pérdida de la parcelación actual heredada. Con ello se pretende posibilitar una mejor disposición de las condiciones constructivas para la nueva edificación.

Un caso de especial aplicación de la asimilación de parcelas es sin duda la intervención sobre edificios protegidos con grado III. Resulta común encontrarse con situaciones en las que la actuación exclusiva sobre ellos no resulta viable por motivos técnicos y económicos o que resulta más adecuado una actuación más extensa. El mantenimiento de las características originales del edificio protegido a la vez que el del parcelario actual al objeto de evitar la aparición de grandes parcelas diáfanas que propugnen frentes de edificación continuos y homogéneos que desvirtúen la trama e imagen del casco antiguo, junto a la intención de facilitar la aplicación de las condiciones constructivas especialmente en materia de habitabilidad y accesibilidad en ámbitos con tramas y parcelarios urbanos complicados, es el objetivo que se pretende con la introducción de la figura de asimilación de parcelas.

### **DETERMINACIONES GENERALES SOBRE VÍAS PECUARIAS EN EL SUELO URBANIZABLE**

La Modificación pretende desarrollar el supuesto de que se precise urbanizar la vía pecuaria, cuestión no tratada hasta ahora en el Plan General. La solución propuesta obliga a articular una vía paralela de servicio sin urbanizar que sustituya a la anterior al objeto de garantizar la continuidad de la vía pecuaria. En todo caso, la actuación queda siempre condicionada a lo establecido por la Administración competente.

## **DETERMINACIONES GENERALES PARA LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS**

### **Nueva referencia sobre el Sistema General Ferroviario, el Sistema General de Comunicaciones e Infraestructuras y Servicios Urbanos**

Como Modificación al documento de Normativa General se propone la introducción de tres nuevos bloques de materias; el Sistema General Ferroviario, el Sistema General de Comunicaciones y el Sistema de Infraestructuras y Servicios Urbanos. Dos son los motivos que justifican la introducción de esta normativa:

- Por un lado por mandato expreso y recomendaciones solicitadas por las administraciones competentes de acuerdo con los informes emitidos con motivo de la tramitación del expediente de Adaptación del Plan General Municipal a la Ley 5/2006 de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
  - En este sentido, y dada la naturaleza de la materia tratada se ha entendido conveniente aprovechar el trámite de esta Modificación para introducir en el documento urbanístico general estas determinaciones que se incorporarán al documento de Adaptación del Plan General una vez aprobadas definitivamente.
- Por otro, de cara a completar la regulación somera que sobre la materia realiza el Plan General vigente y adaptar el documento a las últimas legislaciones aprobadas.

De igual forma, se incluye en el expediente de esta Modificación las recomendaciones incluidas en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja y Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja.

## **JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES ESTABLECIDAS EN LA LEY 5/2006**

### **Artículo 103 . Modificación del Planeamiento**

El cambio propuesto tiene el carácter de Modificación Puntual del Plan General, puesto que no supone la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo motivada en la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas , de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación.

### **Artículo 104 . Modificación del Planeamiento**

#### Punto.1

Las determinaciones objeto de Modificación se consideran sustanciales teniendo nivel de planeamiento general.

#### Resto de puntos

En el caso de esta Modificación, no son de aplicación las determinaciones establecidas en el resto de puntos del artículo mencionado dado que no concurren las condiciones establecidas para ello.

## **JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES ESTABLECIDAS EN EL DECRETO 20/2009**

Dada la naturaleza de la Modificación planteada, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 20/2009, no procede redactar estudio de evaluación ambiental.

## **NORMATIVA**

---

# DOCUMENTACIÓN Y/O DETERMINACIONES A MODIFICAR

---

De acuerdo con lo propuesta se modifican los documentos y determinaciones siguientes correspondientes a la documentación del Plan vigente:

## NORMATIVA URBANÍSTICA GENERAL

Se añaden dos nuevos artículos con el carácter de disposiciones adicionales, se modifica el artículo 48 y se añade un nuevo título al documento. Quedan redactados de la siguiente manera:

### DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. CRITERIOS PARA PARCELACIONES

*Se considerarán parcelas indivisibles en suelo urbano y urbanizable y por tanto no susceptibles de parcelación, las previstas en la legislación urbanística, y en especial las siguientes:*

*Las definidas como parcelas mínimas y las inferiores al doble de este tamaño.*

*Las necesarias para la ejecución de una unidad de edificación.*

*No podrán ser objeto de parcelación aquellas fincas cuyo aprovechamiento ha sido ya concentrado en una parte de ella, quedando jurídicamente ligada al espacio libre resultante, sin segregación registral posible.*

*El espacio libre resultante una vez ejecutado el aprovechamiento definido por el Plan mediante la preceptiva licencia, sí podrá ser objeto de escrituración diferenciada en régimen de proindiviso con otras fincas que previamente cumplan las condiciones de parcela mínima, si bien deberá hacerse constar en el registro la cualidad de inedificable por haber consumido sus derechos edificatorios.*

*Las así determinadas en las unidades de ejecución incluidas en el presente Plan o las que se definieran en los Planes Parciales redactados en desarrollo de éste, en cumplimiento de exigencias de reparto y cargas y beneficios.*

*Se considerarán parcelas indivisibles en suelo no urbanizable y por tanto no susceptibles de parcelación:*

*Las definidas de acuerdo con la legislación aplicable.*

*Las parcelas resultantes del proceso de parcelación deberán cumplir las condiciones establecidas en la normativa particular u ordenanza de aplicación.*

*No obstante, cuando, por ajustarse a una alineación establecida por el Plan General, se proceda a la normalización de una parcela con disminución de la superficie de ésta, y de la normalización se obtuviera una parcela que incumpliese las determinaciones expresadas en la normativa u ordenanza correspondiente se considerará que, una vez normalizada esta parcela, constituirá parcela catastralmente consolidada y por tanto edificable, siempre que no afecte al frente mínimo de fachada a calle.*

### DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. CONDICIONES PARA LA ASIMILACIÓN DE PARCELAS

*Se entiende por asimilación de parcelas la actuación que manteniendo la trama actual del parcelario y su diferenciación registral, permita la construcción sobre ellas de una misma unidad edificatoria con un solo portal, en atención siempre a la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas.*

*En aquellos inmuebles en que por su extrema escasez de frente no se puedan garantizar unas mínimas condiciones de habitabilidad, ni siquiera para el caso de una vivienda en dúplex, se podrá realizar una actuación de asimilación de parcelas, cumpliendo siempre las condiciones siguientes:*

*La parcela que motive la asimilación habrá de tener un frente menor que el señalado para la parcela mínima.*

*Las parcelas afectadas no podrán incluir ningún edificio catalogado con grado I y II.*

*Se permite el mancomunado de elementos y espacios interiores comunes de la edificación en*

*especial de los sótanos para aparcamientos.*

#### **ARTICULO 48.-VÍAS PECUARIAS EN EL SUELO URBANIZABLE**

1. Los Planes Parciales que desarrollen Suelos Urbanizables y afecten a vías pecuarias se guiarán por los siguientes criterios:
  - Se mantendrá la continuidad física de la vía pecuaria. Se podrá realizar ajustes de trazado en función del diseño de la trama urbana siempre que se respeten los enlaces con el resto de las vías pecuarias.
  - La anchura de la vía pecuaria deberá ser estudiada caso a caso en función de sus características: antecedentes históricos, clasificación y deslinde, pertenencia a la Red Principal, etc.
  - La vía pecuaria deberá ser independiente del viario interno del Plan Parcial, por lo que no podrá ser tratada al igual que el resto de las calles. Se podrán admitir diversos tratamientos superficiales más o menos "blandos", (desde camino rural con tratamiento superficial de tierra, zona verde con sendero abierto o vía verde con zona de pavimento especial). Se fomentará la plantación de arbolado y se permitirá distinto amueblamiento urbano como bancos, fuentes, etc.
  - El diseño deberá facilitar, además del paso del ganado, los usos recreativos (peatonal y carril-bici) y si fuera necesario para el acceso a fincas rústicas con el tránsito de vehículos agrícolas.
  - En el supuesto de que sea necesaria su urbanización por pasar a formar parte de los viales de comunicación del núcleo se deberá recomponer de forma más o menos paralela, y través de la correspondiente modificación del trazado, una nueva vía pecuaria sin urbanizar y que permita asegurar su continuidad. En todo caso, se estará a lo indicado en el informe emitido por la administración competente.

### **"TÍTULO III. SISTEMA DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS**

#### **CAPÍTULO I. DETERMINACIONES GENERALES**

##### **Sección 1. Sistema General Ferroviario**

##### **Artículo 56. Concordancia con el planeamiento urbanístico**

*En cuanto a la regulan el uso del suelo en relación con el ferrocarril, distancias mínimas a la edificación, zona de dominio público, zona de protección y línea de límite de edificación u otras afecciones que correspondan, se estará a lo dispuesto en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (BOE del 18 de noviembre de 2003) y su Reglamento aprobado por Real Decreto 2387/2004 (BOE del 31 de diciembre de 2004) y resto de normas concordantes y normas que las sustituyan en su caso.*

*En los sucesivos instrumentos de desarrollo, se deberán tener en cuenta las limitaciones a la propiedad y protecciones al ferrocarril establecidas en la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo y, en su caso, solicitar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) las autorizaciones que sea precisas.*

*Con respecto a la nueva línea de alta velocidad (TAV) el trazado indicado en los planos de ordenación tiene carácter orientativo, siendo vinculante aquel que resulte de los proyectos constructivos a redactar en desarrollo de la Resolución de 12 de agosto de 2009 de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras (BOE de 25 de agosto de 2009) por el que se aprueba el trazado definitivo de la nueva línea de alta velocidad Castejón-Logroño.*

*Los ámbitos clasificados como suelo urbano o urbanizable donde existen o se han previsto actuaciones de carácter residencial que son colindantes con el Sistema General Ferroviario y que conforme a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido hay una franja afectada por las servidumbres acústicas, deberán preverse las medidas correctoras necesarias para garantizar los niveles objetivos de calidad acústica que sean de aplicación.*

*Sobre esta cuestión, de acuerdo con la Ley 39/2003 del sector ferroviario, cualquier obra que se lleve a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tenga por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias serán costeadas por los promotores de las mismas.*

*De igual forma, el planeamiento urbanístico de desarrollo, en tanto en cuanto se vea afectado por el trazado y afecciones del Sistema General Ferroviario deberá realizarse un estudio de la afección del ruido en el ámbito considerado que establezca las medidas correctoras y actuaciones a realizar para minimizar el impacto sonoro. El estudio tendrá en cuenta el efecto sinérgico que entre las diferentes infraestructuras que afecten al ámbito.*

## **Sección 2. Sistema General de Comunicaciones**

### **Artículo 57. Concordancia con el planeamiento urbanístico**

*En cuanto a la regulan el uso del suelo, distancias mínimas a la edificación, zona de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación u otras afecciones que correspondan, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente. Concretamente:*

*La Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre que desarrolla la anterior y resto de normas concordantes y normas que las sustituyan.*

*La Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y Ley 4/2010, de 30 de abril, por el que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja.*

*En el caso de carreteras de competencia estatal:*

*En cuanto a los terrenos titularidad del Ministerio de Fomento que estén expropiados su régimen se vinculará al del uso y dominio público.*

*Aquellos terrenos que quedarán fuera de la definición establecida en el artículo 21 de la Ley 25/1988 y que tienen la consideración de bienes demaniales se les aplicarán las prerrogativas establecidas en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas así como la Ley de 16 de diciembre de 1954 de expropiación y su reglamento de desarrollo.*

*Cualquier nueva conexión, modificación en la trazado de las carreteras o alteración del nivel de servicio de estas requerirá la autorización previa y expresa del Ministerio de Fomento. Cualquier herramienta urbanística que suponga la modificación conforme a lo anteriormente establecido, requerirá como condición necesaria para la emisión del informe favorable preceptivo, además de cumplir con la normativa vigente, la presentación de un estudio de tráfico y capacidad en el que se analice su incidencia en el nivel de servicio de las carreteras afectadas a la vista del desarrollo urbanístico previsto.*

*En el caso de las Carreteras de competencia de la Comunidad Autónoma de la Rioja, en cuanto a la limitación de la propiedad de acuerdo con la legislación vigente se establece lo siguiente:*

*En cuanto a la zona de afección de las carreteras:*

*La zona de afección de las carreteras consistirá en una franja de terreno a cada lado de las mismas que se delimitará, interiormente, por la zona de servidumbre y, exteriormente, por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta metros medidos desde las citadas aristas.*

*Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas, se requerirá la previa autorización del órgano titular de la carretera, sin perjuicio de las otras competencias concurrentes y lo establecido en el Título IV de la Ley 2/1991 de Carreteras de La Rioja.*

*En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección, podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatadas su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios; todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el Título IV de la Ley 2/1991 de Carreteras de La Rioja.*

*La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.*

*En cuanto a la línea límite de edificación:*

*A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.*

*La línea límite de edificación se sitúa a dieciocho metros de la arista exterior de la calzada más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista, sin*

*perjuicio de la obligada aplicación de otras distintas de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial aplicable tanto para la línea de edificación como para la zona de afección.*

*Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.*

*Cuando en una carretera las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en este artículo, el órgano competente podrá reducir excepcionalmente aquellas, siempre que quede garantizada la ordenación de las márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.*

*La línea de edificación ha de ser siempre exterior a la zona de servidumbre. Cuando por ser de excesiva anchura la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, la línea de edificación definida en este artículo corte a la zona de servidumbre, aquella coincidirá con la línea exterior de dicha zona.*

*En las carreteras locales, la Dirección general competente en materia de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja podrá con carácter excepcional, autorizar cerramientos en precario a distancia inferior a la establecida con carácter general, siempre que no contengan elementos de fábrica o alambres de espino.*

*No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes de carreteras que se construyan al objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea de edificación se sitúa a treinta y cinco metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.*

*Para el caso particular de la carretera LR-134, en el tramo comprendido entre el límite del término municipal de Pradejón y la carretera nacional N-232, las distancias de protección y afecciones serán las mismas que las establecidas en los artículos 21 a 25 de la Ley 25/1998, de 29 de julio, de Carreteras para el caso de autovías. La medición de dichas distancias debe realizarse teniendo en cuenta la definición geométrica de la futura carretera desdoblada conforme al estudio informativo aprobado por la Consejería de Obras Públicas y su proyecto constructivo.*

*En lo que respecta a las posibles afecciones acústicas de las vías de comunicación existentes o previstas sobre los nuevos desarrollos urbanísticos, se tendrá en cuenta lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

*En este sentido, la aprobación de los planeamientos de desarrollo así como las solicitudes de licencias de obra en su caso deberán acompañarse de los preceptivos estudios de ruido con el fin de verificar la compatibilidad del uso previsto con el nivel sonoro existente, establecer las líneas de edificación con respecto a las carreteras y justificar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la legislación indicada o en aquella que lo sustituya.*

*El Plan General Municipal y las ordenanzas municipales existentes deberán ajustarse a las nuevas disposiciones previstas en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su normativa de desarrollo, así como a los futuros planes y programas estatales y autonómicos para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.*

*Las zonas reservadas para la construcción de vías de comunicación son totalmente incompatibles con los usos constructivos quedando por ello prohibidos.*

*En todo caso, se prohíbe la implantación de elementos publicitarios visibles desde el dominio público de las carreteras, con la excepción prevista en el artículo 89 del Reglamento General de Carreteras.*

### **Sección 3. Infraestructuras y Servicios Urbanos**

#### **Artículo 58. Condiciones para el desarrollo y ejecución del Plan General**

*Respecto al sistema de saneamiento, se aplicará lo determinado en la Ley 11/2006, de 27 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas para el año 2007, por la que se modifica la Ley 5/2000, de 25 de octubre, de saneamiento y depuración de aguas residuales y resto de normativa sectorial vigente o posterior que la sustituya.*