

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA- LA MANCHA UNIDAD DE CARRETERAS EN GUADALAJARA

TIPO DE ESTUDIO: DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO	RED: CARRETERAS DEL ESTADO
---	--------------------------------------

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN ALCOLEA DEL PINAR ENTRE LOS PP.KK. 133+500 Y 133+640

CARRETERA: A-2	PUNTOS KILOMÉTRICOS: 133+500- 133+640
--------------------------	---

LOCALIDADES QUE DEFINEN EL TRAMO: ALCOLEA DEL PINAR	PROVINCIA: GUADALAJARA
---	----------------------------------

INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO:	D. RAFAEL MORENO RAMÍREZ
INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:	D. FRANCISCO JAVIER GONZALEZ CABEZAS

CONTENIDO (TOMO ÚNICO): - MEMORIA - PLANOS - ANEJO
--

EXPEDIENTE: DTU.01-22	FECHA DE REDACCIÓN: MAYO 2022
---------------------------------	---



MEMORIA

1.	OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO	1
2.	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
3.	SITUACIÓN URBANÍSTICA	2
4.	MARCO LEGAL	3
5.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.....	5
	<i>5.1. Objetivo de la solicitud municipal</i>	<i>5</i>
	<i>5.2. Justificación de la propuesta.....</i>	<i>5</i>
	<i>5.3.- Delimitación de tramo urbano.....</i>	<i>5</i>
	<i>5.4.- Establecimiento de la línea límite de edificación y definición del resto de zonas de protección de la carretera.....</i>	<i>6</i>
6.	CONCLUSIÓN.....	6

PLANOS

Plano 1 – Plano de situación

Plano 2 – Límites actuales de las zonas de protección

Plano 3 – Límites propuestos de las zonas de protección

ANEJO

Anejo nº1. SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOLEA DEL PINAR AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA DISTANCIA MÍNIMA DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN ALCOLEA DEL PINAR, EN EL MARGEN IZQUIERDO DEL TRAMO URBANO DE LA AUTOVÍA MADRID- BARCELONA ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 133+500 Y 133+640.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

UNIDAD DE CARRETERAS
EN GUADALAJARA
DEMARCAION
DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN CASTILLA-
LA MANCHA

MEMORIA



1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento tiene por objeto proponer y tramitar la delimitación de tramo urbano y travesía y el establecimiento de la línea límite de edificación para la zona colindante con la autovía A-2 entre los puntos kilométricos 133+500 y el 133+640, margen izquierdo, en aplicación del Artículo 48 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras y del Artículo 124 del R.D. 1812/194 de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. Todo ello, tomando como base el documento elaborado por el Ayuntamiento de Alcolea del Pinar, que se incluye como Anejo nº 1 y denominado "SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA DISTANCIA MÍNIMA DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN EN ALCOLEA DEL PINAR, EN EL MARGEN IZQUIERDO DEL TRAMO URBANO DE LA AUTOVÍA MADRID- BARCELONA ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 133+379 Y 133+465".

Mediante el presente Estudio de Delimitación de Tramo Urbano, se completa el citado documento, estableciendo de manera correcta los puntos kilométricos exactos, las zonas de protección y nueva línea límite de edificación en los planos adjuntos.

2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

- Aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias Provinciales de Guadalajara de fecha 6 de mayo de 1987.
- Aprobación definitiva del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla- La Mancha de fecha 18 de mayo de 2010 en la que se señala que son de aplicación las Normas Subsidiarias Provinciales de Guadalajara, sin perjuicio de las normas en ella señaladas.
- Con fecha 1 de octubre entra en vigor la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (B.O.E. nº 234 de 30 de septiembre de 2015). En dicha Ley se declara vigente el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (B.O.E. nº 228 de 23 de septiembre de 1.994) y las disposiciones dictadas en su ejecución en lo que no se oponga a lo dispuesto en la citada Ley.
- Con fecha 10 de noviembre de 2020 se recibe, con núm. 202020190000554, en el registro de la Unidad de Carreteras del Estado en Guadalajara, solicitud del Ayuntamiento de Alcolea del Pinar para la autorización de la colocación de un techado en el frontón municipal de dicha localidad, colindante con la vía de servicio de la autovía A-2 en su margen izquierdo.
- Resolución derogatoria de 25 de febrero de 2021 (Registro de salida 202120450000492) emitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha en respuesta a dicha solicitud, denegando dicha autorización. Adicionalmente, en dicho traslado se informa al Ayuntamiento de Alcolea del Pinar de los trámites a seguir para la correcta tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramo Urbano en el cual se definirían los tramos que se consideran urbanos y travesías, fijándose la línea límite de edificación.
- Con fecha 21 de diciembre de 2021 se recibe en el Registro electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (Nº Registro REGAGE21e00027279911) "Solicitud de reducción de la distancia mínima de la línea límite de la edificación en el margen izquierdo del tramo urbano de la autovía Madrid- Barcelona entre los puntos kilométricos 133+420 y 133+465", emitida por el Ayuntamiento de Alcolea del Pinar.
- Con fecha 8 de febrero de 2022, la Dirección General de Carreteras emite oficio N/Ref: JRRP/JB 21e00027279911 dirigido al Ayuntamiento de Alcolea del Pinar (Guadalajara) requiriendo la subsanación de errores en su solicitud e inclusión de un plano u ortofoto que muestre las líneas de protección de la carretera.



4. MARCO LEGAL

A continuación, se citan los preceptos legales que se consideran de aplicación en este caso:

Artículo 124.1 del Reglamento General de Carreteras. En cuanto a la Delimitación de Tramos Urbanos, establece:

1. La Dirección General de Carreteras, por propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado, y previa redacción del oportuno estudio de delimitación de tramos urbanos, en el que se establecerá la parte de ellos que deba tener la consideración de travesía, tramitará el correspondiente expediente.”

Artículo 11.2.g de la Ley 37/2015 de Carreteras. Respecto a los Estudios de Carreteras, establece:

2. Por su finalidad y contenido de sus determinaciones los estudios de carreteras pueden ser:
 - g) Estudios de delimitación de tramos urbanos, en los que se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación.

Artículo 29.1 y 2 de la Ley 37/2015 de Carreteras. Respecto a la Zona de Dominio Público, establece:

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.

Artículo 33 de la Ley 37/2015 de Carreteras. En lo relativo a la Zona de Limitación a la Edificabilidad, establece:

3. El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 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 socio-económicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.

Dadas las circunstancias de la zona objeto de estudio, deben tomarse en consideración también los apartados 1 y 2 del citado artículo 33 de la Ley 37/2015 de Carreteras:

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general...



2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

Artículo 47.1 de la Ley 37/2015 de Carreteras. Con respecto a los Tramos Urbanos, establece:

1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurren 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 Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

Artículo 48.1 de la Ley 37/2015 de Carreteras. En cuanto a los Estudios de delimitación de tramos urbanos, establece:

1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana 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

En el propio artículo 48 de la Ley 37/2015 se establece el procedimiento para la tramitación de los estudios de delimitación de tramos urbanos:

- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, una vez elaborado el estudio, se le notificará al ayuntamiento y a la comunidad autónoma afectados, a fin de que en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.
- En caso de conformidad, o si el ayuntamiento o la comunidad afectada no contestasen en el plazo mencionado, el citado estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. En el supuesto de disconformidad, se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 16 de la Ley 37/2015.
- Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y según las prescripciones del artículo 12 de esta ley, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. 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 la actualidad se debe entender referido la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común).



5. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.

5.1. Objetivo de la solicitud municipal

La finalidad de la delimitación de tramo urbano es poder establecer una línea límite de edificación menos restrictiva que la establecida, de forma general, por la Ley de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras vigentes. De esta forma, el Ayuntamiento podría retomar la solicitud de autorización de obras en el frontón municipal consistentes en realizar un techado del mismo. La solicitud fue rechazada por encontrarse este dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, delimitada por la línea límite situada a 50 m desde la arista exterior de la calzada.

5.2. Justificación de la propuesta

Los planos de clasificación del suelo del municipio de Alcolea del Pinar son los definidos en el Catastro, en el cual se establece el suelo considerado como urbano y rústico. La parcela en la que se encuentra ubicado el frontón, en el que se pretende realizar un nuevo techado, consta como suelo urbano, con uso deportivo predominante. El resto de parcelas afectadas también constan como suelo urbano, pertenecientes a la misma manzana catastral 50300.

Según el artículo 47.1 de la Ley de Carreteras, se consideran tramos urbanos aquellos, de las carreteras del Estado, 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 (actualmente MITMA), mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

El Ayuntamiento justifica la propuesta del techado en el frontón municipal en tres aspectos:

1. Como medida de seguridad vial al utilizarse actualmente como una cancha de frontenis, en lugar de pelota a mano, y de esta forma impulsar, con frecuencia, las bolas hasta las calzadas adyacentes.
2. Las condiciones meteorológicas de la zona, altitud en torno a 1200m, aceleran el deterioro de las instalaciones e impiden su utilización un gran número de días al año.
3. La instalación deportiva es anterior al desdoblamiento de la autovía A2 y la legislación vigente en materia de carreteras contempla la posibilidad que *“en construcciones e instalaciones existentes en zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora previa autorización correspondiente...”*

Por todo lo anteriormente expuesto, se justifica la necesidad de reducir la distancia de la línea límite de edificación para poder proceder con la autorización de obra de mejora del frontón. Es condición necesaria para reducir la distancia de la línea límite de edificación la delimitación del tramo urbano en el que se enmarca.

Al tiempo, la propuesta municipal incluye ampliar la modificación de la línea límite de edificación a las parcelas colindantes, siendo finalmente las afectadas las consignadas con los números 6, 5, 4, y 3.

5.3.- Delimitación de tramo urbano

Como se ha indicado anteriormente, el Ayuntamiento de Alcolea del Pinar propone delimitar como tramo urbano el tramo de autovía A-2 comprendido entre los pp.kk. 133+379 y 133+465, por su margen izquierda, colindante con las parcelas nº 6, 5, 4 y 3 de la manzana 50300 del municipio de Alcolea del Pinar.

Se comprueba, por parte del servicio de conservación de la autovía, que los pp.kk correctos son: 133+500 a 133+640 según están marcados en los hitos hectométricos que corresponden.



5.4.- Establecimiento de la línea límite de edificación y definición del resto de zonas de protección de la carretera.

Se propone establecer la Línea Límite de Edificación a una distancia inferior a la definida en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, para el caso de autopistas y autovías haciéndola coincidir con la línea de fachada de la edificación existente.

De esta forma, la Línea Límite de Edificación se reduce a una distancia mínima de 25,00 metros desde el p.k. 133+500 al 133+568 y a 35 m desde el p.k. 133+568 al p.k. 133+640, medidos perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima de la autovía A-2 por su margen izquierda, que se corresponde con el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general, es decir, la línea blanca que delimita el arcén.

Según la legislación vigente, la vía de servicio genera zona de dominio público pero no así resto de zonas de protección, ni delimitación de la zona de limitación a la edificabilidad, resultando de aplicación las distancias respecto a la autovía.

En cuanto al resto de zonas de protección de la autovía A2, se propone respetar las indicaciones generales de la Ley de Carreteras 37/2015, manteniendo la línea límite de la zona de dominio público a una distancia de 8 m, la línea límite de la zona de servidumbre a una distancia de 25 m y la línea límite de afección a una distancia de 100m, todas medidas horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. La línea límite de la zona de dominio público de la vía de servicio se mantiene a 3 m medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

Se adjuntan en el plano 2 las líneas de protección actuales y en el plano 3 la propuesta de líneas de protección.

6. CONCLUSIÓN.

Estimando adecuada y suficientemente justificada la propuesta de Delimitación del Tramo Urbano y el establecimiento de una nueva Línea Límite de Edificación entre los pp.kk. 133+500 y 133+640, margen izquierda, término municipal de Alcolea del Pinar (Guadalajara), de acuerdo con el presente Estudio y a los efectos exclusivos de la protección viaria de la carretera, se eleva a la Superioridad para su tramitación conforme al artículo 48 de la Ley 37/2015, de Carreteras, y artículo 124 del Real Decreto 1.812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, si así se estima oportuno.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN GUADALAJARA
Firmado electrónicamente: Rafael Moreno Ramírez



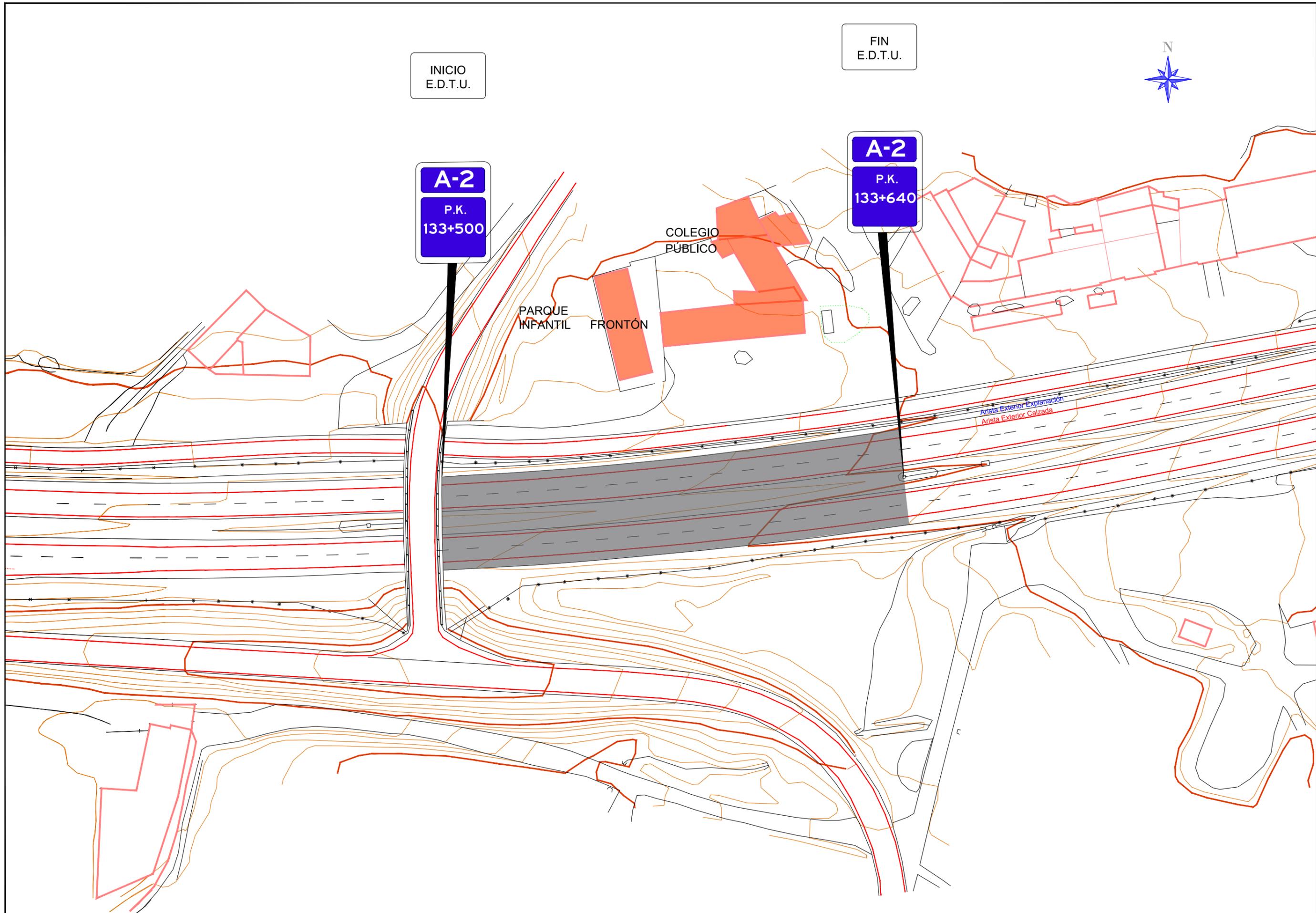
PLANOS

Planos del Estudio de Delimitación de Tramo Urbano.

Plano 1 – Plano de situación

Plano 2 – Límites actuales de las zonas de protección

Plano 3 – Límites propuestos de las zonas de protección



INICIO
E.D.T.U.

FIN
E.D.T.U.



A-2
P.K.
133+500

A-2
P.K.
133+640

PARQUE
INFANTIL
FRONTÓN

COLEGIO
PÚBLICO

Arista Exterior Explanación
Arista Exterior Calzada



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA-LA MANCHA

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS EN GUADALAJARA:
RAFAEL MORENO RAMÍREZ

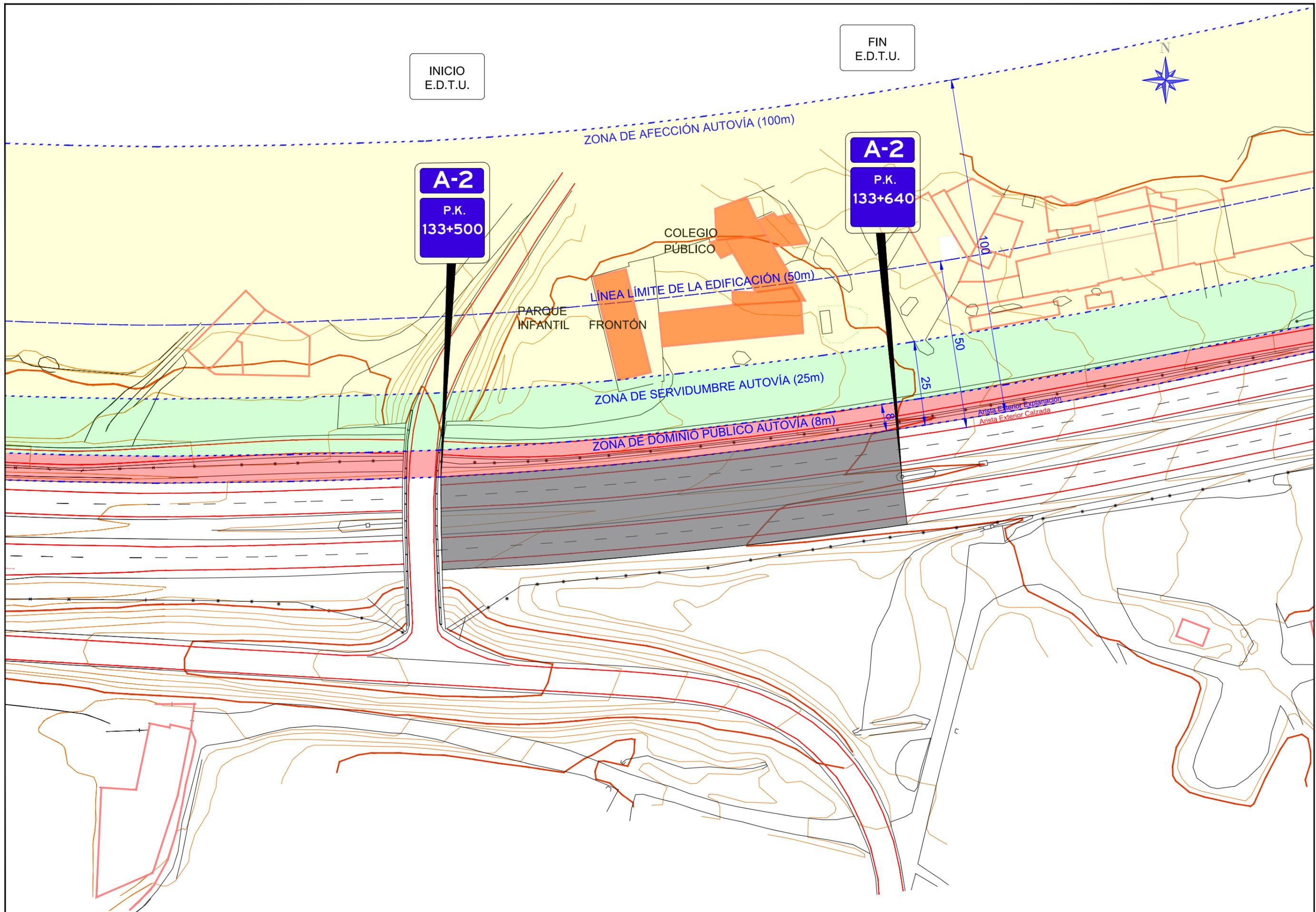
ESCALAS:
1:1.000
ORIGINAL DIN A-3

TÍTULO:
DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN AUTOVÍA A-2 ENTRE LOS PP.KK. 133+500 Y 133+640. T.M. ALCOLEA DEL PINAR (GUADALAJARA)

Nº PLANO
1
Nº HOJA
1

DESIGNACIÓN DEL PLANO
SITUACIÓN

FECHA
MAYO-2022



INICIO
E.D.T.U.

FIN
E.D.T.U.

A-2
P.K.
133+500

A-2
P.K.
133+640

ZONA DE AFECCIÓN AUTOVÍA (100m)

LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN (50m)

PARQUE
INFANTIL
FRONTÓN

COLEGIO
PÚBLICO

ZONA DE SERVIDUMBRE AUTOVÍA (25m)

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO AUTOVÍA (8m)

Arista Exterior Explanación
Arista Exterior Calzada



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA-LA MANCHA

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS EN GUADALAJARA:
[Signature]
RAFAEL MORENO RAMÍREZ

ESCALAS:
1:1.000
ORIGINAL DIN A-3

TÍTULO:
DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN AUTOVÍA A-2 ENTRE LOS P.P.KK. 133+500 Y 133+640. T.M. ALCOLEA DEL PINAR (GUADALAJARA)

Nº PLANO
2
Nº HOJA
1

DESIGNACIÓN DEL PLANO
PROTECCIÓN ACTUAL

FECHA
MAYO-2022

