 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	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 PARA LA UNIDAD DE EJCUCIÓN SUE-37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA

CARRETERA: N-320	PUNTOS KILOMÉTRICOS: 271+539 – 271+885
----------------------------	--

LOCALIDADES QUE DEFINEN EL TRAMO: GUADALAJARA	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.01-20	FECHA DE REDACCIÓN: DICIEMBRE 2020
---------------------------------	--



ÍNDICE

MEMORIA

1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO.....	1
2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
3. SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	2
4. MARCO LEGAL.....	4
5. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	6
5.1 Justificación de la propuesta	6
5.2 Delimitación de tramo urbano.....	6
5.3 Establecimiento de línea límite de edificación y definición del resto de zona de protección de la carretera	7
6. CONCLUSIÓN.....	7

PLANOS

ANEJO

Anejo nº 1. Justificación modificada de la solicitud al Ministerio de Fomento para la reducción de la línea límite de la edificación en la unidad de ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara. Tramo urbano en el margen derecho de la carretera N-320 entre los puntos kilométricos 271+700 y 272+000.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

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

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 Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación de Guadalajara, colindante con la carretera N-320 entre los puntos kilométricos 271+539 y el 271+885, margen derecho, en aplicación del Artículo 48 de la Ley 37/2015 de 29 de Septiembre, de carreteras y del Artículo 124 del R.D. 1812/1994 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 Guadalajara, que se incluye como Anejo n 1 y denominado "*JUSTIFICACIÓN MODIFICADA DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 y 272+000.*".

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

2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

- Aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara de fecha 25 de febrero de 1999.
- Informe emitido el 16 de enero de 2011 (expediente 1692/2010), por parte de la Unidad de Carreteras de Guadalajara en respuesta a la petición realizada por D. Federico Echevarría Sainz en el cual se manifestaba la conformidad con las zonas de Protección de la Carretera planteadas en aquella fecha en la documentación gráfica aportada con la solicitud, consistente en un plano en el cual se representaban la delimitación de la zona de dominio público y la línea límite de edificación.
- 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.
- Informe sobre la idoneidad de las alineaciones del PAU SUE-37 del POM de Guadalajara respecto de la carretera N-320 emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha con fecha 7 de mayo de 2020, en respuesta a la solicitud presentada con fecha 10 de enero de 2020 (registro nº 202020190000003), por D. Germán Hierro Martínez, Arquitecto redactor del Programa de Actuación Urbanizadora de la Unidad de Ejecución SUE-37 del POM de Guadalajara, reiterada mediante solicitud con fecha 31 de marzo de 2020 (registro de entrada nº 202050000412896). En dicho informe se indicaba que no podían considerarse correctamente representadas las alineaciones con respecto de la carretera N-320 representadas en la documentación gráfica aportada.
- Informe emitido con fecha 21 de agosto de 2020 por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha en respuesta a la propuesta de Delimitación de Tramo Urbano y Establecimiento de la Línea Límite de Edificación en la Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación de Guadalajara presentada con fecha 7 de julio de 2020 (registro de entrada nº 202020450001254) por el Ayuntamiento de Guadalajara. En dicho informe se indicaba la necesidad de realizar las correcciones oportunas en la documentación presentada para poder continuar con la tramitación del expediente.
- Remisión de Justificación modificada de la solicitud al Ministerio de Fomento de solicitud de reducción de línea límite de edificación para la Reducción de la línea límite de edificación en la Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana mediante solicitud presentada por el Ayuntamiento de Guadalajara con fecha 29 de octubre de 2020 (registro de entrada nº 202020450002143 de 2 de noviembre de 2020).



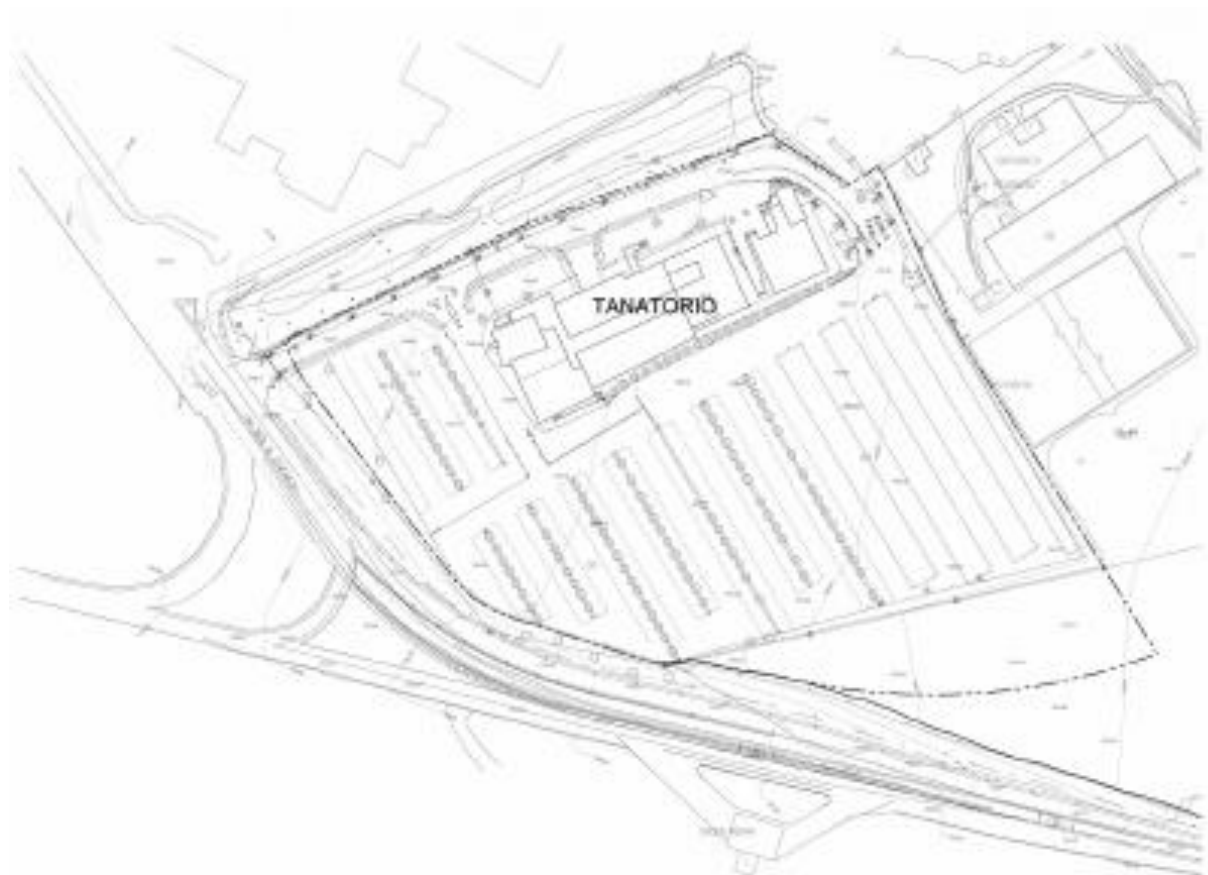
3. SITUACIÓN URBANÍSTICA

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Guadalajara, aprobado en 1999, define y localiza la denominada Unidad de Ejecución SUE-37 (Suelo Urbano Especificado) en el extremo sur del Suelo Urbano de la ciudad, junto a los terrenos ocupados por el Hospital General de Guadalajara y colindante con la Carretera N-320.

El PGOU contempla, en la zona objeto de este estudio, la consolidación del suelo terciario y de equipamiento necesario para el desarrollo urbanístico de la ciudad. Urbanísticamente se consideró en los años 90 esta consolidación, al encontrarse en el otro margen de la autovía Madrid-Zaragoza (A-2) las instalaciones del Hospital Provincial y las de la Dirección General de Tráfico, además de dos centros de enseñanza media.

En los años posteriores a la aprobación del PGOU, en las inmediaciones se construyó un tanatorio (situado en los terrenos de la Unidad de Ejecución), se ampliaron los depósitos de agua potable de la "Pedrosa" y comenzó la construcción de la ampliación del actual Hospital Provincial, duplicando prácticamente su capacidad. Se avoca al uso Terciario y Dotacional, prohibiéndose expresamente en el PGOU los usos residenciales e industriales.

Como se ha mencionado, en la propia unidad de ejecución existe un edificio destinado a tanatorio, construido en el año 2003, estando la mayor parte del terreno restante destinado a estacionamiento y viario, conforme se observa en el plano:





El PGOU 1999 asigna el aprovechamiento urbanístico en función de la posible superficie neta del sector, donde se podría materializar este aprovechamiento. La posible afección en su momento de la carretera y fundamentalmente la línea de edificación, se consideró a la hora de su redacción, siendo así reconocida en su momento por los informes favorables realizados y que dieron pie a la aprobación definitiva antes referida. De este modo, en el propio planeamiento se definió la zona libre de edificación en la Unidad de Ejecución por la influencia de la carretera, que serviría para fijar el futuro aprovechamiento de la unidad de ejecución, si bien dicha definición se realizaba conforme a la Ley 25/1988 de Carreteras vigente en aquel momento, tal y como puede observarse en el siguiente plano extraído del PGOU:



Detalle del Plano ACL-6 del POM de Guadalajara de CLASIFICACIÓN DE SUELO



La ficha del Plan clasifica los terrenos de la Unidad de Ejecución SUE-37 como de Uso Terciario, con una superficie según Plan de 33.697 m², un aprovechamiento tipo del área de reparto de 1,109 con lo que el aprovechamiento que otorga el Plan es de 37.370 u.a., de los cuales 3.737 u.a. corresponden al Ayuntamiento y el resto es aprovechamiento patrimonializable por los actuales propietarios de suelo.

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 lo 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. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Las nuevas circunstancias derivadas de la entrada en vigor la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y en particular la aplicación del artículo 33 de la misma, supone que los terrenos situados en la Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara pierdan gran parte de su aprovechamiento urbanístico, dado que al situarse en el entorno de un nudo viario de la carretera N-320, la línea de edificación pasa de los 25 metros establecidos en la Ley 25/1988 a los 50 metros que establece el citado artículo 33 de la nueva Ley 37/2015 para este caso concreto, lo que afectaría en más del 38,5 % al aprovechamiento que se consolida por la aprobación definitiva del Plan General, con los consiguientes perjuicios para la propiedad de estos terrenos. Se modifica por tanto el contenido del planeamiento aprobado, afectando las áreas de reparto y al resto del suelo terciario de esta zona.

A su vez, esta situación puede acarrear consecuencias económicas para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, toda vez que conforme a lo indicado en el artículo 33.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se establece que "Será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones." Este hecho justifica igualmente el establecimiento de una línea límite de edificación coincidente con anterior a la entrada en vigor de la nueva Ley de Carreteras, ya que estaba contemplada de este modo en el planeamiento vigente.

Tal y como se indica en el informe remitido por el Ayuntamiento de Guadalajara, queda justificado que en el instrumento de planeamiento se contempla la línea límite de edificación vigente en el momento de su aprobación, sin contar con la posibilidad de que un cambio en la legislación vigente pudiera suponer una modificación de la misma.

Procede indicar igualmente el carácter urbano de la carretera N-320 en este tramo, al estar inmersa en la zona de desarrollo del suelo urbano de uso terciario la ciudad de Guadalajara. La SUE 37, en tramitación, se considera suelo urbano y por sus características como "no consolidado", siendo el Programa de Actuación Urbanizadora el instrumento normativo para su desarrollo. Esta unidad de ejecución se enmarca dentro de la manzana de equipamientos de la ciudad. Como se ha indicado anteriormente, en las inmediaciones se sitúan el Hospital General (ampliándose en la actualidad), dos centros docentes, y las instalaciones de la Dirección General de tráfico, estando las edificaciones. Las edificaciones correspondientes a estos equipamientos públicos y privados, ya consolidadas, se sitúan a una distancia inferior a 50 metros de la arista exterior de la explanación. Por tanto, se considera que puede proceder a fijar una línea límite de edificación similar a la que mantienen las actuales alineaciones ya consolidadas de las edificaciones existentes. Independientemente de la titularidad de la carretera, este tramo ya justifica en sí mismo el tratamiento actual de vía urbana, habiéndose consolidado como calle de acceso a la ciudad.

5.2.- DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO

En virtud de todo lo anterior se propone delimitar como tramo urbano el tramo de carretera N-320 comprendido entre los pp.kk. 271+539 y 271+885, por su margen derecha, colindante con la Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara.



5.3.- 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 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, para el caso de un nudo viario.

El criterio utilizado para tal efecto ha sido ajustar la línea límite de edificación a la establecida en la anterior Ley 25/1988, de Carreteras, vigente durante la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara y contemplada en el mismo, que fue derogada por la Disposición derogatoria única de la mencionada Ley 37/2015.

De esta forma, la Línea Límite de Edificación se reduce a una distancia mínima de 25,00 metros para la Unidad de Ejecución SUE-37, medidos desde la arista exterior de la calzada del vial más próximo de la carretera N-320 por su margen derecha, 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. Dicha línea queda representada en la totalidad del ámbito objeto del estudio en el Plano nº 3 del Anejo 2 del presente estudio. Por tanto, se respetarían los aprovechamientos urbanísticos preexistentes antes de la entrada en vigor de la nueva Ley de Carreteras.

En cuanto al resto de zonas de protección de la carretera N-320, a pesar de la definición como tramo urbano del tramo de carretera colindante con la unidad SUE-37, debe tenerse en cuenta la expropiación existente y la arista exterior de la explanación generada en dicha zona expropiada por la ejecución de las obras de construcción del tramo de carretera. Todos los terrenos afectados por esta expropiación forman parte del dominio público, por lo que la definición de la zona de dominio público en este caso vendrá dada por la franja de terrenos expropiados. Por tanto, la arista exterior de la explanación respecto de la que hay que tomar la referencia para la definición de las zonas de protección de la carretera (dominio público -3m-, servidumbre -8m- y afección -50m-) es la intersección del talud de desmonte con el terreno natural, tal y como se refleja en los planos incluidos en el presente estudio

6.- CONCLUSIÓN.

Estimando adecuada y suficientemente justificada la propuesta de Delimitación del Tramo Urbano y el establecimiento de una nueva Línea Límite de Edificación para la Unidad de Ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara, colindante con la carretera N-320 entre los pp.kk. 271+539 y 271+885, margen derecha, de acuerdo al 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

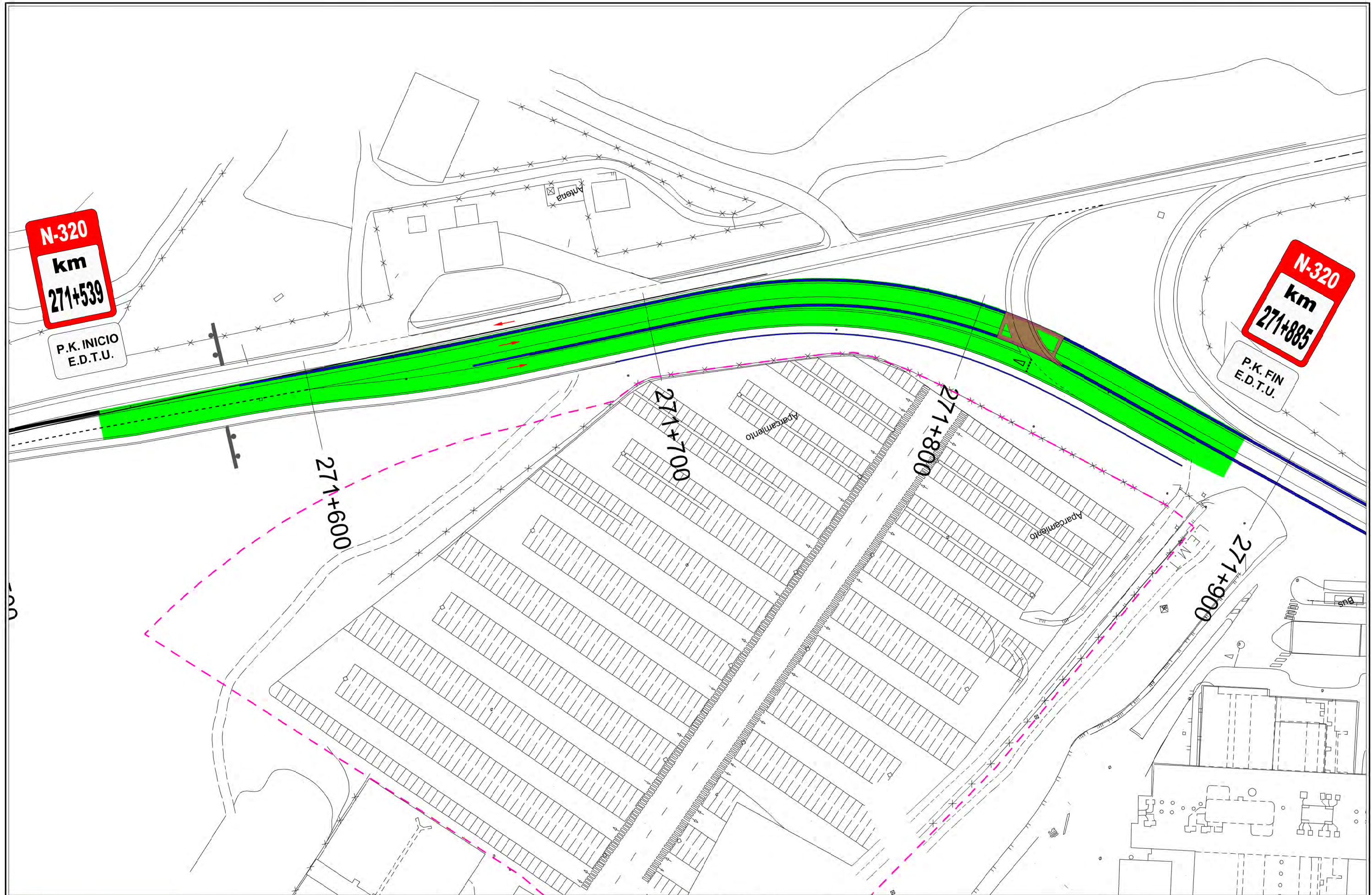
Planos del Estudio de Delimitación de Tramo Urbano.

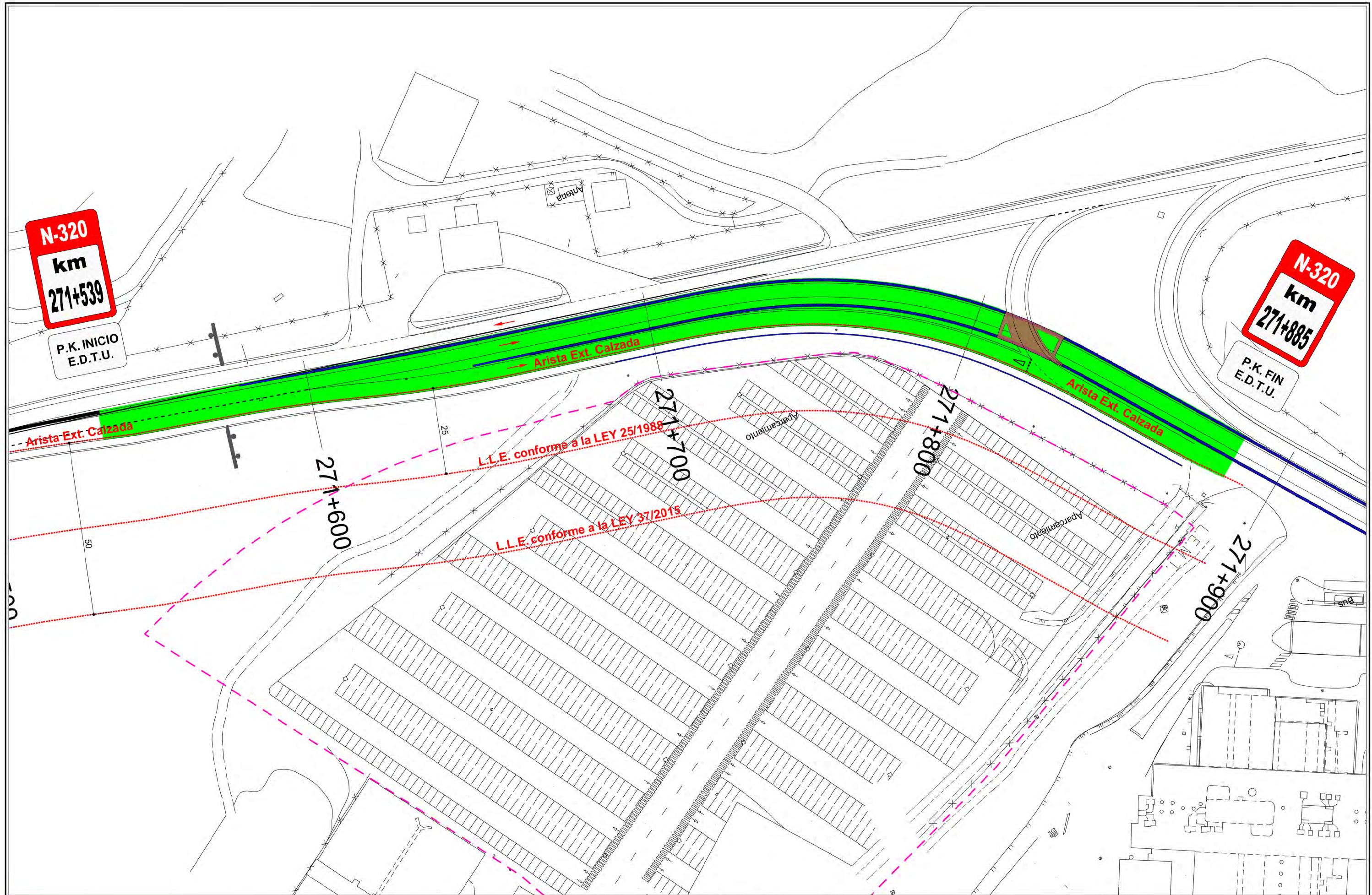
Plano 1 – Delimitación de tramo urbano propuesta.

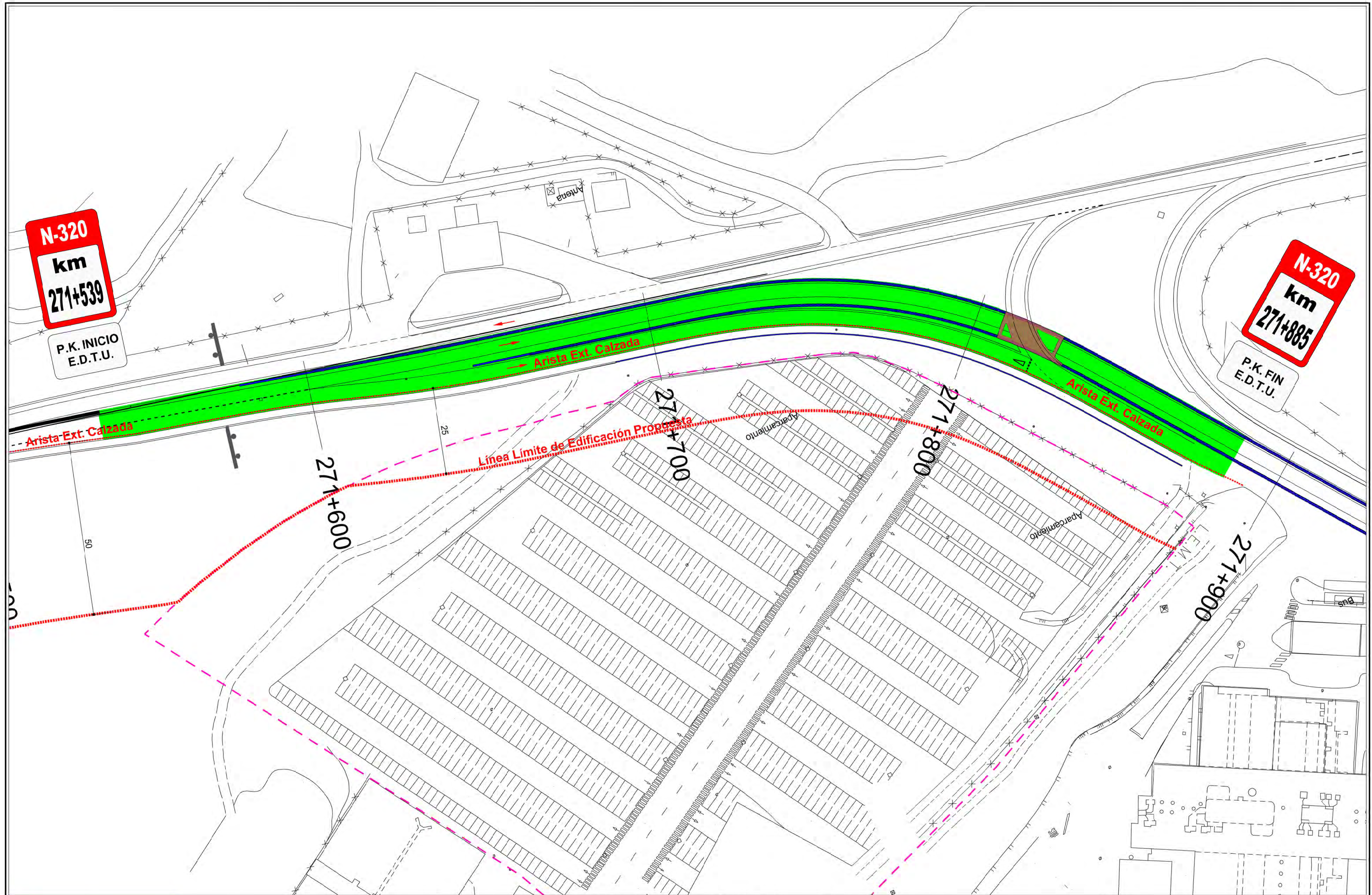
Plano 2 – Línea límite de edificación conforme a Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras derogada y conforme a Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras vigente en la actualidad.

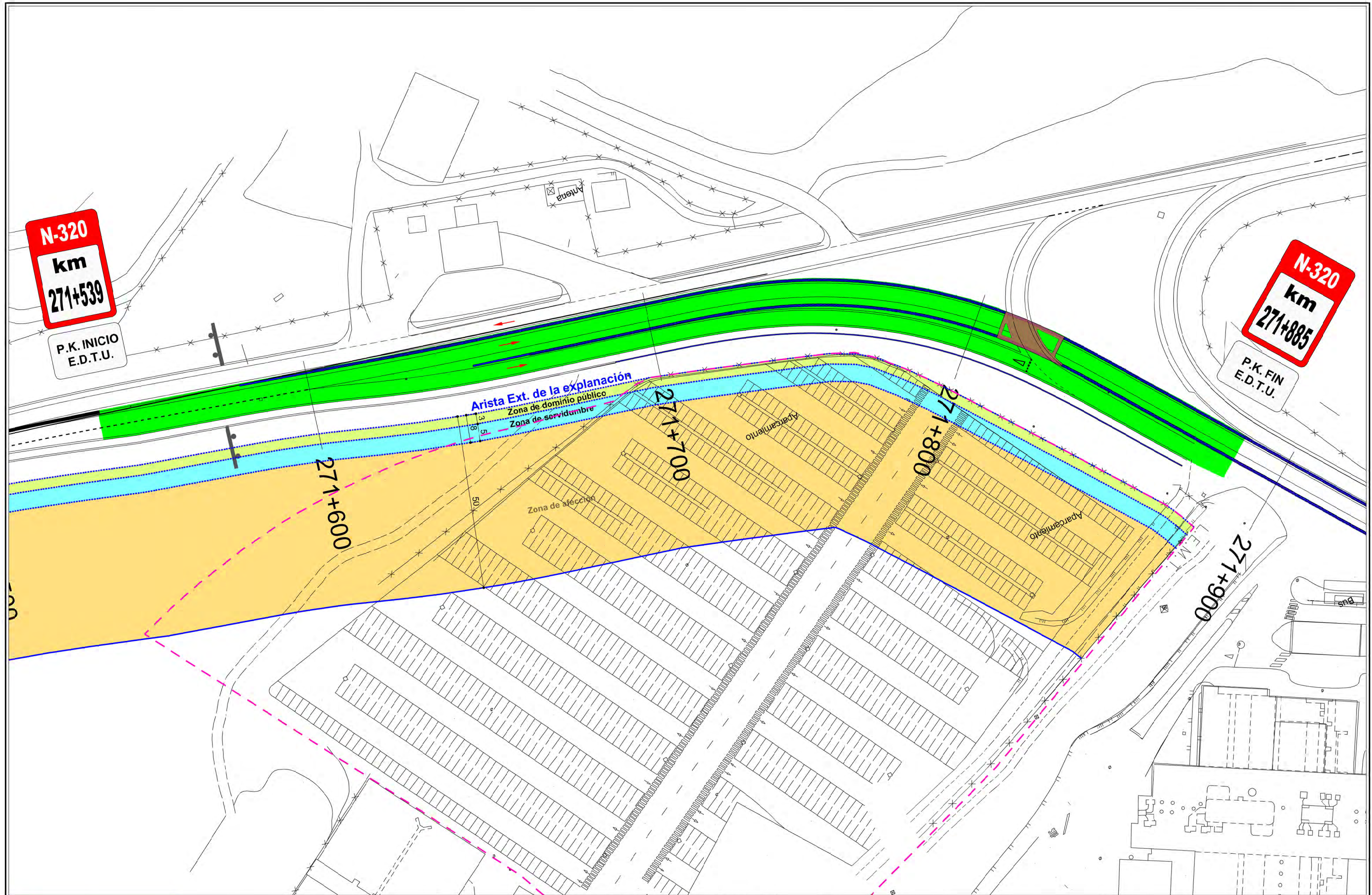
Plano 3 – Línea límite de edificación propuesta.

Plano 4 – Definición de zonas de protección de la carretera.











ANEJO

Justificación modificada de la solicitud al Ministerio de Fomento para la reducción de la línea límite de la edificación en la unidad de ejecución SUE-37 del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara. Tramo urbano en el margen derecho de la carretera N-320 entre los puntos kilométricos 271+700 y 272+000.



JUSTIFICACIÓN MODIFICADA DE LA SOLICITUD AL
MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA
LINEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE
EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
URBANA DE GUADALAJARA.

TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA
CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS
271+700 y 272+000

Octubre 2020





JUSTIFICACIÓN MODIFICADA DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA DISTANCIA MÍNIMA DE LA LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 y 272+000

1.- OBJETO DE ESTE DOCUMENTO

El documento modificado tiene por objeto proponer y definir la delimitación de **TRAMO URBANO** y el consiguiente establecimiento de la línea límite de edificación en el margen derecho de la carretera N-320, entre los puntos kilométricos 271+700 y el 272+000 a la entrada al municipio de Guadalajara, en aplicación del Artículo 48 de la Ley 37/2015 de 29 de Septiembre, de carreteras y del Artículo 124 del RD 1812/1994 de 2 de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y el informe recibido por la Demarcación de Carreteras del Estado

2.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

- 2 de Septiembre de 1994. Aprobación del Reglamento General de Carreteras.
- 25 de Febrero de 1999. Aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara
- 16 de Enero de 2011. Informe Favorable por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha a las zonas de Protección de la Carretera planteadas en aquella fecha.
- 29 de Septiembre de 2015. Aprobación de la nueva Ley 37/2015, de Carreteras.
- 7 de Mayo de 2020. Informe Desfavorable a las zonas de Protección de la Carretera ahora planteadas.
- , 28 de agosto de 2020. Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha,

3.- SITUACIÓN Y CIRCUNSTANCIAS URBANÍSTICAS DE APLICACIÓN

El citado Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Guadalajara, define y localiza la denominada Unidad de Ejecución SUE-37 (Suelo Urbano Especificado) en el extremo sur del Suelo Urbano de la ciudad, junto a los terrenos ocupados por el Hospital General de Guadalajara y colindantes con la Carretera N-320.

El PGOU contempla, en la zona objeto de este estudio, la consolidación del suelo terciario y de equipamiento, necesario para el desarrollo urbanístico de la ciudad.

Urbanísticamente se consideró en los años 90, esta consolidación, al encontrarse en el otro margen de la autovía Madrid-Zaragoza (A.2) la instalación del Hospital Provincial, las instalaciones de la Dirección General de Tráfico y de los colegios de enseñanza media.

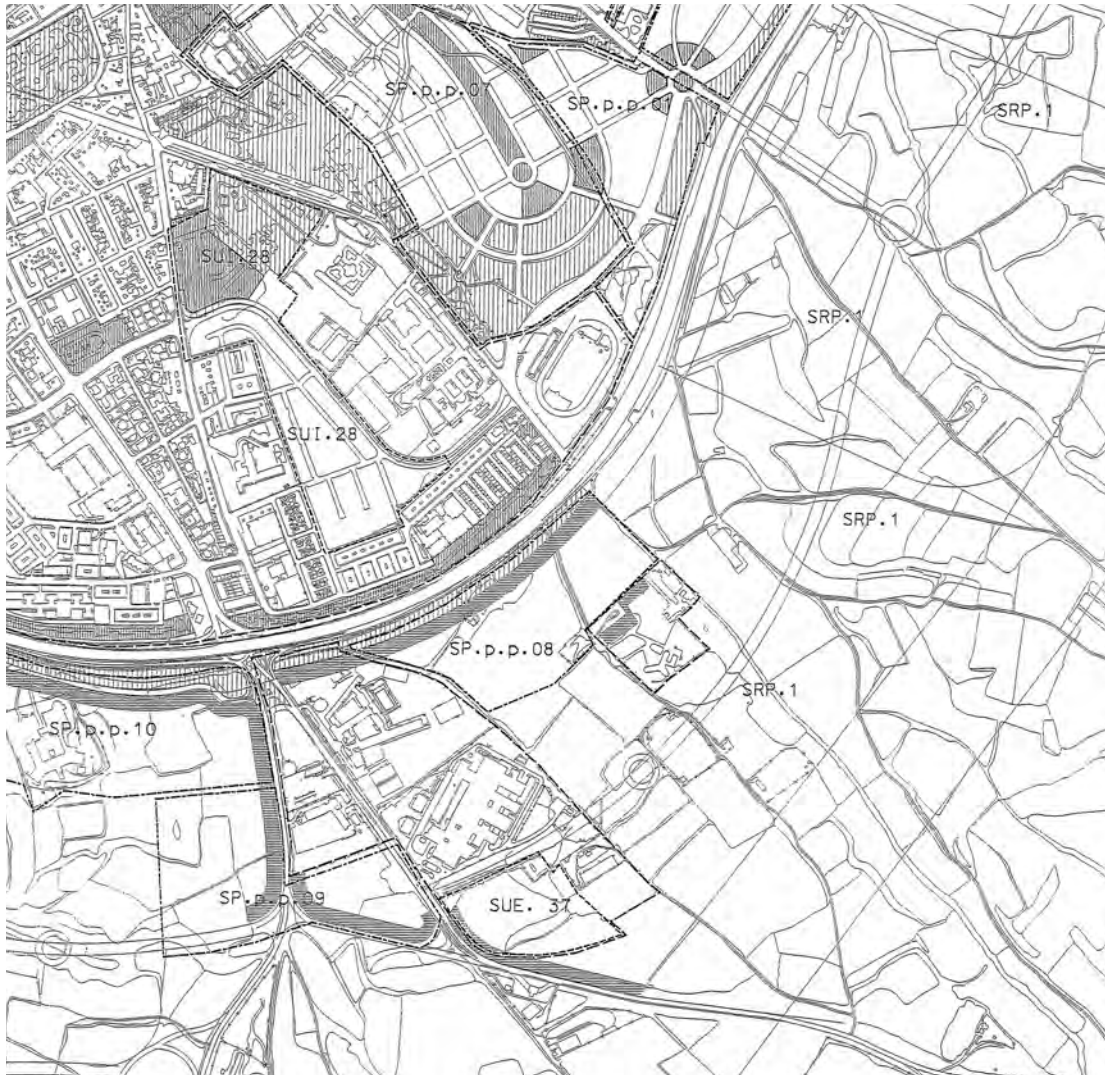
En estos últimos años se construye un tanatorio, se amplían los depósitos de agua potable de la "Pedrosa" y se empieza la construcción de la ampliación del actual Hospital Provincial,





duplicando prácticamente su capacidad.

Se avoca al uso Terciario y Dotacional, prohibiéndose expresamente en el PGOU los usos residenciales e industriales.



Detalle del Plano ACL-6 del POM de Guadalajara de CLASIFICACIÓN DE SUELO

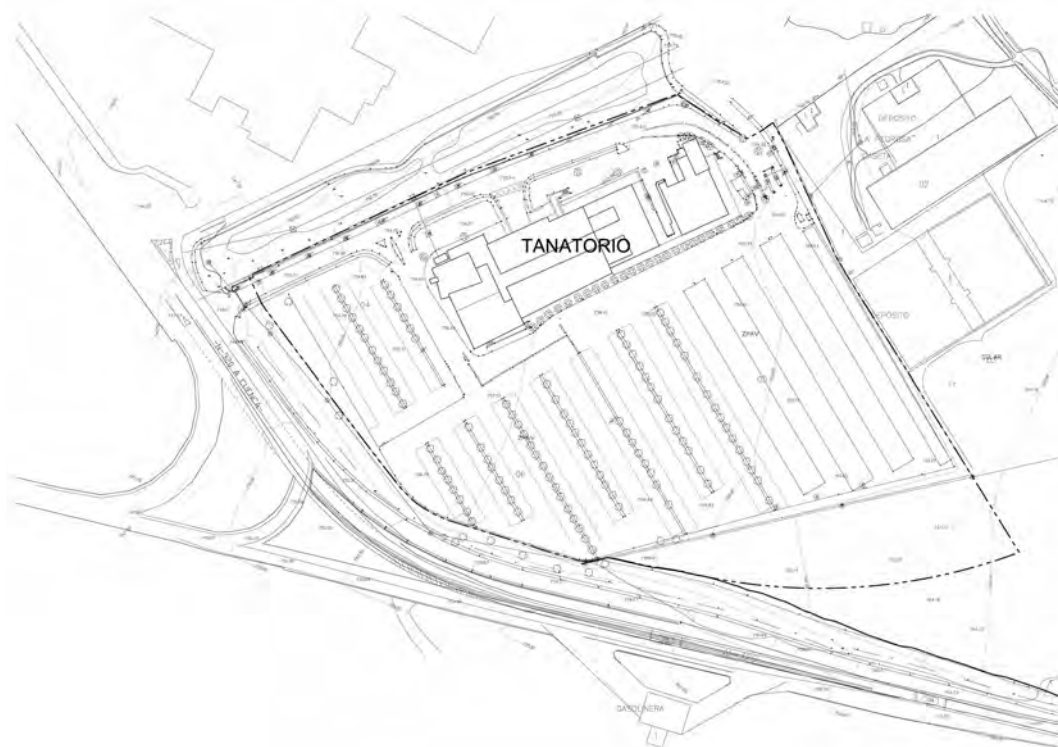
Como se puede observar, el propio planeamiento define y grafía la zona libre de edificación en la Unidad de Ejecución por la influencia de la carretera, que servirá para fijar el futuro aprovechamiento de la unidad de ejecución.

La ficha del Plan clasifica estos terrenos como Uso Terciario, con una superficie según Plan de 33.697 m², un aprovechamiento tipo del área de reparto de 1,109 con lo que el aprovechamiento que otorga el Plan es de 37.370 u.a., de los cuales 3.737 u.a. corresponden al Ayuntamiento y el resto es aprovechamiento patrimonializable por los actuales propietarios de suelo.





En la propia unidad de ejecución existe un edificio destinado a tanatorio construido en el año 2003 según se indica en el plano adjunto:



El Plan General aprobado en diciembre del año 1999, asigna el aprovechamiento urbanístico en función de la posible superficie neta del sector, donde se podría materializar este aprovechamiento. La posible afección en su momento de la carretera y fundamentalmente la línea de edificación, se consideró a la hora de su redacción, siendo así reconocida en su momento por los informes favorables realizados y que dieron pie a la aprobación definitiva antes referida.

Las nuevas circunstancias, derivadas del informe realizado por el Ministerio, comprometen el aprovechamiento otorgado por el Plan, haciendo inviable su materialización, con el consiguientes perjuicios para la propiedad de estos terrenos. En el artículo 50 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla La Mancha, aprobada por decreto 1/2010, de 18 de mayo, se regulan los derechos de los propietarios de suelo.

Se modifica por tanto el contenido del planeamiento aprobado, afectando las áreas de reparto y al resto del suelo terciario de esta zona.

La nueva afección derivada del informe recibido del Ministerio, al considerar la Arista Exterior de la calzada y la distancia mínima de edificación en 50 metros, afectaría en más del 38,5 % al aprovechamiento que se consolida por la aprobación definitiva del Plan General.

Procede indicar igualmente el carácter urbano de esta vía al estar inmersa en la zona de



desarrollo del suelo terciario del suelo urbano de la ciudad.

La SUE 37, en tramitación, se considera suelo urbano y por sus características como “no consolidado”, siendo el Programa de Actuación Urbanizadora, el instrumento normativo para su desarrollo.

En la actualidad el ámbito de la SUE 37 se enmarca dentro de la manzana de equipamientos de la ciudad. En su límite y con frente a la vía que estamos tratando, se sitúa el Hospital General (ampliándose en la actualidad), dos centros docentes, y las instalaciones de la Dirección General de tráfico. Las edificaciones actuales de estos equipamientos públicos y privados, no mantienen las distancias obligadas por ley en las nuevas edificaciones, al no disponer de un retranqueo igual o superior a 50 metros.

Procede por tanto en este tramo mantener las actuales alineaciones ya consolidadas de las edificaciones existentes, fijándose la línea límite de la edificación en 25 metros.

Independientemente de la titularidad de la carretera, este tramo ya justifica en si mismo el tratamiento actual de vía urbana, habiéndose consolidado como calle de acceso a la ciudad. La necesaria variante de esta carretera formalizará en su momento esta transformación, incorporándose al sistema viario de la ciudad.

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

4.1.- Preceptos normativos de aplicación.

Se citan seguidamente los más relevantes:

ARTÍCULO 124 DEL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

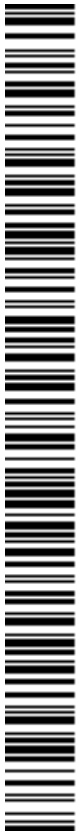
1. La Dirección General de Carreteras, por propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado, y previa redacción del oportuno estudio de delimitación de tramos urbanos, en el que se establecerá la parte de ellos que deba tener la consideración de travesía, tramitará el correspondiente expediente.

ARTÍCULO 29.1 y 2 DE LA LEY 37/2015 DE CARRETERAS

1. Zona de dominio público. 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 33.3 DE LA LEY 37/2015 DE CARRETERAS





3. 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 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

ARTÍCULO 48.1 DE LA LEY 37/2015 DE CARRETERAS

1. 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

2.- Delimitación de tramo urbano

Los planos de Clasificación de Suelo del POM de Guadalajara son los definidos en la SUE-37 como Suelo Urbano (no consolidado) y señalan la línea de influencia de la carretera para la edificación .

Según el citado Artº 47 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, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

En consecuencia, se propone establecer como tramo urbano la longitud de la N-320 desde el pk. 271+700 hasta el acceso al Hospital General de Guadalajara.

3.- Establecimiento de la Línea de Edificación y demás líneas de protección de la carretera.

Una vez establecido el tramo urbano así definido con anterioridad, corresponde señalar dentro de este las diferentes zonas de competencia de ambas administraciones afectadas, Ministerio de Fomento y Ayuntamiento de Guadalajara.

Se considera por tanto, que la arista exterior de la explanación (línea de referencia para la definición de las zonas de protección de la carretera*), será la intersección del talud de desmonte con el terreno natural.

* Las zonas de protección de la carretera definidas serían las correspondientes al dominio público - 3 m -, servidumbre -8 m -, y afección 50 m -

De igual manera se define como arista exterior de la calzada la correspondiente al 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.

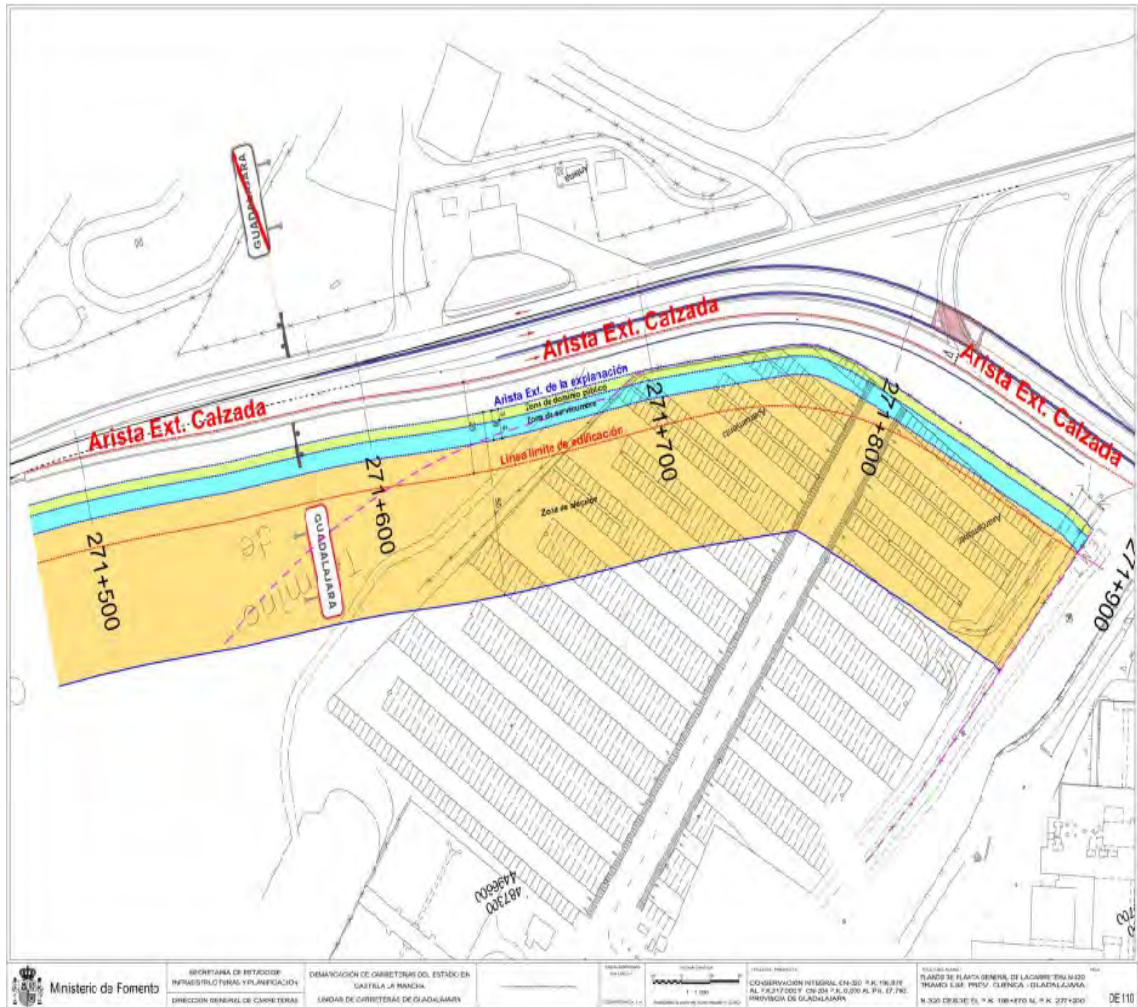
A partir de ahí tendremos:

-Línea límite del dominio público: Situada a 3,00 m. de la arista exterior de la explanación





- Línea límite de la zona de servidumbre: Situada a 8,00 m. de la arista exterior de la explanación
- Línea de edificación (línea límite de las edificaciones): Situada a 25,00 m. de la Arista Exterior de la Calzada.
- Línea límite de la zona de afección: Situada a 50,00 m. de la arista exterior de la explanación.



Plano aportado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha

CONCLUSIÓN

Se considera justificada la presente solicitud, proponiendo el establecimiento de la línea límite de la edificación a 25 metros desde la Arista Exterior de la calzada, en el ámbito de la Unidad de Ejecución SUE.37, entendiéndose a esta como la definida por el borde exterior de la carretera, definido por la línea blanca que delimita el arcén.

Por tanto y en función de lo expuesto en la presente justificación se solicita la aplicación del



artículo 33.3 y la aceptación de la propuesta justificativa, por el Ministerio de Fomento.

En Guadalajara a 23 de octubre de 2020
El Jefe de Servicio de Urbanismo

José Ignacio del Castillo Fernández





REPORTAJE FOTOGRÁFICO



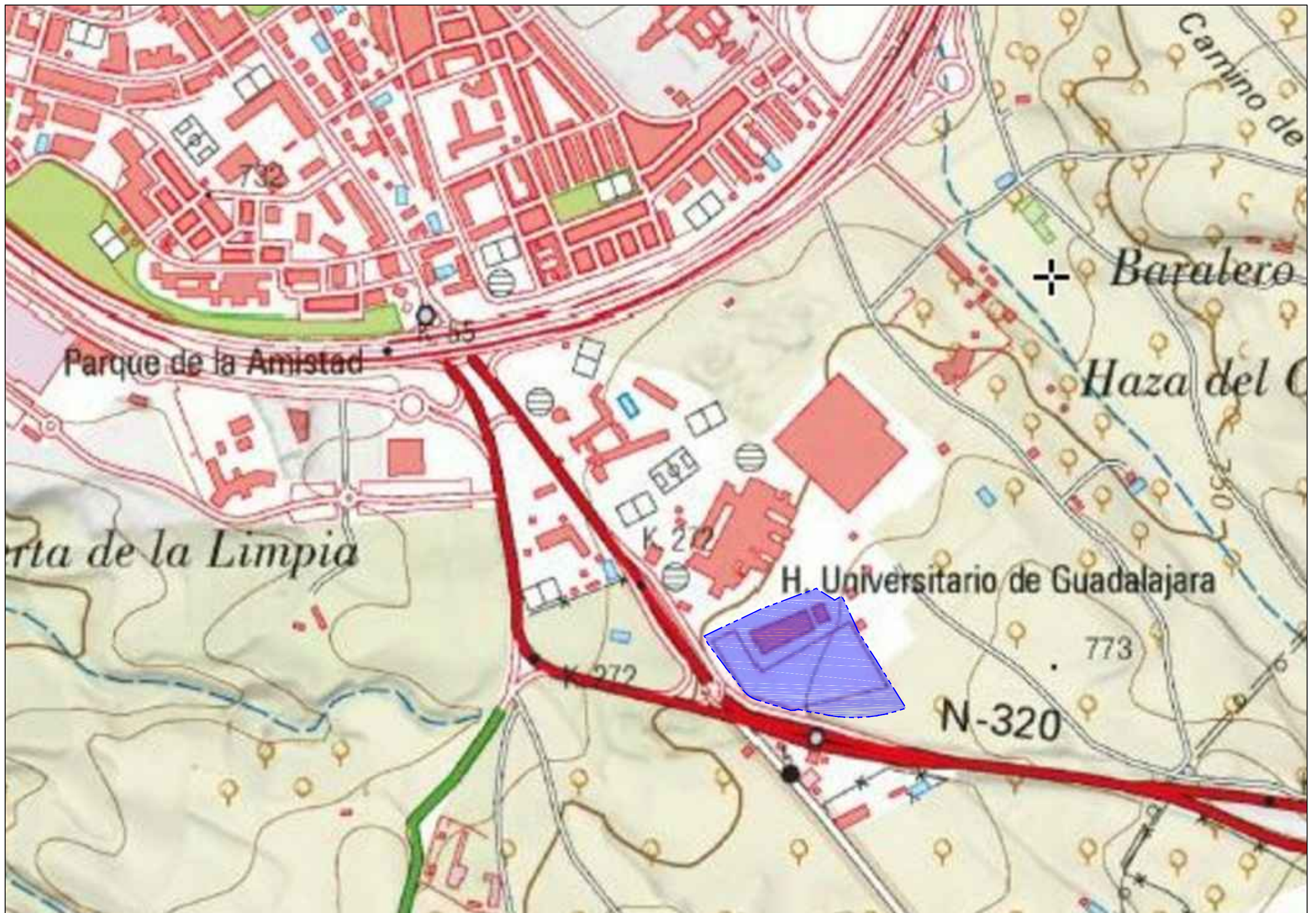






PLANOS





JUSTIFICACIÓN DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 y 272+000

01. SITUACIÓN

Jefe de Serv. de Urbanismo

J.I. del Castillo Fernández

Dibujado

J. Sanz

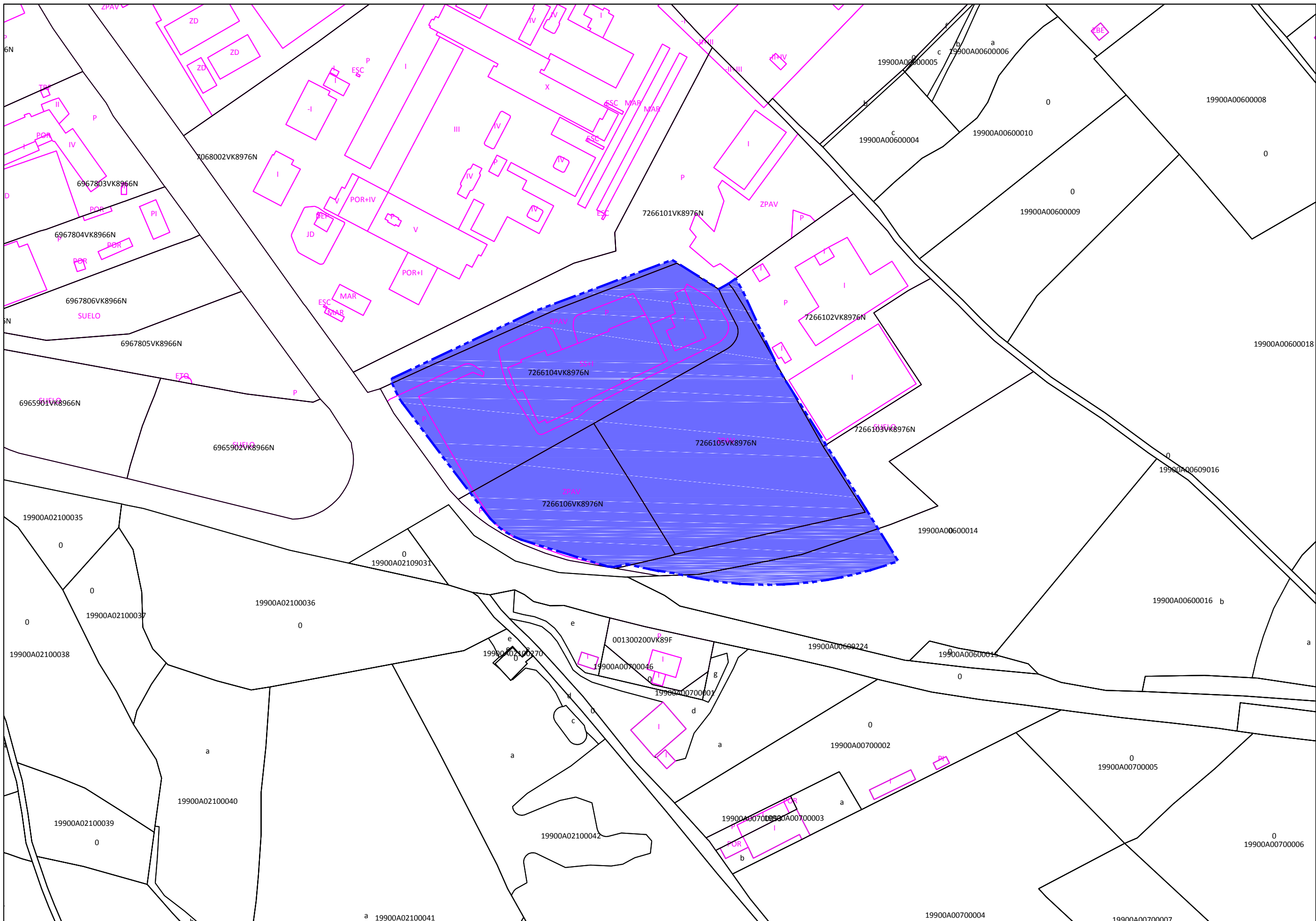
Escala

1/ 5.000

Fecha

OCTUBRE 2020





JUSTIFICACIÓN DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 Y 272+000

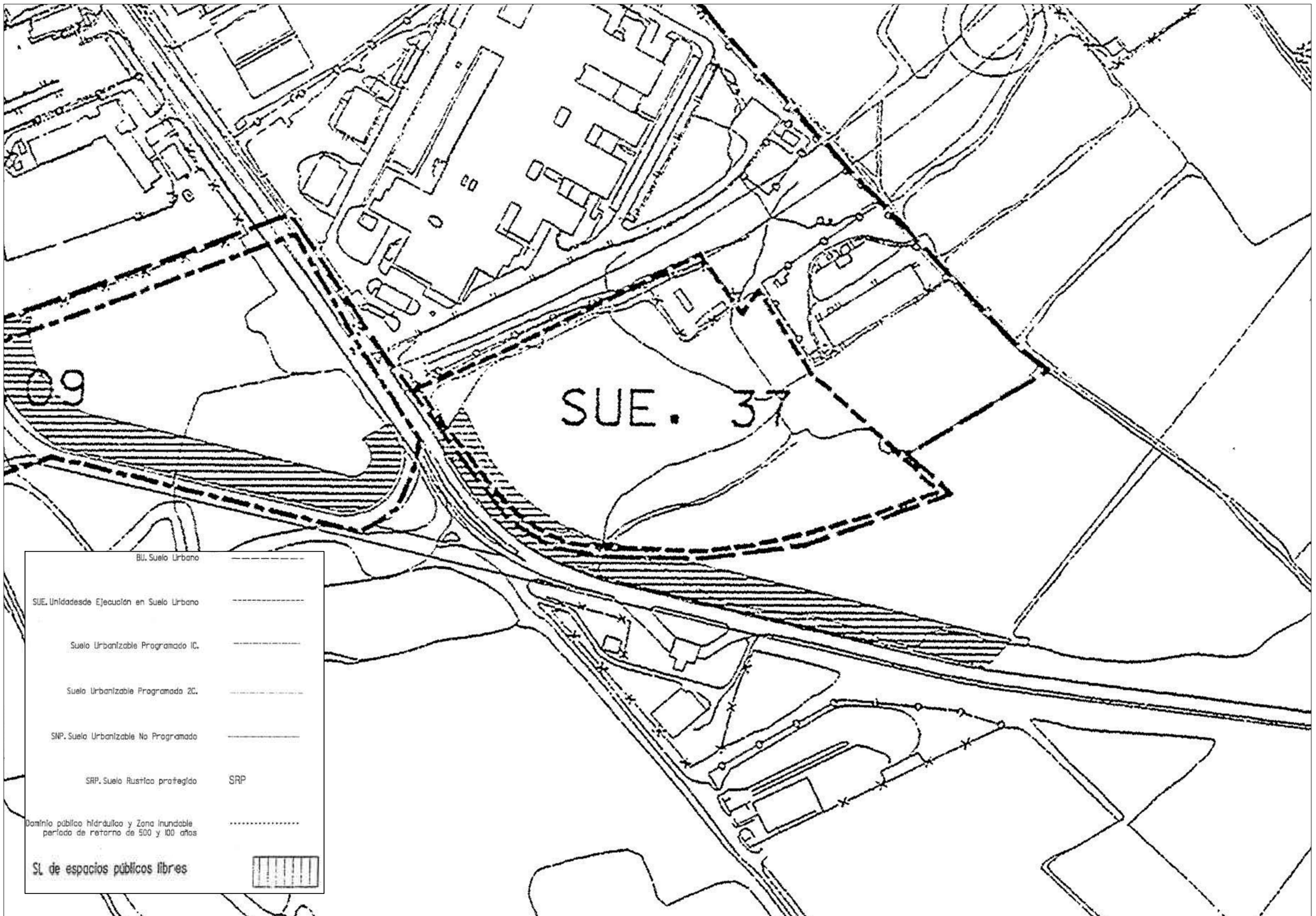
02. CATASTRO

Jefe de Serv. de Urbanismo
J.I. del Castillo Fernández
 Dibujado **J. Sanz**

Escala
1/ 2.000
 Fecha
OCTUBRE 2020



Cód. Validación: ACFM6APTWPFCR4DD3JGX6CX2SG | Verificación: https://guadalajara.secelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 6





JUSTIFICACIÓN DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 y 272+000

03.02. POM CALIFICACIÓN

Jefe de Serv. de Urbanismo
J.I. del Castillo Fernández
 Dibujado **J. Sanz**

Escala **1/ 2.000**
 Fecha **OCTUBRE 2020**



Cód. Validación: ACFM6APTWPCKR4DD3JGX6CX2SG | Verificación: <https://guadalajara.seelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 6



JUSTIFICACIÓN DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 Y 272+000

04. SITUACIÓN ACTUAL

Jefe de Serv. de Urbanismo

J.I. del Castillo Fernández

Dibujado

J. Sanz

Escala

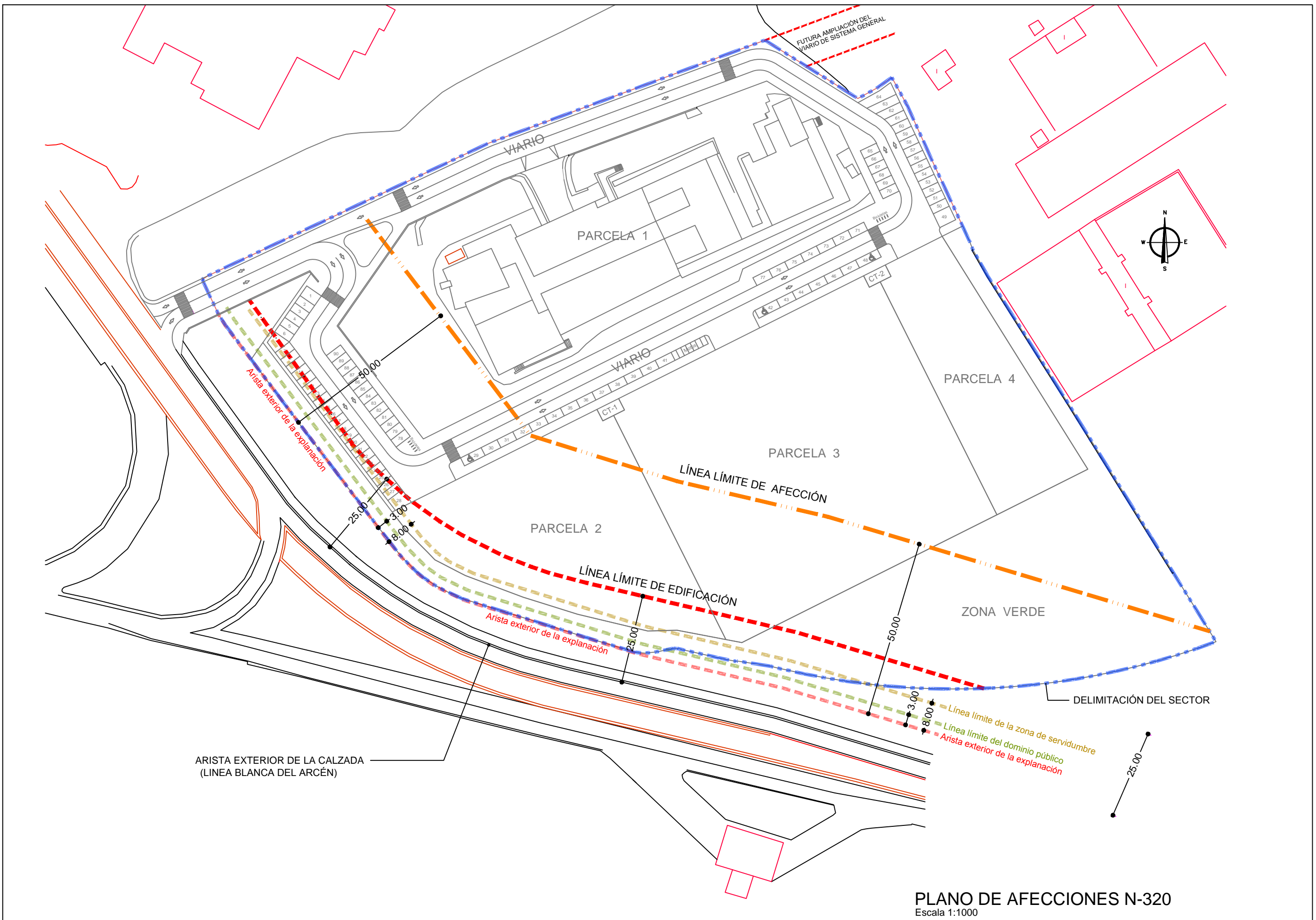
1/ 2.000

Fecha


OCTUBRE 2020



Cód. Validación: ACFM6APTWPFCR4DD3JGX6CXZSG | Verificación: <https://guadalajara.seoelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 6



PLANO DE AFECCIONES N-320
Escala 1:1000

 Ayuntamiento de Guadalajara	JUSTIFICACIÓN DE LA SOLICITUD AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SUE.37 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GUADALAJARA. TRAMO URBANO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA N-320 ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 271+700 Y 272+000	05. PROPUESTA MODIFICADA	Jefe de Serv. de Urbanismo J.I. del Castillo Fernández	Escala 1/ 1.000
			Dibujado J. Sanz	Fecha OCTUBRE 2020


 Cód. Validación: ACFM6APTWPFCR4DD3JGX6CX2SG | Verificación: <https://guadalajara.seoelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 6