



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

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE FUENTES

PROVINCIA DE CUENCA

CARRETERA N-420 P.K. 448,414 A P.K. 449,107

INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO:

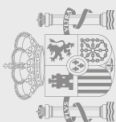
D. CARLOS CELAYA ESCRIBANO

INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:

D. FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ CABEZAS

FECHA DE REDACCIÓN:

MAYO 2022





DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN
CASTILLA-LA MANCHA

UNIDAD DE CARRETERAS
DE CUENCA

“ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE FUENTES. PROVINCIA DE CUENCA.”

ÍNDICE

I. MEMORIA.

1. ANTECEDENTES.
2. MARCO LEGAL.
3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.
4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN.
5. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD.
6. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS.
7. PROCEDIMIENTO.
8. CONCLUSIONES.

II. PLANOS.

III. ANEJO: NORMAS URBANÍSTICAS VIGENTES.





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO por : CELAYA ESCRIBANO, CARLOS. A fecha: 05/05/2022 01:39 PM
JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CUENCA
Total folios: 22 (3 de 22) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S080291EEADD3FBDFFD035
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

FIRMADO

I.- MEMORIA

**ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO DE FUENTES. PROVINCIA DE CUENCA.****1.- ANTECEDENTES.**

Fuentes es un municipio de la Provincia de Cuenca, Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha. Tiene una superficie de 107,6 km² superficie que supone un 0,63% de toda la ocupada por la provincia de Cuenca, con una población de 453 habitantes (INE 2016) y una densidad de población de 4,21 hab/km².

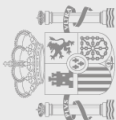
Se encuentra situado al Sur de la Serranía de Cuenca, en las últimas estribaciones de la Cordillera Ibérica Suroccidental, de cuyas estribaciones forma parte la Sierra de Palancares. Esta posición hace que sus características sean de transición entre la sierra y la zona de la comarca de La Mancha. El casco urbano de Fuentes se encuentra a una altitud de 1027 m y el resto del término entre los 1.000 m a 1.248 m.

Fuentes cuenta con dos núcleos poblados y claramente diferenciados. El núcleo de Fuentes donde se centran todos los servicios (ayuntamiento, centro de salud, escuelas...) y Las Zomas que es un pequeño núcleo con muy escasa población fija.

A Fuentes se accede a través de la nacional N-420, que atraviesa el núcleo urbano y que sirve de vía de comunicación con Cuenca, que se encuentra a 18 Km. A Las Zomas se llega a través de una carretera asfaltada que parte como ramal de ésta misma carretera nacional.

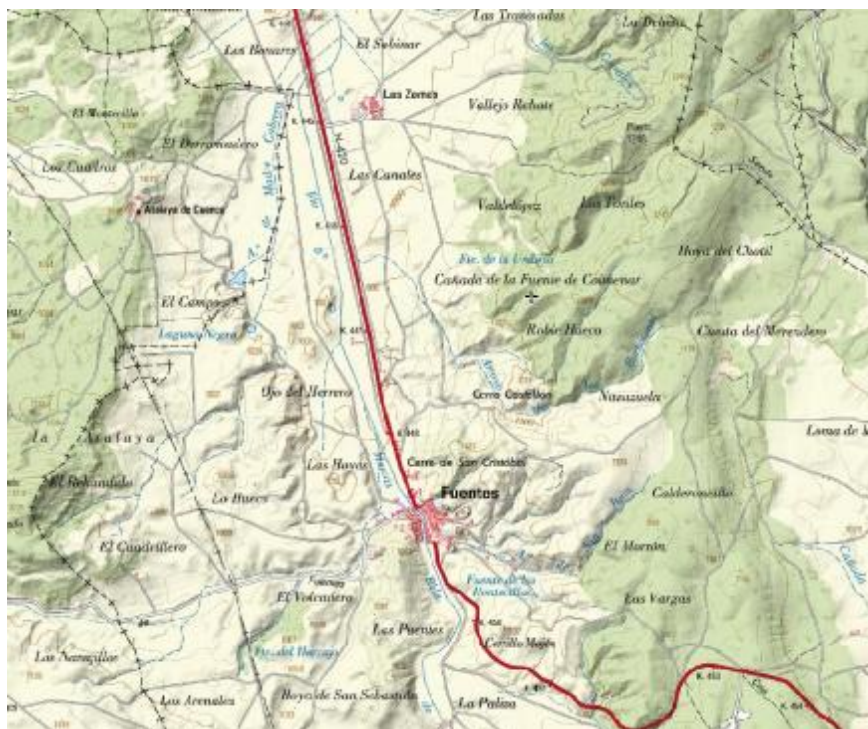
El T.M de Fuentes limita al norte con el T.M. de Cuenca, al sur el T.M. de Monteagudo de las Salinas, al este con los T.M. de Cañada del Hoyo y Reillo y al oeste con el T.M. de Arcas del Villar.

Las Normas Subsidiarias de alcance pleno vigentes actualmente en el municipio de Fuentes, fueron aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en su reunión del día 10 de junio de 1992. Posteriormente se redactaron la Modificación Puntual N°1 de dichas Normas, que fue aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en su sesión del día 16 de septiembre de 1997 en el Diario Oficial de Castilla la Mancha N°46; la Modificación Puntual N°2, también aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo con fecha 28 de mayo de 1998; la Modificación Puntual N°3 aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en su reunión del día 3 de octubre de 2002 y La Modificación Puntual N° 4 aprobada por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cuenca el 06 de noviembre de 2018.



El presente documento ha sido redactado, a iniciativa del Ayuntamiento de Fuentes, solicitud presentada con fecha 1 de octubre de 2021 a la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha, quien tramita el Estudio de Delimitación de Tramo Urbano del municipio, siguiendo el procedimiento establecido en los artículos 11 y 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Este estudio delimita los tramos urbanos y establece la línea límite de edificación de la N-420 a su paso por el municipio de Fuentes. La pedanía de Las Zomas queda fuera de estudio al encontrarse su suelo urbano fuera de las zonas de protección de la carretera N-420.



2.- MARCO LEGAL.

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

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

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

En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías.

Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía. La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.

El artículo 33 de la Ley establece la zona de limitación a la edificabilidad, que se define como la franja de terrenos comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las distintos márgenes de una vía, que, medidas desde el borde exterior de la calzada más próxima, deberán situarse a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 en carreteras convencionales y carreteras multi-carril.

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

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

- 1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el artículo anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.*
- 2. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.*

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

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

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



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

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

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

No obstante, como ya se ha apuntado, la vigente Ley de Carreteras en su artículo 48, admite que la línea límite de la edificación se fije a una distancia menor a la establecida con carácter general, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la ley 37/2015, esto es, las vigentes NORMAS URBANÍSTICAS aprobadas definitivamente el 14 de diciembre de 1.994 por la Comisión Provincial de Urbanismo de Cuenca y publicadas en el Diario Oficial de Castilla La Mancha N° 4, de fecha 27 de enero de 1995.

3.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.

Para la correcta definición de la línea límite de edificación se considera necesario identificar el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, así como sus determinaciones.

Conforme al artículo 48.1, párrafo segundo, de la Ley 37/2015, el presente Estudio de Delimitación de Tramo Urbano fija la línea límite de edificación a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la mencionada ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la misma.

El planeamiento urbanístico vigente en el municipio está constituido por la Normas Subsidiarias de Planeamiento de Fuentes, aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo el 25 de junio de 1992, y sus modificación puntuales n° 1, aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en sesión de 16 de septiembre de 1997, n° 2, aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en sesión de 28 de mayo de 1998 y n° 3, aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo en sesión de 3 de octubre de 2002. Las modificaciones 2 y 3 se refieren al suelo rústico, y la 1 se limita a modificar la ocupación máxima de parcela permitiendo la ocupación del 100% de los solares del casco urbano afectado por la ordenanza de la zona 1, independientemente de la zona que tenga.

El 06/11/2018 la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cuenca aprueba definitivamente el expediente relativo a la Modificación Puntual número 4 de las NNSS de Planeamiento



de Fuentes. El objeto de la misma es cambiar la calificación de un área de suelo de 62,10 m² situado en la C/ Huertas, de zona verde de sistema local a equipamiento de sistema local.

En las NNSS se establece:

Artículo 2.1.01 condiciones para el Suelo Urbano: son las condiciones particulares que, junto con las generales establecidas en los apartados anteriores regulan los diferentes aspectos a que deben sujetarse las edificaciones en función de su localización.

2.1.02.-Condiciones particulares de la Zona 1

1.- Ámbito y uso característico:

1.1.- Comprende la zona de casco urbano consolidado y construido en edificación intensiva en manzanas de edificación cerrada. Se recoge en los planos de calificación con el número 1.

La edificación corresponde a la tipología de edificación entre medianerías formando manzana cerrada.

1.2.- Su uso característico es el residencial.

2.- Condiciones de volumen:

2.1.- Posición respecto a la alineación.- La línea de edificación coincidirá con la alineación exterior.

2.2.- Ocupación.- Será como máximo del 75% de la superficie del solar. En solares de superficie inferior a 100 m², no se fija ocupación, cumpliéndose las condiciones higiénica y de patios.

2.3.- Altura máxima.- Vendrá definida en metros o número de plantas por la siguiente relación: 3 plantas y/o 9,60 metros.

Cuando se trate de solar enclavado en manzana edificada en más de 2/3 partes, el Ayto. podrá autorizar alturas que alcancen la media de los edificios construidos, según queda expresado en el apartado nº3 de 1.5 Condiciones Generales de de Volumen.

2.4.- Patios de parcelas cerrados.- Según apartado nº9 de las Condiciones Generales de Volumen.

2.5.- Cuerpos volados.- Según apartado nº11 de las Condiciones Generales de Volumen.

2.6.- Rasantes.- Según planos.

El Ayuntamiento podrá ordenar el establecimiento de chaflanes y pequeñas correcciones de alineaciones de las dimensiones oportunas y en los lugares precisos para mejorar las condiciones de circulación y visibilidad, siempre que estas modificaciones no supongan aumento de volumen edificable.

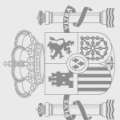
2.7 Parcela mínima.- No se establece, podrá ser válido todo solar que pueda soportar una vivienda definida reglamentariamente en las presentes NNSS. En parcelaciones, reparcelaciones y agrupaciones será de 50 m².

2.8.- Aprovechamiento.- en m², $E=0,75 \times S \times n^\circ$ plantas.

2.1.03.-Condiciones particulares de la Zona 2

1.- Ámbito y uso característico:

1.1.- Comprende la zona de casco urbano parcialmente consolidado que constituye el Ensanche Sur N°2.



1.2.- La edificación corresponde a la tipología de edificación entre medianerías y/o bloque abierto.

1.3.- Su uso característico es el residencial.

2.- Condiciones de volumen:

2.1.- Posición respecto a la alineación.- La línea de edificación coincidirá con la alineación exterior o se retranqueará hasta 3 m de la alineación. Las medianeras se tratarán como si fuesen fachadas.

2.2.- Ocupación.- Será el 60% de la superficie total del solar.

2.3.- Altura máxima.- Vendrá definida en metros o número de plantas por la siguiente relación:

Anchura de calle	Núm. de plantas	Altura
Hasta de 6 m	2	7,30 m
Más de 6 m	3	9,60 m

En caso de edificios entre medianerías, se podrá estar a lo dispuesto en el ap. 3 del

1.5-C.G.V.

2.4.- Patios de parcelas cerrados.- Dimensión mínima según apartado nº9 de las Condiciones Generales de Volumen.

2.5.- Cuerpos volados.- Según apartado nº11 de las Condiciones Generales de Volumen.

2.6.- Rasantes.- Según planos.

2.7 Parcela mínima.- No se establece. A efectos de agrupaciones parcelaciones y reparcelaciones es 125 m². El ayuntamiento podrá ordenar el establecimiento de chaflanes y pequeñas correcciones de alineaciones de dimensiones oportunas y en los lugares precisos para mejorar las condiciones de circulación y visibilidad, siempre que estas modificaciones no supongan aumento de volumen edificable.

2.8.- Aprovechamiento.- El producto de la altura en nº de plantas (según ancho de calle) por la superficie de parcela comprendida dentro del polígono definido por la alineación exterior, los linderos laterales y una línea paralela a la alineación exterior distante de ella 12 m en perpendicular.

2.1.03.-Condiciones particulares de la Zona 3

1.- Ámbito y uso característico:

1.1.- Comprende la zona de casco urbano no consolidado de Ensanche Norte.

1.2.- La edificación corresponde a la tipología de aislada.

1.3.- Su uso característico es el residencial.

2.- Condiciones de volumen:

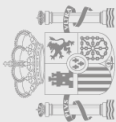
2.1.- Retranqueos de 5 m a calle y 4 m a linderos.

2.2.- Ocupación máximo el 25%.

2.3.- Edificabilidad 0,7 m²/m².

2.4.- Altura máxima 3 plantas.

2.5.- Parcela mínima 300 m².



2.6.- Previo acuerdo protocolizado y proyecto conjunto, podrán adosarse dos a dos (pareadas) las edificaciones, manteniendo las mismas limitaciones de aprovechamiento y alturas. Esto para U.E.1, la U.E.3 será siempre edificación aislada.

Se adjuntan como Anexo I, Normas Subsidiarias de Planeamiento de Fuentes, Modificación Puntual N°1, Modificación Puntual N°2, Modificación Puntual N°3 y Modificación Puntual N°4.

4.- CRITERIOS DE DELIMITACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE PROTECCIÓN.

TRAMO URBANO

A los efectos de este Estudio se consideran tramos urbanos aquellos de la carretera N-420, que discurren por suelo clasificado como urbano por las vigentes NORMAS URBANÍSTICAS y que se delimitan como tales en este estudio de delimitación de tramo urbano.

TRAVESÍA

A los efectos de este Estudio se consideran travesías las porciones de la carretera N-420 en las que existen edificaciones consolidadas en al menos dos tercios de la longitud de ambos márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

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

ZONAS DE SERVIDUMBRE

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

ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD

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

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

A los efectos de este Estudio, se establece una línea límite de edificación en los tramos delimitados en ambos márgenes, dentro de los límites legales y del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento vigente, cuya posición se ajusta a los siguientes criterios:



- z A 25 m de la arista exterior de la calzada como norma general.
- z A las fachadas de edificación consolidada anterior a 1988 y que no esté considerada en situación de fuera de ordenación por el planeamiento urbanístico vigente, por entender que se trata de construcciones legalmente edificadas conforme al planeamiento urbanístico vigente a la entrada en vigor de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras.

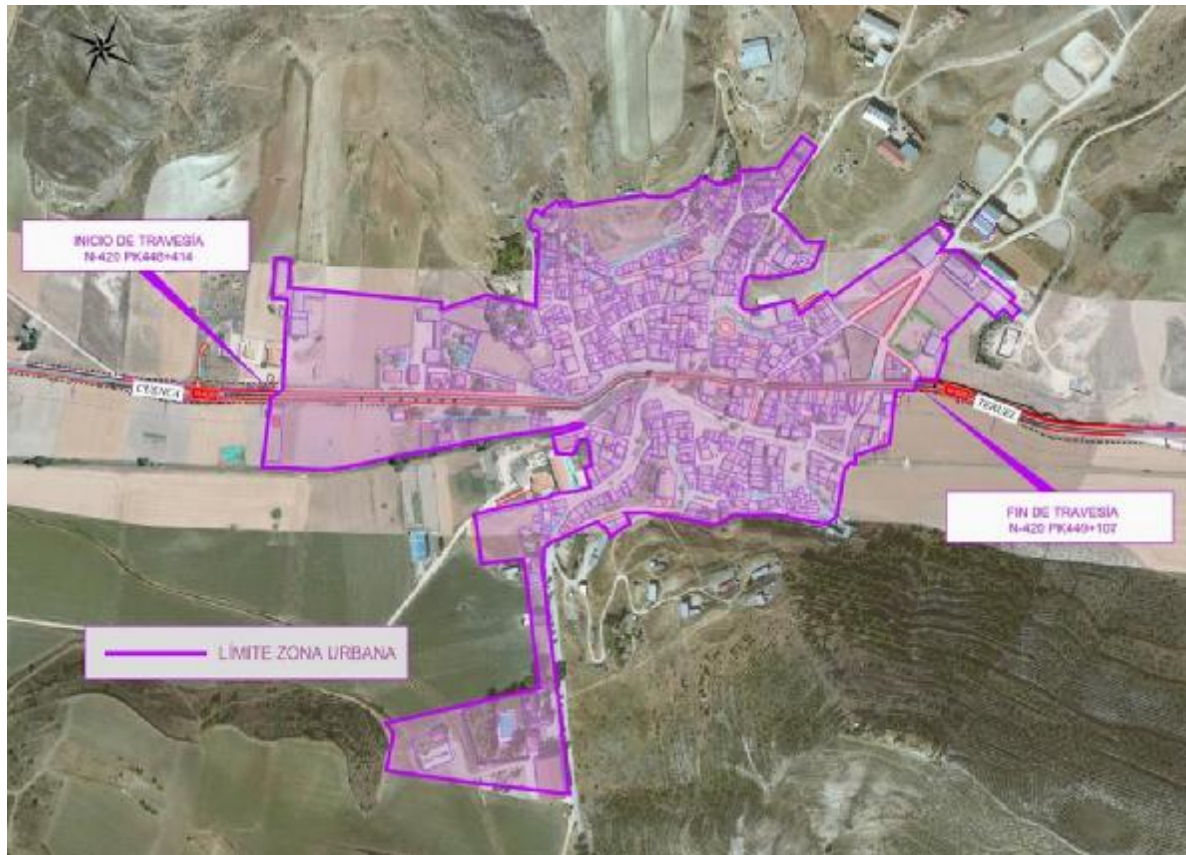
EDIFICACIÓN CONSOLIDADA

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

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

En concordancia con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 37/2015, el presente documento delimita como TRAVESÍA el tramo de la carretera N-420 clasificado como suelo urbano en su totalidad, que discurre entre el punto kilométrico PK 448,414 y el PK 449,107, por existir edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambos márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes, recorriendo en su trazado la denominada Ctra. Teruel, C/ Juan Martínez de Medina, Plaza Constitucional y C/ Cervantes.

Todo el tramo objeto del presente estudio corresponde a travesía.



Conforme a lo previsto en el artículo 46.2 de la Ley 37/20172 en esta travesía corresponderá al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento de Fuentes, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público.

El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

Delimitación de la travesía:

Dada la consideración de Travesía, se presentan los planos enumerados como 02 a 07 en los que se divide dicha travesía fijando la zona de dominio público (línea naranja) y línea límite de edificación (línea azul) teniendo en cuenta las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal vigentes del municipio que establece en el art. 2.1.2 Suelo Urbano: *Se entiende como tal, aquel que está consolidado por la edificación, incluyendo los vacíos de suelo vacante que el desarrollo del núcleo ha dejado en su interior, así como la ampliación suficiente, en función del crecimiento y desarrollo existentes, que posibilitan el crecimiento armónico del mismo, con una mínima gestión del suelo y que tiene servicios urbanísticos.*

Los criterios generales que se han tomado son:

Zona de dominio público:

- En las zonas en las que la cuneta está definida, se marca la arista exterior de la explanación en el límite exterior de la cuneta y la zona de dominio público a 3 m desde la citada arista.
- Cuando existe acera, el dominio público se marca a 3 m desde el bordillo de la misma.
- Donde no existe acera pero hay explanaciones pavimentadas amplias (plazas) se toma como criterio 3,00 m de la arista exterior de la calzada o borde exterior del aglomerado.

Línea límite de edificación:

- Se respetan las Normas Subsidiarias vigentes siguiendo la línea de edificación por la línea de fachadas de las viviendas consolidadas.
- En las zonas donde existe muro, se marca la edificación por la alineación de dicho muro.
- En las zonas de solares no edificados, la línea de edificación se situará siguiendo la línea de dominio público en concordancia con las fachadas contiguas.



FIRMADO

En la tabla que se acompaña se acota la línea límite de edificación cada 20 m de travesía:

CARRETERA	P.K.	LINEA LÍMITE EDIFICACIÓN DISTANCIA EN m	
		MARGEN	
		DERECHA	IZQUIERDA
N-420	448+400	25,00	25,00
N-420	448+420	8,00	25,00
N-420	448+440	8,00	8,00
N-420	448+460	8,00	8,00
N-420	448+480	8,00	8,00
N-420	448+500	8,00	8,00
N-420	448+520	8,00	8,00
N-420	448+540	8,00	8,00
N-420	448+560	17,00	8,00
N-420	448+580	16,80	8,00
N-420	448+600	16,00	8,00
N-420	448+620	14,90	8,00
N-420	448+640	13,80	8,00
N-420	448+660	12,50	8,00
N-420	448+680	11,30	8,00
N-420	448+700	9,70	3,20
N-420	448+720	3,90	3,40
N-420	448+740	5,00	5,00
N-420	448+760	5,10	6,35
N-420	448+780	5,70	13,90
N-420	448+800	5,50	10,55
N-420	448+820	3,50	12,50
N-420	448+840	3,80	9,70
N-420	448+860	14,60	1,00
N-420	448+880	0,50	0,80
N-420	448+900	0,70	10,10
N-420	448+920	0,30	0,30
N-420	448+940	1,30	11,30
N-420	448+960	1,00	0,90
N-420	448+980	1,30	1,00
N-420	449+000	1,20	0,70
N-420	449+020	1,45	0,90
N-420	449+040	2,60	2,00
N-420	449+060	3,10	4,65
N-420	449+080	5,20	4,50
N-420	449+100	25,00	4,40
N-420	449+120	25,00	11,60

FIRMADO por : CELAYA ESCRIBANO, CARLOS. A fecha: 05/05/2022 01:39 PM
 JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CUENCA
 Total folios: 22 (13 de 22) - Código Seguro de Verificación: MF0M02S080291EEADD3FBDFFD035
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
 DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
 Y AGENDA URBANA



6.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS.

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

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

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

En este estudio de tramo urbano nos encontramos con el caso A, dado que la travesía coincide con el tramo urbano y no se dan por tanto las situaciones de los casos B y C.

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

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

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

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



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

7.- PROCEDIMIENTO.

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

8.- CONCLUSIONES.

Se presenta el Estudio de Delimitación de Tramo Urbano Fuentes a petición de dicho Ayuntamiento, con el fin de ser aprobado teniendo en cuenta lo establecido en los artículos 11 y 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

En Cuenca a 5 de mayo de 2022

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN CUENCA

Fdo. Electrónicamente: Carlos Celaya Escribano



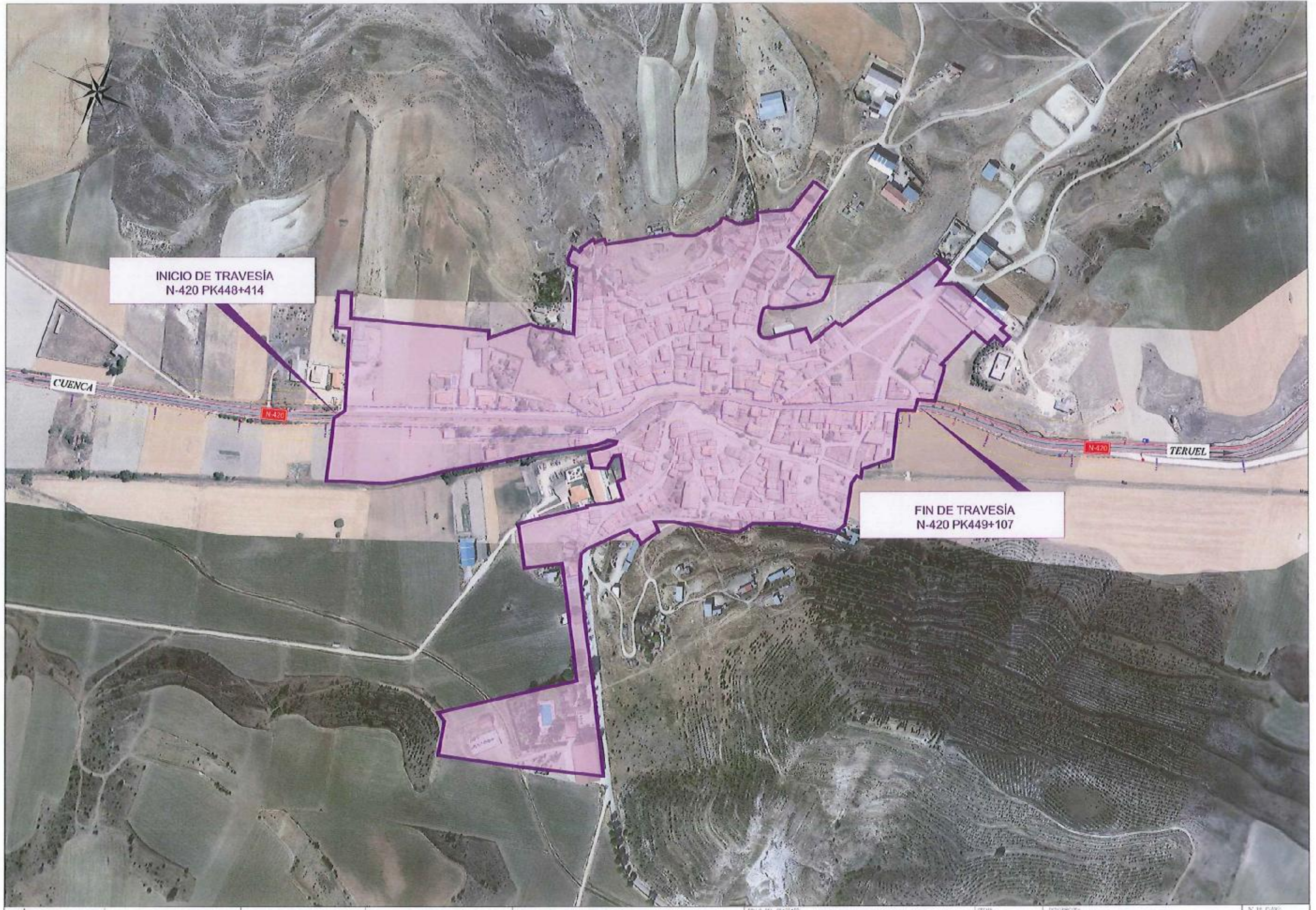


MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO por : CELAYA ESCRIBANO, CARLOS. A fecha: 05/05/2022 01:39 PM
JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CUENCA
Total folios: 22 (16 de 22) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S080291EEADD3FBDFFD035
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

FIRMADO

II.- PLANOS





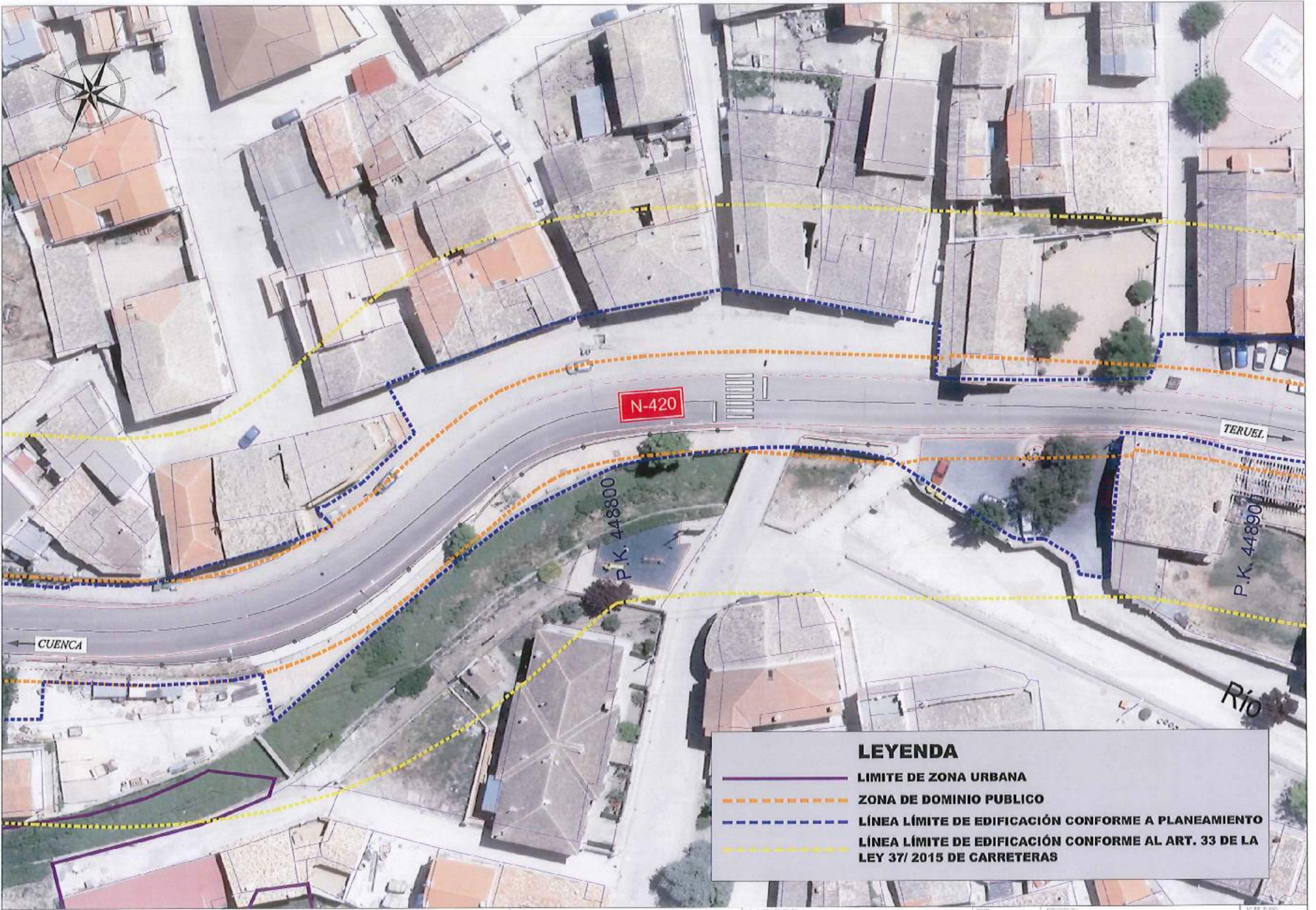
LEYENDA

- LIMITE DE ZONA URBANA
- - - ZONA DE DOMINIO PUBLICO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME A PLANEAMIENTO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME AL ART. 33 DE LA LEY 37/ 2015 DE CARRETERAS



LEYENDA

- LIMITE DE ZONA URBANA
- - - ZONA DE DOMINIO PUBLICO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME A PLANEAMIENTO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME AL ART. 33 DE LA LEY 37/ 2015 DE CARRETERAS



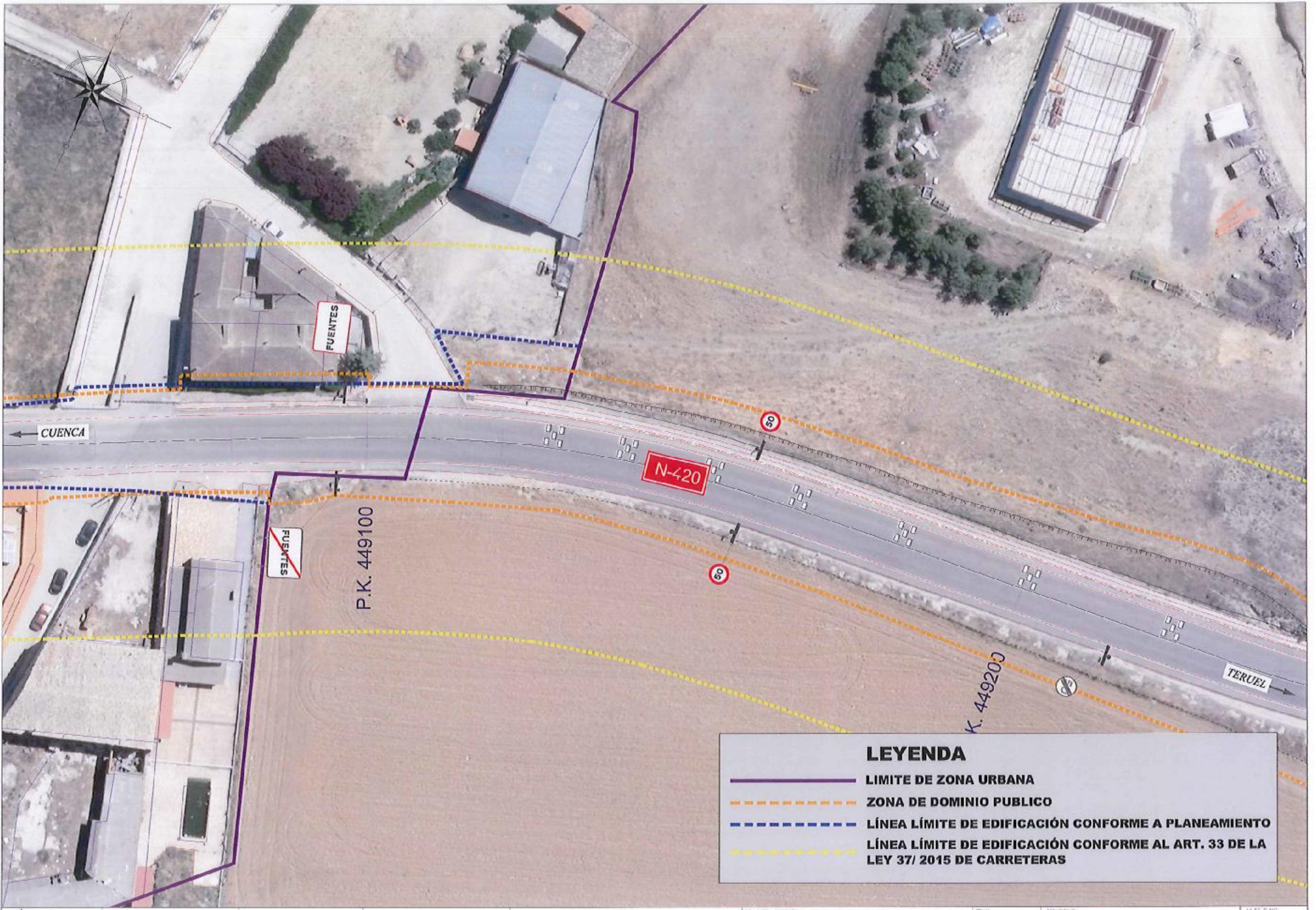
LEYENDA

- LIMITE DE ZONA URBANA
- - - - - ZONA DE DOMINIO PUBLICO
- - - - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME A PLANEAMIENTO
- - - - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME AL ART. 33 DE LA LEY 37/ 2015 DE CARRETERAS



LEYENDA

- LIMITE DE ZONA URBANA
- ZONA DE DOMINIO PUBLICO
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME A PLANEAMIENTO
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME AL ART. 33 DE LA LEY 37/ 2015 DE CARRETERAS



LEYENDA

- LIMITE DE ZONA URBANA
- - - ZONA DE DOMINIO PUBLICO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME A PLANEAMIENTO
- - - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN CONFORME AL ART. 33 DE LA LEY 37/ 2015 DE CARRETERAS