

GOBIERNO
DE ESPAÑAMINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLESECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTREDIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL

RED

CARRETERAS DEL ESTADO

CARRETERA

N-435a

TÍTULO

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).

PUNTOS KILOMÉTRICOS:

214+946 Y 215+785 MARGEN DERECHA
215+048 a 215+710 MARGEN IZQUIERDA

LOCALIZACIÓN:

TRIGUEROS (HUELVA)

INGENIERO AUTOR:

D. RODRIGO VÁZQUEZ ORELLANA

JEFE DE LA DEMARCACIÓN:

D. CARLOS ÁLVAREZ MERINO

CONTENIDO (TOMO ÚNICO)

- MEMORIA
- ANEJOS
- PLANOS

FECHA DE REDACCIÓN

JULIO 2024





ÍNDICE

MEMORIA.....	1
1.- OBJETO Y ÁMBITO DEL ESTUDIO.	1
2.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	2
3.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO DE TRIGUEROS.....	6
4.- DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	8
5.- SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	10
6.- MARCO LEGAL.....	38
7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y TRAVESÍA, ZONA DE DOMINIO PUBLICO Y DE ZONA DE SERVIDUMBRE.....	42
8.- PROPUESTA DE ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.....	44

ANEXOS:

ANEJO Nº1.- Solicitud del Ayuntamiento de Trigueros de fecha 30-3-2023 para la redacción y tramitación del Estudio de Delimitación de Tramo Urbano.

ANEJO Nº2.- Antecedentes Administrativos

ANEJO Nº3.- Ortofoto del tramo de N-435a objeto del EDTU.

ANEJO Nº4.- Informe de la Unidad de Carreteras del Estado en Huelva durante la tramitación de las NNSS 2002

ANEJO Nº5.- Planos de las NNSS 2002:

- Plano nº4.1 de Clasificación del Suelo y Planeamiento de Desarrollo.
- Planos nº5 “Calificación Urbanística”.
- Planos nº7 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar”.

ANEJO Nº 6.- Ordenanzas Urbanísticas de las NNSS 2002 (suelo urbano).

ANEJO Nº 7.- Plano de subdivisión del tramo estudiado.

ANEJO Nº8.- Informe de la Unidad de Carreteras del Estado en Huelva de fecha 21 de agosto de 2006, relativo a una promoción de viviendas.

PLANOS:

PLANO Nº 1.- SITUACIÓN

PLANO Nº 2.- DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y TRAVESÍA PROPUESTO

PLANO Nº 3.- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN VIGENTE

PLANO Nº 4.- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA Y ZONA DE DOMINIO PÚBLICO Y SERVIDUMBRE.





MEMORIA

1.- OBJETO Y ÁMBITO DEL ESTUDIO.

El objeto del presente documento es la Delimitación de Tramo Urbano y Travesía, en aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y la determinación de la Línea Límite de Edificación de la carretera N-435a de “Badajoz y Zafra a Huelva” entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 214+946 a 215+785 margen derecha, pp.kk. 214+702 a 214+870 margen izquierda, y 215+048 a 215+710 margen izquierda, en el término municipal de Trigueros (Huelva).

Este documento se redacta a petición del Ayuntamiento de Trigueros, cuya solicitud fue recibida en la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental el día 30-3-2023 con registro de entrada (R.E. REGAGE23e00021324202), mediante la cual se solicita a este Ministerio la redacción y tramitación de un “ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO, comprendido entre los puntos PP.KK 214+750 y PPKK 216+330, a los efectos de reducir la línea límite de edificación de la N-435a, prevista en el artículo 33 de la citada Ley 37/2015 de Carreteras (25 m) a distancia inferior de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente y con la previsión de desarrollo urbanístico en tramitación”, adjuntándose dicho oficio como **Anejo nº1**.

Se redacta el presente Estudio en colaboración con la entidad INECO, enmarcado dentro de los trabajos contemplados en el Encargo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Dirección General de Carreteras, a la sociedad “Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E. M.P., S.A.” (INECO), adscrita a dicho Ministerio, de “Apoyo técnico y jurídico en la realización del seguimiento y coordinación de actuaciones de Estudios Informativos, Proyectos y Obras, Dirección Ambiental en fase de explotación, tramitación de Expropiaciones, Conservación, Explotación, Gestión Patrimonial y apoyo a Pagaduría en la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental”, de 28 de marzo de 2018 y de “Asistencia técnica, jurídica y administrativa en la tramitación de expropiaciones, gestión patrimonial, expedientes de explotación, y para el seguimiento y control de las actuaciones de Proyectos, Obras y Conservación a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental”, de 14 de mayo de 2024. Los técnicos de INECO que





*linderos: * Tipología en línea: no se permiten retranqueos a los linderos laterales, ni a la alineación de fachada”.*

Con fecha 9-3-2023 se emitió por el Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental (por Delegación del Director General de Carreteras, Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, BOE 230 de 25 de septiembre de 2021, modificada por Orden TMA/221/2022) informe desfavorable al “ESTUDIO DE DETALLE SOBRE EL REAJUSTE DE ALINEACIONES PARA INCORPORACIÓN DE RETRANQUEO OBLIGATORIO EN PARCELAS SITUADAS ENTRE CALLE SEVILLA Y EL PERI-4, T.M. TRIGUEROS (HUELVA)”, y que, en relación con la Línea Límite de Edificación, indicaba lo siguiente:

“Cabe indicar que el retranqueo de la alineación que se propone en el Estudio de Detalle, es contrario a lo establecido en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras, que establece para las carreteras convencionales una línea límite de edificación de 25m medidos desde la arista exterior de la calzada.

En dicho artículo se establece lo siguiente:

... Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Consecuencia de ello, el Estudio de Detalle debe recoger la línea límite de edificación prevista en el citado artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, así como su régimen jurídico...

En relación con la Línea Límite de Edificación de la N-435a en el núcleo urbano de Trigueros, cabe informar a ese Ayuntamiento de la posibilidad de solicitar a esta Demarcación la redacción y tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramo Urbano a los efectos de reducir la línea límite de edificación prevista en el artículo 33 de la citada Ley 37/2015 de Carreteras (25 m) a distancia inferior de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente, todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras”.

Asimismo, en dicho informe de fecha 9-3-2023, en el apartado “OTRAS CONSIDERACIONES”, se informaba al Ayuntamiento de Trigueros que en “relación con la Línea Límite de Edificación de la N-435a en el núcleo urbano de Trigueros, cabe informar a ese Ayuntamiento de la posibilidad de solicitar a esta Demarcación la redacción y tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramo Urbano a los efectos de reducir la línea límite de edificación prevista en el artículo 33 de la citada Ley 37/2015





de Carreteras (25 m) a distancia inferior de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente, todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras”.

Con posterioridad a dicho informe desfavorable al Estudio de Detalle, el Ayuntamiento de Trigueros solicitó a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental el día 30-3-2023 la redacción y tramitación de un “ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO”.

Los redactores del presente Estudio han tenido diversas reuniones con el arquitecto municipal del Ayuntamiento de Trigueros al objeto de solicitar toda la documentación urbanística necesaria para la redacción del presente documento, tanto del planeamiento urbanístico general vigente actualmente en el término municipal de Trigueros (Revisión de las Normas Subsidiarias de planeamiento, aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo con fecha 19 de junio de 2002- -NNSS 2002-) como del planeamiento urbanístico general anterior (Normas Subsidiarias de planeamiento aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo con fecha 16 de diciembre de 1986 -NNSS 1986-).

Asimismo, con fecha 9-5-2023 esta Demarcación presentó en la Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, oficio por el que se solicita a esa Administración copia del documento urbanístico de las NNSS de 1986 del municipio de Trigueros, para la redacción y tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramo urbano del municipio de Trigueros.

Con fecha 19-5-2023 se registra de entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental oficio de la citada Delegación Territorial en Huelva, por el que dan traslado de la siguiente documentación de las NNSS 1986 mediante un enlace digital:

1. Publicaciones BOP de las NNSS de planeamiento.
2. Documento I: Información Urbanística.
- 3.Documento II: ordenación Urbanística.

Tras recabar la documentación necesaria, y tras analizar el planeamiento vigente y sus antecedentes, el ingeniero director de este Estudio consideró conveniente realizar una consulta previa a la Subdirección General de Planificación y Explotación ante las





diversas dudas surgidas sobre la viabilidad de la reducción de la línea límite de edificación de la N-435a en relación con la existencia o no de informe sectorial favorable o de que se hubiese solicitado éste, o sobre la posible contradicción entre el texto (Normas Urbanísticas) y los planos del planeamiento urbanístico vigente.

Dicha Consulta previa se llevó a cabo con fecha 4-7-2023 y, con fecha 8-9-2023, se registra de entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental respuesta de la Subdirección General de Planificación y Explotación. Dicha respuesta, de la que se hará mención más adelante, concluye que:

“Como conclusión de todo lo anterior, cabe señalar que procede iniciar un Estudio de Delimitación del Tramo urbano en el tramo de referencia, con independencia de que posteriormente se ceda o no la carretera. En dicho estudio se deberá analizar si procede reducir la línea límite de edificación conforme a los planos de ordenación y a los art. 89, 95, 98 y 101, definiendo lo que es travesía en base al art. 46 de la Ley 37/2015”,

finalizando la misma con lo siguiente:

ORDENAR a esa Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental el inicio, de oficio, del expediente de Estudio de Delimitación de Tramo Urbano y Establecimiento de la Línea Límite de Edificación en la N-435A, entre los puntos pp.kk 214+750 y pp.kk. 216+330. T.M. TRIGUEROS (HUELVA).

Finalmente, hacer constar que, con fecha 30-11-2023, el alcalde de Trigueros remite escrito al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible trasladando un documento denominado “MEMORIA DESCRIPTIVA SOBRE SOLICITUD DE CESIÓN DEL TRAMO (P.K. 214+750 Y P.K. 216+330) Y PROYECTO DE HUMANIZACIÓN DEL TRAMO URBANO (CALLE JORGE GONZÁLEZ-CALLE REJILLA) DE LA CARRETERA N-435 A TRIGUEROS (HUELVA)” y ello “en solicitud de acuerdo y cooperación para la entrega del tramo de carretera estatal N-435-A (PP.KK: 214+750 y PP.KK: 216+330) al entender que ya no reúne los requisitos para ser de titularidad del Estado por haber adquirido la condición de vías urbanas...”. Este asunto se encuentra actualmente en estudio.





Por la presente, adjunto tengo el honor de remitirle MEMORIA DESCRIPTIVA SOBRE SOLICITUD DE CESIÓN DEL TRAMO (P.K. 214+750 y P.K. 216+330) Y PROYECTO DE HUMANIZACIÓN DEL TRAMO URBANO (CALLE JORGE GONZÁLEZ-CALLE REJILLA) DE LA CARRETERA N-435 A TRIGUEROS (HUELVA).

Dicha Memoria se redacta, y se traslada a ese Ministerio, **en solicitud de acuerdo y cooperación para la entrega del tramo de carretera estatal N-435-A (PP.KK 214+750 y PPKK 216+330)** al entender que ya no reúne los requisitos para ser de titularidad del Estado por haber adquirido la condición de vías urbanas, de acuerdo

Se adjuntan como **Anejo nº2** los antecedentes administrativos citados en este apartado.

3.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO DE TRIGUEROS.

El Ayuntamiento de Trigueros solicita la redacción y tramitación de un EDTU entre los PP.KK 214+750 y PPKK 216+330, a los efectos de reducir la línea límite de edificación de la N-435a, prevista en el artículo 33 de la citada Ley 37/2015 de Carreteras (25 m) a distancia inferior de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente.

En dicho oficio municipal se justifica la redacción del EDTU en base a lo siguiente:

“Hay que tener en cuenta que la actual alineación de las viviendas de la zona señalada es exactamente la misma que la recogida en las vigentes NN.SS. (PGOU a todos efectos) y sobre la que esa Demarcación informó en su momento con motivo de la aprobación de las Normas Subsidiarias de Trigueros, por el año 2001. La edificación estaba y está totalmente consolidada en esa zona con anterioridad a la entrada en vigor de las NN.SS. Pues bien, se pretende retranquear dicha alineación respecto del eje de la travesía, mejorando por tanto la realidad existente y la plasmada en las NN.SS., mejorando la situación actual, aunque, bien es cierto, no en la distancia que legalmente correspondería, la cual es imposible físicamente por la edificación consolidada.

A fin de conjugar todos los intereses en juego, y estudiado el asunto, consideramos que la solución más ágil y procedente sería la que Vdes. nos recomiendan: la redacción y tramitación de un Estudio de Delimitación de Tramo

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS





Urbano a los efectos de reducir la línea límite de edificación prevista en el artículo 33 de la citada Ley 37/2015 de Carreteras (25 m) a distancia inferior de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente”.

Asimismo, en dicha solicitud se manifiesta por el Ayuntamiento que el “alcance de dicho Estudio de Delimitación de Tramo Urbano a elaborar y tramitar debe consistir en reducir la línea límite de edificación de la N-435a prevista en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras hasta la fijada en el Planeamiento Municipal, al Estudio de Detalle en tramitación y a la propuesta de ordenación del Plan Especial de Reforma Interior previsto”.

En la solicitud presentada por el Ayuntamiento de Trigueros (**Anejo nº1**) se acompaña un plano con el tramo propuesto, en el que se delimitan los puntos de origen y final del mismo (puntos “1” y “2”), que según el Ayuntamiento se corresponde con los PP.KK 214+750 a 216+330, tal y como se observa en el referido plano, el cual se reproduce a continuación:



Cabe indicar que en la solicitud municipal el ámbito espacial del EDTU no se limita a las parcelas del Estudio de Detalle que motivó dicha solicitud de redacción del





EDTU, sino a todo el tramo de la N-435a comprendido entre los PP.KK 214+750 y PPKK 216+330, como se observa en el plano que se adjunta a la misma, donde la gran mayoría de los terrenos colindantes forman parte del casco urbano de Trigueros, estando clasificados urbanísticamente como suelo urbano de conformidad con el vigente planeamiento urbanístico (NNSS 2002), salvo en los extremos del tramo propuesto por el Ayuntamiento, donde se incluyen terrenos que no tienen dicha clasificación urbanística de suelo urbano (sino de suelo rústico en términos de la vigente Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía), bien en una margen de la N-435a o bien en las dos. Por ello, siguiendo el criterio establecido con la tramitación de otros estudios de delimitación de tramos urbanos, procede incluir en este estudio sólo aquellos tramos de N-435a cuyas zonas de protección, en alguna de sus márgenes al menos, tengan la calificación de suelo urbano.

4.- DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Consecuencia de lo anterior, el ámbito espacial del tramo de la N-435a propuesto en el presente EDTU modifica el propuesto por el Ayuntamiento, y ello por imperativo legal, discurriendo el tramo propuesto por terrenos colindantes con la carretera N-435a que están clasificados únicamente como suelo urbano por el vigente planeamiento urbanístico de Trigueros (NNSS 2002), a excepción de la zona de la margen izquierda del PP.KK. 214+702 a 214+870 que se propone dejar para un posterior EDTU independiente de este.

Por ello, queda delimitado el tramo propuesto en el presente EDTU de la siguiente forma:

- MARGEN DERECHA: DEL PP.KK. 214+946 A 215+785
- MARGEN IZQUIERDA: DEL PP.KK. 215+048 A 215+710.

La mayor parte del tramo propuesto en el presente EDTU tiene edificaciones consolidadas con frente a la carretera N-435a, las cuales son aproximadamente de los años 1950-1970, destinadas a uso residencial entre los PP.KK 215+048 a 215+785 aproximadamente, que se corresponden con viviendas situadas dentro del casco urbano de Trigueros, tal y como se observa a continuación en las siguientes ortofotos donde se superpone ortofoto de los años 80 (a la derecha de la imagen) y ortofoto actual (a la izquierda de la imagen):





Fuente: IGN

Con el discurrir de los años se han ido consolidando nuevas edificaciones en ambas márgenes del tramo propuesto del EDTU, con un entramado de calles conectadas con la carretera en algunas zonas.

En el **Anejo nº 3** se incluye ortofoto con el tramo de N-435a analizado en el presente EDTU, donde se observa el grado de consolidación de las edificaciones existentes actualmente.

Los accesos a las edificaciones y terrenos existentes se hacen bien desde la propia carretera N-435a o bien, en algunas partes del tramo, desde un viario municipal paralelo a la citada carretera.

Se ha optado por dejar para un EDTU independiente de este la margen izquierda de la N-435a, entre los PP.KK. 214+702 a 214+870, por tratarse de edificaciones existentes de uso terciario/industrial que tienen alineaciones distintas, aunque correctas, de las definidas en el planeamiento; a diferencia de las edificaciones residenciales que prácticamente coinciden sus alineaciones con las del planeamiento vigente.



Edificaciones de uso terciario/industrial entre los PP.KK. 214+702 a 214+870 (margen izquierdo). Fuente: IGN

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS





5.- SITUACIÓN URBANÍSTICA

El Planeamiento Urbanístico vigente en el término municipal de Trigueros son las Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente por acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 19-6-2002 (publicado en el BOP número 205 de fecha 5-9-2002), y su posterior Adaptación Parcial a la LOUA aprobado por el Pleno municipal en sesión extraordinaria de fecha 30-11-2009 (publicado en el BOP nº 9 de fecha 15-1-2010). Dichas NNSS 2002 se han tramitado estando en vigor la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Consta en esta Demarcación informe emitido con fecha 6-2-2001 por la Unidad de Carreteras del Estado en Huelva durante la tramitación de las NNSS 2002, al documento de aprobación inicial, que se adjunta como **Anejo nº4**.

En dicho informe, la Unidad de Carreteras del Estado en Huelva manifiesta lo siguiente en relación con la línea límite de edificación:

En contestación a la documentación presentada con fecha de entrada en esta Unidad de Carreteras 19/01/01, y nº de registro de entrada 89 y referida en el asunto, he de informarle lo siguiente:

1º Los tramos afectados de la CN-435 por esta revisión son desde el 214+870 al 214+940 MI y del 215+771 al 216+370 MD que pasarían a ser suelo urbano terciario con destino a uso industrial.

Para los accesos a la CN-435 se realizara un proyecto de accesos de acuerdo con la O.M. de 16 de Diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado.

Dicho proyecto se ejecutara de acuerdo con los servicios técnicos de esta Unidad de Carreteras.

2º Las conducciones subterráneas (abastecimiento, saneamiento, telefonía, etc...) se situaran a una distancia mínima de 8 m, así mismo los apoyos de las conducciones aéreas se situaran como mínimo a 25 de la arista exterior de la calzada.

3º Las edificaciones y todos los elementos que lleven cimentación, se situaran como mínimo a 25 m de la arista exterior de la calzada más próxima (línea blanca de arcén).

Visto que el informe no es lo suficientemente claro en relación con los suelos clasificados como urbano, los cuales parecen quedar fuera del objeto del informe en lo referente a la línea límite de edificación, ya que en el punto 1º se dice expresamente





que “los tramos afectados de la CN-435 por esta revisión son desde el 214+870 al 214+940 MI y del 215+771 al 216+370 MD que pasaría a ser suelo urbano terciario con destino a uso industrial”, parece desprenderse del mismo, que sólo se ha informado respecto a esos tramos de la carretera, y no en relación con el resto de la N-435a, y por tanto parece que dicho informe no hace referencia alguna al tramo de la N-435a que discurre por el casco urbano de Trigueros clasificado como suelo urbano por las NNSS. Esta cuestión, y otras como la posible contradicción entre Normas Urbanísticas y planos del planeamiento urbanístico vigente, fueron planteadas en consulta previa a la redacción de este Estudio, como se ha expuesto anteriormente en el apartado de Antecedentes. De la respuesta de la Subdirección General de Planificación y Explotación, de fecha 8-9-2023, a dicha consulta, incluida en el **Anejo nº 2**, se exponen varios párrafos:

“Esta Subdirección General no ve contradicción alguna en lo señalado por las NNSS, pues cualquier instrumento de planeamiento con carácter general debe mencionar la Ley de Carreteras (y la legislación sectorial en general) y las protecciones a las mismas, concretamente en este caso, la limitación a la edificabilidad por la presencia de la N-435A. Eso no excluye que, en determinadas zonas, por ejemplo, las urbanas consolidadas o simplemente las urbanas, pueda establecer el planeamiento una línea límite inferior a la general de acuerdo con derechos existentes anteriores a 2015. Por eso y para ese fin se redactan los Estudios de Delimitación de Tramo Urbano.

En este caso planteado, en las NNUU en el art. 222 se señala la Ley 25/1988, de Carreteras vigente en el momento de entrada en vigor del planeamiento. Sin embargo, esta mención se encuentra fuera del Título establecido para suelo urbano, estando dentro del Título Normas de protección, pero fuera de la normativa específica para cada tipo de suelo.

En este caso, la carretera claramente atraviesa un núcleo urbano muy consolidado (muchas edificaciones son de 1950-1970, anteriores, por tanto, a la Legislación de Carreteras, con lo que hay derechos preexistentes en estas parcelas. Por otro lado, si se estableciera todo a 25 m y no se contemplara la posibilidad de reducción se dejaría gran parte del núcleo urbano fuera de ordenación, cosa que no viene establecida por el planeamiento vigente.





En todo caso, si no hay informe de la Dirección General de Carreteras, y el planeamiento aplicable está aprobado definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras, se deber tener en cuenta dicho planeamiento en el Estudio, tal y como establece el art. 48 del citado texto legal.

Otra situación diferente sería si hubiera informes desfavorables o que señalaran una línea límite de edificación diferente a la marcada por el planteamiento. O incluso que se hubiera impugnado en plazo el propio instrumento de planeamiento. En este caso sí existe un informe de la Dirección General de Carreteras y además lo que señala de como línea límite de edificación a 25 m es fuera de las zonas que se proponen y en línea con lo que señalan los planos de ordenación.

La respuesta a la consulta concluye así:

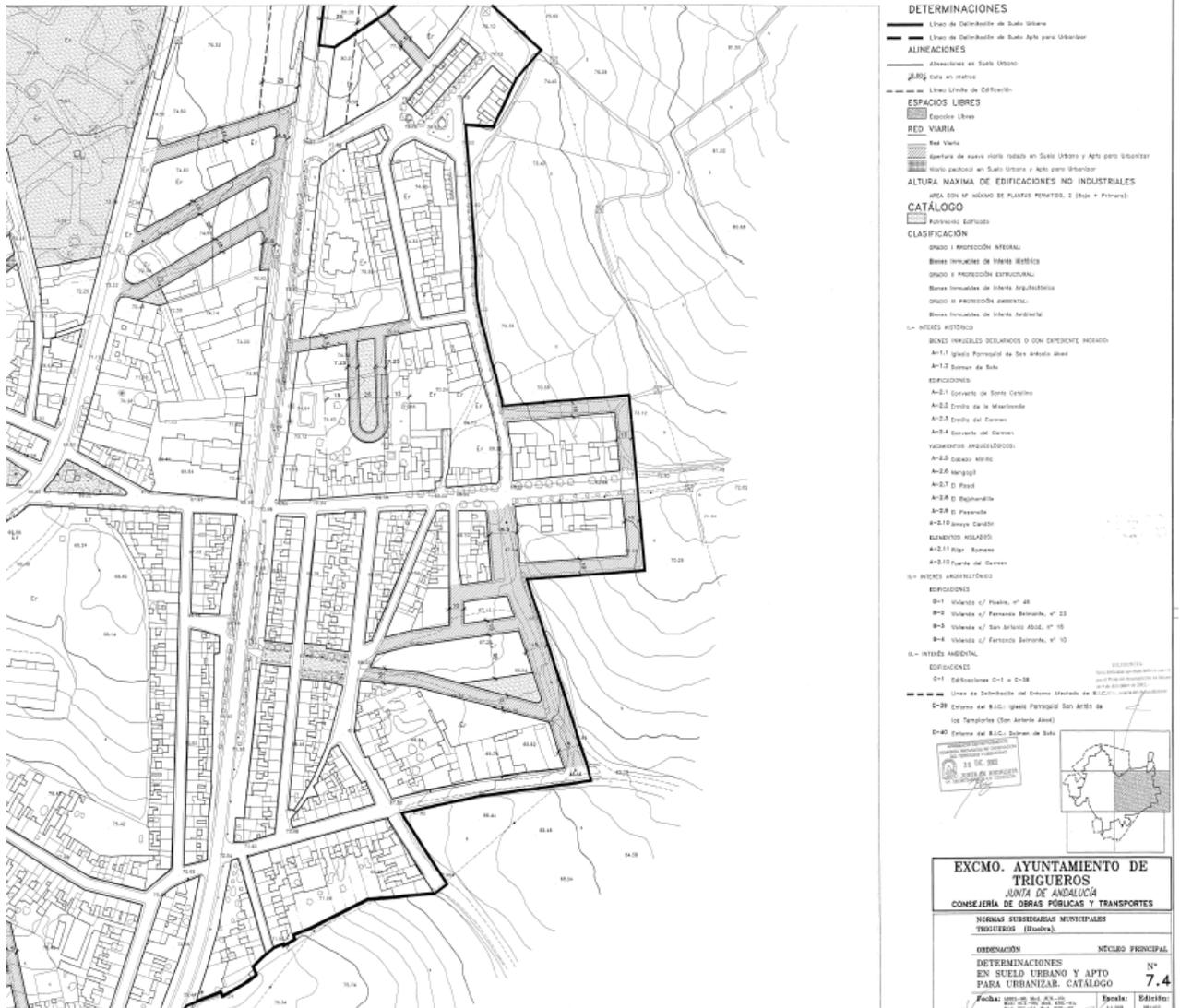
Por tanto, no se aprecia contradicción entre texto y planos. Las NNUU establecen unos retranqueos que son acordes a los planos de ordenación. Esto no obsta que, con carácter general, el instrumento establezca medidas de protección en sintonía con la legislación sectorial, en este caso ley de Carreteras.

Como conclusión de todo lo anterior, cabe señalar que procede iniciar un Estudio de Delimitación del Tramo urbano en el tramo de referencia, con independencia de que posteriormente se ceda o no la carretera. En dicho estudio se deberá analizar si procede reducir la línea límite de edificación conforme a los planos de ordenación y a los art. 89, 95, 98 y 101, definiendo lo que es travesía en base al art. 46 de la Ley 37/2015”.

Las NNSS 2002 establecen en el suelo clasificado como suelo urbano, en los planos denominados “Determinaciones en Suelo Urbano y Apto para Urbanizar”, las alineaciones (de edificación) en la zona urbana colindante con la N-435a, a una distancia inferior a la establecida en el artículo 33 de la Ley 37/2015 de Carreteras, tal y como se observa en los planos 7.2, 7.4 y 7.6 “Determinaciones en Suelo Urbano y Apto para Urbanizar” que se incluyen en el **Anejo nº5** ; se reproduce a continuación un extracto de uno de ellos, el 7.4:



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).

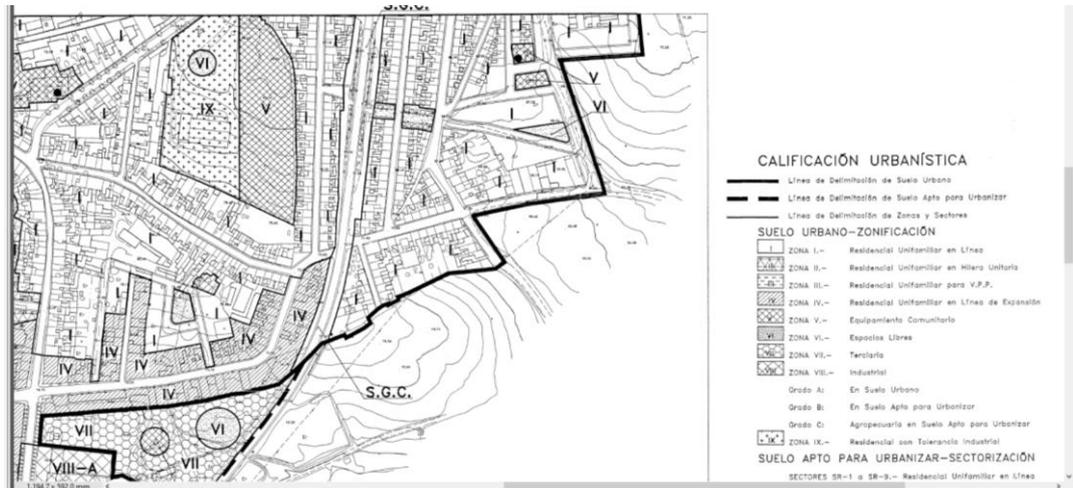
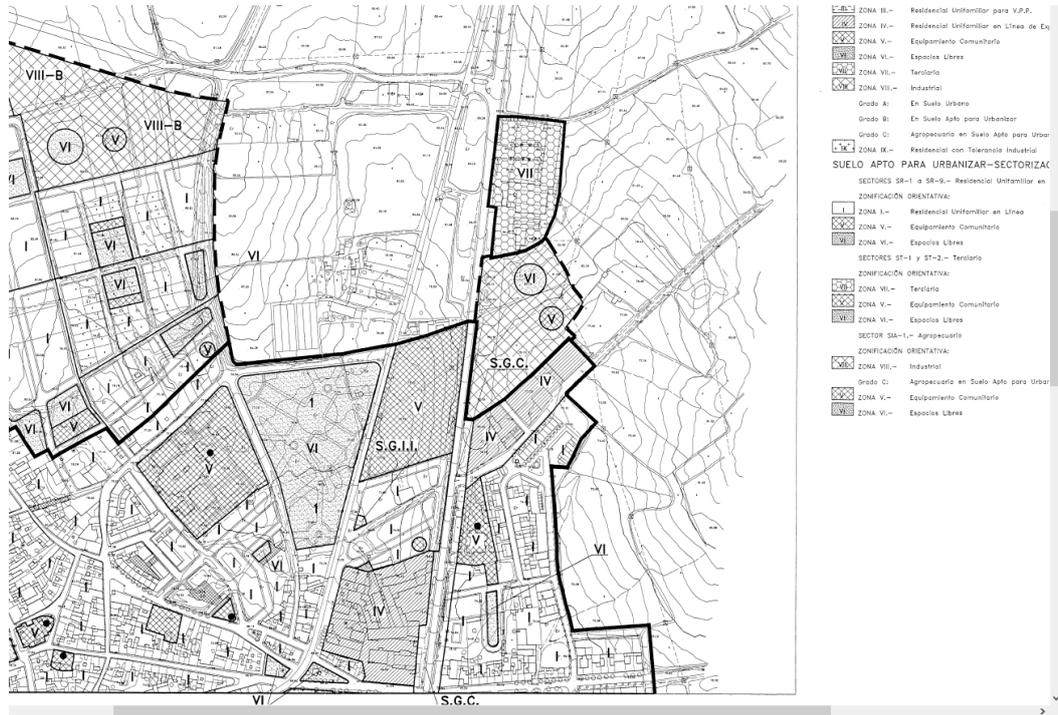


Asimismo, en los planos de las NNSS 2002 denominados “Calificación Urbanística” se establece la Zonificación de los ámbitos urbanos y las ordenanzas edificatorias que son de aplicación, tal y como se observa en los planos que se adjuntan como **Anejo nº5** (planos 5.1 y 5.2) y cuyos extractos se reproducen a continuación:

FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (15 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA9688332E53DB9E1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).



A los efectos del presente Estudio y de la comprensión de la normativa urbanística de las NNSS 2002 de aplicación a las distintas manzanas del tramo propuesto (clasificadas todas ellas como suelo urbano), las cuales se adjuntan como **Anejo nº6**, se considera conveniente hacer una subdivisión del tramo estudiado en cada margen, en subtramos coincidentes con las distintas ordenanzas de edificación, y ello a los efectos de justificar y motivar la línea límite de edificación que se propone mediante el presente EDTU. Se adjunta como **Anejo nº 7** plano en el que se identifican los diferentes subtramos:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (16 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA96883322E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





• **Margen izquierda:**

- **Tramo denominado I-1:** del P.K. 215+048 al P.K. 215+130, coincidente con la ordenanza particular de la zona "IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión".

En dicha zona existe actualmente una promoción de viviendas residenciales ejecutada en el año 2006.



Fuente: Google maps

En relación con las condiciones de edificación (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) dicha ordenanza no establece retranqueo de la alineación del vial (fachada).

El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el Residencial.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS





de las líneas antes expuestas, la de la alineación de manzana. Esta edificación cuenta con un informe de la Unidad de Carreteras de Huelva de fecha 21-8-2006 (se incluye en el Anejo nº8) que se comenta en más adelante en el apartado 8.1 de este Estudio, "Propuesta de establecimiento de la línea límite de edificación".

- o **Tramo denominado I-2:** del P.K. 215+130 al P.K. 215+212, coincidente con la ordenanza particular de la zona "V – Equipamiento comunitario".

Dicho tramo se corresponde con un solar existente entre la carretera N-435a y la trasera de las edificaciones con frente a la calle del Pilar, donde se ubicaba antiguamente el Cuartel de la Guardia Civil. El acceso a dicho solar se hace desde la calle Rejilla.



En relación con las condiciones de edificación (artículo 101 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002, se remite a la ordenanza de la zona en la que estén ubicados, siendo en este caso de aplicación las condiciones de edificación que





corresponden a la zona I -artículo 89-), por lo que no se establece para los equipamientos retranqueo alguno respecto a la alineación establecida en el plano de calificación. El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el de Equipamiento Comunitario que incluye el dotacional (centro docente, deportivo, social), institucional, servicios técnicos, transportes y comunicaciones, etc.

En el siguiente extracto del plano 5.1 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “V – Equipamiento”:



En el siguiente extracto del plano 7.4 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002 se observa la alineación de la citada manzana:



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS





- o **Tramo denominado I-3:** del P.K. 215+212 al P.K. 215+710, coincidente con la ordenanza particular de la “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”.

Dicho tramo se corresponde con las distintas manzanas de viviendas ya edificadas y consolidadas existentes el casco urbano de Trigueros, en la margen izquierda de la carretera N-435a. El acceso a las viviendas existentes se realiza principalmente por un viario de titularidad municipal paralelo a la carretera N-435a, dado que la carretera está situada a una cota superior al de las viviendas, y en otros casos se accede a través de la propia carretera N-435a.



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).

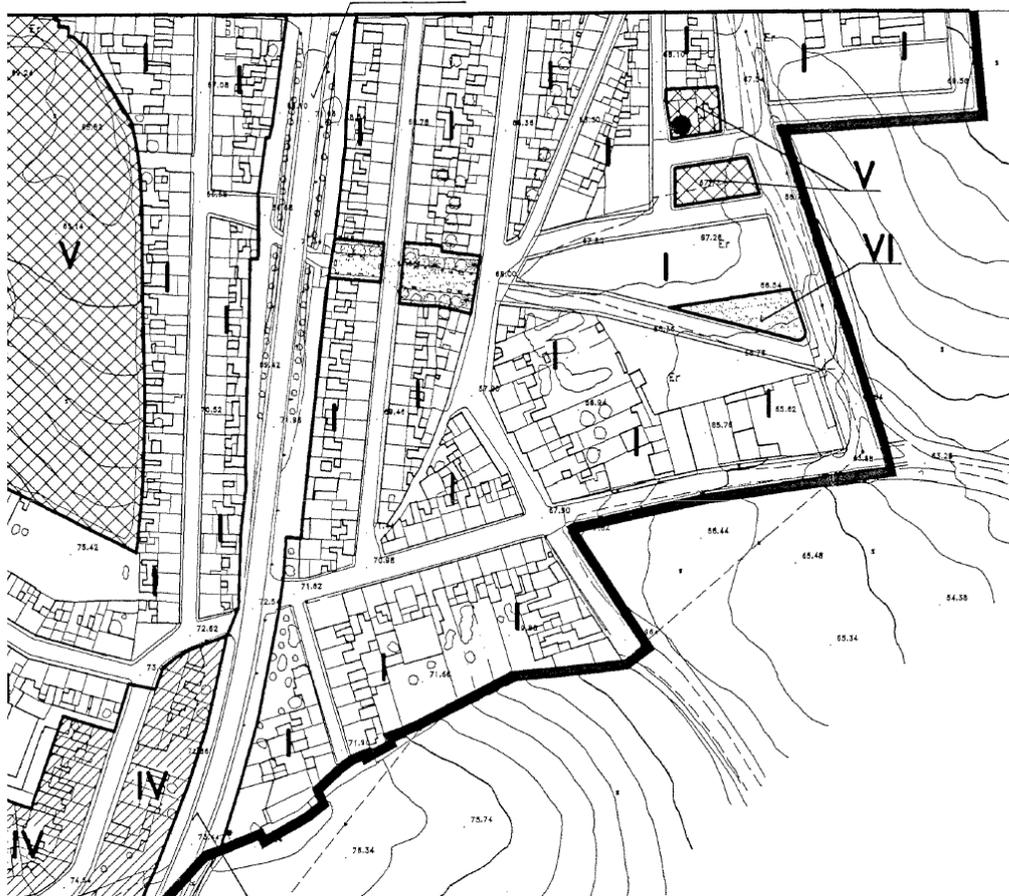


En relación con las condiciones de edificación (artículo 89 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) no se establece para los viviendas retranqueo alguno respecto a la alineación establecida en el plano de calificación de las NNSS 2002. El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el de Residencial.

En los siguientes extractos de los planos 5.1 y 5.2 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “1 – Residencial Unifamiliar en Línea”:



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).

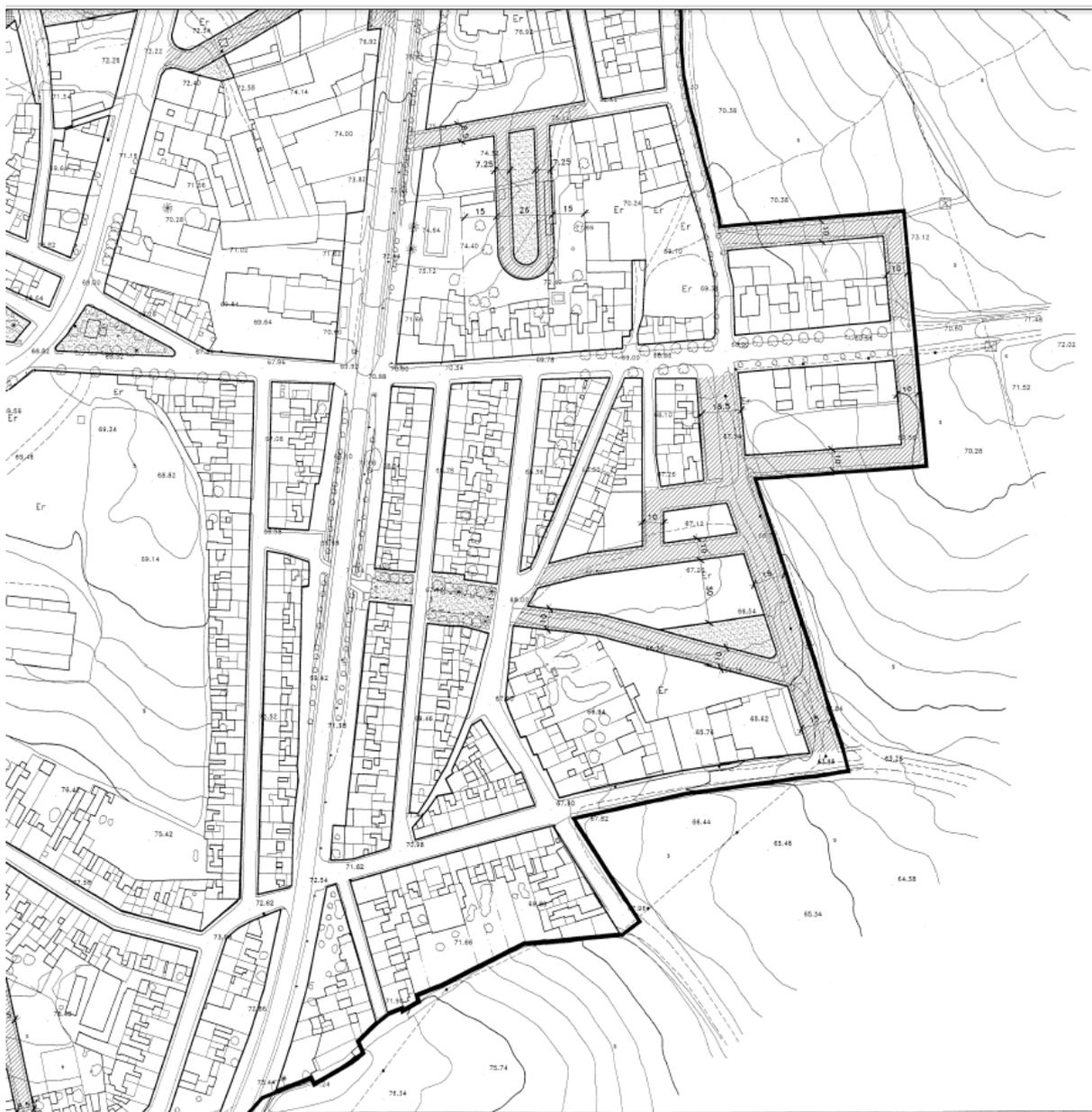


FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
Total folios: 54 (23 de 54) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





En el siguiente extracto del plano 7.4 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS se observa la alineación de la citada manzana:



FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (24 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>





- **Margen Derecha:**

- **Tramo denominado D-1: del P.K. 214+946 al P.K. 215+110, coincidente con la ordenanza particular de la zona “V – Equipamiento comunitario”.**

Dicho tramo se corresponde con parte del equipamiento destinado actualmente a piscina pública del Ayuntamiento de Trigueros. El acceso a dicho equipamiento se realiza desde la calle Beas, no teniendo acceso desde la carretera N-435a.



En relación con las condiciones de edificación (artículo 101 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002, se remite a la ordenanza de la zona en la que estén ubicados, siendo en este caso de aplicación las condiciones de edificación que corresponden a la zona I -artículo 89-), no se establece para los equipamientos retranqueo alguno respecto a la alineación establecida en el plano de calificación, si

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

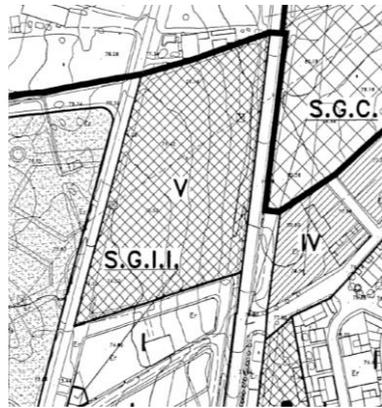




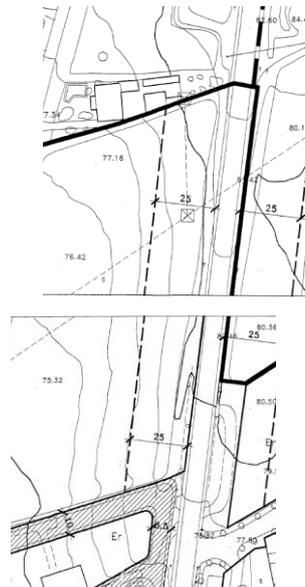
bien no hay alineación en el plano respecto a la carretera N-435a. No obstante lo anterior, en el plano de las NNSS 2002 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” se establece una línea límite de edificación a 25 m de la arista exterior de la calzada de la N-435a.

El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el de Equipamiento Comunitario que incluye el dotacional (centro docente, deportivo, social), institucional, servicios técnicos, transportes y comunicaciones, etc.

En el siguiente extracto del plano 5.1 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “V – Equipamiento”:



En los siguientes extractos de los planos 7.2 y 7.4 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002 se observa la alineación de la citada manzana (25 m desde la arista exterior de la calzada de la N-435a):





- o **Tramo denominado D-2:** del P.K. 215+110 al P.K. 215+203, coincidente con la ordenanza particular de la zona “I – Residencial Unifamiliar en Línea”.

Dicho tramo se corresponde con el ámbito urbanístico de suelo urbano denominado UE-PERI-4, que se corresponde con Unidades de Ejecución a desarrollar mediante un Plan Especial de Reforma Interior, según el plano nº 4.1 de Clasificación del Suelo y Planeamiento de Desarrollo, cuyo extracto se muestra a continuación:



Los terrenos pertenecientes al ámbito UE-PERI-4 no están actualmente desarrollados urbanísticamente, no habiéndose ejecutado ni las obras de urbanización ni las obras de edificación.





El citado ámbito urbanístico UE-PERI-4, con una superficie de 11.353 m², tiene como ordenanza edificatoria la denominada “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”. Tiene como uso global el residencial, una edificabilidad máxima de 11.920 m², y un número máximo de 51 viviendas. El acceso a las parcelas resultantes de la UE-PERI-4, según los planos de las NNSS 2002, se hará por los viarios municipales existentes así como por un nuevo acceso desde la carretera N-435a, si bien estas cuestiones deberán desarrollarse y planificarse en el Plan Especial de Reforma Interior que debe tramitarse por el Ayuntamiento, debiendo informar preceptivamente la Dirección General de Carreteras en virtud del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Hasta que no se tramite el citado Plan Especial de Reforma Interior UE-PERI-4, la ordenación vigente es la que resulta de los planos de las NNSS 2002.

En el siguiente extracto del plano 5.1 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa como en el ámbito de la UE-PERI-4 la ordenanza urbanística que se establece es la “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”:





En dicha zona existen diversas edificaciones con frente a la carretera N-435a, teniendo acceso directo desde la misma carretera.



En las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002 que afectan a dichas parcelas catastrales (calificadas con la ordenanza “Zona IV: Residencial Unifamiliar en Línea de expansión”) no se contempla el retranqueo propuesto por el Estudio de Detalle en las edificaciones sobre el frente de fachada: “- *Alineaciones, retranqueos y separación a linderos: * Tipología en línea: no se permiten retranqueos a los linderos laterales, ni a la alineación de fachada*”.

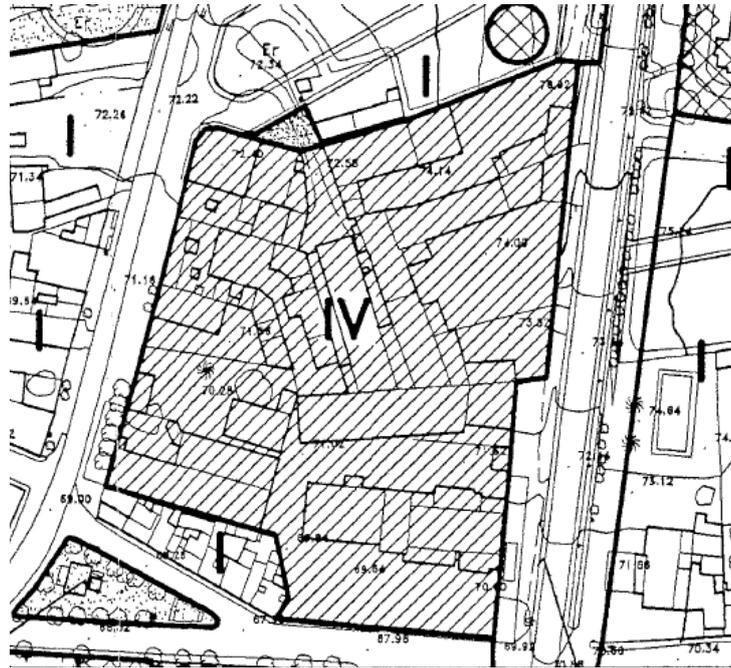




El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el Residencial.

Asimismo, en relación con la ocupación máxima, dada la superficie de las fincas de más de 200m²-, se establece en el 70% de la parcela.

En el siguiente extracto del plano 5.1 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:



En el siguiente extracto del plano 7.4 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002 se observa la alineación de la citada manzana calificada:





- o **Tramo denominado D-4:** del P.K. 215+291 al P.K. 215+368, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”.

Dicha zona se corresponde con la manzana ya consolidada con edificaciones existentes, la cual está retranqueada de la carretera N-435a de conformidad, se supone, con las alineaciones establecidas en la planimetría de las NNSS 2002, creándose un vial local que separa la carretera N-435a de la citada manzana consolidada.





En relación con las condiciones de edificación (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) la ordenanza “Zona IV: Residencial Unifamiliar en Línea de expansión” no establece retranqueo de la alineación establecida en las NNSS 2002. El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el Residencial.

En el siguiente extracto del plano 5.1 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:



FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (34 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFOU02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





En relación con las condiciones de edificación (artículo 89 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) no se establece para los viviendas retranqueo alguno

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

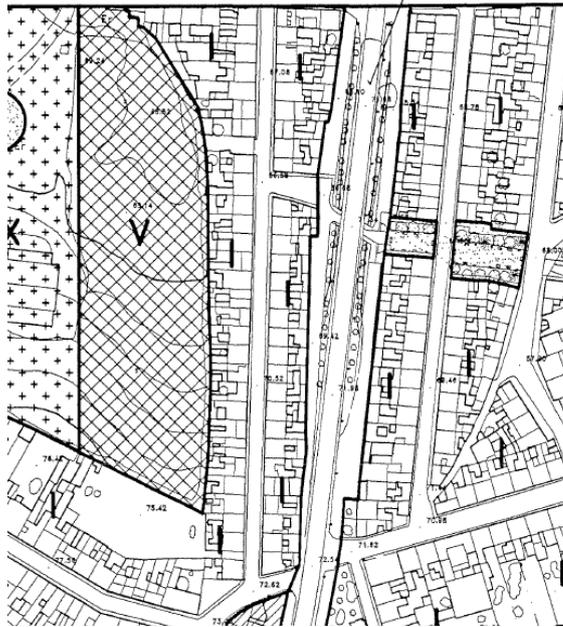
FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
Total folios: 54 (36 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFM02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





respecto a la alineación establecida en el plano de calificación de las NNSS 2002. El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el de Residencial.

En el siguiente extracto del plano 5.2 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “1 – Residencial Unifamiliar en Línea”:



En el siguiente extracto del plano 7.4 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS se observa la alineación de la citada manzana:



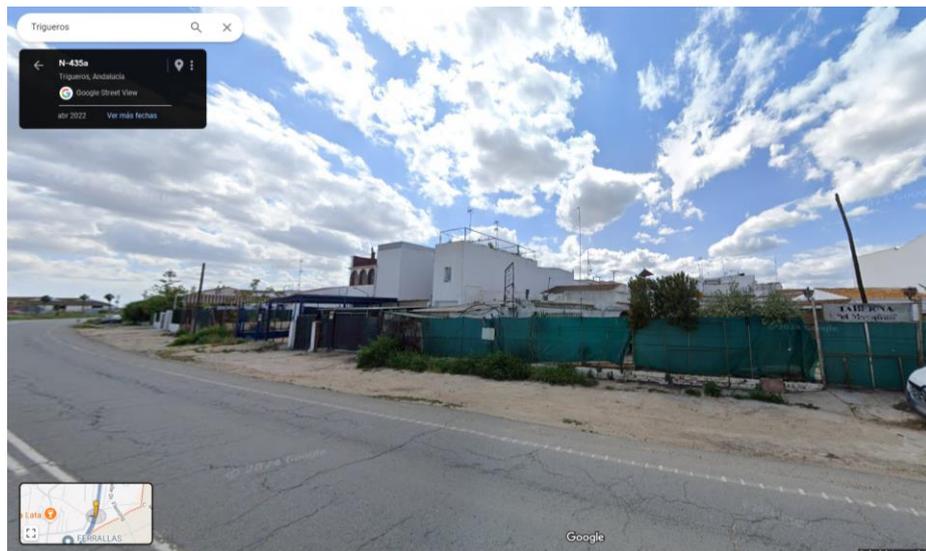
FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (37 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFOU02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





- o **Tramo denominado D-6:** del P.K. 215+617 al P.K. 215+785, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”.

Dicho tramo se corresponde con una manzana de viviendas ya edificadas y consolidadas existentes en el casco urbano de Trigueros, en la margen derecha de la carretera N-435a. El acceso a las viviendas existentes se realiza por la propia carretera N-435a.



En relación con las condiciones de edificación (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) la ordenanza “Zona IV: Residencial Unifamiliar en

FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (38 de 54) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en https://sede.mtma.gob.es





Línea de expansión” no establece retranqueo de la alineación establecida en las NNSS 2002. El uso global establecido en las Normas Urbanísticas es el Residencial.

En el siguiente extracto del plano 5.2 de Calificación Urbanística de las NNSS 2002 se observa la manzana calificada como “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:



En los siguientes extractos de los planos 7.4 y 7.6 de “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002 se observa la alineación de la citada manzana calificada:





Finalmente, cabe indicar asimismo que las NNSS 2002, actualmente vigentes, era también el planeamiento general urbanístico del término municipal de Trigueros que estaba vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

6.- MARCO LEGAL

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

- Artículo 46 (Travesía) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen 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.

2...

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.

- Artículo 47 (Tramos urbanos) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

“1. A los efectos de esta ley, 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.”





• Artículo 48 (Estudio de delimitación de tramos urbanos) de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

"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."

Cabe indicar que en el tramo de la N-435a objeto del presente documento, no se ha aprobado con anterioridad ningún Estudio de Delimitación de Tramo Urbano, por lo que es de aplicación lo dispuesto en la Disposición transitoria primera de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que establece:

"En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior."

Por tanto, si relacionamos dicha disposición con la derogada Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, que en su artículo 37 establece que:

"2. Se consideran tramos urbanos aquéllos de las carreteras estatales que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico [. . .]. " y teniendo en cuenta que a tal efecto los terrenos colindantes con la N-435a incluidos en el tramo propuesto en este Estudio tienen la clasificación de suelo urbano según el planeamiento urbanístico general vigente (NNSS 2002), tal y como ha quedado anteriormente acreditado, por tanto, podemos considerar que el tramo de la N-435a que nos ocupa tiene, a efectos de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, la consideración de tramo urbano.





- Artículo 33 (Zona de limitación a la edificabilidad) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece:

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.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

[...]

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.

6. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015 de Carreteras, el estudio de delimitación debe fijar en todo caso la línea límite de





edificación y la zona de dominio público (tanto en tramo urbano como en travesía) y, en los tramos urbanos, además la de servidumbre.

Exponemos a continuación los artículos de la Ley 37/2015 de Carreteras que definen las zonas de dominio público, y servidumbre:

“Artículo 29. 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.

3. En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS





sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.

Artículo 31. Zona de servidumbre.

1. La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y TRAVESÍA, Y DE ZONA DE DOMINIO PUBLICO Y ZONA DE SERVIDUMBRE

Conforme al artículo 48.1 de la ley 37/2015, de Carreteras, los estudios de delimitación de tramos urbanos deben fijar para la fracción de Red de Carreteras estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos (travesía y tramos urbanos) la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, además, en los tramos urbanos la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

Los tramos de N-435a que se consideran urbanos son:





- Margen derecha, entre los pp.kk. 214+946 a 215+785.
- Margen izquierda, entre los pp.kk. 215+048 a 215+710.

El tramo de N-435a que se considera travesía es el comprendido entre los PP.KK. 215+064 y 215+780, que coincide con los extremos del tramo delimitado por los carteles de localización de poblado, y fin de poblado, actualmente instalados en la N-435a en Trigueros.

Conforme a lo anterior, en el plano nº 2 se ha representado los tramos que se consideran urbanos y travesías, y en el plano nº4 la zona de dominio público y, donde corresponda, la zona de servidumbre

Los criterios con los que se han fijado las zonas de dominio público y de servidumbre son los derivados de la aplicación de los criterios y definiciones de los artículos 28, 29 y 30 de la Ley 37/2015, de Carreteras.

En primer lugar, se ha definido la arista exterior de la explanación a partir de la cartografía aportada por la Unidad de Carreteras de Huelva y de los trabajos de campo realizados. Cabe recordar que 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 coincide 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 coincide con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado. En el caso del tramo D-6, en el espacio libre entre el borde de la plataforma de la N-453a no existe bordillo, ni cuneta reconocible y donde se suceden los accesos a las traseras de las edificaciones entre superficies irregularmente pavimentadas con hormigones, se ha optado por definir un espacio de 1,40 metros para una posible cuneta más la franja de tres metros de dominio público, coincidiendo el borde exterior de esta franja con la alineación de fachada establecida en las NNSS 2002.

La zona de dominio público, para el caso de la carretera N-435a, está constituida por los terrenos ocupados por la propia carretera, sus elementos funcionales y una





franja de terreno a cada lado de la vía de 3 metros, por tratarse de una carretera convencional, medidos horizontalmente desde la citada arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. Esta franja de 3 metros definida por la Ley de carreteras puede ser de propiedad particular, si bien cualquier actuación en la misma ha de estar sujeta a las prescripciones de esta ley. Por tanto, no se debe confundir este estudio con un expediente de deslinde. Por el contrario, pudieran existir sobrantes de terrenos derivados de posibles expedientes de expropiación; por ejemplo, terrenos que aun siendo de titularidad pública no formen parte de la zona de dominio público definida en el artículo 29 de la ley de carreteras, los cuales no se han pretendido representar en este estudio por no ser objeto del mismo.

La zona de servidumbre de la carretera N-435a está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras del Estado, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 8 metros, por tratarse de una carretera convencional, medidos horizontalmente desde dicha arista.

8.- PROPUESTA DE ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Tal y como consta en los apartados 2 y 5 de esta Memoria, de antecedentes administrativos y situación urbanística, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental se realizó consulta previa a la Subdirección General de Planificación y Explotación ante las diversas dudas surgidas sobre la viabilidad de la reducción de la línea límite de edificación de la N-435a propuesta por el Ayuntamiento, en concreto sobre la posible contradicción entre el texto (Normas Urbanísticas) y planos del planeamiento urbanístico vigente (NNSS 2002) y en relación a la existencia o no de informes sectoriales de la Dirección General de Carreteras al planeamiento municipal.

La resolución del Director General de Carreteras de fecha 8-9-2023 (PD La Subdirectora General de Planificación y Explotación, Orden TMA/355/2023, de 10 de abril por la que se modifica la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre) por la que se da respuesta a la Consulta previa realizada por esta Demarcación, se incluye en el **Anejo nº 2** y el extracto de su contenido se ha transcrito en el apartado 5 Situación





Urbanística de esta Memoria. De todo ello se deduce que el criterio de la Dirección General de Carreteras es que, en todo caso, si no hay informe de la Dirección General de Carreteras, y el planeamiento aplicable está aprobado definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras, se deber tener en cuenta dicho planeamiento en el Estudio, tal y como establece el art. 48 del citado texto legal. No sería el caso si hubiera informes desfavorables o que señalaran una línea límite de edificación diferente a la marcada por el planteamiento, o incluso que se hubiera impugnado en plazo el propio instrumento de planeamiento.

En este caso existe un informe (**Anejo nº 4**) de la Dirección General de Carreteras (Unidad de Carreteras de Huelva) de fecha 6-2-2001 de la revisión de las Normas Subsidiarias de 1986, aprobada el 19-6-2002. Dicho informe se refiere únicamente a suelos urbanizables, por lo que se puede suponer que no existe informe sectorial respecto al suelo urbano o bien que se da implícitamente conformidad a las previsiones urbanísticas establecidas en el suelo urbano. Tampoco se ha encontrado informe sectorial a las Normas Subsidiarias de 1986.

Acorde con el criterio antes expuesto, de conformidad con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras "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" y teniendo en cuenta que el planeamiento general urbanístico en el término municipal de Trigueros que estaba en vigor a la entrada de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, son las NNSS 2002, actualmente vigentes, se propone en el presente Estudio como criterio general, lo siguiente:

A efectos de la determinación de la línea límite de edificación propuesta en el presente Estudio, se establece como criterio general el que la misma debe corresponderse con la prevista en el planeamiento urbanístico vigente (NNSS 2002), cuyos archivos digitales han sido facilitados por el Ayuntamiento de Trigueros, para lo cual se ha tenido en cuenta las alineaciones de edificación establecidas en la planimetría del citado planeamiento así como las condiciones de edificación establecidas en las ordenanzas de aplicación correspondientes.





No obstante, en los tramos D3 y final de D-5, por diferentes motivos, no se ha seguido este criterio general, justificándose una propuesta diferente de línea límite de edificación en cada uno de ellos en los apartados correspondientes de este epígrafe.

Por otra parte, dado que la línea límite de edificación propuesta que se establece en este Estudio se corresponde, salvo las excepciones antes citadas, con la del planeamiento vigente (NNSS 2002), se presupone que las fachadas de las edificaciones existentes son compatibles con el citado planeamiento, no procediendo tratar aquí la adecuación o no de las mismas a las alineaciones establecidas en las NNSS 2002.

Para la elaboración de los planos de este estudio se ha utilizado la cartografía facilitada por el Sector de Conservación dependiente de la Unidad de Carreteras del Estado en Huelva.

Para una mejor comprensión de la propuesta de la línea límite de edificación de este Estudio y de su conformidad con el planeamiento urbanístico vigente (NNSS 2002), se analiza la misma según la subdivisión de tramos referidos anteriormente:

- **Margen izquierda:**
- **Tramo denominado I-1: del P.K. 215+048 al P.K. 215+130, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:**

En el apartado 5 “Situación Urbanística” de esta Memoria se ha expuesto, para el tramo I-2, la existencia en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002 de dos líneas que pueden determinar la situación de las edificaciones, respecto la N-435a:

- La alineación de manzana
- Una “Línea Límite de Edificación” que se sitúa a 25 metros de la arista exterior de la calzada de la N-435a.

Las edificaciones actuales están situadas conforme a la primera de las líneas citadas y cuentan con un informe de la Unidad de Carreteras de Huelva de fecha 21-08-2006 (**Anejo nº 8**) en el que se dice referente a las edificaciones lo siguiente:

- Las edificaciones y obras subterráneas se ajustarán a la distancia que marcan las Normas de Planeamiento Urbanístico de ese Ayuntamiento, para la línea de edificación.

No podrán sobresalir de la citada línea ningún tipo de construcción, tales como balcones, marquesinas, sótanos, etc..





Es decir, no se pronuncia respecto cuál es la distancia a la que deben situarse las edificaciones. No obstante, teniendo en cuenta que si se hubiese considerado que la alineación de fachada debía entenderse situada a 25 metros se habría especificado claramente, ha de entenderse que no se estaba informando desfavorablemente cualquier otra alineación que considerase, el Ayuntamiento de Trigueros, como la ajustada al planeamiento. Por ello, y visto que las edificaciones se construyeron siguiendo la alineación de manzana del plano 7.4 antes citado, y no a 25 metros de la calzada de la N-435a, se considera que desde la Unidad de Carreteras de Huelva se estaba asumiendo que aquella prevalecía sobre ésta.

Por tanto, la línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo alguno dado que la ordenanza de aplicación “zona IV-Residencial Unifamiliar en línea de Expansión” (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) no establece retranqueo en la tipología de edificación “en línea” (como la edificación existente).

- **Tramo denominado I-2:** del P.K. 215+130 al P.K. 215+212, coincidente con la ordenanza particular de la zona “V – Equipamiento comunitario”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo por la normativa urbanística, dado que la ordenanza de aplicación para la zona “V-Equipamiento Comunitario” (artículo 101 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002), remite a la ordenanza de la zona en la que estén ubicados, siendo en este caso de aplicación las condiciones de edificación que corresponden a la zona “I-Residencial Unifamiliar en Línea” -artículo 89-).

- **Tramo denominado I-3:** del P.K. 215+212 al P.K. 215+710, coincidente con la ordenanza particular de la “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo por la normativa urbanística en la ordenanza de aplicación (zona “I-Residencial Unifamiliar en Línea”, artículo 89 de las Normas Urbanísticas).





- **Margen Derecha:**

- **Tramo denominado D-1:** del P.K. 214+946 al P.K. 215+110, coincidente con la ordenanza particular de la zona “V – Equipamiento comunitario”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la Línea Límite de Edificación que consta en los planos 7.2 y 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, acotada a 25 m de la arista exterior de la calzada de la N-435a .

- **Tramo denominado D-2:** del P.K. 215+110 al P.K. 215+203, coincidente con la ordenanza particular de la zona “I – Residencial Unifamiliar en Línea”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, en el que se grafían las alineaciones del futuro desarrollo urbanístico denominado UE-PERI-4, que cuenta como ordenanza edificatoria la denominada “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”, que no establece retranqueo alguno.

Dicho ámbito urbanístico debe ser desarrollado mediante un Plan Especial de Reforma Interior que debe tramitarse por el Ayuntamiento, debiendo informar preceptivamente la Dirección General de Carreteras en virtud del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

- **Tramo denominado D-3:** del P.K. 215+203 al P.K. 215+291, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:

La línea límite de edificación propuesta en el presente Estudio se hace coincidir con la alineación establecida en el “ESTUDIO DE DETALLE SOBRE EL REAJUSTE DE ALINEACIONES PARA INCORPORACIÓN DE RETRANQUEO OBLIGATORIO EN PARCELAS SITUADAS ENTRE CALLE SEVILLA Y EL PERI-4, T.M. TRIGUEROS (HUELVA)”, el cual fue redactado por el Arquitecto Municipal del Ayuntamiento de Trigueros, a instancias del titular de las parcelas que conforman dicho Estudio de Detalle, de lo que se deduce que el interesado está conforme con la línea límite de edificación propuesta en el citado Estudio de Detalle, el cual fue presentado por el Ayuntamiento ante la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental para su informe sectorial en materia de carreteras con fecha 3-1-2023.





Se considera que la línea límite de edificación propuesta en el Estudio de Detalle, es compatible con las NNSS 2002, toda vez que el establecimiento de la misma supone un retranqueo de la alineación de fachada respecto a la que correspondería según las NNSS 2002, siendo ello más favorable a los efectos de la seguridad y correcta explotación de la carretera N-435a, posibilitándose, se supone, al mismo tiempo la materialización de los aprovechamientos urbanísticos que el planeamiento les otorga.

- **Tramo denominado D-4:** del P.K. 215+291 al P.K. 215+368, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo alguno dado que la ordenanza de aplicación “zona IV-Residencial Unifamiliar en línea de Expansión” (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) no establece retranqueo en la tipología de edificación “en línea” (como la edificación existente).

- **Tramo denominado D-5:** del P.K. 215+368 al P.K. 215+617, coincidente con la ordenanza particular de la “Zona I – Residencial Unifamiliar en Línea”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en el plano 7.4 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo por la normativa urbanística en la ordenanza de aplicación (zona “I-Residencial Unifamiliar en Línea”, artículo 89 de las Normas Urbanísticas).

Sin embargo, en el subtramo comprendido entre los puntos 86 y 89 de la línea límite de edificación propuesta, en el que la alineación de las NNSS 2002 invade el dominio público viario previsto en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se ha optado en el presente Estudio por hacer coincidir la línea límite de edificación propuesta con la línea exterior del dominio público viario legal, acorde con el artículo 29.4 de la Ley 37/2015, de Carreteras y el artículo 76 del Reglamento General de Carreteras, al no permitirse edificación alguna residencial dentro del citado dominio público, y ello además en aras de no menoscabar la seguridad viaria y la adecuada explotación de la carretera.





- **Tramo denominado D-6:** del P.K. 215+617 al P.K. 215+785, coincidente con la ordenanza particular de la zona “IV -Residencial Unifamiliar en línea de expansión”:

La línea límite de edificación propuesta se hace coincidir con la alineación establecida en los planos 7.4 y 7.6 “Determinaciones en suelo urbano y apto para urbanizar. Catálogo” de las NNSS 2002, no estableciéndose retranqueo alguno dado que la ordenanza de aplicación “zona IV-Residencial Unifamiliar en línea de Expansión” (artículo 98 de las Normas Urbanísticas de las NNSS 2002) no establece retranqueo en la tipología de edificación “en línea” (como las edificaciones existentes).

o Tramos donde se ubiquen calles de titularidad municipal.

En aquellas zonas donde no existan alineaciones determinadas en el planeamiento urbanístico vigente, por ejemplo, viarios de titularidad municipal, la línea límite de edificación se mantiene a 25 metros de la arista exterior de la calzada, al no ser posible según las NNSS 2002 edificación alguna en dichas zonas.

La línea límite de edificación propuesta en este Estudio se representa en el Plano Nº 4 de este Estudio y queda definida a través de las coordenadas U.T.M. (ETRS89, HUSO 29) de los vértices de la misma, que también se incluyen en el citado Plano Nº4, y que son las siguientes:



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).



Sistema de Coordenadas UTM ETRS89 Huso 29			Sistema de Coordenadas UTM ETRS89 Huso 29		
PUNTOS	Coord. X	Coord. Y	PUNTOS	Coord. X	Coord. Y
1	692256,0820	4139942,9012	61	692216,3482	4139281,9370
2	692302,1627	4139846,6752	62	692207,4048	4139236,7302
3	692302,0244	4139845,5140	63	692199,6282	4139209,4970
4	692288,5882	4139836,5770	64	692193,0970	4139189,4388
5	692280,6301	4139776,1913	65	692195,9334	4139188,3099
6	692294,7932	4139784,4458	66	692209,1046	4139193,4592
7	692292,7890	4139767,3349	67	692210,5783	4139190,5702
8	692279,1482	4139756,8970	68	692212,3496	4139191,5899
9	692269,3058	4139671,8067	69	692211,8929	4139190,3089
10	692267,6546	4139662,7369	70	692214,1082	4139476,3370
11	692264,4734	4139638,5906	71	692212,9082	4139471,7370
12	692277,6614	4139641,0209	72	692211,5882	4139471,7770
13	692276,5933	4139632,1810	73	692208,3999	4139449,6559
14	692263,3219	4139629,7353	74	692197,1011	4139450,2707
15	692250,0314	4139528,5024	75	692195,7115	4139438,6377
16	692264,0518	4139529,0588	76	692198,7405	4139438,0592
17	692262,6295	4139517,2305	77	692208,5082	4139434,4570
18	692247,9482	4139518,0170	78	692208,6682	4139430,5770
19	692236,8811	4139780,7632	79	692208,2682	4139423,0570
20	692244,8516	4139783,2485	80	692205,0266	4139422,8969
21	692247,6711	4139782,6842	81	692203,1421	4139345,3602
22	692248,7209	4139780,0073	82	692202,5887	4139339,1010
23	692246,8569	4139765,3003	83	692203,1421	4139332,1624
24	692246,3706	4139764,0041	84	692202,0682	4139324,2970
25	692245,3541	4139763,0642	85	692200,7882	4139312,1770
26	692234,0152	4139756,6717	86	692200,6705	4139308,0790
27	692232,5534	4139744,3678	87	692199,7244	4139299,8221
28	692239,9004	4139748,5099	88	692197,5536	4139282,8740
29	692243,0472	4139748,3865	89	692196,8930	4139281,5743
30	692244,3500	4139745,5194	90	692183,5294	4139278,5271
31	692242,2827	4139729,2082	91	692176,4748	4139279,9594
32	692241,4722	4139727,0477	92	692172,6747	4139261,4082
33	692239,7779	4139725,4813	93	692174,6282	4139263,0170
34	692229,6424	4139719,7672	94	692180,2282	4139266,0170
35	692228,1624	4139707,4531	95	692194,9437	4139271,6968
36	692235,1998	4139711,4206	96	692191,9266	4139258,1122
37	692237,8204	4139711,4342	97	692188,9095	4139244,5277
38	692239,6494	4139708,4301	98	692189,9538	4139244,2874
39	692236,6864	4139685,0510	99	692188,5811	4139238,9218
40	692237,7602	4139685,1794	100	692186,8588	4139232,5775
41	692226,3123	4139599,2975	101	692186,1257	4139232,7810
42	692220,3082	4139529,6970	102	692182,1090	4139220,3899
43	692206,7792	4139530,9302	103	692183,2248	4139220,0603
44	692205,4169	4139519,8072	104	692183,1000	4139219,6603
45	692218,2282	4139519,2970	105	692181,9853	4139220,0082
46	692220,0682	4139519,0970	106	692179,6282	4139212,7370
47	692244,1482	4139479,1770	107	692176,1601	4139203,7240
48	692243,7082	4139467,6570	108	692177,6300	4139203,2011
49	692239,3882	4139431,0970	109	692177,6142	4139203,1569
50	692252,1463	4139429,7772	110	692176,1432	4139203,6802
51	692250,2706	4139414,1233	111	692166,2682	4139178,0170
52	692236,8682	4139415,3370	112	692164,0858	4139173,3006
53	692229,4410	4139351,1980	113	692165,3807	4139172,7419
54	692225,8282	4139317,8170	114	692164,9051	4139171,6959
55	692225,3072	4139310,6838	115	692163,6187	4139172,2913
56	692219,3482	4139311,0170	116	692154,4058	4139152,3817
57	692218,1882	4139294,6570	117	692143,3827	4139142,2691
58	692228,7082	4139295,1370	118	692121,6875	4139136,2772
59	692236,3758	4139297,3552	119	692120,9437	4139135,1531
60	692235,0422	4139287,9458			

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
 FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
 Total folios: 54 (53 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en https://sede.mitma.gob.es



ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN LA CARRETERA N-435a ENTRE LOS PP.KK. 214+946 A 215+785 MARGEN DERECHA Y PP.KK. 215+048 A 215+710 MARGEN IZQUIERDA. T.M. DE TRIGUEROS (HUELVA).



Lo que se propone a la Superioridad para que con su mejor criterio resuelva lo que considere oportuno.

En Sevilla, julio de 2024.

El Ingeniero Autor del Estudio

CONFORME

Fdo.: Rodrigo Vázquez Orellana.

El Ingeniero Jefe de la Demarcación

Fdo.: Carlos Álvarez Merino.

FIRMADO por : RODRIGO VAZQUEZ ORELLANA. A fecha: 03/07/2024 12:00 PM
FIRMADO por : CARLOS ALVAREZ MERINO. A fecha: 05/07/2024 10:12 AM
Total folios: 54 (54 de 54) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA9688332E53DB9EF1FFD. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

