



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA

I. DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA

**DOCUMENTO N° 1. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y
JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS
COMPLEMENTARIOS**

**II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA
LEGISLACIÓN FERROVIARIA**

DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT

MAYO DE 2017



ÍNDICE GENERAL DEL PLAN ESPECIAL

I. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

I. 1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA Y ESCRITA

I. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS
COMPLEMENTARIOS

I. 3. DOCUMENTO DE ANÁLISIS AMBIENTAL Y ESTUDIO DE INTEGRACIÓN
PAISAJÍSTICA

I. 4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD
ECONÓMICA

II. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

II. 1. ORDENANZAS

II. 2. CATÁLOGO

II. 3. PLANOS DE ORDENACIÓN

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA

**DOCUMENTO N° I.2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:
II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA**

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO	3
3. NORMATIVA DE APLICACIÓN	4
4. ZONAS DE PROTECCIÓN	4
5. LÍNEA VALENCIA – TARRAGONA	7

**DOCUMENTO N° I.2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:**

II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA

1. ANTECEDENTES

En respuesta a la Solicitud de Inicio de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica por el procedimiento simplificado del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia (diciembre 2014), la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, emite informe de fecha 16 de febrero de 2015¹, indicando:

“los planos representados no reflejan ninguna de las zonas de protección (zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación) establecidas en la legislación vigente (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo R. D. 2387/2004). Y así mismo, el informe indica que en dichos planos se refleja soterrado un tramo de la línea Valencia – Tarragona que actualmente discurre en superficie”.

El informe concluye afirmando: *“No se puede informar positivamente el Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia. Los planos deben reflejar la situación actual de la red ferroviaria así como las protecciones al ferrocarril que establece la legislación vigente.*

Por otra parte se recuerda que cualquier actividad prevista dentro de estas zonas con protección debe ser autorizada previamente por parte de ADIF”.

2. OBJETO

El objeto del presente Anexo de Cumplimiento de la Legislación Ferroviaria, es recoger en la redacción del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, lo reflejado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en su informe, de 16 de febrero de 2016, al citado documento urbanístico.

¹ Se adjunta al presente Anexo

3. NORMATIVA DE APLICACIÓN

La normativa de aplicación en esta materia es la Ley 38/ 2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, que entró en vigor el pasado 1 de octubre de 2015, que derogó a la anterior y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

4. ZONAS DE PROTECCIÓN

El Artículo 7.1 de la L.S.F.² indica: “*Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias*”.

Y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, recoge en sus artículos 24 a 40 una serie de limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril.

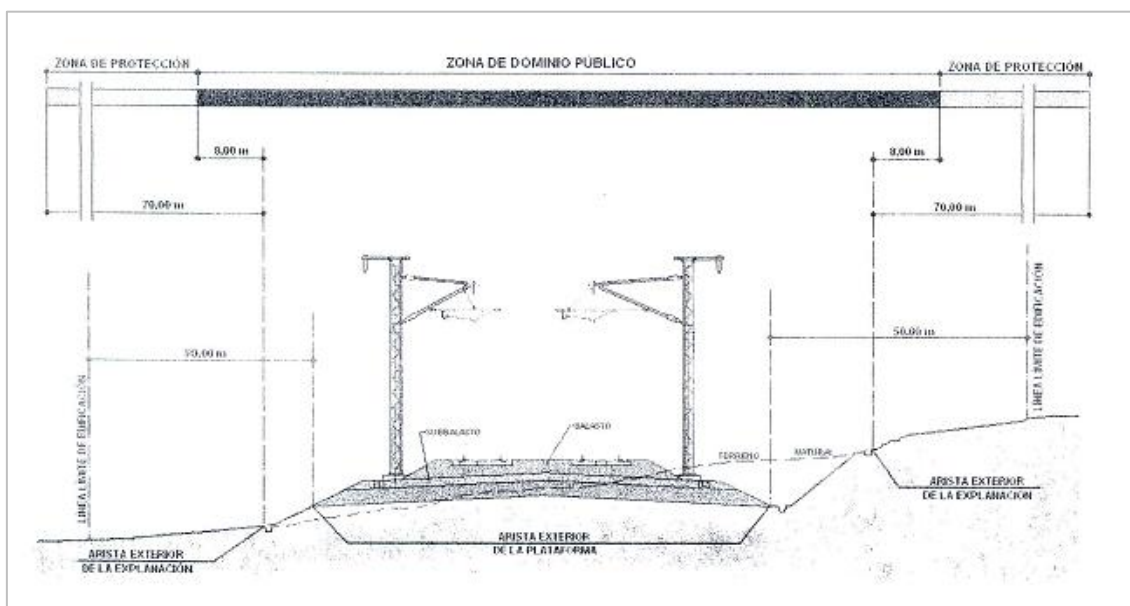


Figura 1. Zonas de Protección

² Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

Tal y como contempla el artículo 12 de la L.S.F., “*A los efectos de esta ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una **zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación**. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo*”.

- En la **zona de dominio público**, sólo podrá realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.
- Dentro de la **zona de protección** no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para ejecutar, en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividades que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

- Desde la **línea límite de edificación** hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (31 de diciembre de 2004), previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA

Para determinar la distancia, hay que tener presente que el reglamento establece una distancia general para las diferentes zonas y una distancia menor, aplicable sólo en el caso de los suelos urbanos consolidados y de las zonas urbanas.

	En General	Suelo consolidado por la urbanización y zonas urbanas
<u>Zona de Dominio Público:</u> distancia medida desde la arista exterior de la explanación ³ .	8 metros	5 metros
<u>Zona de Protección:</u> distancia medida desde la arista exterior de la explanación.	70 metros	8 metros
<u>Línea Límite de Edificación:</u> distancia medida desde la arista exterior más próxima a la plataforma ⁴	50 metros	20 metros

Tabla 1. Zonas de Protección

En este sentido, y teniendo en cuenta que el ámbito del 'Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Valencia' se corresponde con ***“suelo urbano por estar consolidada la urbanización para acoger los usos previstos”***, se ha tomado como referencia para representar en los planos de ordenación, las siguientes distancias:

- = Zona de Dominio Público: **5 metros**
- = Zona de Protección: **8 metros**
- = Línea Límite de Edificación: **20 metros.**

³ La arista exterior de la explanación, tal y como define el artículo 13.3 de la L.S.F., es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

⁴ Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA

Por lo tanto, en el ámbito que nos ocupa y para la correcta definición y representación de las protecciones al ferrocarril que establece la legislación vigente, **se estará a lo aplicable a suelos consolidados por la urbanización o en zonas urbanas.**

5. LÍNEA VALENCIA – TARRAGONA

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, hace mención en su informe a la línea Valencia – Tarragona. En el documento especifica lo siguiente: “*Dicho plan refleja soterrada un tramo de la citada infraestructura ferroviaria que actualmente discurre en superficie*”.

Por otra parte, indica: “*Si lo que se pretende es reflejar el futuro soterramiento de un tramo de la línea Valencia – Tarragona, hay que comentar al respecto que el Ministerio de Fomento no tiene previsión alguna de realizar ningún soterramiento en esta zona, ya que desde el punto de vista de las necesidades del ferrocarril no resulta necesario.*”

Además, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos...) son obras de carácter urbanístico, por lo que deberán ser asumidas directamente por las Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo.

Para este tipo de actuaciones el criterio general del Ministerio consiste en aportar a la operación la inversión necesaria para lograr los objetivos incluidos en su planificación ferroviaria así como el suelo de titularidad que resulte innecesario para la explotación con la nueva ordenación. La inversión complementaria hasta alcanzar el importe total de la solución de integración acordada debe ser aportada por las otras Administraciones.

En este caso concreto, dado que son operaciones que no resultan necesarias para la explotación ferroviaria, el Ministerio de Fomento no ha consignado partida alguna en los Presupuestos Generales del Estado”.

En respuesta a estas observaciones, cabe decir que, el trazado de la línea Valencia- Tarragona, tal y como indica la Dirección General de Ferrocarriles de Ministerio de Fomento, discurre en superficie, y **en ningún caso, es objeto del presente documento urbanístico, el soterramiento de la línea Valencia – Tarragona.**

Valencia, Mayo de 2017

M^a PILAR AGRAMUNT VERCHER

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Nº de Colegiado 27445

DEPARTAMENTO TÉCNICO VPI LOGÍSTICA, S.A.



APÉNDICE

Informe de la Dirección General de Ferrocarriles del
Ministerio de Fomento, de fecha 16 de febrero de 2015

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios –

II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA



ASUNTO: PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DEL PUERTO DE VALENCIA.

INFORME TÉCNICO

Antecedentes

Con fecha de entrada el 19 de enero de 2015 se ha recibido un escrito de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient correspondiente al "Plan Especial para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia", en el que solicita informe en los temas que a la Dirección General de Ferrocarriles competen.

La documentación recibida consta de un CD que contiene: el documento inicial estratégico de dicho Plan, un anexo I con documentos relativos a la "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Valencia" en los cuales se expone que el ámbito de la ZAL está considerado como suelo urbano por estar consolidada la urbanización, y un anexo II con el documento refundido del "Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia".

El objetivo de dicho Plan Especial es la ordenación pormenorizada de los terrenos destinados a la ZAL del Puerto de Valencia. La tramitación del mismo se inicia para cumplir con la sentencia del Tribunal Supremo del 13 de marzo de 2013 por la que se anula el "Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia", aprobado en 1999 y por lo tanto, no vigente actualmente.

Planificación ferroviaria

Actualmente, por el ámbito del plan presentado discurre la línea Valencia-Tarragona. Dicho plan refleja soterrado un tramo de la citada infraestructura ferroviaria que actualmente discurre en superficie.

La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (en adelante L.S.F.) y su Reglamento de desarrollo (R.D. 2387/2004) establece que cualquier documento que suponga una revisión de planeamiento urbanístico, debe representar la situación actual de las infraestructuras ferroviarias así como sus protecciones.



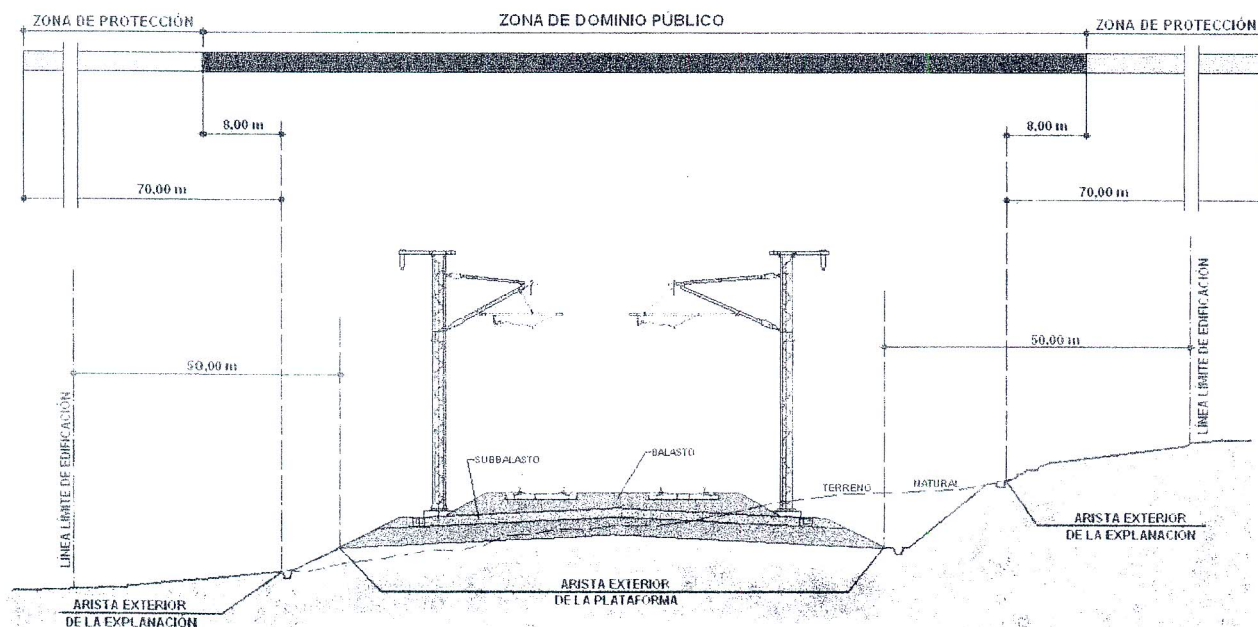
Protecciones al ferrocarril

El Artículo 7.1 de la L.S.F., establece que los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente.

El Reglamento que desarrolla la L.S.F. recoge en sus Artículos 24 a 40 una serie de limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril:

-En general:

- Zona de dominio público: **8 metros**, medidos desde la *arista exterior de la explanación*. La ley define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (desmorte o terraplén) o muro con el terreno natural.
- Zona de protección: **70 metros**, medidos desde la *arista exterior de la explanación*.
- Línea límite de edificación: **50 metros**, medidos desde la *arista exterior más próxima de la plataforma*. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.





-Sólo en el caso de suelo urbano consolidado:

- Zona de dominio público, **5 metros**.
- Zona de protección, **8 metros**.

-En el caso de zona urbana:

- Línea límite de edificación, **20 metros**.

- En zona de **dominio público** sólo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.
- Dentro de la **zona de protección** no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

- Desde la **línea límite de edificación** hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (31 de diciembre de 2004), previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En cuanto a las protecciones, los planos presentados no reflejan ninguna de las zonas establecidas en la legislación vigente: zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación.

Por otra parte, si lo que se pretende es reflejar el futuro soterramiento de un tramo de la línea Valencia-Tarragona, hay que comentar al respecto que el Ministerio de Fomento no tiene previsión alguna de realizar ningún soterramiento en esta zona, ya que desde el punto de vista de las necesidades del ferrocarril no resulta necesario.

Además, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos...) son obras de carácter urbanístico, por lo que deberán ser asumidas directamente por las Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo.

Para este tipo de actuaciones el criterio general del Ministerio consiste en aportar a la operación la inversión necesaria para lograr los objetivos incluidos en su planificación ferroviaria así como el suelo de su titularidad que resulte innecesario para la explotación con la nueva ordenación. La inversión complementaria hasta alcanzar el importe total de la solución de integración acordada debe ser aportada por las otras Administraciones.

En este caso concreto, dado que son operaciones que no resultan necesarias para la explotación ferroviaria, el Ministerio de Fomento no ha consignado partida alguna en los Presupuestos Generales del Estado.


Conclusiones

No se puede informar positivamente el Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia. Los planos deben reflejar la situación actual de la red ferroviaria así como las protecciones al ferrocarril que establece la legislación vigente.

Por otra parte, se recuerda que cualquier actividad prevista dentro de estas zonas con protección debe ser autorizada previamente por parte de ADIF.

Madrid, 16 de febrero de 2015

EL JEFE DEL ÁREA DE
PLANIFICACIÓN I



Alberto López González