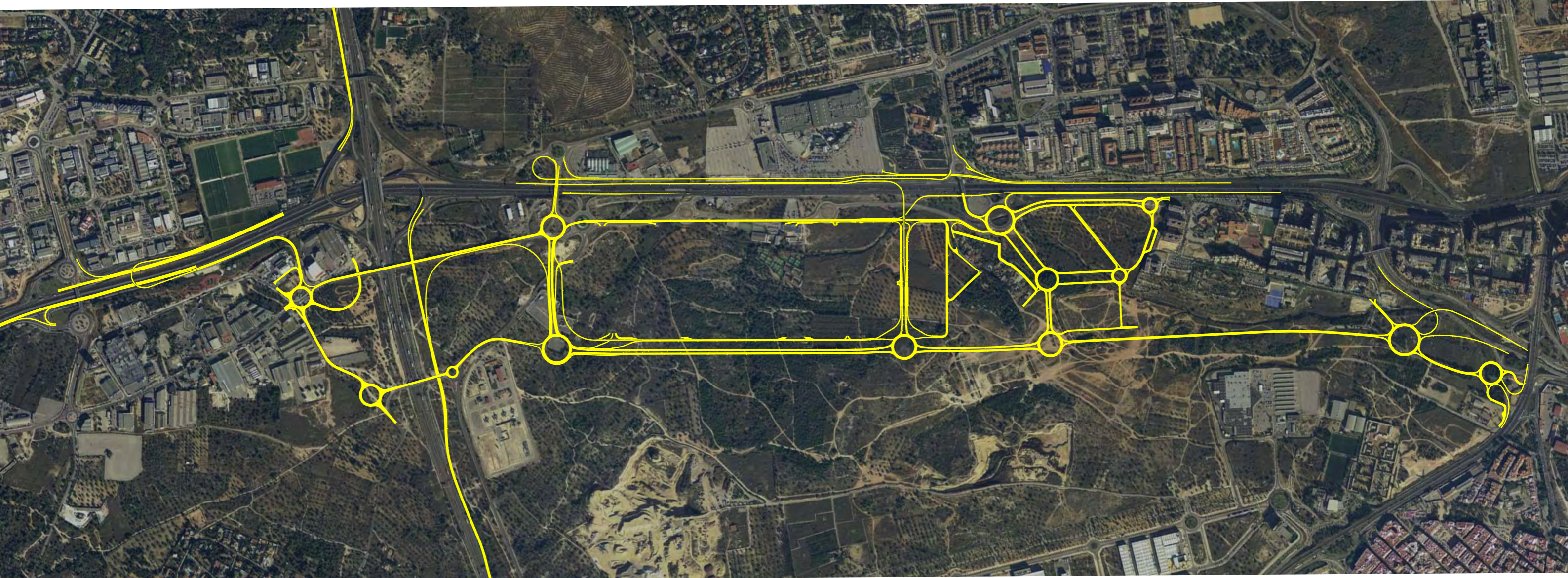


Tomo XIII

► Trazado geométrico de los accesos y viario principal





PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA

- Tomo I ▶ Memoria informativa
- Tomo I ▶ Planos de información
- Tomo II ▶ Memoria Justificativa
- Tomo III ▶ Estudio de Viabilidad Económica
- Tomo III ▶ Memoria de Sostenibilidad Económica

PARTE CON EFICACIA NORMATIVA

- Tomo II ▶ Normas Urbanísticas
- Tomo II ▶ Planos de Ordenación

DOCUMENTACIÓN DE PARTICIPACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

- Tomo IV ▶ Informe de Sostenibilidad Ambiental
- Tomo V ▶ Estudio de Integración Paisajística
- Tomo VI ▶ Plan de Participación Pública
- Tomo VII ▶ Documento de Seguimiento

ANEXOS

- Tomo VIII ▶ Estudio de Afección DPH, Escorrentía Superficial y Disponibilidad de recursos hídricos.
- Tomo IX ▶ Estudio de inundabilidad
- Tomo X ▶ Plan de Movilidad
- Tomo XI ▶ Estudio Acústico
- Tomo XII ▶ Estudio de la Flora, Vegetación y de la Fauna
- Tomo XIII ▶ Trazado geométrico de los accesos y viario principal

ANEXO DE TRAZADO GEOMÉTRICO DE LOS ACCESOS Y VIARIO PRINCIPAL	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. CRITERIOS DE DISEÑO.....	4
2.1. Normativa	4
2.2. Red viaria existente	4
2.3. Clasificación de los accesos	4
2.4. Velocidad de proyecto.....	4
2.5. Tabla de síntesis.....	5
3. DESCRIPCIÓN DE LOS ACCESOS	6
4. SECCIONES TRANSVERSALES	6
5. LIMITACIONES A LA PROPIEDAD.....	7
5.1. En carreteras del Estado	7
5.2. En carreteras autonómicas.....	8
6. RESUMEN DE ACTUACIONES	9

DOCUMENTO DE PLANOS

1. INTRODUCCIÓN

La Actuación Territorial Estratégica plantea un gran centro comercial y de ocio ubicado al sur del enlace entre el tramo de circunvalación de Valencia de la Autovía del Mediterráneo A-7, de titularidad estatal, y la Autovía del Turia CV-35, de titularidad autonómica. La accesibilidad al mismo se apoya, directa o indirectamente, en los elementos de conexión de dicho enlace y en los existentes en la Autovía CV-35. Se plantean por tanto, la ejecución de una serie de actuaciones a nivel viario, tanto sobre la red estatal como sobre la autonómica.

En este documento se contemplan las especificaciones de los elementos básicos para el estudio del trazado de los accesos a la Actuación Territorial Estratégica Puerto Mediterráneo Shopping Resort, situada en los términos municipales de Paterna y Godella (Valencia). Sus diferentes capítulos y apartados recogen las condiciones relativas a la planta, al alzado y a la sección transversal.

Los criterios de partida en los que debe apoyarse el diseño de los accesos se describen en sendos informes emitidos por las Administraciones Titulares de las Vías desde la que se materializan los accesos.

- Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana del Ministerio de Fomento con fecha 1 de agosto de 2014, sobre documentación sometida a consultas y participación e información pública de la versión preliminar del Plan de Actuación Territorial Estratégica "Puerto Mediterráneo".

Este escrito establece las modificaciones a realizar en la citada documentación con el fin de adecuarla a la normativa de obligado cumplimiento para la viabilidad de la A.T.E. "Puerto Mediterráneo", especificando las características que a su vez deberán tener las conexiones de dicha actuación con la Red de Carreteras del Estado. Previamente a su aprobación, el Plan o Proyecto deberá ser sometido a informe vinculante del Ministerio de Fomento (Art. 10.2 Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras), y una vez aprobado, se solicitará la oportuna autorización antes del inicio de las obras.

- Informe de la Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Estratégicas de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, con fecha 15 de octubre de 2014, sobre la versión preliminar del Plan de Actuación Territorial Estratégica "Puerto Mediterráneo" ubicado en Paterna.

En este escrito se realizan diversas consideraciones que optimizan, mejoran y permiten ampliaciones futuras. Sin perjuicio de las obligaciones del promotor a redactar los proyectos constructivos y obtener las autorizaciones necesarias, en especial las de la Dirección General de Obras Públicas, Actuaciones Urbanas y Vivienda por afección a los viales autonómicos.

2. CRITERIOS DE DISEÑO

2.1. NORMATIVA.

La Normativa base empleada para el diseño de los accesos a la Actuación Territorial Estratégica (en adelante ATE), es la segunda edición de la Norma 3.1-IC Trazado de la Instrucción de Carreteras (BOE de 26 de septiembre de 2001).

El contenido de esta Norma es de aplicación a todos los proyectos de carreteras de nuevo trazado y tiene como finalidad definir la redacción de estudios de carreteras en materia de trazado, que proporcionen unas características adecuadas de funcionalidad, seguridad y comodidad de la circulación compatibles con consideraciones económicas y ambientales.

Complementariamente, se ha utilizado la “Guía de Nudos Viarios” (O.C. 32/2012), de diciembre de 2012, del Ministerio de Fomento. Esta Guía pretende ofrecer unas orientaciones para la realización de los proyectos de los nudos viarios, tanto los de nueva construcción como los que se acondicionen o mejoren, describiendo las posibilidades de resolver los problemas concretos de cada uno y compendiando lo más sustancial de esta materia.

2.2. RED VIARIA EXISTENTE.

La red viaria existente desde la que se materializan los accesos a la ATE se corresponden con las carreteras y autovías que se citan a continuación.

AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO (A-7; E-15), de titularidad del Ministerio de Fomento y que en el tramo objeto de estudio corresponde al tramo de circunvalación de la ciudad de Valencia entre los enlaces con la V-30 por el Este y la carretera CV-310 por el Oeste. La autovía en este tramo presenta dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación.

AUTOVÍA DEL TURIA (CV-35), cuya titularidad corresponde a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, en el tramo comprendido entre la carretera CV-368 al Norte y la autovía CV-31 al sur. Esta autovía presenta en este tramo dos calzadas con tres carriles por sentido de circulación.

ENLACE ENTRE LAS AUTOVÍAS CV-31 Y CV-365, cuya titularidad pertenece a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Ambas presentan en este tramo dos calzadas con dos carriles por sentido de circulación.

2.3. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCESOS.

Con objeto de establecer las condiciones funcionales para las que se debe diseñar cada uno de los elementos que conforman la red de accesos a la ATE se establece una clasificación en tipologías, que serán las que determinen los parámetros de diseño a considerar en cada caso.

AUTOVÍAS: Carreteras con calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a propiedades colindantes. No cruzarán a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni serán cruzadas a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

CARRETERAS CONVENCIONALES: Son las carreteras que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

VÍAS COLECTORAS-DISTRIBUIDORAS: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela a la carretera principal y separada físicamente de ella, cuyo objeto es independizar de dicha carretera principal las zonas de conflicto que se originan en tramos con salidas y entradas consecutivas de ramales de enlace muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes.

CARRIL DE TRENZADO: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.

RAMALES: Son las vías que unen las carreteras que confluyen en un nudo para permitir los distintos movimientos de los vehículos.

INTERSECCIÓN TIPO GLORIETA: Intersección dispuesta en forma de anillo, generalmente circular, siendo único el sentido de circulación en la misma.

RONDA URBANA o CARRETERA PERIURBANA: Parte de una carretera cuya zona de dominio público es colindante por una margen con suelos urbanizados.

2.4. VELOCIDAD DE PROYECTO.

El trazado de la carretera se definirá en relación con la velocidad a la que se estima que circularán los vehículos en condiciones de comodidad y seguridad.

Para el diseño geométrico de los distintos viales que conforman los accesos a la ATE, se establecen las distintas velocidades de proyecto para cada uno de los viales. La velocidad de proyecto (V_p) es la velocidad que permite definir las características geométricas mínimas de los elementos del trazado, en condiciones de comodidad y seguridad. La velocidad de proyecto de un tramo se identifica con la velocidad específica mínima del conjunto de elementos que lo forman.

2.5. TABLA DE SÍNTESIS.

EJE DE TRAZADO	TRAMO	CLASIFICACIÓN DE LA VÍA	VEL PROYECTO
COLECTORA A-7(BCN)	PK 0+000 a PK 0+600	Carril de trenzado	120 km/h
	PK 0+600 a PK 1+760	Vía colectora	80 km/h
	PK 1+760 a PK 1+920,481	Ramal	40 km/h
RAMAL A7(BCN) - ATE		Ramal	40 km/h
RAMAL A-7(BCN) - CV-35(VLC)		Ramal	40 km/h
COLECTORA A-7(VLC)	PK 0+000 a PK 0+140	Carril de trenzado	120 km/h
	PK 0+140 a PK 0+760	Vía colectora	80 km/h
	PK 0+760 a PK 0+825,572	Ramal	40 km/h
RAMAL A-7(VLC) - CV-35(LLI)		Ramal	40 km/h
COLECTORA CV-35(VLC)		Carril de trenzado	80 km/h
RAMAL CV-35(VLC) - P.TECNOLÓGICO		Ramal	40 km/h
RAMAL P.TECNOLÓGICO - CV-35(VLC)		Ramal	40 km/h
COLECTORA CV-35(LLI)		Vía colectora	80 km/h
RAMAL CV-35(LLI) - P.TECNOLÓGICO		Ramal	40 km/h
RAMAL CV-35(LLI) - ATE	PK 0+000 a PK 0+480	Ramal	40 km/h
	PK 0+480 a PK 0+958,070	Vía colectora	40 km/h
RAMAL 1 ATE - CV-35(VLC)	PK 0+000 a PK 0+380	Ramal	40 km/h
	PK 0+380 a PK 1+305,931	Carril de trenzado	120 km/h
RAMAL 2 ATE - CV-35(VLC)		Ramal	40 km/h
RAMAL ATE - CV-35(LLI)	PK 0+000 a PK 0+420	Ramal	40 km/h
	PK 0+420 a PK 1+513,702	Carril de trenzado	120 km/h
COLECTORA ACCESO ATE	PK 0+000 a PK 0+740	Carril de trenzado	120 km/h
	PK 0+740 a PK 2+160	Vía colectora	60 km/h
	PK 2+160 a PK 2+422,857	Ramal	40 km/h
RAMAL ACCESO C.OCIO		Ramal	40 km/h
RAMAL MAS ROSARI - CV-35(LLI)		Ramal	40 km/h
RAMAL CRUZ DE GRACIA		Ramal	40 km/h
GLORIETA L'ANDANA		Glorieta	40 km/h
GLORIETA LA CAÑADA		Glorieta	40 km/h
RAMAL GLORIETA L'ANDANA - GLORIETA LA CAÑADA		Carretera convencional	40 km/h
RAMAL DIRECTO GLORIETA L'ANDANA		Ramal	40 km/h
RAMAL GLORIETA L'ANDANA - ATE		Carretera convencional	40 km/h
RAMAL GLORIETA L'ANDANA - ZONA INDUSTRIAL		Carretera convencional	40 km/h
RAMAL ACCESO L'ANDANA		Ramal	40 km/h
RAMAL ACCESO PLANTA GAS		Carretera convencional	40 km/h
RAMAL ACCESO LA CAÑADA		Carretera convencional	40 km/h
GLORIETA NORTE		Glorieta	40 km/h
GLORIETA SUR		Glorieta	40 km/h
RAMAL GLORIETA NORTE - GLORIETA SUR		Carretera convencional	40 km/h
RAMAL CV-31(GOD) - GLORIETA NORTE		Ramal	40 km/h
RAMAL CV-31(VLC) - GLORIETA NORTE		Ramal	40 km/h
RAMAL GLORIETA NORTE - CV-31(VLC)		Ramal	40 km/h
RAMAL ACCESO VALTERNA		Ramal	40 km/h
RAMAL CV-365(PAT) - GLORIETA SUR		Ramal	40 km/h
RAMAL GLORIETA SUR - CV-365(PAT)		Ramal	40 km/h
RAMAL GLORIETA SUR - ACCESO COLEGIO		Ramal	40 km/h
RAMAL GLORIETA SUR - PATERNA		Ramal	40 km/h

EJE DE TRAZADO	TRAMO	CLASIFICACIÓN DE LA VÍA	VEL PROYECTO
R.U.O. TRAMO ENLACE CV-365 - GLORIETA SUR		Ronda urbana	100 km/h
GLORIETA SUR R.U.O.		Glorieta	40 km/h
R.U.O. TRAMO GLORIETA SUR - GLORIETA CENTRO		Ronda urbana	100 km/h
GLORIETA CENTRO R.U.O.		Glorieta	40 km/h
R.U.O. TRAMO GLORIETA CENTRO - GLORIETA NORTE		Ronda urbana	100 km/h
GLORIETA NORTE R.U.O.		Glorieta	40 km/h
RAMAL GLORIETA NORTE - ACCESO PLANTA GAS		Ramal	40 km/h
RAMAL COLECTORA A-7 (BCN) - ATE		Ramal	40 km/h

3. DESCRIPCIÓN DE LOS ACCESOS.

En el caso de la **Red de Carreteras del Estado** estas actuaciones consisten, básicamente, en la construcción de unas nuevas vías colectoras para los movimientos procedentes del norte y el sur de la Autovía A-7, y que acceden a la Autovía CV-35 con sentido de circulación hacia Valencia. De dichas vías colectoras se desprenden los nuevos ramales que darán acceso a la actuación proyectada así como los carriles de conexión con la CV-35.

En relación con la funcionalidad de los ramales existentes en la conexión de la A-7 con la CV-35 sentido Valencia, principales ramales afectados, se independiza el funcionamiento de los mismos de los accesos a la actuación propuesta.

Finalmente, se garantiza la compatibilidad de las actuaciones propuestas con el trazado de las futuras calzadas laterales previstas en el proyecto de "Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la Autovía A-7. Tramo: Enlace con la CV-32- Enlace con la A-3."

En lo que respecta a la **Red Autonómica**, en la autovía CV-35, el diseño planteado tiene por objeto separar el tráfico de agitación del de medio y largo recorrido. Por ello el acceso tanto a las nuevas instalaciones de ocio/comercio como a las existentes de Heron City se canalizan por colectoras-distribuidoras que dan acceso a las zonas comerciales situadas a ambos lados de la CV-35 y con una longitud entre la salida de la autovía y el acceso a los centros suficiente para absorber y laminar las puntas de tráfico evitando la afección de colas al tronco.

Este criterio ha hecho necesario anular salidas actuales de la CV-35 situadas entre el enlace de la A-7 y el de la CV-31 y con acceso directo a los centros (dos sentido Valencia y una sentido Llíria). De esta manera, además mejorará el funcionamiento del enlace de la A-7 con la CV-35, al eliminar varios trenzados cuya longitud era insuficiente, garantizando el funcionamiento global del enlace desde el punto de vista de la capacidad y de la seguridad vial.

La actuación proyectada conserva la funcionalidad recogida en el Plan Especial de Infraestructuras del Área Terciaria Heron City, aprobado pero no ejecutado, e introduce modificaciones en dicho Plan que no impiden su posterior desarrollo, si bien su ejecución no forma parte de las obligaciones del Plan ATE.

La colectoras, diseñada con un solo carril, para acceder a Puerto Mediterráneo desde Valencia, suficiente para Puerto Mediterráneo, prevé el espacio para su futura ampliación mediante la construcción de un segundo carril y ramales de salida y entrada para poder ser utilizada por el sector Heron City.

La actuación incluye la prolongación de la carretera CV-31 como vial de acceso a las nuevas instalaciones alternativo y complementario a la autovía CV-35, generando una Ronda Urbana que permeabiliza el acceso al Sector mediante glorietas. Para ello, se plantea una modificación en el enlace de la CV-31 y la CV-365, donde se conectará una calzada única con un carril de circulación por sentido hasta el inicio de las nuevas instalaciones, y con sección tipo vía parque en el resto, incluyendo dos carriles de circulación por sentido.

Para permitir la conexión de este viario paralelo a la CV-35 con el enlace de la CV-31 y la CV-365 se proyecta una rotonda y se modifican algunos de los movimientos actuales.

Junto al enlace de la carretera CV-365 con la carretera CV-31 se ubica el colegio Jaime I, centro gestionado por la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes de la Generalidad Valenciana. Dicha Conselleria ha emitido informe en el que establece la idoneidad de determinar en el presente documento las afecciones que la actuación propuesta pueda suponer sobre el colegio y su parcela. La actuación propuesta no conlleva ninguna afección sobre la configuración y superficie de la parcela del colegio Jaime I, y tomará las medidas oportunas para evitar la posible afección sobre el cerramiento perimetral de la parcela.

4. SECCIONES TRANSVERSALES

La sección transversal se fija en función de la intensidad y composición del tráfico previsible en la hora de proyecto del año horizonte, situado veinte años después de la entrada en servicio, así como de la velocidad de proyecto.

Los criterios básicos seguidos para el diseño de los accesos a la ATE son:

- Los carriles de trenzado en autovía se definen con una anchura de 3,50 metros, con arcén exterior de 2,50 metros.
- Las vías colectoras se definen con una sección transversal compuesta por dos carriles de 3,50 metros, arcén derecho de 2,50 metros y arcén izquierdo de 1,50 metros. Excepcionalmente se ha dispuesto un arcén izquierdo de 1,00 en la Colectora CV-35(LLI) por limitar la ocupación de terrenos, adoptando una solución análoga a la existente en los tramos anterior y posterior. De igual forma, se han dispuesto arcenes de 1,50 metros en la Colectora Acceso ATE por limitar la ocupación de terrenos.
- Los tramos de carretera convencional se definen con dos carriles de 3,50 metros, y arcenes de 1,50 metros.
- Los ramales se definen con un carril de 4,00 metros, arcén derecho con la anchura del arcén de la carretera de la que se desprende, con un valor no inferior a 1,50 metros.
- Las glorietas se han definido con calzada de 8,00 metros de ancho, y arcenes de 0,50 metros.
- La Ronda Urbana que supone la prolongación de la carretera CV-31 se ha definido mediante dos calzadas con dos carriles de 3,50 metros por calzada, arcenes exteriores 2,50 metros y arcenes interiores 1,00 metro. La mediana presenta una anchura de 2,00 metros.

- Como norma general, se han dispuesto bermas con una anchura de 1,60 metros para disponer de la anchura de trabajo necesaria para los sistemas de contención de vehículos. Excepcionalmente, en determinados tramos ha sido necesario disponer bermas de 1,10 metros para limitar la ocupación de terrenos por lo que habrá que rigidizar los sistemas de contención en estos tramos.
- Se ha empleado un talud de desmonte 1H:1V, estimado en base al análisis de los taludes de desmonte existentes en la zona de actuación.
- Se ha empleado un talud de terraplén 3H:2V, habitual en taludes conformados por terrenos granulares en la generación del núcleo de terraplén.
- En algunos tramos, al objeto de restringir las afecciones a terceros, se han definido muros de contención de tierras que limitan las caídas de tierras.

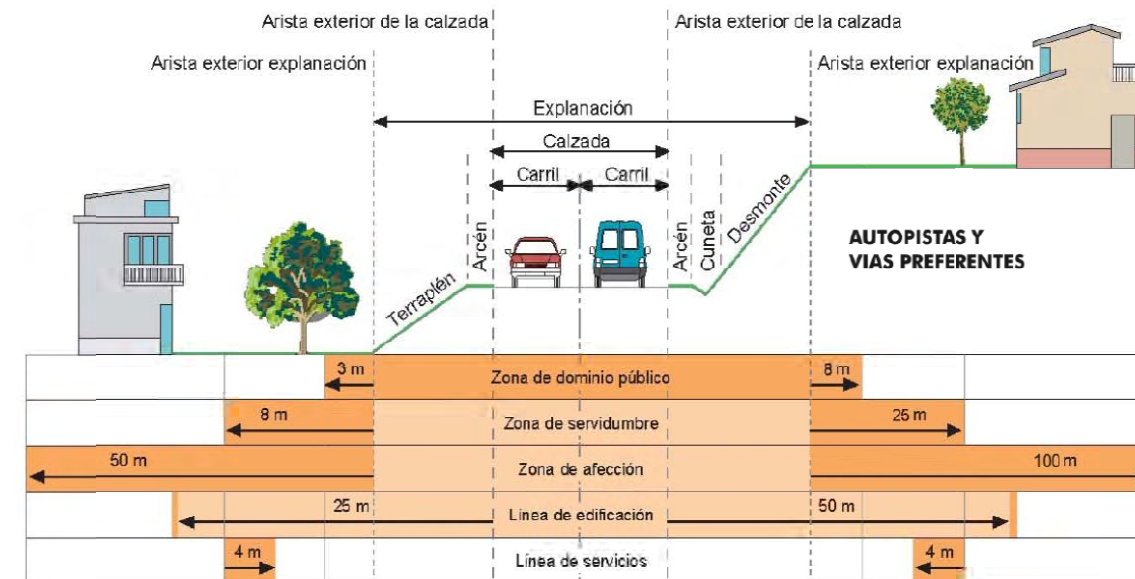
Los criterios básicos seguidos para el diseño de las conexiones de los accesos a la ATE en sus secciones singulares han sido:

- La conexión con la autovía A-7 en sentido Barcelona se resuelve mediante un nuevo carril de trenzado de 1.396 metros que une la conexión de la autovía V-30 existente con la nueva conexión de la vía colectora, al no disponer de la longitud suficiente entre un carril de aceleración y un carril de deceleración consecutivos.
- La conexión con la autovía A-7 en sentido Valencia se resuelve mediante un carril de deceleración tipo paralelo de 196 metros y un cuña de 100 metros, compatible con la velocidad permitida en la autovía A-7 en el tramo, de 120 km/h. Este nuevo carril de deceleración se sitúa a 1.202 metros del anterior carril de aceleración del enlace de la autovía A-7 con la carretera CV-310.
- La conexión con la autovía CV-35 en sentido Valencia se resuelve mediante un carril de trenzado de 1.001 metros, conectando con el carril de deceleración que forma parte del enlace entre la CV-35 y la CV-31 al no disponer de la mínima distancia necesaria entre un carril de aceleración y un carril de deceleración consecutivos.
- La conexión con la autovía CV-35 en sentido Llíria se define mediante un carril de trenzado de 1.312 metros que une el carril de aceleración existente del enlace de la CV-35 con la CV-31 con la nueva vía colectora de acceso a la ATE.
- Las conexiones establecidas de los accesos en el enlace de las carreteras CV-31 y CV-365 se ha adaptado a las conexiones existentes.

5. LIMITACIONES A LA PROPIEDAD

5.1. EN CARRETERAS DEL ESTADO.

La “Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras” establece en las carreteras del estado las siguientes zonas que establecen las limitaciones de la propiedad:



ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

Para los accesos a la ATE se define una zona de dominio público de ocho metros de anchura tanto para las vías laterales a la autovía A-7, como en los ramales de enlace desde la misma. Para el ramal de acceso a la ATE que se desprende de la vía colectora de la A-7 sentido Barcelona se establece una zona de dominio público de tres metros.

Únicamente podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Fomento, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

ZONA DE SERVIDUMBRE.

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consiste en 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 veinticinco metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

La zona de servidumbre para las vías laterales de la autovía A-7 y ramales de enlace se establece a una distancia de veinticinco metros. Para el ramal de acceso a la ATE que se desprende de la vía colectora de la A-7 sentido Barcelona se establece una zona de servidumbre de ocho metros.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento. En todo caso, el Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

ZONA DE AFECCIÓN.

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de cincuenta metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

La zona de afección para las vías laterales de la autovía A-7 y ramales de enlace se establece a una distancia de cien metros. Para el ramal de acceso a la ATE que se desprende de la vía colectora de la A-7 sentido Barcelona se establece una zona de afección de cincuenta metros.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.

A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a veinticinco metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Para las vías laterales y ramales de enlace se establece la línea límite de edificación a una distancia de cincuenta metros de la arista exterior de la calzada más próxima. El ramal de acceso a la ATE que se desprende de la vía colectora de la A-7 sentido Barcelona dispondrá de una línea límite de edificación de veinticinco metros.

5.2. EN CARRETERAS AUTONÓMICAS.

La “Ley 6/91, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana” establece en las carreteras autonómicas las siguientes zonas que establecen las limitaciones de la propiedad:

DOMINIO PÚBLICO.

La zona de dominio está destinada a la construcción, utilización y mantenimiento de las vías. La anchura de esta zona vendrá determinada en la planificación viaria y abarca, como mínimo, la superficie necesaria para la calzada, arcenes y elementos de protección medioambiental o funcionales, incluidos los estacionamientos así como para previsión de ampliaciones.

En defecto de planificación viaria o proyecto que señale la anchura de la zona o cuando las determinaciones de ésta no la prevean, se entenderá que la misma vendrá delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación: ocho metros en autopistas, cinco en autovías y vías rápidas y tres en las restantes carreteras. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u otros similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno.

Para los viales de acceso a la ATE que conectan con la autovía CV-35 se establecerá una zona de dominio público de cinco metros en toda la longitud. Para el resto de viales que conforman los accesos a la ATE, como son; la Ronda Urbana Oeste, el enlace entre las carreteras CV-31 y CV-365, y la glorieta y sus ramales del polígono de L'Andana, se establece una zona de dominio público de tres metros.

En la zona de dominio público no se permite la realización de otras actividades que las directamente relacionadas con la construcción, conservación o explotación de la vía.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización de la Administración titular de la vía, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

ZONA DE PROTECCIÓN.

Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará mediante la planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.

En defecto de plan o proyecto que señale la anchura de esta zona o cuando determinaciones del mismo no la recoja, se entenderá que la misma abarca un espacio delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica y veinticinco metros en las restantes carreteras.

Para los viales de accesos a la ATE que conectan con las carreteras CV-35, CV-31 y CV-365 se establecerá una zona de protección de cincuenta metros en toda su longitud, de acuerdo a las determinaciones del planeamiento. Para el resto de viales que conforman los accesos a la ATE, incluyendo la Ronda Urbana Oeste, se establece una zona de protección de veinticinco metros.

En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.

ZONA DE RESERVA.

La aprobación de un proyecto que implique la ejecución de una nueva carretera o la ampliación o mejora de una carretera existente conllevará la aplicación de las determinaciones establecidas para las zonas de dominio y de protección establecidas en la Ley 6/91.

Se prohíben todas las obras en estas zonas que puedan encarecer su expropiación, excepto las de cultivo agrícola y las de mera conservación de las edificaciones e instalaciones existentes.

6. RESUMEN DE ACTUACIONES.

Las actuaciones proyectadas consisten, a modo de resumen, en:

- CARRILES DE TRENZADO EN AUTOVÍA	3.350 m
- VÍAS COLECTORAS	3.540 m
- CARRETERAS CONVENCIONALES	1.050 m
- GLORIETAS	4
- RAMALES DE ENLACE	5.670 m
- LONGITUD TOTAL DE ACCESOS	13.600 m
- RONDA URBANA OESTE	2.540 m
- GLORIETAS RONDA URBANA OESTE	3

Adicionalmente se requiere de la nueva ejecución o ampliación de las siguientes estructuras:

- EN LOS ACCESOS DESDE LA AUTOVÍA A-7	6 EST
- EN LOS ACCESOS DESDE LA AUTOVÍA CV-35	7 EST
- EN EL ENLACE CV-31 CON CV-365	3 EST
- MUROS	4.220 m
- MUROS RONDA URBANA OESTE	140 m