

***AFECCIONES QUE INCIDEN EN LA
PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y
TERRITORIAL EN LA COMUNIDAD
VALENCIANA***

SERIE: *PUBLICACIONES DE DIVULGACIÓN TÉCNICA*

COLECCIÓN: *"CARTOGRAFÍA TEMÁTICA" Número 4*

***AFECCIONES QUE INCIDEN EN LA
PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y
TERRITORIAL EN LA COMUNIDAD
VALENCIANA***



VALENCIA 1998

AFECCIONES que inciden en la planificación urbanística y territorial en la Comunidad Valenciana. -- València : Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1998. -- 108 p., 2 h. de map pleg. + 1 cd-rom ; 30 cm. -- (Publicacions de Divulgació Tècnica. Colecció Cartografia Temàtica ; 4)

ISBN:

1.Ordenación del Territorio - Valencia (Comunidad Autónoma)

I.VALENCIA (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme Transports, ed. II. Serie

711(460.31)



**GENERALITAT
VALENCIANA**

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS
CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

Edición: Copyright © Generalitat Valenciana
Conselleria d'Obres Públiques Urbanisme i Transports

Realización: Servicio de Información Territorial y Divulgación
Subsecretaría de Urbanismo y Ordenación Territorial

Diseño y maquetación: Servicio de Información Territorial y Divulgación
Subsecretaría de Urbanismo y Ordenación Territorial

Impresión: Publitrade

ISBN:

Depósito legal:

PRESENTACIÓN

En la planificación urbanística y territorial, por su carácter interdisciplinar, convergen múltiples intereses que afectan a los diferentes órganos de las Administraciones Públicas. Es constatable, en mayor medida durante los últimos años, la proliferación de legislaciones que, de una u otra manera inciden, en esta materia.

La Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, ha considerado de interés incorporar a su Sistema de Información Territorial, una cartografía temática que recoja aquellos elementos existentes en el territorio que, consecuencia de su propia legislación sectorial, generan una serie de afecciones que deben tenerse en cuenta al acometer su ordenación.

La cartografía sobre afecciones territoriales que inciden en la planificación urbanística y territorial en la Comunidad Valenciana, al margen de cumplir con el objetivo genérico de poner a disposición del planificador toda la documentación que se considera de interés para la realización de su trabajo, tiene su fundamento en la propia legislación urbanística vigente en nuestra Comunidad. En este sentido, la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística establece la obligatoriedad de que los Planes Generales contemplen el tratamiento de los bienes de dominio público no municipal. A su vez, estos Planes, durante su tramitación, deben ser objeto de informe por los distintos departamentos de la Administraciones, de acuerdo con la legislación reguladora de sus respectivas competencias.

El documento que se presenta, además de identificar los elementos generadores de las afecciones, contiene un resumen de aquellos aspectos de los diferentes textos legales que las contemplan y que se han considerado más relevantes por su incidencia en la ordenación urbanística.

Las diferentes clases de afecciones territoriales analizadas se han agrupado en dos grandes bloques. Por una parte, se analizan las derivadas de las infraestructuras territoriales, tales como carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y de transporte de energía eléctrica. Por otra, se estudian las que generan elementos naturales del territorio, como las costas, cauces, vías pecuarias, montes y espacios naturales protegidos. Igualmente, se contemplan por su singularidad, las afecciones en materia de patrimonio histórico.

Espero que el trabajo realizado por la Consellería ayude y facilite la labor de todas las personas y organismos que intervienen en los procesos de la planificación, de forma que, entre todos, consigamos una ordenación más racional y equilibrada de nuestro territorio.

JOSE RAMÓN GARCÍA ANTÓN
Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

INDICE

	<u>Pág.</u>
1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1 OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN.....	5
1.2 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO Y CONSIDERACIONES PREVIAS.....	5
2. AFECCIONES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES.....	7
2.1 AFECCIONES EN MATERIA DE CARRETERAS.....	9
2.1.1 Regulación estatal en materia de carreteras.....	9
2.1.2 Regulación en la Comunidad Valenciana en materia de carreteras.....	16
2.2 AFECCIONES EN MATERIA DE FERROCARRILES.....	23
2.2.1 Red de RENFE.....	23
2.2.2 Red de los FGV.....	30
2.3 AFECCIONES EN MATERIA DE AEROPUERTOS.....	35
2.4 AFECCIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA.....	43
3. AFECCIONES DERIVADAS DE LOS ELEMENTOS NATURALES DEL TERRITORIO.....	47
3.1 AFECCIONES EN MATERIA DE COSTAS.....	49
3.2 AFECCIONES EN MATERIA DE AGUA.....	57
3.3 AFECCIONES EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS.....	63
3.4 AFECCIONES EN MATERIA DE MONTES.....	67
3.5 AFECCIONES EN MATERIA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS..	71
4. OTROS TIPOS DE AFECCIONES	77
4.1 AFECCIONES EN MATERIA DE PATRIMONIO HISTÓRICO.....	79
4.2 OTRAS AFECCIONES.....	85
5. LEGISLACIÓN SECTORIAL DE INCIDENCIA EN EL URBANISMO.....	87
6. BIBLIOGRAFÍA.....	93

1. INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN

El objeto de la presente publicación es ofrecer a las distintas Administraciones Públicas y técnicos encargados de la elaboración de los instrumentos de planificación urbanística y territorial, una visión general de aquellos elementos existentes en el territorio que, consecuencia de su propia legislación reguladora, generan una serie de afecciones que deben ser tenidas en cuenta al acometer su ordenación.

El documento que se presenta, además de identificar los citados elementos, contiene un resumen de aquellos aspectos de las diferentes legislaciones sectoriales que los contemplan, que se han considerado más relevantes por su incidencia en la ordenación urbanística.

La justificación de la cartografía de afecciones territoriales, al margen de cumplir el objetivo genérico de poner a disposición del planificador la documentación obrante en el Sistema de Información Territorial de la Consellería competente en urbanismo con el fin de facilitar su tarea, tiene su fundamento en la propia legislación urbanística vigente en la Comunidad Valenciana.

La Ley Reguladora de la Actividad Urbanística establece, como una determinación de la ordenación estructural de los Planes Generales, el tratamiento conforme a su legislación reguladora, para su protección y funcionalidad, de los bienes de dominio público no municipal. A su vez, los Planes Generales, durante su tramitación, deben ser objeto de informe por los distintos Departamentos y órganos competentes de las Administraciones exigidos por la legislación reguladora de sus respectivas competencias.

1.2 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO Y CONSIDERACIONES PREVIAS

En el urbanismo, por su carácter interdisciplinar, convergen múltiples intereses de los diferentes órganos de las Administraciones Públicas, al margen, obviamente, del legítimo interés privado. Respecto de los primeros, es constatable la proliferación de legislaciones sectoriales que, de una u otra manera, inciden en la planificación urbanística.

Al margen de la dispersión de textos legales existentes, su procedencia y carácter son totalmente heterogéneos. Así, sobre una misma materia nos encontramos en ocasiones con legislaciones estatales y autonómicas, al tratarse de competencias compartidas entre el Estado y las Comunidades Autónomas. A veces, la legislación sectorial ha sido objeto de desarrollo reglamentario, y en otras no lo ha sido. Finalmente, tenemos legislaciones sectoriales muy recientes junto a otras cuya vigencia se remonta a muchos años atrás.

Dentro del marco legislativo actual, con las limitaciones antes descritas, se opta por agrupar las afecciones territoriales a efectos de su estudio en tres grandes bloques:

- 1) Afecciones derivadas de las infraestructuras territoriales.
Dentro de ellas analizaremos las relativas a las infraestructuras viarias, ferroviarias, aeroportuarias y de transporte de energía eléctrica.
- 2) Afecciones derivadas de elementos naturales del territorio.
Se han contemplado en este grupo las afecciones de costas, cauces, vías pecuarias, montes de utilidad pública y espacios naturales protegidos.
- 3) Otras afecciones territoriales.
Se trata de afecciones de difícil encuadre en los dos grupos anteriores. Fundamentalmente se estudiará la derivada de la legislación de patrimonio histórico y se citarán otras que se consideran menos relevantes o su presencia en el territorio es menos frecuente.

De cada una de estas afecciones se describirá sucintamente el marco legislativo de referencia y se aportará documentación cartográfica en soporte digital de las mismas.

Antes de entrar en el análisis concreto de cada una de las materias citadas, hay que señalar que dos han sido los factores que han condicionado la realización de este trabajo.

Por una parte, la escala utilizada, 1:50.000, más propia de la planificación territorial que de la urbanística. De ahí que se deba considerar el carácter orientativo de los trazados y localizaciones, máxime si se pretende trasladar la información a escalas mayores, más propias de los instrumentos de planificación general municipal.

Por otra, la información disponible de los distintos temas a tratar tampoco ha sido homogénea en cuanto a su precisión. Por ello, es importante reiterar el carácter orientativo de la cartografía y su utilidad como primera aproximación, que lógicamente deberá ser completada, actualizada y, en su caso, corregida a la hora de redactar el instrumento de planeamiento correspondiente.

Finalmente, hay que señalar que la información cartográfica que se contiene en esta publicación es la existente en estos momentos en el Sistema de Información Territorial de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. En la medida en que la misma se vaya completando será objeto de divulgación en futuras ediciones que puedan realizarse.

2. AFECCIONES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

2.1 AFECCIÓN EN MATERIA DE CARRETERAS

Las obras públicas en general y, dentro de éstas, las infraestructuras viarias, son una materia cuya competencia es compartida por el Estado y las Comunidades Autónomas, dentro del marco establecido por la Constitución Española.

Cuando son de interés general o su realización afecte a más de una Comunidad Autónoma, la competencia corresponde con carácter exclusivo al Estado (art. 149.1.24ª CE).

Por contra, cuando sean de interés de una Comunidad Autónoma en su propio territorio, la competencia puede ser asumida por éstas (art. 148.1.4ª CE 78).

Actualmente, en la Comunidad Valenciana, en materia de carreteras y por las causas antes indicadas, se cuenta con una doble regulación, estatal y autonómica.

2.1.1 REGULACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE CARRETERAS

Está integrada por:

- Ley 25/1988, de 29 de julio.
LEY DE CARRETERAS
(BOE, núm. 182, de 30 de julio de 1988)

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el
REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS
(BOE, núm. 228, de 23 de septiembre de 1994)

La ley de carreteras del Estado prevé (art. 20 L25/1988) el establecimiento en las carreteras de las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección (ver Figura 1).

Zona de dominio público (art. 21 L25/1988)

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de 8 metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas y de 3 metros en las restantes carreteras, a cada lado de la vía, medidos 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 de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

SERVIDUMBRE DE CARRETERAS.

REGULACIÓN ESTATAL

- LEY 25/1988, de 29 de julio, DE CARRETERAS (BOE, número 182, de 30 de julio de 1988)

- REAL DECRETO 1812/1994, de 2 de septiembre, REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS (BOE, número 228, de 23 de septiembre de 1994)

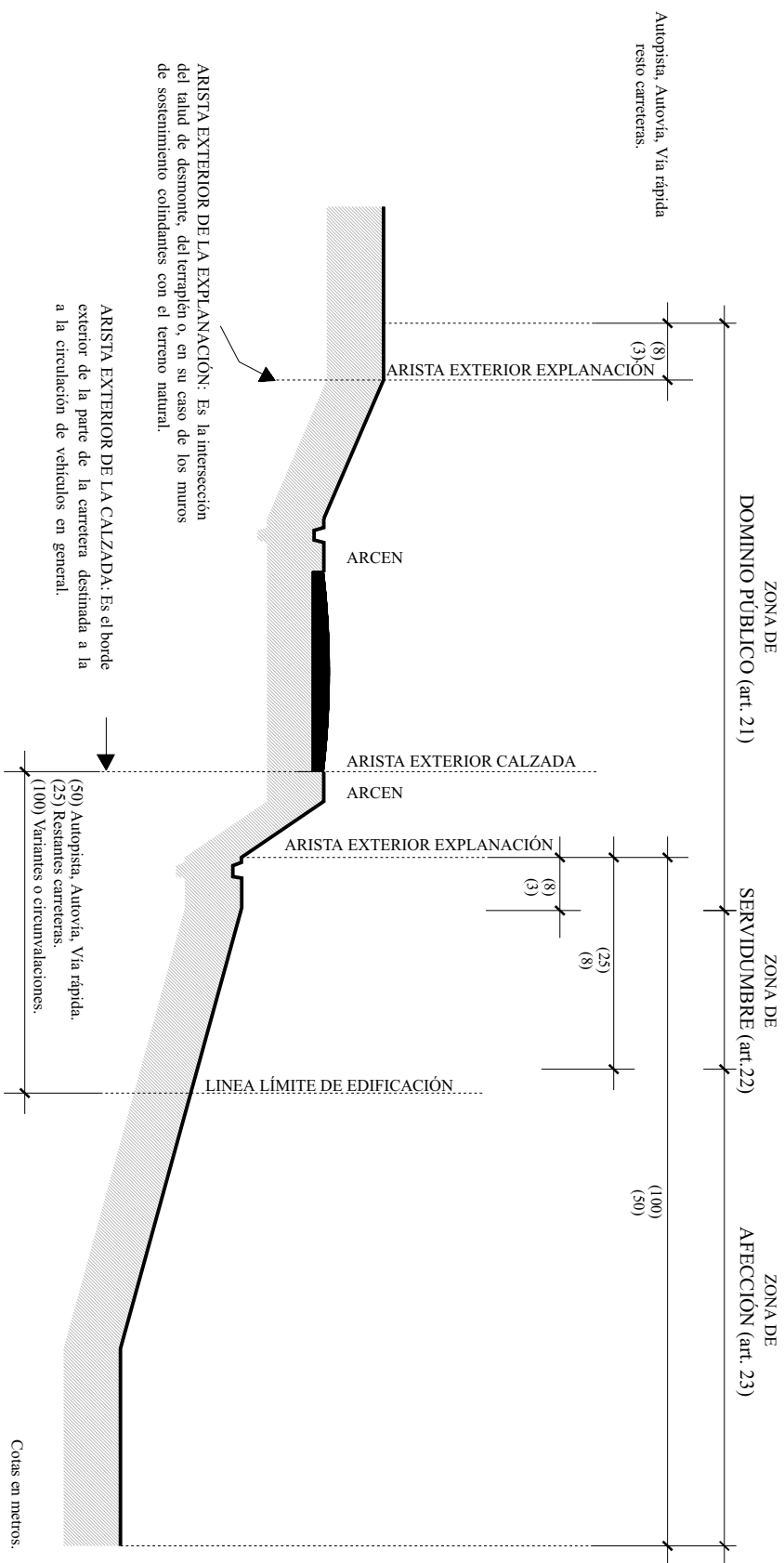


Figura 1

Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afectada a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

La concreción de que es una autopista, autovía, vía rápida o carretera convencional se contiene en el art. 2 de la Ley de Carreteras:

- Autopista (art. 2.3 L25/1988).
Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, y reúnan las siguientes características:
 - a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
 - b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
 - c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.
- Autovía (art. 2.4 L25/1988).
Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.
- Vías rápidas (art. 2.5 L25/1988).
Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
- Carreteras convencionales (art. 2.7 L25/1988).
Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

Las autovías y las vías rápidas carecerán igualmente de pasos y cruces al mismo nivel con otras sendas, vías, líneas de ferrocarril o tranvía con servidumbre de paso alguna (art. 6 RD1812/1994).

Limitaciones de uso en la zona de dominio público (art. 21.3 L25/1988)

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

El Reglamento General de Carreteras concreta en mayor medida las limitaciones de uso (art. 76.2, 3 y 4 RD1812/1994), al establecer que, en ningún caso, se autorizarán obras e instalaciones que puedan afectar a la seguridad de circulación vial, perjudiquen la estructura de la carretera y sus elementos funcionales, o impidan su adecuada explotación.

En la zona de dominio público se permitirán las obras relacionadas con los accesos de una estación de servicio debidamente autorizada, así como, excepcionalmente, la utilización del subsuelo para la implantación o construcción de infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos de interés general. En cualquier caso, estas obras o instalaciones se situarán fuera de la explanación de la carretera, salvo en los casos de cruces, túneles, puentes y viaductos.

Zona de servidumbre (art. 22 L25/1988)

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terrenos 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, autovías y vías rápidas, y de 8 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Limitaciones de uso en la zona de servidumbre (art. 22.3 L25/1988)

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 competente. En todo caso el Ministerio 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.

El Reglamento General de Carreteras (art. 78.3 RD1812/1994), establece que la zona de servidumbre se podrá utilizar para los siguientes fines:

- a) Encauzamiento y canalización de aguas que discurran por la carretera.
- b) Depósito temporal de objetos que se encuentren sobre la plataforma de la carretera y constituyan peligro u obstáculo para la circulación
- c) Estacionamiento temporal de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa.
- d) Conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.
- e) Almacenamiento temporal de materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.
- f) Otros análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, tales como caminos agrícolas o de servicio y zonas de aparcamiento.

Zona de afección (art. 23 L25/1988)

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 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Limitaciones de uso en la zona de afección (art. 23.2 y 3 L25/1988)

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 competente.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o 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 comportan pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

Línea límite de edificación (art. 25 L25/1988)

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 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 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 destinado a la circulación de vehículos en general.

Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por las zonas urbanas el Ministerio competente podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

En las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se sitúa a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

Limitaciones de uso dentro de la zona definida por la línea límite de edificación (art. 87 RD1812/1994)

Se podrán ejecutar obras de conservación y mantenimiento de las construcciones existentes dentro de la línea límite de edificación, así como obras de reparación por razones de higiene y ornato de los inmuebles.

Igualmente podrá autorizarse la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, así como de cerramientos diáfanos, entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación, siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

Los depósitos subterráneos, surtidores de aprovisionamiento y marquesinas de una estación de servicio deberán quedar situados más allá de la línea límite de edificación.

Entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación no se podrán ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni realizar instalaciones aéreas o subterráneas que constituyan parte integrante de industrias o establecimientos, salvo las instalaciones que tengan carácter provisional o sean fácilmente desmontables.

Imposición o modificación de servidumbres (art. 23.1 y 4 RD1812/1994)

La aprobación de proyectos de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

A tales efectos, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes y derechos

que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquella y la seguridad de la circulación.

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA RED DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO QUE DISCURREN POR TERRITORIO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA según el Anexo de la L25/1988, de 29 de julio (ver Figura 2)

- A-7. Autopista del Mediterráneo
- N-III. Madrid-Valencia
- N-220. Acceso al aeropuerto de Valencia
- N-225. Teruel-Grao de Castellón
- N-232. Vinaróz-Santander
- N-234. Sagunto-Burgos
- N-237. Sagunto-El Grao
- N-238. Acceso al puerto de Vinaróz
- N-322. Córdoba-Valencia
- N-325. Teruel-Murcia
- N-330. Alicante-Francia, por Zaragoza
- N-332. Cartagena-Valencia
- N-335. Acceso al puerto de Valencia
- N-337. Acceso al puerto de Gandía
- N-338. Acceso al aeropuerto de Alicante
- N-340. Cádiz y Gibraltar-Barcelona
- N-344. Almería-Valencia, por Yecla
- N-430. Badajóz-Valencia, por Almansa

CARRETERAS DE LA RED DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO

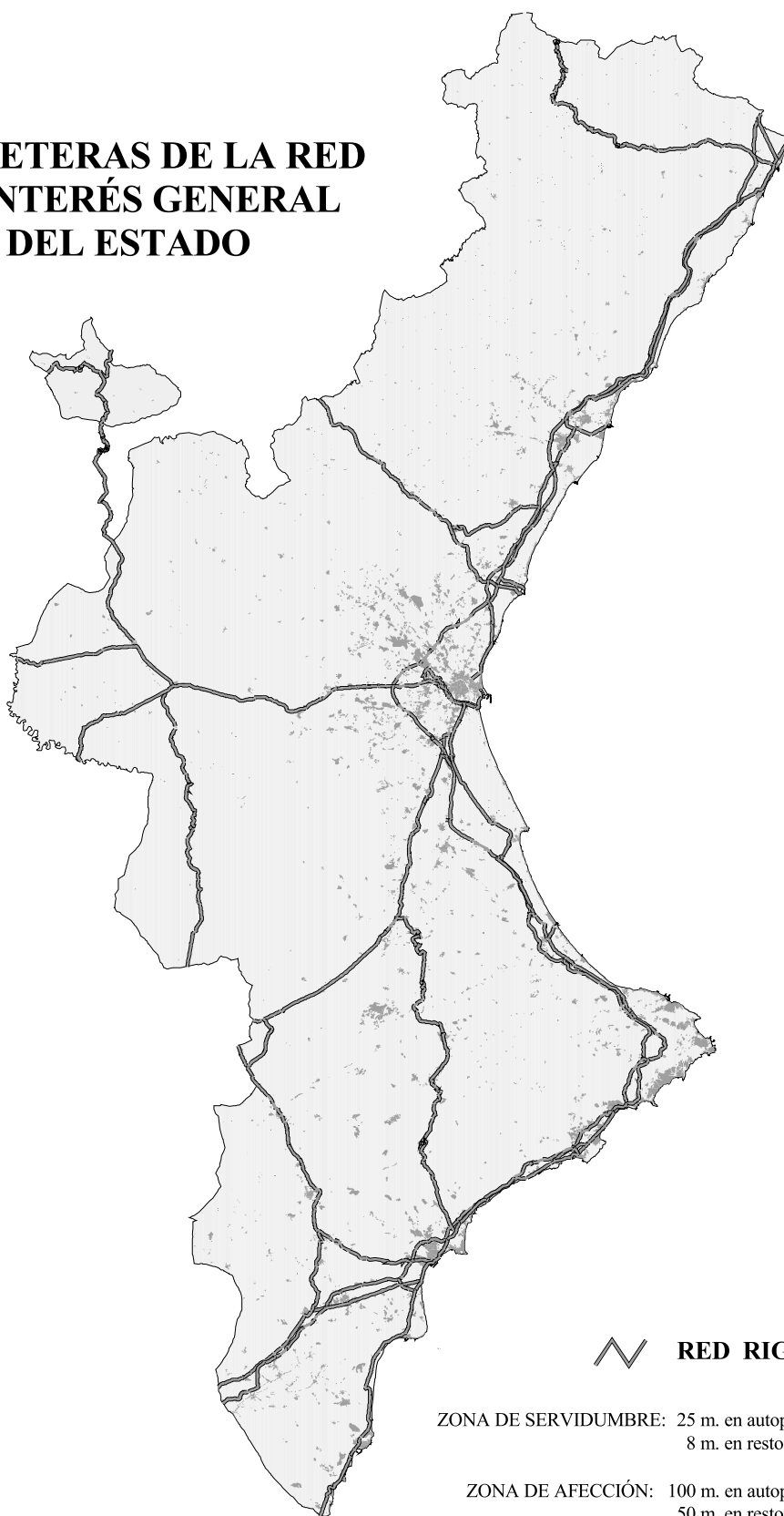


Figura 2

2.1.2 REGULACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA EN MATERIA DE CARRETERAS

Está integrada por la:

- Ley 6/1991, de 27 de marzo, de la Generalitat Valenciana
LEY DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 1016, de 5 de abril de 1991)

Con el fin de garantizar la funcionalidad del sistema viario la Ley de Carreteras de la Comunidad Valenciana (art. 31 L6/1991), establece en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de protección y de reserva (ver Figura 3).

Zona de dominio público (art. 32 L6/1991)

La zona de dominio público está destinada a la construcción, utilización y mantenimiento de las vías.

Su anchura vendrá determinada en la planificación viaria y abarcará, como mínimo, la superficie necesaria para la calzada, arcenes, y elementos de protección medio ambiental o funcionales, incluidos los estacionamientos, así como para previsión de ampliaciones.

En defecto de planificación viaria o de 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 desde la arista exterior de la explanación: 8 metros en autopistas, 5 metros en autovías y vías rápidas y 3 metros en las restantes carreteras.

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

Limitaciones de uso en la zona de dominio público (art. 32.4 L6/1991)

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 (art. 33 L6/1991)

La finalidad de la zona de protección es garantizar la seguridad vial, impidiendo que tengan 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 anexas a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las carreteras.

SERVIDUMBRE DE CARRETERAS.

REGULACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

- LEY 6/1991, de 27 de marzo, LEY DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (DOG, número 1516, de 5 de abril de 1991)

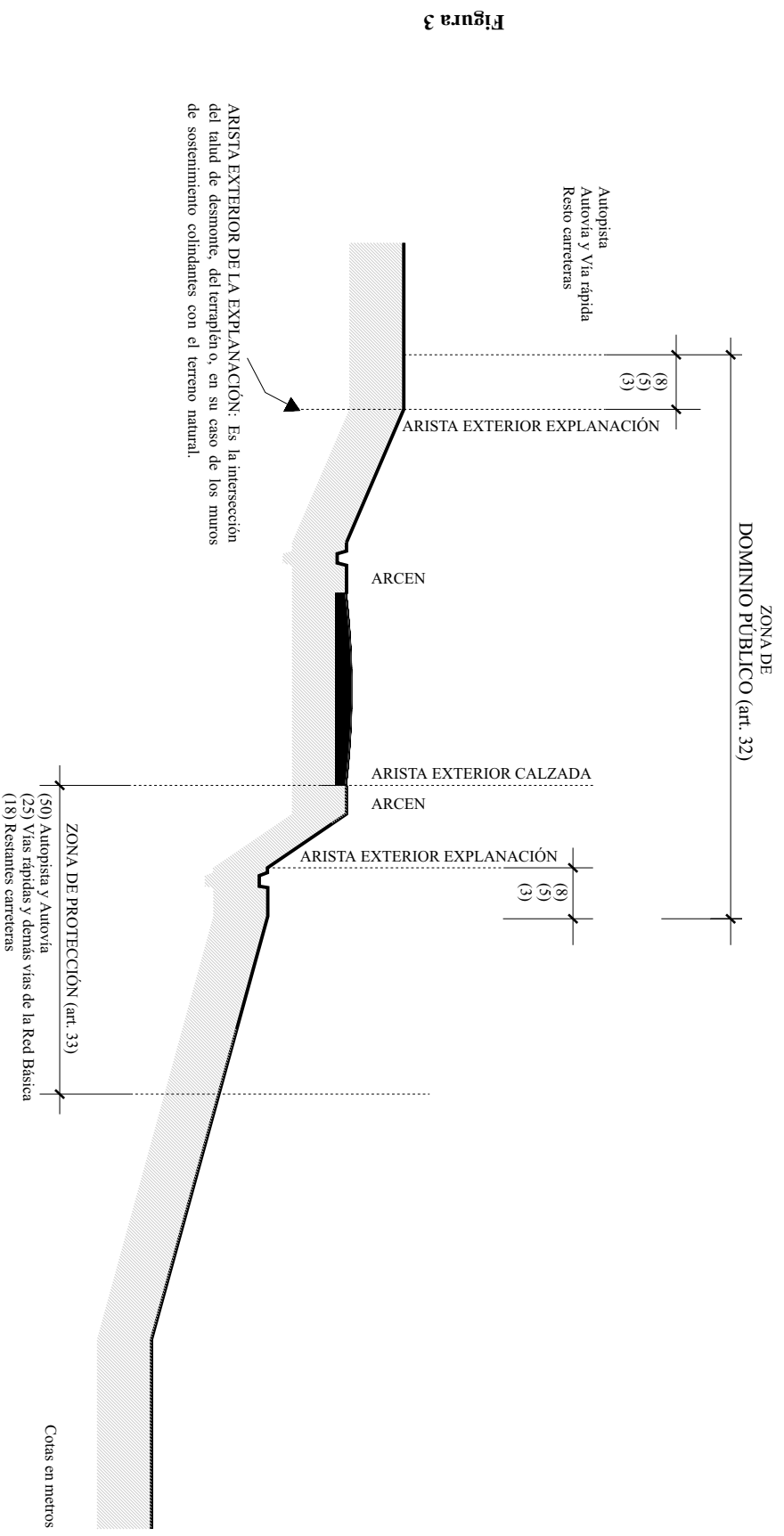


Figura 3

Se fijará mediante la planificación viaria, a ambos márgenes de las vías, con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.

En los terrenos clasificados como suelo urbano, las zonas de protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la Administración titular de la vía.

En defecto de plan o proyecto que señale la anchura de esta zona o cuando las 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: 50 metros en autopistas y autovías, 25 metros en vías rápidas y en las demás vías de la Red Básica, y 18 metros en las restantes carreteras.

Limitaciones de uso en la zona de protección (art. 33.4 L6/1991)

En la zona 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 permite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.

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

En las zonas de protección podrán realizarse sin autorización previa, usos y aprovechamientos estrictamente agrícolas, como cultivos ordinarios y plantaciones de arbustos o árboles de porte medio, siempre que se garanticen las condiciones funcionales y de seguridad de la vía.

Zona de reserva (art. 35 L6/1991)

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 público y de protección anteriormente descritas.

Limitaciones de uso en la zona de reserva (art. 35 L6/1991)

En la zona de reserva se prohíben todas las obras que puedan encarecer su expropiación, excepto las de cultivo agrícola y las de mera conservación de las edificaciones e instalaciones existentes.

Constitución, modificación o supresión de servidumbres (arts. 22 y 23 L6/1991)

Con carácter previo a la redacción de uno o varios proyectos de construcción, y como parte integrante de los mismos, se elaborarán proyectos básicos que permitan estudiar su impacto

ambiental, analizar las necesidades y alternativas concretas de las actuaciones que se pretendan llevar a cabo, o poner en marcha el procedimiento de constitución, modificación o supresión de servidumbres de los suelos o derechos necesarios.

Quedan exceptuados de lo dispuesto en el párrafo anterior aquellos proyectos en los que los aspectos citados sea conveniente o necesario desarrollarlos directamente en un proyecto de construcción, o en aquellos casos en que por la naturaleza del proyecto no fuere preciso abordarlos.

La aprobación de un proyecto de construcción llevará aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de bienes y derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. Se entenderán así los derivados tanto del replanteo del proyecto como de las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

La aprobación de un proyecto básico llevará aparejada los mismos efectos que los proyectos de construcción de los que sea parte integrante en aquellos aspectos que desarrolle.

II PLAN DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y CATÁLOGO DEL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

El II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del Sistema viario de la Comunidad Valenciana fue aprobado por Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, (DOGV, núm. 2463, de 6 de marzo de 1995).

En el citado Plan, dentro de sus criterios generales, se trata el tema del diseño de la red viaria y se desarrolla como parte del mismo las zonas de protección de las carreteras (apartado 4.5.4). Concretamente se establece que, el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, como instrumento de planificación, puede definir las zonas de protección y de reserva del sistema viario comunitario. Estas zonas se deben dimensionar siguiendo los siguientes criterios:

a) Red Básica.

- Con carácter general, la zona de protección de las carreteras de la red básica es de 25 metros a cada lado, medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.
- Las autopistas, autovías, las carreteras cuya IMD (Intensidad Media Diaria) sea superior a 5.000 vehículos día, así como los tramos de previsible desdoblamiento, en éste y en próximos planes de carreteras, tienen una zona de protección de 50 metros a cada lado de la arista exterior del futuro desdoblamiento.

b) Red Local.

- Con carácter general, la zona de protección de las carreteras de la red local será de 18 metros a cada lado, medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.
- Las autopistas, autovías, las carreteras cuya IMD sea superior a 5.000 vehículos/día, así como los tramos de previsible desdoblamiento, tienen una zona de protección de 50 metros a cada lado de la arista exterior del futuro desdoblamiento.

c) Áreas metropolitanas.

Las zonas de protección en las áreas metropolitanas de Valencia y Alicante, serán las establecidas en los correspondientes instrumentos de planificación de las mismas. En

su defecto, se aplicarán los criterios anteriores, al igual que en las restantes áreas urbanas.

d) Intersecciones y enlaces.

La zona de protección viaria en los enlaces e intersecciones de previsible conversión en enlace, será un área circular de 500 metros de radio.

Las intersecciones entre dos carreteras tendrán una zona de protección cuyas dimensiones serán las correspondientes a la carretera de mayor rango, a saber:

- Red Básica, círculo de 200 metros de radio.
- Red Local, círculo de 100 metros de radio.

Finalmente, se adjunta un listado y esquemas (ver Figura 4) de las carreteras que integran la Red Básica (zona de protección, 25 metros) y de los tramos de previsible desdoblamiento (zona de protección, 50 metros), tanto de la Red Básica como de la Red Local ¹.

Carreteras de la Red Básica (Decreto 23/1995, de 6 de febrero)

- CV-10, Villavieja-La Jana
- CV-11, Traiguera-Vinaróz, por San Rafael del Río
- CV-12, Ares del Maestre-Morella
- CV-14, Morella-Zorita del Maestrazgo
- CV-15, Poble Tornesa-Villafranca del Cid
- CV-16, Castellón-L'Alcora
- CV-17, Ronda este y sur de Castellón y conexión Onda y L'Alcora
- CV-18, Almenara-Castellón
- CV-20, Villareal-Puebla de Arenoso
- CV-21, L'Alcora-Onda
- CV-25, Llíria-Segorbe
- CV-31, Distribuidor norte de Valencia
- CV-32, Carretera de la Gombalda
- CV-33, Distribuidor sur de Valencia
- CV-35, Valencia-Ademúz
- CV-36, Autovía de Torrente
- CV-40, Canals-Albaida
- CV-41, Xàtiva-Alzira
- CV-42, Alzira-Almussafes
- CV-43, Ronda norte de Alzira
- CV-50, Tavernes de la Valldigna-Llíria
- CV-60, L'Ollería-Gandía
- CV-61, Palma de Gandía-Oliva
- CV-70, Alcoi-Benidorm
- CV-80, Sax-Castalla
- CV-81, Agullent-Villena y Yecla
- CV-83, Elda-Pinoso
- CV-84, Aspe-Elx
- CV-85, Elx-Santa Pola
- CV-90, Crevillente-Torrevieja
- CV-95, Orihuela-Torrevieja

¹ En la documentación gráfica integrante en esta publicación se recogen aquellas carreteras de la Red Básica y Local de las que se dispone, en estos momentos, información cartográfica georeferenciada en soporte digital. No obstante, en los listados adjuntos se enumeran todas las carreteras de la Red Básica con zona de protección de 50 y 25 m. y la de la Red Local con zona de protección de 50 m.

RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA



Figura 4

Carreteras de la Red Básica con zona de protección de 50 metros (Decreto 23/1995, de 6 de febrero)

- eje interior Almenara-La Jana, tramo Nules-Cabanes Sur y su acceso a Castellón
- carretera CS-V-2001, Onda-L´Alcora y su conexión con el eje Betxí-Borriol
- carretera C-232, San Juan de Moró cruce con el eje Betxí-Borriol
- carretera C-236, Burriana-Almassora-Castellón
- carretera C-225, Nules-Burriana
- carretera C-234, tramo Valencia-Casinos oeste
- distribuidor norte Quart-Vinalsa
- carretera de la Gombalda (N-221 a by-pass)
- distribuidor sur Albal-N-III y conexión con el by-pass (enlace Santo Domingo)
- autovía de Torrent
- carretera C-3320, Almussafes-Alzira-Xàtiva
- carretera C-3322, Tavernes de la Valldigna-Llíria
- carretera VV-6091, Llíria-Olocau
- autovía central, tramo Canals-Albaida
- carretera C-320, Albaida-Ontinyent
- conexión autovía central con C-320 por L´Ollería
- carretera C-3318, tramo Benidorm-La Nucía
- autovía central, tramo Castalla-Sax
- variante sur de Elda y norte de Monovar
- nueva carretera Elx-Santa Pola
- carretera C-3317, Aspe-Elx
- autovía Crevillente-Cartagena y Benijófar-Torre Vieja

Carreteras de la Red Local con zona de protección de 50 metros (Decreto 23/1995, de 6 de febrero)

- VV-1043, Sueca-Les Palmeres
- V-15, autopista de El Saler
- carretera C-2223, Burriana-Villareal
- ronda de San Vicente del Raspeig-San Juan de Alicante
- AP-3061, Elx-cruce de San Fulgencio
- ronda norte de Elx
- eje del Segura: variante sur de Almoradí y Rojales-Guardamar del Segura
- acceso a Peñíscola, CS-500
- ronda de Granja de Rocamora-Cox-Calloso del Segura-Redován

2.2 AFECCIONES EN MATERIA DE FERROCARRILES

2.2.1 AFECCIONES APLICABLES A LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)

La legislación en materia de ferrocarriles, en el ámbito estatal queda integrada por:

- Ley 16/1987, de 30 de julio
LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES
(BOE, núm. 182, de 31 de julio de 1997), y por el
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el **REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES**
(BOE, núm. 241, de 8 de octubre de 1990)

Es en este último texto, en donde se regula con precisión, cuales son las afecciones en materia de ferrocarriles.

Concretamente, cuando se regula la delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril se distinguen las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección (ver Figura 5 y 6).

Zona de dominio público (arts.280 y 282 RD1211/1990)

Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de terreno de 8 metros de anchura a cada lado de la misma.

Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de 8 metros de anchura, en suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbanizable y no urbanizable, y de 5 metros en suelo urbano, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Se considera arista exterior de la explanación a la intersección del pie del talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

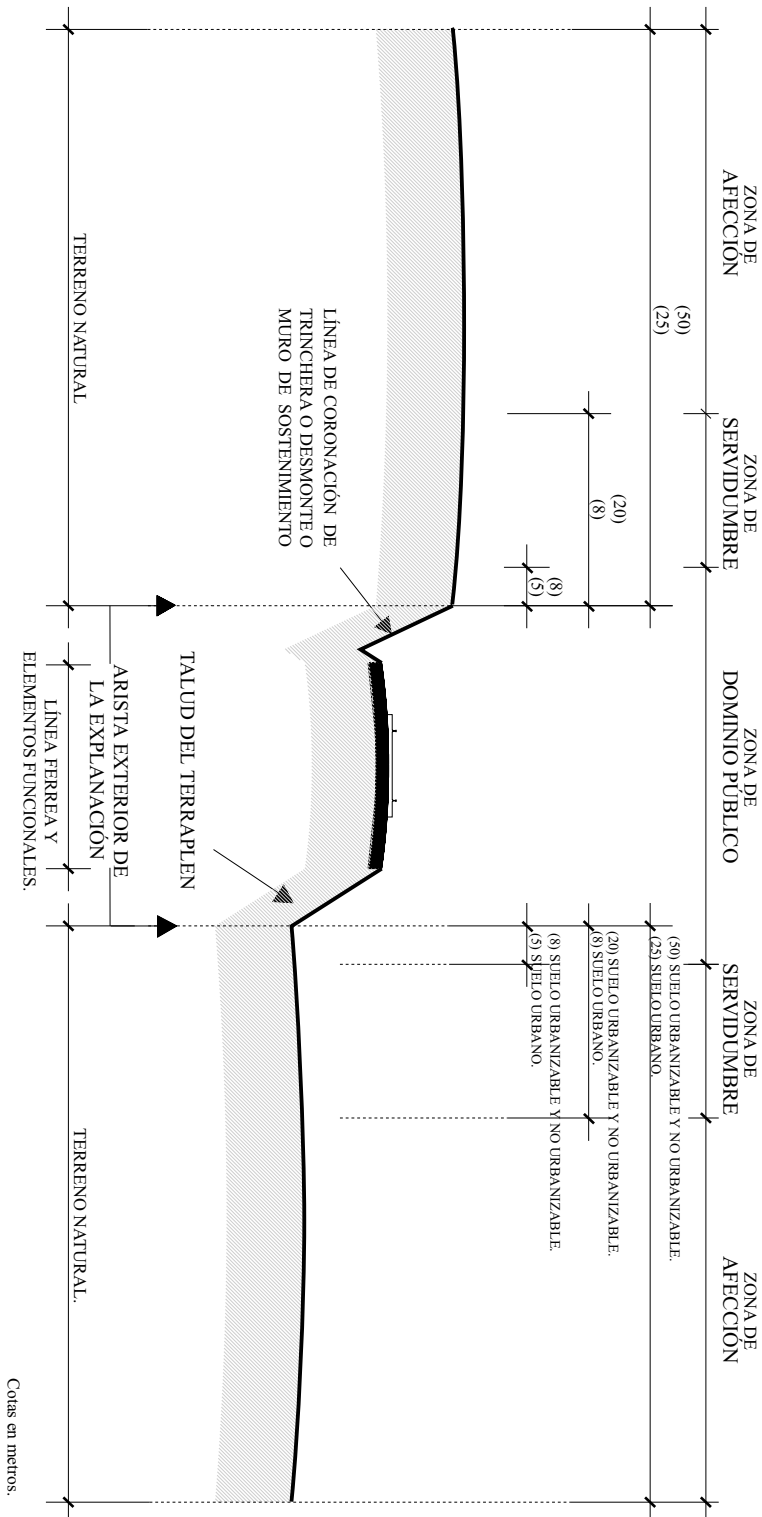
Finalmente, se consideran elementos funcionales e instalaciones de un ferrocarril a todos los bienes, medios o zonas permanentemente afectados a la conservación del mismo o a la explotación del servicio público ferroviario.

SERVIDUMBRE DE FERROCARRILES.

REGULACIÓN ESTATAL

- LEY 16/1987, de 30 de julio, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (BOE, número 182, de 31 de julio de 1988)

- REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre, REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (BOE, número 241, de 8 de oct. de 1990)



EXPLANACIÓN: Franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.
 ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN: Intersección del pie del talud del terraplen o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

Figura 5

Limitaciones de uso en la zona de dominio público (art. 283 RD1211/1990)

En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras o instalaciones cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la empresa titular de la línea.

Excepcionalmente, y por causas debidamente justificadas podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras o instalaciones de interés privado.

Zona de servidumbre (arts. 281.1 y 282 RD1211/1990)

La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, 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 20 metros, en suelo urbanizable y no urbanizable, y de 8 metros en suelo urbano, medidas en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea, desde las aristas exteriores a la explanación.

Limitaciones de uso en la zona de servidumbre (arts. 284 y 285 RD1211/1990)

Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

Para la realización de obras distintas a las previstas en el párrafo anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

La empresa titular de la línea podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio del ferrocarril y, en particular, para cualquiera de las finalidades siguientes:

- a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a obras de construcción, reparación o conservación de la línea férrea, de sus elementos funciones e instalaciones.
- b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa, se encuentren en la línea férrea y constituyan obstáculos o peligro para la circulación.
- c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería o por cualquier otra razón.
- d) Encauzar aguas que discurran por la línea férrea.
- e) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.

RED DE FERROCARRILES (RENFE Y FGV)

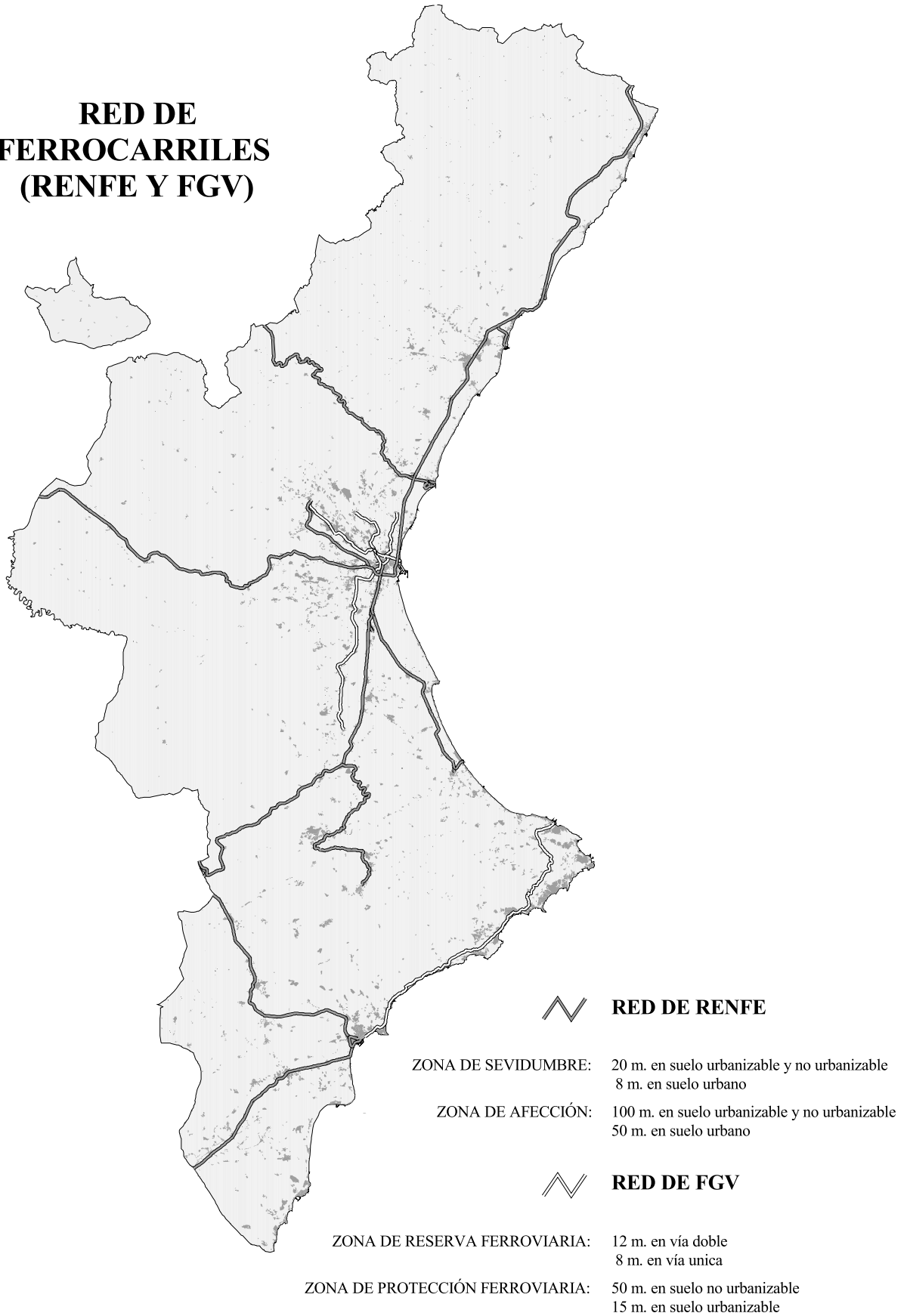


Figura 6

- f) Establecer el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.
- g) Abrir temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea férrea que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea, de sus elementos funcionales e instalaciones.
- h) Acceder, incluso abriendo caminos, a puntos concretos de la línea férrea en caso de incidencia o accidente.

Zona de afección (arts. 281.2 y 282 RD1211/1990)

La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 50 metros en suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbanizable y no urbanizable, y de 25 metros en suelo urbano, medidas en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Las distancias previstas para definir tanto las zonas de servidumbre como las de afección pueden ser modificadas para casos concretos por el Ministerio competente, siempre que se acredite la necesidad de la modificación y no se ocasionen perjuicios a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril.

Limitaciones de uso en la zona de afección (arts. 286 y 287 RD1211/1990)

Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso y destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que debe ser realizada la actividad de que se trate.

Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación quedando prohibida la quema de rastrojos.

Limitaciones de uso que afectan a las tres zonas (art. 287 RD1211/1990)

Queda prohibida la plantación de arbolado en la zona de dominio público, pudiendo autorizarse en la zona de servidumbre y de afección, siempre que no perjudiquen la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni originen inseguridad vial en los pasos a nivel.

La tala de arbolado en las zonas de servidumbre y de afección deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando perjudique al ferrocarril, por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así los justifiquen.

No se autorizará líneas eléctricas de alta tensión en las zonas de servidumbre. Las de baja tensión, telefónicas y telegráficas podrán autorizarse dentro de esta zona, siempre que la dis-

tancia del poste a la arista del terraplén o desmante, no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces aéreos.

En los cruces aéreos con líneas eléctricas, el gálibo será suficiente para garantizar entre la línea férrea, electrificada o no, y la línea eléctrica con la que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las conducciones subterráneas no se autorizarán por zonas de dominio público o servidumbre, salvo que, por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

La empresa titular de la línea o, en su caso, la Administración podrán imponer al autorizar alguna obra o actividad en las zonas de dominio público, servidumbre o afección, las medidas de protección necesarias, incluso la obligación de construir cerramientos y tipo de éstos.

La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y de terraplenes en la zona de afección deberá ser autorizada por la empresa titular de la línea, la cual, con carácter excepcional, podrá autorizar este tipo de obras en la zona de servidumbre, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de acarrear perjuicios al ferrocarril.

Limitaciones urbanísticas en los terrenos inmediatos al ferrocarril (arts: 288, 290 y 291 del RD1211/1990)

La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos tales como hospitales, deportivos, docentes, culturales y otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel, y en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar la línea férrea, siendo los costes de la construcción o supresión a cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento.

Las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía, en el cruce de zonas clasificadas como suelo urbano y urbanizable.

La clasificación de suelo no urbanizable por el que discurra el ferrocarril, como suelo urbano o urbanizable, llevará implícita la obligación por parte de los propietarios del suelo de realizar y conservar adecuadamente el correspondiente cerramiento, cuando se realicen las actuaciones urbanísticas de desarrollo y ejecución consecuentes con dicha clasificación, o antes, si, por razones de seguridad lo impone el Ministerio competente a propuesta o previo informe del correspondiente Ayuntamiento.

Los cerramientos que pretendan realizar los propietarios en las zonas de servidumbre o de afección ubicadas fuera de los terrenos clasificados como suelo urbano o urbanizable, precisarán de la autorización de la empresa titular de la línea que determinará el tipo de cerramiento a realizar.

Los Planes Parciales correspondientes a sectores de suelo urbanizable, cruzados por, o inmediatos a las vías férreas, llevarán a cabo la correspondiente regulación respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria.

En dichos planes deberá preverse la dedicación a usos ferroviarios y consiguiente no edificabilidad de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces al mismo nivel de carreteras con líneas ferroviarias en pasos a distinto nivel.

Imposición de las servidumbres (art. 233.1 RD1211/1990)

La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, así como las obras de ampliación o mejora de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización resulte jurídicamente procedente, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria.

A estos efectos los proyectos y sus modificaciones deberán comprender, además de los documentos exigibles con carácter general, la determinación de los terrenos, construcciones y otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de las líneas, y la seguridad de la circulación.

2.2.2 AFECCIONES APLICABLES A RED DE FERROCARRILES DE LA GENERALITAT VALENCIANA

A pesar de que la competencia en materia de ferrocarriles es compartida por el Estado y por las Comunidades Autónomas en función de que transcurran por el territorio de más de una Comunidad o bien se desarrolle íntegramente en el territorio de alguna de éstas (arts. 149.1 21ª y 148.5ª CE), la Generalitat Valenciana no ha promulgado hasta el momento, legislación específica que regule con carácter general las afecciones en esta materia.

Por ello, de acuerdo con la Disposición Adicional Tercera del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, son de aplicación a FEVE y, en su caso, a otras Empresas Públicas a las que se atribuya la gestión de transportes públicos ferroviarios (en la Comunidad Valenciana a FGV), las disposiciones del mencionado Reglamento que hacen referencia a RENFE, excepto las que se refieren a la relación de ésta última empresa con la Red Nacional Integrado de Transporte Ferroviario.

Sin embargo, en una parte del territorio de la Comunidad Valenciana si que existe una regulación concreta respecto de las limitaciones aplicables a los terrenos inmediatos a la red de FGV. Esta zona se corresponde con el Área Metropolitana de L'Horta y la normativa aplicable la constituye:

- Decreto 103/1988, de 18 de julio de 1988, por el que se aprueban
LAS NORMAS DE COORDINACIÓN METROPOLITANA DEL CONSELL METROPOLITÀ DE L'HORTA
(DOGV, núm. 875, de 25 de julio de 1988)

Esta normativa, de aplicación en los municipios que integran el Consell Metropolitano, regula en su capítulo IV, relativo al transporte, las afecciones a contemplar en la red de los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana

En concreto, se establecen dos zonas a ambos lados de las líneas existentes: de reserva ferroviaria, "RF" y de protección ferroviaria, "PF"(ver Figura 7).

Zona de reserva ferroviaria, RF (Norma 74 del D103/1988)

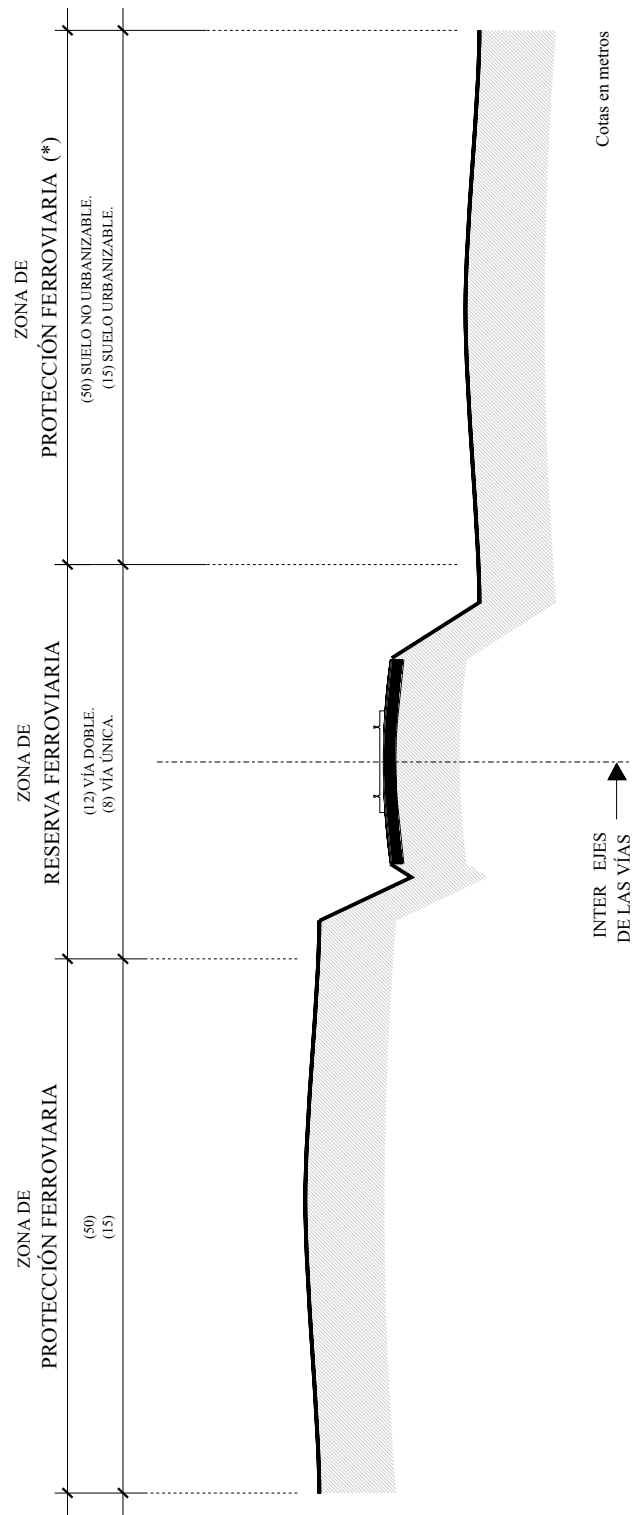
Los Planes Generales de Ordenación Urbana y las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, (actualmente Planes Generales, según la LRAU), sin perjuicio de la clasificación del suelo por donde discurren, deberán calificar como reserva ferroviaria una franja a los largo de las líneas existentes de FGV, con las siguientes características:

- Donde la vía sea doble o esté proyectado su desdoblamiento, la reserva ferroviaria tendrá una anchura de 12 metros centrada en el intereje de las vías.
- Donde la vía sea única, la reserva ferroviaria se extenderá 8 metros a cada lado del eje de la vía actual.

En el caso de existir, dentro de la mencionada franja de reserva ferroviaria, alguna instalación o edificación que por razones excepcionales deba ser mantenida, los Planes o Normas determinarán un ámbito objeto de Estudio de Detalle, con objeto de solucionar particularizadamente el tratamiento y compatibilización de ambas. Dicha solución contará, en todo caso, con informe favorable de la Administración ferroviaria competente.

SERVIDUMBRE DE FERROCARRILES. RED DE FGV EN EL ÁREA METROPOLITANA DE L'HORTA.

- DECRETO 103/1988, de 18 de julio, NORMAS DE COORDINACIÓN METROPOLITANAS DEL CONSELL METROPOLITANO DE L'HORTA. (DOGV, número 875, de 25 de julio de 1988)



(*) EN SUELO URBANO: Las alineaciones de edificación se alejarán 15 metros del borde de la franja de reserva viaria EN CUALQUIER OTRO USO DE SUELO no especificado en el esquema, la franja de protección ferroviaria tendrá una anchura de 15 metros a partir de la reserva ferroviaria.

Figura 7

Limitaciones de uso en la zona de reserva ferroviaria (Norma 75)

En las zonas de reserva ferroviaria, no se permitirán con carácter absoluto, ningún tipo de instalación, ni tan siquiera de uso provisional. El establecimiento de cualquier servicio que pueda generar necesidad de reposición deberá contar con informe favorable de la Consellería competente en materia de ferrocarriles.

Zona de protección ferroviaria, PF (Normas 76 a 80)

Al lado o lados de la franja de reserva ferroviaria, donde exista suelo no urbanizable, se delimitará otra franja de 50 metros de anchura, a partir de la anterior, denominada de protección ferroviaria, y cuya finalidad será crear zonas de protección vegetal, carreteras de borde, pasos a desnivel o instalaciones de uso ferroviario.

En el lado o lados de la franja de reserva ferroviaria donde exista suelo urbanizable, se exigirá a las figuras de planeamiento de desarrollo, el establecimiento de otra franja de protección ferroviaria a partir de la anterior, donde solamente se permitirá el uso viario o plantaciones vegetales. La anchura de esta franja tendrá un valor mínimo de 15 metros. En los Planes Parciales aprobados definitivamente y en ejecución con anterioridad a la publicación de las Normas de Coordinación, podrán admitirse, excepcionalmente, anchuras menores de banda, cuando exista informe favorable de la Administración ferroviaria competente.

En el lado o lados de la franja de reserva ferroviaria donde exista suelo urbano, las alineaciones de la edificación se alejarán al menos 15 metros del borde de la citada franja, siendo ocupada esta distancia por viales o áreas ajardinadas. Se garantizarán en cualquier caso las superficies necesarias para los pasos a desnivel propuestos y su conexión con el viario transversal y longitudinal a las vías. En caso de existir edificación consolidada a menos de 15 metros del borde de la reserva ferroviaria que por razones urbanísticas se quiera mantener, el Plan deberá determinar el tratamiento de borde adecuado y la disposición de los pasos a desnivel necesarios para eliminar el efecto barrera del ferrocarril. Dicho tratamiento deberá contar con el informe favorable de la Administración ferroviaria competente.

Cualquier otro uso del suelo no especificado, permitirá igualmente el establecimiento de una franja de protección ferroviaria de una anchura mínima de 15 metros al lado o lados de la reserva ferroviaria, para viario o espacios verdes. Excepcionalmente, se permitirá el mantenimiento de los equipamientos de interés público y social que en el momento de promulgarse las Normas de Coordinación estén total o parcialmente incluidos en la franja de protección ferroviaria. Podrán realizarse ampliaciones de los mismos dentro de dicha franja, cuando esto no suponga aumento de volumetría a menos de 15 metros de la reserva ferroviaria, y exista informe favorable de la Administración ferroviaria competente.

Limitaciones de uso en la zona de protección ferroviaria (Norma 76)

En la zona de protección ferroviaria:

- No se permitirá edificación de ningún tipo, ni siquiera aquella de utilidad pública e interés social que haya de emplazarse en medio rural, ni la aislada destinada a vivienda rural.

- No se permitirán instalaciones de ningún tipo, salvo aquellas provisionales destinadas a complementar la explotación agrícola. En todo caso se tratará de instalaciones demontables, y la licencia se concederá a precario y por tiempo determinado no superior a cuatro años, debiendo constar expresamente en la solicitud la renuncia por parte del solicitante a percibir cualquier tipo de indemnización cuando sea instado a retirarlas. Constará expresamente en la licencia la obligación del solicitante de demoler, desmontar y retirar las instalaciones cuando sea requerido para ello.
- No se permitirá el establecimiento de ningún tipo de equipamientos, salvo los complementarios al ferrocarril.
- El establecimiento de canalizaciones, conducciones, tendidos eléctricos y cualquier otro elemento que genera una posterior necesidad de servicio, deberá constar con el informe favorable de la Consellería competente.
- Las edificaciones e instalaciones comprendidas en la zona de protección ferroviaria se considerarán fuera de ordenación pudiéndose realizar en ellas tan sólo obras de acondicionamiento, pero en ningún caso de ampliación de superficie edificada.

Finalmente, se indica que las líneas a recoger en el planeamiento, serán todas las existentes, sin perjuicio de que los Planes Generales puedan reservar suelo para la prolongación modificación o ampliación de las mismas, cuando exista un estudio de viabilidad justificativo, aprobado por la Administración competente (Norma 84).

2.3 AFECCIONES EN MATERIA DE AEROPUERTOS

Las afecciones en materia de aeropuertos se encuentran reguladas en:

- Ley 48/1960, de 21 de julio
LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA
(BOE, núm. 176, de 23 de julio de 1960)
- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
(BOE, núm. 69, de 21 de marzo de 1972)

La Ley de la Navegación Aérea, en sus artículos 51 a 54, trata de manera muy escueta el tema de las servidumbres aeronáuticas. Establece que los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden a los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto del Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres.

Es en el Decreto de servidumbres aeronáuticas donde se concretan las mismas, diferenciando en servidumbres de los aeródromos de las correspondientes a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.

Servidumbres de los aeródromos (arts. 1 al 10 del D584/1972)

Constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que sean necesarias establecer en aquellos y en sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.

Cuando se programe la construcción de un aeródromo se definirá por coordenadas geográficas un punto que será el centro de un círculo de 7 kilómetros de radio, dentro del cual no podrán hacerse alteraciones físicas sin autorización del Ministerio. Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por plazo de un año, en el que deberán definirse las servidumbres específicas definitivas.

Los aeródromos se clasificarán de acuerdo con los tipos de aeronaves que hayan de utilizarlos y en función de la longitud básica de pista necesaria para satisfacer las necesidades de operación de dichos tipos de aviones. En concreto, las pistas se clasificarán, según las letras clave A, B, C, D y E, de acuerdo con la tabla 1.

El espacio sometido a servidumbres aeronáuticas está delimitado por las áreas y superficies de subida, de aproximación y de entorno, en las cuales podrán tomarse una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los existentes o señalarlos (ver Figura 8).

Letra clave de pista	Longitud básica (m)
A	$L > 2.100$
B	$2.100 > L > 1.500$
C	$1.500 > L > 900$
D	$900 > L > 750$
E	$L < 750$

Tabla 1. Clases de pistas según su longitud básica

Área de subida en el despegue

Es la parte específica del terreno o extensión del agua más allá del extremo de la pista o zona libre de obstáculos, en el sentido del despegue.

Se entiende por zona libre de obstáculos un área rectangular definida en el terreno o en el agua, situada a continuación del extremo de una pista, en el sentido del despegue, y designada y preparada como zona adecuada sobre la cual pueden efectuar las aeronaves una parte de la subida inicial hasta una altura especificada.

Se establecerá un área de subida en el despegue para cada sentido de la pista que haya de utilizarse en el despegue de aeronaves, cuyos límites son los siguientes:

- a) Un borde interior cuya longitud se especifica en la tabla 2, perpendicular al eje de la pista en el extremo de la zona libre de obstáculos o, cuando no exista dicha zona, a una distancia del extremo de la pista de 60 metros, si la letra clave de la pista es A, B o C, o de 30 metros cuando la letra clave sea D o E. Esta distancia se medirá horizontalmente en el sentido del despegue.
- b) Dos bordes laterales, que partiendo de los extremos del borde interior, se separan uniformemente con un determinado grado de divergencia, respecto al plano vertical que contiene el eje de la pista, hasta la distancia máxima que figura en la tabla 2. Esta distancia se mantiene constante hasta el borde exterior. El grado de divergencia es el que figura en la tabla 2.
- c) Un borde exterior perpendicular al eje de la pista. La distancia entre el borde interior y el borde exterior se fija en la tabla 2, y se medirá horizontalmente en el plano vertical que contenga al eje de la pista.

Superficie de subida en el despegue

Es el plano inclinado u otra superficie especificada limitado en planta por la proyección vertical del área de subida en el despegue.

El límite inferior de la superficie de subida en el despegue será una línea horizontal contenida en el plano horizontal que contenga a su vez el borde interior del área de subida en el despe-

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al extremo de la pista (si no existe zona libre de obstáculos)	60 m	60 m	60 m	30 m	30 m
Longitud del borde interior:					
a) Pistas principales de despegue	180 m	180 m	180 m	80 m	60 m
b) Otras pistas (1)	180 m (150 m)	180 m (150 m)	180 m (150 m)	80 m	60 m
Divergencia a cada lado:					
a) Pistas principales de despegue	12'5%	12'5%	12'5%	10%	10%
b) Otras pistas (1)	12'5% (10%)	12'5% (10%)	12'5% (10%)	10%	10%
Anchura final: (2)					
a) Pistas principales de despegue	1200 m	1200 m	1200 m	580 m	380 m
b) Otras pistas	1200 m	1200 m	1200 m	580 m	380 m
Longitud:					
a) Pistas principales de despegue	15000 m	15000 m	15000 m	2500 m	1600 m
b) Otras pistas	12000 m	12000 m	12000 m	2500 m	1600 m
Pendiente:					
a) Pistas principales de despegue	2% a 1'6%	2% a 1'6%	2% a 1'6%	4% a 1'6%	5% a 1'6%
b) Otras pistas	2'5%	2'5%	2'5%	4%	5%

(1) Los valores entre paréntesis pueden adaptarse para pistas que no sean principales, si el Ministerio lo juzgase oportuno.

(2) Esta dimensión será de 1800 metros cuando la trayectoria prevista incluya cambios de rumbo.

Tabla 2. Área y superficie de subida en el despegue

gue. El límite inferior tendrá la elevación del punto más alto, de la prolongación del eje de la pista, comprendido en la distancia de 60 metros a partir del umbral, para las pistas con letras de clave A, B o C, o 30 metros para las letras de clave D o E. En el caso de que exista zona libre de obstáculos, la elevación del límite inferior será la del punto más alto de dicha zona.

La pendiente de la superficie de subida en el despegue, medida sobre la horizontal contenida en el plano vertical del eje de la pista, no será mayor que la especificada en la tabla 2.

Área de aproximación

Es la parte específica del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.

Se establecerá una área de aproximación para cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de las aeronaves cuyos límites serán los siguientes:

- Un borde interior, de longitud especificada en la tabla 3, perpendicular al eje de la pista situada a una distancia medida, desde el umbral en el sentido contrario al aterrizaje, de 60 metros cuando la letra de clave de la pista sea A, B o C, o de 30 metros cuando la letra de clave de la pista sea la D o E.
- Dos lados que parten de los extremos del borde interior que divergen en la proporción determinada en la tabla 3, respecto a la prolongación del eje de la pista.
- Un borde exterior paralelo al borde interior.

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al umbral	60 m	60 m	60 m	30 m	30 m
Longitud del borde interior:					
a) Área de aproximación por instrumentos	300 m	300 m	300 m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	150 m	150 m	150 m	80 m	60 m
Divergencia a cada lado:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15%	15%	15%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	10%	10%	10%	10%	10%
Longitud:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15000 m	15000 m	15000 m	-	-
b) Otras áreas de aproximación	3000 m	3000 m	3000 m	2500 m	1600 m
Pendiente de los primeros 3000 m.:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2%	2%	2%	-	-
b) Otras áreas de aproximación	2'5%	2'5%	3'33%	4%	5%
Pendiente más allá de los 3000 m.:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2'5%	2'5%	2'5%	-	-
Cota de la parte horizontal la mayor de:	a) 150 m. sobre el umbral de la pista b) La parte horizontal de la superficie libre de obstáculos en el área de aproximación final				

Tabla 3. Área y superficie de Aproximación

Las dimensiones del área de aproximación, medida horizontalmente, no serán menores que las especificadas en la tabla 3.

Superficie de aproximación

Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación.

El límite inferior de la superficie de aproximación será una línea horizontal contenida en el plano vertical que contenga a su vez el borde interior del área de aproximación. La elevación del límite inferior será igual al punto medio del umbral.

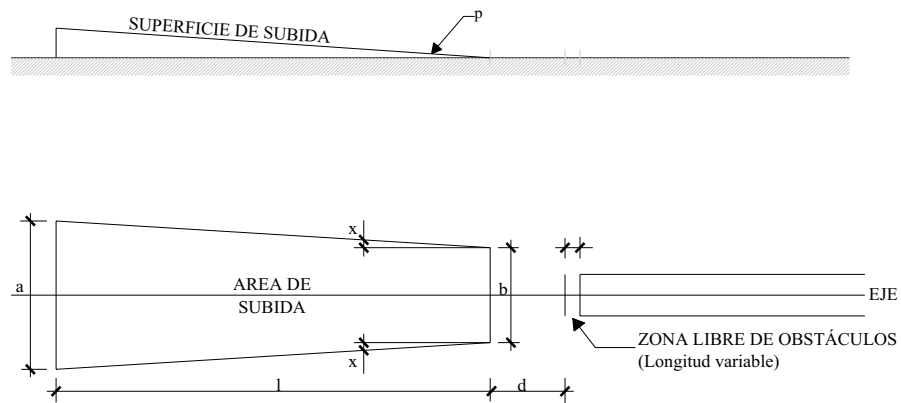
La pendiente o pendientes del área de aproximación, medidas sobre la horizontal en el plano vertical que contenga al eje de la pista, serán las que se especifican en la tabla 3, excepto en el área de aproximación por instrumentos, en la que la superficie de aproximación será horizontal a partir de 150 metros por encima de la elevación del umbral, o bien a partir del plano horizontal que pase por la parte superior de cualquier objeto que determine la altitud mínima en la aproximación final, siempre que esta altitud sea superior a 150 metros sobre la elevación del umbral.

Superficie de transición

Superficie especificada de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de la pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.

SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS.

- DECRETO 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas (BOE, número 69, de 21 de marzo de 1972)



d : distancia del borde interior al extremo de la pista.

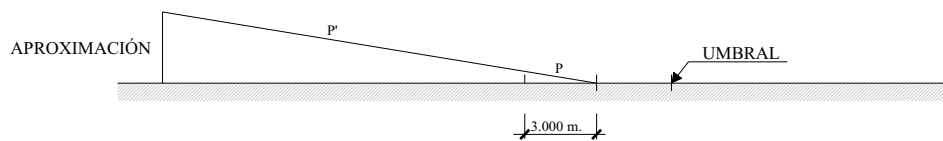
l : longitud.

b : longitud del borde interior.

a : anchura final.

x : divergencias a cada lado.

p : pendiente.



P : pendiente primeros 3.000 metros.

P' : pendiente más allá de los primeros 3.000 metros.

ESQUEMA SERVIDUMBRES DE LOS AERÓDROMOS.

Figura 8

Se establecerán superficies de transición por cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de aeronaves. La pendiente de la superficie de transición, medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista será del 14'3% cuando la letra de clave de la pista sea A, B o C, y del 20% cuando dicha letra de clave sea D o E.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga a la superficie horizontal interna.

Superficie horizontal interna

Superficie plana horizontal, especificada sobre un aeródromo y sus cercanías inmediatas.

Estará contenida en un plano horizontal a 45 metros por encima del punto de referencia y constituida por un círculo con centro en la vertical de dicho punto. El radio de este círculo será de 4.000 metros cuando el aeródromo tenga alguna pista con la letra clave A, B o C; 2.500 metros cuando alguna pista sea de la letra clave D y no haya ninguna de la letra de clave A, B o C; y de 2.000 metros cuando sea E.

Superficie cónica

Superficie especificada de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Se establecerá una superficie cónica en todo aeródromo. La superficie cónica será de revolución sobre el eje vertical que pasa por el punto de referencia, con vértice en el mismo y una pendiente del 5%. El límite inferior de la superficie será la intersección de la misma con el primer plano horizontal. El límite superior estará contenido en un plano horizontal situado a 100 metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave A o B; 75 metros cuando tenga alguna pista con clave C y no las haya con letra clave A o B; 55 metros cuando tenga alguna pista con clave D y no las haya con letra clave A, B o C; y 35 metros cuando la pista sea de clave E.

Superficie horizontal externa

Es el plano horizontal que contiene al límite superior de la superficie cónica y se extiende más allá de dicha superficie. Esta superficie se establecerá cuando sea necesario.

Limitaciones derivadas de la servidumbre de aeródromos

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

Fuera de las citadas áreas, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar. Las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas al Ministerio para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

El Ministerio podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aún vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes.

El Ministerio podrá establecer servidumbres aeronáuticas con respecto a aquellas instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Servidumbre de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas (arts. 11 al 16 del D584/1972)

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Se consideran instalaciones radioeléctricas aeronáuticas al conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que pudieran contenerlos, sustentarlos o protegerlos.

El Decreto define respecto a estos elementos las siguientes zonas:

- Zona de instalación.
Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio competente.
- Zona de seguridad.
Superficie de terreno o de agua, que rodea la zona de instalación. La distancia entre las proyecciones ortogonales de los perímetros de la zona de seguridad e instalación sobre el plano de referencia, se establecen en el Decreto.
- Zona de limitación de alturas.
Superficie engendrada por un segmento, que partiendo de la proyección ortogonal del perímetro de la zona de instalación sobre el plano de referencia, mantiene con este una determinada pendiente. Dicho segmento está contenido en el plano vertical, que pasa por la normal a la citada proyección, en cada uno de sus puntos. Su proyección ortogonal coincidirá con la de la zona de limitación de alturas.

Finalmente, hay que señalar que en el artículo 27 del D524/1972, se prevé que la naturaleza y extensión de las servidumbres específicas de cada aeródromo o instalación serán establecidas, confirmadas o modificadas para cada caso concreto por Decreto, a propuesta del Ministerio competente en la materia.

2.4 AFECCIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELÉCTRICA

Las afecciones en materia de transporte de energía eléctrica se encuentran reguladas en:

- Ley 54/1997, de 27 de noviembre
LEY DEL SECTOR ELÉCTRICO
(BOE, núm. 285, de 28 de noviembre de 1997)

Servidumbre de paso de energía eléctrica (art. 56 L54/1997 y Disposición Adicional decimocuarta)

La servidumbre de paso de energía eléctrica tendrá la consideración de servidumbre legal, gravará los bienes ajenos en la forma y alcance que establece la Ley del Sector Eléctrico y se regirá de acuerdo con lo dispuesto en la misma, en sus disposiciones de desarrollo, en la legislación general de expropiación forzosa, y en el código civil cuando proceda.

La Ley 54/1997, distingue dos tipos de servidumbre:

- a) Servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica.
Comprende, además del vuelo sobre el predio sirviente, el establecimiento de postes, torres o apoyos fijos para la sustentación de los cables conductores de energía.
- b) Servidumbre de paso subterráneo de energía eléctrica.
Comprende la ocupación del subsuelo por cables conductores, a la profundidad y con las demás características que señale la legislación urbanística aplicable.

Una y otra forma de servidumbre comprenderán igualmente el derecho de paso o acceso y la ocupación temporal de terrenos u otros bienes necesarios para la construcción, vigilancia, conservación y reparación de las correspondientes instalaciones.

La servidumbre de paso de energía eléctrica, tanto aéreo como subterráneo, constituida en favor de la red de transporte, distribución y suministro, incluye aquellas líneas y equipos de telecomunicación, que por ellas puedan transcurrir, tanto si lo son para el servicio propio de la explotación eléctrica, como para el servicio de telecomunicaciones públicas y sin perjuicio del justiprecio que, en su caso, pudiera corresponder, de agravarse esta servidumbre.

Limitaciones a la constitución de la servidumbre de paso (art. 57 L54/1997)

No podrá imponerse servidumbre de paso para las líneas de alta tensión:

- a) Sobre edificios, sus patios, corrales, centros escolares, campos deportivos, jardines y huertos, también cerrados, anejos a viviendas que ya existan al tiempo de decretarse la servidumbre, siempre que la extensión de los huertos y jardines sea inferior a media hectárea.

- b) Sobre cualquier género de propiedades particulares, si la línea puede instalarse técnicamente, sin variación de trazado superior a lo que reglamentariamente se determine, sobre terrenos de dominio, uso o servicio público o patrimoniales del Estado, Comunidades Autónomas, de las provincias o los municipios, o siguiendo linderos de propiedad privada.

Limitaciones de uso por la servidumbre de paso de energía eléctrica (art. 58 L54/1997)

La servidumbre de paso de energía eléctrica no impide al dueño del predio sirviente cercarlo o edificar sobre él dejando a salvo dicha servidumbre, siempre que sea autorizado por la Administración competente, que tomará en especial consideración la normativa vigente en materia de seguridad.

Podrá asimismo el dueño solicitar el cambio de trazado de la línea, sino existen dificultades técnicas, corriendo a su costa los gastos de la variación.

La variación del tendido de una línea como consecuencia de proyectos o planes aprobados por la Administración comportará el pago del coste de dicha variación.

Ocupación del dominio público marítimo-terrestre para líneas aéreas de alta tensión (Disposición Adicional segunda L54/1997)

A los efectos previstos en el artículo 32 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, excepcionalmente y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministerios competentes en materia de costas y de industria y energía, tomando en consideración los valores medioambientales y paisajísticos, podrá autorizar el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión en el dominio público marítimo-terrestre, siempre que no se localicen en tramos de costa que constituyan playa u otros ámbitos de especial protección.

Coordinación con planes urbanísticos (art. 5 L54/1997)

La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica cuando éstas se ubiquen o discurran en suelo no urbanizable, deberán tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio. Asimismo, en la medida en que dichas instalaciones se ubiquen en cualquiera de las categorías, de suelo clasificado como urbano o urbanizable, dicha planificación deberá ser contemplada en el correspondiente instrumento de ordenación urbanística, precisando las posibles instalaciones, calificando adecuadamente los terrenos y estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y protección de las existentes.

En los casos en los que no se haya tenido en cuenta la planificación eléctrica en los instrumentos de ordenación descritos en el párrafo anterior, o cuando las razones justificadas de urgencia o excepcional interés para el suministro de energía eléctrica aconsejen el establecimiento de instalaciones de transporte o distribución y siempre que en virtud de otras leyes resultase preceptivo un instrumento de ordenación del territorio o urbanístico según la clase de suelo afectado, se estará a lo establecido en la legislación urbanística de aplicación.

Imposición y ejercicio de la servidumbre de paso (art. 52 y 53 L54/1997)

Se declararán de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte y distribución de energía eléctrica, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

Para el reconocimiento concreto de la utilidad pública de las instalaciones, será necesario que la empresa interesada lo solicite, incluyendo una relación concreta e individualizada de los bienes y derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación.

El reconocimiento de la utilidad pública será acordado por el Ministerio competente en Industria y Energía, tras someter a información pública la petición y haber recabado informe de los organismos afectados.

3. AFECCIONES POR ELEMENTOS NATURALES DEL TERRITORIO

3.1 AFECCIONES EN MATERIA DE COSTAS

Las afecciones a contemplar en la ordenación del litoral están reguladas en:

- Ley 22/1988, de 28 de julio
LEY DE COSTAS
(BOE, núm. 181, de 29 de julio de 1988)
- Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el
REGLAMENTO DE LA LEY DE COSTAS
(BOE, núm. 297, de 12 de diciembre de 1989)

La Ley de Costas tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y, especialmente, de la ribera del mar, diferenciándolo del dominio privado. Es en este último donde la ley impone unas servidumbres legales con el fin de proteger el dominio público.

El dominio público marítimo-terrestre (arts. 3 y 4 L22/1988)

Son bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal, en virtud del artículo 132.2 de la Constitución:

- La ribera del mar y de las rías, que incluye:
 - a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorado o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos o, cuando los supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.
Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y en general, los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.
 - b) Las playas o zonas de depósito de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas, y dunas, tengan o no vegetación, formadas por la acción del mar o del viento marino y otras causas naturales o artificiales.
- El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.
- Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.

Pertencen asimismo al dominio público marítimo-terrestre estatal:

- Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
- Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.
- Los terrenos invadidos por el mar que pasen a formar parte de su lecho por cualquier causa.
- Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.
- Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado o zona marítimo-terrestre.
- Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
- Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público marítimo-terrestre que les haya sido otorgada, cuando así lo exija la concesión.
- Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.
- Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas.
- Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar, la Ley de Costas, por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre, prevé una serie de limitaciones de la propiedad mediante el establecimiento de unas servidumbres legales: de protección, de tránsito, de acceso al mar y zona de influencia (ver Figura 9).

Zona de servidumbre de protección (art. 23 y DT^a 3^a L22/1988 y art. 43 DT^a 9^a del RD1471/1989)

La servidumbre de protección recaerá sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.

La extensión de esta zona podrá ser ampliada por la Administración del Estado, de acuerdo con la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento correspondiente, hasta un máximo de 100 metros, cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate. Esta ampliación será determinada por las normas de protección o por el planeamiento territorial o urbanístico.

Los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la servidumbre de protección será de 20 metros.

Limitaciones de uso en la zona de servidumbre de protección (arts. 24 a 26 y DT^a 3^a y 4^a de la L22/1988 y arts. 43 a 48 y DT^a 9^a y 12^a del RD1471/1989)

En los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre de protección se podrán realizar sin necesidad de autorización cultivos y plantaciones.

SERVIDUMBRE DE COSTAS.

- LEY 22/1988, de 28 de julio, LEY DE COSTAS (BOE, número 181, de 29 de julio de 1988)
- REAL DECRETO 1471/1989, de 1 de diciembre, REGLAMENTO DE LA LEY DE COSTAS (BOE, número 297, de 12 de diciembre de 1989)

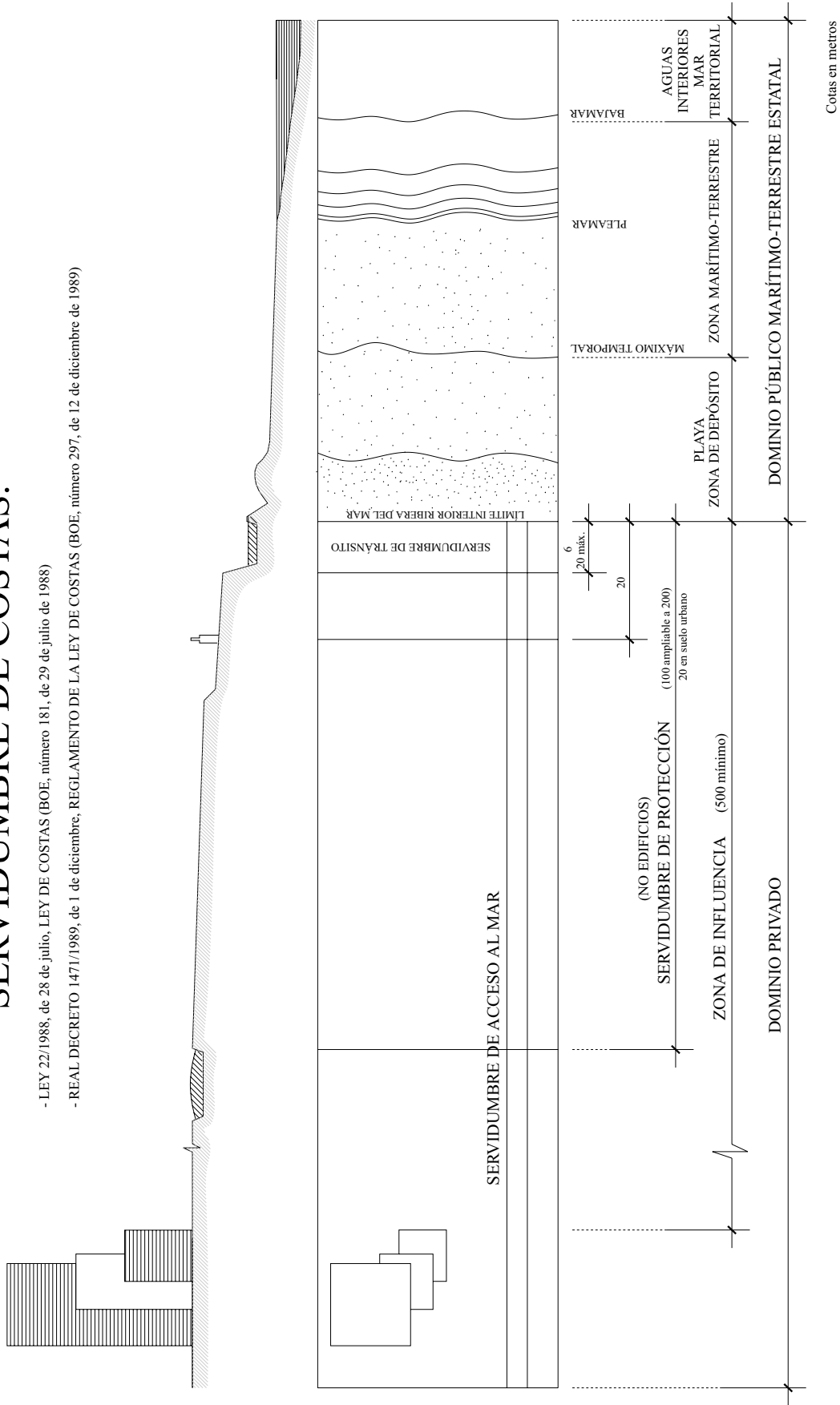


Figura 9

En los primeros 20 metros de esta zona se podrán depositar normalmente objetos o materiales arrojados por el mar y realizar operaciones de salvamento marítimo; no podrán llevarse a cabo cerramientos salvo que cumplan las siguientes condiciones:

- Se podrán autorizar cerramientos opacos hasta una altura máxima de 1 metro, debiendo ser diáfanos por encima de dicha altura con, al menos, un 80 por cien de huecos, salvo que se empleen elementos vegetales vivos.
- Igualmente, podrán autorizarse cerramientos vinculados a los de las concesiones en el dominio público marítimo-terrestre con las características que se determinen en el título concesional.

En todo caso, deberá quedar libre la zona afectada por la servidumbre de tránsito.

En la zona de servidumbre de protección estarán prohibidas:

- a) Las edificaciones destinadas a residencia o habitación, incluidas las hoteleras cualquiera que sea su régimen de explotación, excluidos los campamentos debidamente autorizados con instalaciones desmontables.
- b) La construcción o modificación de vías de transporte interurbanas, cuyo trazado discorra longitudinalmente a lo largo de la zona de servidumbre de protección, quedando exceptuadas de dicha prohibición aquellas otras en las que su incidencia sea transversal, accidental o puntual. Igualmente, está prohibida la construcción o modificación de vías de transporte cuya intensidad de tráfico sea superior a 500 vehículos/día de media anual en el caso de carreteras. Estas prohibiciones incluyen las áreas de servicio de las vías antes mencionadas.
- c) Las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos, salvo el aprovechamiento de los mismos para su aportación a las playas.
- d) El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.
- e) El vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.
- f) La publicidad a través de carteles o vallas, o por medios acústicos audiovisuales, excepto los rótulos indicadores de establecimientos, siempre que se coloquen en su fachada y no supongan una reducción del campo visual.

Con carácter ordinario sólo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación o presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Sólo podrán permitirse la ejecución de desmontes y terraplenes, previa autorización, cuando la altura de aquéllos sea inferior a 3 metros, no perjudique al paisaje y se realice un adecuado tratamiento de sus taludes con plantaciones y recubrimientos. A partir de dicha altura deberá realizarse una previa evaluación de su necesidad y su incidencia sobre el dominio público marítimo terrestre y sobre la zona de servidumbre de protección.
- La tala de árboles sólo se podrá permitir cuando exista autorización previa del órgano competente en materia forestal y no merme significativamente las masas arboladas, debiendo recogerse expresamente en la autorización la exigencia de reforestación eficaz con especies autóctonas, que no dañen el paisaje y el equilibrio ecológico.

Excepcionalmente y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, se podrán autorizar en esta zona la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. Asimismo, se podrán autorizar edificaciones destinadas a residencia o habitación y las instalaciones industriales, que sean de excepcional

importancia y que, por razones económicas justificadas, sea conveniente su ubicación en el litoral, siempre que en ambos casos, se localicen en zona de servidumbre correspondiente a tramos de costa que no constituyan playa, ni zonas húmedas en otros ámbitos de especial protección. Estas actuaciones deberán acomodarse al planeamiento urbanístico que se apruebe por las Administraciones competentes.

No obstante se respetarán los usos y construcciones existentes y las autorizaciones ya otorgadas antes de la entrada en vigor de la Ley de Costas, siempre que contaran con autorización o concesión exigible con arreglo a la anterior legislación de costas o, bien, si no contaran con la misma, procediese su legalización por razones de interés público.

Asimismo, se podrán autorizar nuevos usos y construcciones de conformidad con los planes de ordenación en vigor, siempre que se garantice la efectividad de la servidumbre y no se perjudique el dominio público marítimo-terrestre y se cumplan las siguientes reglas:

- 1ª. Cuando se trate de usos o construcciones no prohibidas según lo señalado anteriormente, se estará al régimen general establecido en la Ley de Costas y a las determinaciones del planeamiento urbanístico.
- 2ª. Cuando la línea de las edificaciones existentes está situada a una distancia inferior a 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar, para el otorgamiento de nuevas autorizaciones se deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - a) Con carácter previo o simultáneo a la autorización deberá aprobarse un plan especial, estudio de detalle en otro instrumento urbanístico adecuado, cuyo objetivo primordial sea el proporcionar un tratamiento urbanístico homogéneo al conjunto de la fachada marítima.
 - b) Las nuevas construcciones deberán mantener la misma alineación, siempre que se trate de edificación cerrada y que la longitud del conjunto de solares susceptible de albergar dicha edificaciones no exceda de la cuarta parte de la longitud total de la fachada existente.
 - c) Lo establecido en la regla anterior sólo será de aplicación cuando se trate de solares aislados con medianería de edificación consolidada a uno o ambos lados, siempre que ésta sea conforme con la alineación establecida en la ordenación urbanística vigente.

Con carácter general, en la zona de servidumbre de protección, el señalamiento de alineaciones y rasantes, la adaptación o reajuste de las existentes, la ordenación de los volúmenes y el desarrollo de la red viaria se llevará a cabo mediante Estudios de Detalle y otros instrumentos urbanísticos adecuados que respetarán las disposiciones de la Ley de Costas y las determinaciones de las normas que se aprueben con arreglo a la misma.

Zona de servidumbre de tránsito (art. 27 de la L22/1988 y 51 del RD1471/1989)

La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público y peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo los espacios especialmente protegidos.

En los lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario hasta un máximo de 20 metros.

Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el dominio público marítimo-terrestre. En tal caso se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en con-

diciones análogas, en la forma que se señale por la administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.

La competencia para ampliar o sustituir la zona afectada por la servidumbre en los supuestos anteriormente señalados corresponde al Ministerio competente en materia de costas. La ampliación se llevará a cabo, en su caso, de conformidad con lo previsto en las normas de protección o, en su defecto, en el planeamiento territorial o urbanístico. La localización alternativa se ubicará fuera del dominio público marítimo-terrestre y preferentemente dentro de la zona de servidumbre de protección, de forma que se garantice la continuidad del tránsito.

Los cultivos en esta zona no impedirán el ejercicio de la servidumbre. Los daños que puedan producirse no serán objeto de indemnización.

La obligación de dejar expedita la zona de servidumbre de tránsito se refiere tanto al suelo como al vuelo y afecta a todos los usos que impidan la efectividad de la servidumbre.

Zona de servidumbre de acceso al mar (art. 28 y DT^a 3^a L22/1988 y arts. 52 a 55 y DT^a 11^a RD1471/1989)

La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al dominio público marítimo-terrestre, en la longitud y anchura que demande la naturaleza y finalidad de acceso.

Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en los espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros y los peatonales 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.

Se entenderá por terminación la finalización de la ejecución de los accesos, con independencia del momento de su recepción por el Ayuntamiento respectivo.

Limitaciones de uso en la zona de servidumbre de acceso al mar (art. 28 L22/1988 y art. 54 del RD1471/1989)

No se permitirán en ningún caso obras o instalaciones que interrumpan el acceso al mar sin que se proponga por los interesados una solución alternativa que garantice su efectividad en condiciones análogas a las anteriores, a juicio de la administración del Estado.

Las servidumbres de paso existentes a la entrada en vigor de la Ley de Costas se mantendrán en los términos en que fueron impuestas.

Los accesos públicos al mar actualmente existentes y los construidos en virtud del planeamiento urbanístico aprobado con anterioridad a la vigencia de la Ley de Costas permanecerán destinados al uso público, abriéndose al mismo cuando no lo estuviesen.

En los tramos de costa en que no estuviesen abiertos al público accesos suficientes para dar cumplimiento a las distancias anteriormente señaladas, los Servicios Periféricos de Costas procederán al señalamiento de los que hayan de servir a tal finalidad.

Zona de influencia (art. 30 L22/1988 y 58 RD1471/1989)

La ordenación territorial y urbanística sobre terrenos incluidos en una zona, cuya anchura se determinará en los instrumentos correspondientes y que serán como mínimo de 500 metros a partir del límite interior de la ribera del mar, respetará las exigencias de protección del dominio público marítimo-terrestre a través de los siguientes criterios:

- a) En tramos de playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamiento de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la servidumbre de tránsito.
- b) Las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable en el término municipal, entendiéndose como tal la densidad definida por el planeamiento para los terrenos incluidos en la zona.

Limitaciones de uso en la zona de influencia (art. 30 L22/1988 y 58 RD1471/1989)

Para el otorgamiento de licencia de obras o uso que impliquen la realización de vertidos al dominio público marítimo-terrestre se requerirá la previa obtención de la autorización de vertido correspondiente.

Aplicación de las disposiciones de la Ley de Costas relativas a las zonas de servidumbre de protección y de influencia (DTª 3ª L22/1988 y DTª 8ª RD1471/1989)

Las disposiciones señaladas sobre las zonas de servidumbre de protección y de influencia serán aplicables a los terrenos que a la entrada en vigor de la Ley estuviesen clasificados como suelo urbanizable no programado y suelo no urbanizable. Las posteriores revisiones de la ordenación que prevean la urbanización de dichos terrenos y su consiguiente cambio de clasificación deberán respetar íntegramente las citadas disposiciones. Igualmente serán de aplicación tales disposiciones al suelo urbanizable clasificado que no cuente con Plan Parcial aprobado, siempre que no se dé lugar a indemnización de acuerdo con la legislación urbanística.

Si cuentan con Plan Parcial aprobado definitivamente, se ejecutarán las determinaciones del plan respectivo, si bien en este caso la anchura de la zona de servidumbre de protección será de 20 metros como en el suelo urbano. No obstante, los Planes Parciales aprobados definitivamente con posterioridad al 1 de enero de 1988 y con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas deberán ser revisados para adaptarlos a sus disposiciones, siempre que no dé lugar a indemnización. La misma regla se aplicará a los Planes Parciales no ejecutados en el plazo previsto al efecto por causas no imputables a la Administración cualquiera que fuera su fecha de aprobación definitiva.

Se considera como modificación del planeamiento vigente indemnizable con arreglo a la legislación urbanística, las disminuciones o reducciones de aprovechamiento urbanístico que resulten exigibles por la estricta aplicación de la Ley de Costas. No se consideran como tales y, en consecuencia, no serán obstáculo para la aplicación de la Ley las indemnizaciones que, en su caso, sean exigibles por los gastos realizados en la redacción de planes o proyectos, expedición de licencias u otros derivados del cumplimiento de obligaciones impuestas por la normativa vigente.

A los mismos efectos, la aplicación de las disposiciones de la Ley de Costas podrá hacerse de forma gradual, de tal modo que, atendidas las circunstancias del caso, la anchura de la zona de protección, aunque inferior a 100 metros, sea la máxima posible, dentro del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento.

Deslindes (arts. 11 a 16 L22/1988 y 18 a 30 RD1471/1989)

El deslinde determinará siempre el límite interior del dominio público marítimo-terrestre, sin perjuicio de que se puedan delimitar las distintas clases de pertenencias que lo integran. Cuando el mencionado límite interior no coincida con el de la ribera del mar, se fijará en el plano, en todo caso, el de esta última, además de aquél. No obstante, el amojonamiento sólo reflejará el límite interior del dominio público.

En el plano correspondiente se fijará el límite del dominio público mediante una línea poligonal que una los distintos puntos utilizados como referencia, rectificando, en su caso, las curvas naturales del terreno.

En el mismo plano se señalará siempre el límite interior de la zona de servidumbre de protección.

El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier persona interesada, y será aprobado por la Administración del Estado.

A efectos de la incoación del expediente el Servicio Periférico de Costas elevará al Ministerio de Fomento una propuesta que contendrá plano de delimitación provisional del dominio público y de la zona de servidumbre de protección.

A la vista de dicha propuesta, el citado Departamento ministerial ordenará, si lo estima procedente, la incoación del expediente.

La providencia de incoación del expediente de deslinde implicará la suspensión del otorgamiento de concesiones y autorizaciones en el dominio público marítimo-terrestre y su zona de servidumbre de protección, a cuyo efecto deberá publicarse acompañada de plano en el que se delimite provisionalmente la superficie estimada de aquél y de ésta. La resolución del expediente de deslinde llevará implícito el levantamiento de la suspensión.

En el procedimiento serán oídos la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento correspondiente, los propietarios colindantes y demás personas que acrediten la condición de interesados.

El plano de delimitación provisional de la zona de dominio público y de la de servidumbre de protección se someterá a información pública por plazo de un mes, para que cualquier interesado pueda comparecer en el expediente y formular las alegaciones que considere oportunas. Posteriormente, el Servicio Periférico de Costas formulará el proyecto de deslinde el cual, junto con el acta de replanteo, será llevado al Ministerio para su aprobación mediante Orden ministerial.

Cuando el proyecto de deslinde suponga modificación substancial de la delimitación provisional, se abrirá un nuevo periodo de información pública.

La Orden de aprobación del deslinde deberá reflejar con precisión el límite interior del dominio público marítimo-terrestre, así como el de la ribera del mar cuando no coincida con aquél. Además se hará constar la localización de las servidumbres impuestas a los terrenos colindantes.

La aprobación del deslinde llevará implícita el levantamiento de la suspensión del otorgamiento de concesiones y autorizaciones en el dominio público marítimo-terrestre y su zona de servidumbre de protección, así como la cancelación de las anotaciones preventivas practicadas en el Registro, relativas a fincas que no hayan resultado incluidas en el dominio público.

3.2 AFECCIONES EN MATERIA DE AGUAS

Las afecciones en materia de aguas se encuentran reguladas en:

- Ley 29/1985, de 2 de agosto
LEY DE AGUAS
(BOE, núm. 189, de 8 de agosto de 1995)
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el
REGLAMENTO DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO
(BOE, núm. 103, de 30 de abril de 1986)
- Ley 6/1989, de 7 de julio, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
(DOGV, núm. 1106, de 13 de julio de 1989)

El dominio público hidráulico: bienes que lo integran (art. 2 L29/1985)

Constituyen el dominio público hidráulico estatal:

- a) Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables, con independencia del tiempo de renovación.
- b) Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- c) Los lechos de los lagos y lagunas y de los embalses superficiales en cauces públicos.
- d) Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.

En la presente publicación únicamente se analizan las afecciones derivadas de las aguas superficiales (cauces), no entrando en el estudio de las aguas subterráneas, las cuales ya han sido objeto de análisis en otras publicaciones realizadas por la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes ²

Cauces, riberas y márgenes (arts. 4 al 6 L29/1985 y arts. 4 al 6 RD849/1986)

Alveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Se considera como caudal de la máxima crecida ordinaria la media de los máximos caudales anuales, en su régimen natural, producidos durante 10 años consecutivamente, que sean representativos del comportamiento hidráulico de la corriente.

Son de dominio privado los cauces por los que ocasionalmente discurren las aguas pluviales en tanto atraviesen, desde su origen, únicamente fincas de dominio particular.

² Vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas por actividades urbanísticas en la Comunidad Valenciana. Serie Cartografía Temática 2. COPUT, 1988.

Accesibilidad Potencial a los recursos hídricos en la Comunidad Valenciana. Serie Cartografía Temática 3. COPUT, 1998.

El dominio privado de estos cauces no autoriza a hacer en ellos labores ni construir obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas en perjuicio de interés público o de terceros, o cuya destrucción por fuerza de las avenidas puedan ocasionar daños a personas o casas.

Se entiende por riberas las franjas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de las aguas bajas.

Se consideran márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

Una de las mayores limitaciones con la que nos encontramos a la hora de abordar las afecciones en materia de aguas es el desconocimiento del deslinde concreto de los diferentes cauces. Ante esta circunstancia las pretensiones de este trabajo se limitan a la identificación de aquellos elementos integrantes de la red hidrográfica de la Comunidad Valenciana, que constan en el Sistema de Información Territorial de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, así como de recopilar la normativa vigente al respecto.

De esta manera el planificador dispondrá al menos, de información respecto a la localización de los cauces y de las afecciones legales derivadas de los mismos, con el objeto de su toma en consideración a la hora de acometer la redacción del instrumento de planificación territorial y urbanística que corresponda.

En cualquier caso el apeo y deslinde de los cauces de dominio público corresponde a la Administración del Estado, que los efectuará por los Organismos de cuenca, tal y como prescribe el artículo 87 de la Ley de Aguas.

Zona de servidumbre de las márgenes de los cauces (art. 6 L29/1985 y arts. 6 y 8 del RD849/1986)

Las márgenes están sujetas en toda su extensión longitudinal a una zona de servidumbre de 5 metros de anchura para uso público.

En las zonas próximas a la desembocadura en el mar, en el entorno inmediato de los embalses o cuando las condiciones topográficas o hidrográficas de los cauces y márgenes lo hagan necesario para la seguridad de las personas y bienes, podrá modificarse la anchura de la zona de servidumbre. Igualmente, se puede modificar la citada anchura si lo exigieran las características de la concesión de un aprovechamiento hidráulico.

En todo caso, la modificación se hará por causas justificadas de exigencia del uso público, previa la tramitación de un expediente en el que se oirá al propietario del terreno y, cuando proceda, al titular de la concesión.

Limitaciones de uso en la zona de servidumbre (art. 7 RD849/1986)

La zona de servidumbre para uso público tendrá los fines siguientes:

- a) Paso para el servicio del personal de vigilancia del cauce.
- b) Paso para el ejercicio de las actividades de pesca fluvial.
- c) Paso para el salvamento de personas o bienes.
- d) Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.

Los propietarios de estas zonas de servidumbre podrán libremente sembrar y plantar especies no arbóreas, siempre que no impidan el paso, pero no podrán edificar sobre ellas sin obtener

la autorización pertinente, que se otorgará en casos muy justificados. Las autorizaciones para la plantación de especies arbóreas requerirán autorización del Organismo de cuenca.

Zona de policía de las márgenes de los cauces (arts. 6 y 7 L29/1985 y arts. 9 y 10 del RD849/1986)

Las márgenes están sujetas en toda su extensión longitudinal a una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionarán el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Al igual que ocurre en la zona de servidumbre, y por las mismas causas, podrá modificarse los límites de la zona de policía. Estas modificaciones tan sólo podrán ser promovidas por la Administración del Estado, Autonómica o Local. La competencia para acordar la modificación corresponde al Organismo de cuenca, debiendo instruir al efecto el oportuno expediente.

Limitaciones de uso en la zona de policía (art. 7 L29/1985 y arts. 7 y 9 RD849/1996)

En la zona de policía de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce, y con el fin de proteger el dominio público hidráulico y el régimen de corrientes, quedan sometidas a lo dispuesto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico las siguientes actividades y usos del suelo:

- a) Las alteraciones substanciales del relieve natural del terreno.
- b) Las extracciones de áridos.
- c) Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.
- d) Cualquier otro uso o actividad que suponga obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico.

La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del Organismo de cuenca, salvo los casos especiales regulados legalmente. Esta autorización es independiente de cualquier obra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las administraciones públicas.

Podrán realizarse en caso de urgencia trabajos de protección de carácter provisional en los márgenes de los cauces. Serán responsables de los eventuales daños que pudieran derivarse de dichas obras los propietarios que las construyan.

La realización de tales trabajos en la zona de policía deberá ser puesta en conocimiento del Organismo de cuenca en el plazo de un mes, al efecto de que éste, a la vista de los mismos y de las circunstancias que los motivaron, pueda resolver sobre su legalización o demolición.

Zona de protección de los lagos, lagunas y embalses (art. 88 de la L29/1985 y art. 243 del RD849/1986)

Con el fin de proteger la calidad del agua, el Gobierno podrá establecer alrededor de los lechos de los lagos, lagunas y embalses, un área en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Alrededor de los embalses el Organismo de cuenca podrá prever en sus proyectos las zonas de servicio necesarias para su explotación.

En todo caso, las márgenes de los lagos, lagunas y embalses quedarán sujetas a las zonas de servidumbre y policía fijadas para las corrientes de aguas.

Otras servidumbres legales contempladas en la Ley de Aguas (arts. 45 y 46 L29/1985 y 16, 18, 19 y 41 del RD849/1986)

La ley de Aguas, con independencia de la servidumbre y zona de policía de los cauces, contempla otras servidumbres legales de menor trascendencia territorial, cuyo origen está en el Código Civil y que son:

- Servidumbre de desagüe natural.
Los predios inferiores están sujetos a recibir las aguas que naturalmente y sin obra del hombre desciendan de los superiores, así como la tierra o piedra que arrastren en su curso. Ni el dueño del predio inferior puede hacer obras que impidan esta servidumbre, ni el del superior obras que lo agraven.
- Servidumbre forzosa de acueducto.
Por medio de ella se otorga al propietario de una finca que quiera servirse del agua de que pueda disponer para la misma, o evacuar los sobrantes, el derecho a hacerla pasar por los predios intermedios, con la obligación de indemnizar a sus dueños y a los de los predios inferiores sobre los que se filtren o caigan las aguas.
La servidumbre forzosa de acueducto puede imponerse tanto por motivos de interés público como de interés privado.
- Servidumbre de saca de agua y abrevadero, servidumbre de estribo de presa y de parada o partididor, y servidumbre de paso, cuando se trate de garantizar el acceso o facilitar el mismo a la zona de dominio público de los cauces, para usos determinados, incluyendo los deportivos y recreativos.

Deslinde de los cauces de dominio público (arts. 240 a 242 RD 840/1986)

Los expedientes de apeo y deslinde de los cauces de dominio público serán iniciados por el Organismo de cuenca, cuando lo estime necesario o a instancia de parte.

Para la delimitación del cauce habrán de considerarse, además del caudal teórico de la máxima crecida ordinaria que se calcula para el tramo objeto de deslinde, la observación del terreno y las alegaciones y manifestaciones de los ribereños y de los prácticos y autoridades locales.

Iniciado el expediente, se practicará información pública y se notificará a los propietarios de los predios ribereños y a los Organismos de las Administraciones públicas que pudieran ser afectados.

El Organismo de cuenca deducirá el caudal de la máxima crecida ordinaria y de acuerdo con las características topográficas de la corriente, estimará en planos a escala conveniente la delimitación de la zona cubierta por las aguas en tales condiciones teóricas, realizando una primera aproximación del deslinde, confeccionándose el plano de deslinde previo.

Con citación de los interesados, se replantearán sobre el terreno las líneas de deslinde previo que podrán alterarse ligeramente ante las alegaciones que mejorasen el resultado pretendido, levantándose Acta al respecto.

Posteriormente, se formulará la propuesta razonada del deslinde que se someterá a información pública.

El Organismo de cuenca resolverá previo informe del Servicio Jurídico si hubiesen sido presentadas reclamaciones al trámite anterior. La resolución deberá ser publicada.

Las afecciones de cauces previstas en la Ley de Ordenación del Territorio (arts. 68 a 70 de la LGV6/1989)

Todos los cauces públicos y privados deberán mantenerse expeditos. No se autorizará su aterramiento o reducción sin que exista un proyecto aprobado por el órgano competente que plantee solución alternativa que garantice el discurso normal de las aguas.

Cuando se plantee acción alternativa que modifique o suprima cauces públicos, no se aprobará definitivamente el proyecto hasta la desafección del terreno público.

Se prohíbe toda edificación sobre terrenos provenientes de cauces y hasta 20 metros de su arista exterior.

Las plantaciones que se lleven a cabo en los mismos serán de escasa entidad y en ningún caso se autorizarán cultivos arbóreos o de otra naturaleza que impida el curso de las aguas, hasta el límite de sus riberas.

3.3 AFECCIONES EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS

Las afecciones en materia de vías pecuarias se encuentran reguladas en:

- Ley 3/1995, de 23 de marzo
LEY DE VÍAS PECUARIAS
(BOE, núm. 71, de 24 de marzo de 1995)
- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2423, de 9 de enero de 1995)

Definición y naturaleza jurídica de las vías pecuarias (arts. 1 y 2 L3/1995)

Se entiende por vía pecuaria las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, el paisaje y el patrimonio natural y cultural.

Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Tipos de clasificación de vías pecuarias (arts. 4 y 7 L3/1995)

Las vías pecuarias se denominan, con carácter general: cañadas, cordeles y veredas.

Las cañadas son aquellas vías pecuarias cuya anchura no exceda de 75 metros.

Son cordeles, las vías pecuarias que su anchura no sobrepase de 37'5 metros.

Las veredas son las vías que tienen una anchura no superior a 20 metros.

Dichas denominaciones son compatibles con otras tales como azagadores, cabañeras, caminos ganaderos, carreradas, galianas, ramales y traviesas.

Los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero tendrán la superficie que determine el acto administrativo de clasificación de vías pecuarias. Igualmente, la anchura de las coladas será determinada por dicho acto de clasificación.

La clasificación es el acto administrativo de carácter declarativo en virtud del cual se determina la existencia, anchura, trazado y demás características físicas generales de cada vía pecuaria.

En esta publicación se recogen todas aquellas vías pecuarias que existen en la Comunidad Valenciana y de los que se dispone de información cartográfica.

Deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias (arts. 8 y 9 L3/1995)

El deslinde es el acto administrativo por el que se definen los límites de las vías pecuarias de conformidad con lo establecido en el acto de clasificación. El deslinde aprobado declara la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma.

El amojonamiento es el procedimiento administrativo en virtud del cual, una vez aprobado el deslinde, se determinan los límites de la vía pecuaria y se señalizan con carácter permanente sobre el terreno.

Modificaciones de trazado y desafectación de las vías pecuarias (arts. 10 y 11 L3/1995)

Por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por interés particular, previa desafectación, se podrá variar o desviar el trazado de una vía pecuaria. En cualquier caso, se asegurará el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados junto con la continuidad de tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios con aquél.

Las Comunidades Autónomas podrán desafectar del dominio público los terrenos de las vías pecuarias que no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios legalmente permitidos.

Los terrenos desafectados o que en lo sucesivo se desafecten, tienen la condición de bienes patrimoniales de las Comunidades Autónomas, prevaleciendo en su destino el interés público o social.

Limitaciones de usos en las vías pecuarias (arts. 16 y 17 L3/1995)

Se consideran compatibles con la actividad pecuaria los usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo la naturaleza jurídica de ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero.

Las comunicaciones rurales y, en particular, el desplazamiento de vehículos y maquinaria agrícola deberán respetar la prioridad de paso de los ganados, evitando el desvío de éstos o la interrupción prolongada de su marcha. Con carácter excepcional y para uso específico y concreto, las Comunidades Autónomas podrán autorizar la circulación de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, quedando excluidas de dicha autorización las vías pecuarias en el momento de transitar el ganado y aquellas otras que revistan interés ecológico y cultural.

Serán también compatibles las plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales, cuando permitan el tránsito normal de los ganados.

Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica de senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados, siempre que respeten las prioridades del tránsito ganadero.

Podrán establecerse sobre terrenos de vías pecuarias instalaciones desmontables que sean necesarias, por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por razones

de interés particular, en el caso en que se autoricen ocupaciones temporales que no alteren el tránsito ganadero, ni impidan los demás usos compatibles y complementarios con aquél.

Cuando algunos usos en terrenos de vías pecuarias puedan suponer incompatibilidad con la protección de ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendio, especies protegidas y prácticas deportivas tradicionales, las Administraciones competentes podrán establecer restricciones temporales a los usos complementarios.

Vías pecuarias de interés natural (art. 17 LGV11/1994)

La Consellería de Medio Ambiente designará como de interés natural aquellas vías pecuarias que resulten de interés para la conservación de la naturaleza, usos educativos o recreativos y, en particular, las que puedan servir para conectar los distintos espacios naturales protegidos en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

No podrán declararse innecesarias ni, por consiguiente, enajenarse o dedicarse a otros usos, las vías pecuarias que sean designadas de interés natural, aún en el supuesto de haber perdido su utilidad para el tránsito del ganado o las comunicaciones agrarias.

Por su parte, la Disposición Adicional tercera de la Ley 3/1995 establece el régimen de las vías pecuarias que atraviesan las Reservas Naturales y los Parques. El uso que se dé a las mismas estará determinado en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y, además, en el caso de los Parques Naturales, por el Plan Rector de Uso y Gestión.

En cualquier caso se asegurará el mantenimiento de la integridad superficial de las vías, la idoneidad de los itinerarios, de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y demás usos complementarios y compatibles con éste.

3.4 AFECCIONES EN MATERIA DE MONTES

Las afecciones en materia de montes, en la Comunidad Valenciana, se regulan por:

- Ley 3/1993, de 9 de diciembre, de la Generalitat Valenciana
LEY FORESTAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2168, de 21 de diciembre)
- Decreto 98/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano
REGLAMENTO DE LA LEY FORESTAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2520, de 1 de junio de 1995)

Concepto de monte o terreno forestal (art. 2 LGV3/1993 y art. 1 RD98/1995)

Son montes o terrenos forestales todas las superficies cubiertas de especies arbóreas, arbustivas, de matorral o herbáceas, de origen natural o procedentes de siembra o plantación que cumplan o puedan cumplir funciones ecológicas, de protección, de producción, paisajísticas o recreativas. Igualmente, se consideran montes o terrenos forestales:

- a) Los enclaves forestales en terrenos agrícolas, entendiéndose como tales aquellos que por su extensión puedan cumplir alguna de las funciones anteriormente señaladas.
- b) Los terrenos que, aún no reuniendo los requisitos señalados, queden adscritos a la finalidad de su transformación futura en forestal, en aplicación de las previsiones contenidas en la Ley Forestal, en otras leyes, y en los planes aprobados en ejecución de las mismas.
- c) Los terrenos yermos y aquellos en los que la actividad agraria haya sido abandonada por un plazo superior a 10 años, que se encuentren situados en los límites de montes o terrenos forestales o, sin estarlo, hayan adquirido durante dicho periodo signos inequívocos de su estado forestal, o sean susceptibles de destino forestal.
- d) Las pistas o caminos forestales.

Montes de propiedad pública (arts. 7 y 8 LGV3/1993 y arts. 4 a 7 RD98/1995)

Los terrenos forestales, por razón de su pertenencia, se clasifican en públicos y privados.

Son montes o terrenos forestales públicos los pertenecientes a una persona jurídico-pública. Son montes o terrenos forestales de propiedad privada los que pertenezcan a personas físicas o jurídicas de derecho privado.

Los montes o terrenos forestales de propiedad pública pueden ser de dominio público o patrimoniales, pudiendo ser éstos últimos de utilidad pública.

Serán de dominio público los terrenos forestales que hayan sido afectados a un uso o servicio público, o que lo sean por aplicación de una norma del Estado. En la Comunidad Valenciana podrán declararse de dominio público, además, aquellos montes o terrenos forestales que se vinculen a la satisfacción de intereses generales y, en concreto, a la protección y mejora de la calidad de vida y a la defensa y restauración del medio ambiente.

La afectación al dominio público se producirá por acuerdo específico del Gobierno Valenciano, previa instrucción de expediente en el que, en todo caso, deberá ser oída la entidad pública afectada.

Los montes de dominio público serán inalienables, imprescriptibles e inembargables. Los aprovechamientos forestales compatibles con la causa de declaración de los terrenos forestales de dominio público se efectuarán conforme a lo establecido para los montes declarados de utilidad pública.

Montes de utilidad pública (art. 9 LGV3/1993 y arts. 11, 12, 14 15 y 17 RD98/1995)

El Gobierno Valenciano declarará de utilidad pública los montes públicos de la Comunidad Valenciana que deban ser conservados o mejorados por su trascendencia hidrológico-forestal o por sus funciones ecológicas o sociales (ver Figura 10).

La declaración de monte de dominio público y utilidad pública supone la máxima protección a los efectos de las directrices y actuaciones previstas en el Plan General de Ordenación Forestal.

Los montes de utilidad pública serán inembargables, e inalienables. Sólo podrán ser expropiados para obras y trabajos cuyo interés general prevalezca sobre la utilidad pública del monte afectado.

Por razones de interés público podrán autorizarse servidumbres u ocupaciones temporales en montes de utilidad pública o de dominio público. Excepcional y restrictivamente, se podrán autorizar por razones de interés particular el establecimiento de servidumbres u ocupaciones en montes catalogados, en el caso en que se justifique su compatibilidad con la utilidad pública o dominio público del monte y sea imposible su sustitución fuera del mismo, prefiriéndose en todo caso su localización en zonas desarboladas o de escaso interés ecológico.

El Catálogo de Montes de Dominio Público y Utilidad Pública (art. 11 L3/1993 y arts. 25 a 27 RD98/1995)

El Catálogo de Montes de Dominio Público y de Utilidad Pública es un registro público de carácter administrativo. Los montes o terrenos forestales de dominio público o de utilidad pública se inscribirán en el Catálogo de Montes de Dominio Público y de Utilidad Pública de la Comunidad Valenciana. El citado Catálogo, así como sus modificaciones, será aprobado por Decreto del Gobierno Valenciano.

El Catálogo estará dividido en dos secciones: la de montes de dominio público y la de montes de utilidad pública. En él se señalarán, dentro de cada sección, los montes por provincias y, dentro de cada una de ellas, se numerarán correlativamente, con mención de la comarca, partido judicial, término municipal, nombre y pertenencia. También se expresarán los límites del monte, sus cabidas total y pública, las especies principales que lo pueblan y otras características relevantes que se establecen en el Reglamento de la Ley Forestal de la Comunidad Valenciana.

MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA



Figura 10

3.5 AFECCIONES EN MATERIA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

La afección en materia de espacios naturales protegidos está regulada en la:

- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2423, de 9 de enero de 1995)

Clases de espacios naturales protegidos (art. 3 LGV11/1994)

Según los recursos naturales o biológicos y de los valores naturales que contengan los espacios naturales protegidos en la Comunidad Valenciana se incluirán en alguna de las siguientes categorías:

- a) Parques naturales
- b) Parajes naturales
- c) Parajes naturales municipales
- d) Reservas naturales
- e) Monumentos naturales
- f) Sitios de interés
- g) Paisajes protegidos

Además, la Ley de Espacios Naturales Protegidos (arts. 15 a 17 LGV11/1994) prevé la protección de otras áreas:

- Zonas Húmedas
- Cuevas
- Vías pecuarias de interés natural

Está prevista la aprobación por el Gobierno Valenciano, a propuesta de la Consellería competente en materia de Medio Ambiente, de un catálogo de estos espacios.

Espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana (Disposición Adicional segunda LGV11/1994)

Son espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana los que se enumeran a continuación (ver Figura 11):

PARQUES NATURALES:

- Parque Natural de L'Albufera
Declaración mediante Decreto 71/ 1993, de 31 de mayo, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2057, de 30 de junio de 1993)
- Parque Natural del Montgó
Declarado mediante Decreto 25/1987, de 16 de marzo, del Consell de la Generalidad Valenciana

(DOGV, núm. 556, de 30 de marzo de 1987)

Modificada la declaración mediante Decreto 110/1992, de 6 de julio, del Gobierno Valenciano

(DOGV, núm. 1844, de 14 de agosto de 1992)

- Parque Natural del Carrascar de la Font Roja
Declarado mediante Decreto 49/1987, de 13 de abril, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 511, de 21 de mayo de 1987)
- Parque Natural del Fondó
Declarado mediante Decreto 187/1988, de 12 de diciembre, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 991, de 25 de enero de 1989)
- Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca
Declarado mediante Decreto 188/1988, de 12 de diciembre del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 990, de 24 de enero de 1989)
Modificada parcialmente la declaración mediante Decreto 264/1994, de 20 de diciembre, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2423, de 9 de enero de 1995)
- Parque Natural de las Lagunas de La Mata y Torrevieja
Declarado mediante Decreto 237/1996, de 10 de diciembre, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2892, de 18 de diciembre de 1996)
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
Declarado como Paraje Natural mediante Decreto 190/1988, de 12 de diciembre, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 992, de 26 de enero de 1981)
Posteriormente la Ley de Espacios Naturales Protegidos, lo incluye con la categoría de Parque Natural.
- Parque Natural del Penyal d'Ífach
Declarado mediante Decreto 1/1987, de 19 de enero, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 514, de 28 de enero de 1987)
- Parque natural del Marjal de Pego-Oliva
Declarado mediante la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana
(DOGV, núm. 2433, de 9 de enero de 1995)

Actualmente, se encuentra en fase de declaración el Parque Natural de la Serra d'Espadán, cuyo procedimiento se inició mediante Orden de 22 de septiembre de 1997, de la Consellería de Medio Ambiente y que fue publicada en el DOGV núm. 3089, de 30 de septiembre de 1997.

PARAJES NATURALES:

- Paraje Natural del Desert de les Palmes
Declarado mediante Decreto 149/1989, de 16 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 1173, de 31 de octubre de 1989)

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS



Figura 11

RESERVAS NATURALES:

- Reserva Natural de las Illes Columbretes
Declarada mediante Decreto 15/1988, de 25 de enero, del Consell de la Generalitat Valenciana
(DOGV, núm. 752, de 29 de enero de 1988)
Igualmente, fue declarada como reserva marina por Orden de 19 de abril de 1990, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
(BOE, núm. 97, de 23 de Abril de 1990)

- Reserva (Marina) Natural de la Isla de Tabarca
Declarada mediante Orden de 4 de abril de 1986, de la Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación
(DOGV, núm. 392, de 16 de junio de 1986)

- Reserva (Marina) Natural del Cabo de San Antonio
Declarada mediante Decreto 212/1993, de 9 de noviembre, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2145, de 16 de noviembre de 1993)

PARAJES NATURALES MUNICIPALES:

En estos momentos se encuentra en tramitación la declaración del paraje La Dehesa del municipio de Soneja, procedimiento que inició el Ayuntamiento mediante acuerdo plenario de 28 de julio de 1997, publicado en el DOGV, núm. 3082, de 19 de septiembre de 1997.

Ordenación de recursos y espacios naturales (arts. 30 y 31 LGV11/1994)

La ordenación ambiental en el ámbito de la Comunidad Valenciana se llevará a cabo mediante las siguientes instrumentos:

- Planes de Ordenación de los Recursos Naturales
- Planes Rectores de Uso y Gestión
- Planes Especiales, y
- Normas de Protección.

La ordenación de los espacios naturales se llevará a cabo mediante los instrumentos que se señalan a continuación:

- Los Parques Naturales y Reservas Naturales, exigen la previa aprobación de los correspondientes Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Su ordenación se llevará a cabo mediante los correspondientes Planes Rectores de Uso y Gestión.
Son estos instrumentos los que suelen fijar un perímetro de protección (de 500 metros, frecuentemente), donde se establecen limitaciones de uso.
- Los Parajes Naturales y Paisajes Protegidos, se ordenarán mediante Planes Rectores de Uso y Gestión.
- Los Parajes Naturales Municipales, se ordenarán mediante Planes Especiales.
- Los Monumentos Naturales y Sitios de Interés, se ordenarán mediante Normas de Protección.

Instrumentos de ordenación vigentes en los espacios naturales protegidos declarados en la Comunidad Valenciana

PARQUES NATURALES:

- Parque Natural de L'Albufera
Cuenta con un Plan Especial aprobado por acuerdo del Gobierno Valenciano, de 1 de octubre de 1990
(DOGV, de 11 de octubre de 1990)
El citado Plan especial fue modificado, mediante acuerdo de 28 de diciembre de 1992, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 1939, de 8 de enero de 1993)
Igualmente cuenta con un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de su cuenca hidrográfica, aprobado por Decreto 96/95, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2516, de 25 de mayo de 1995)
- Parque Natural del Carrascar de la Font Roja
Cuenta con un Plan Rector de Uso y Protección, aprobado mediante acuerdo del Gobierno Valenciano, de 25 de enero de 1993
(DOGV, núm. 1959, de 8 de febrero de 1993)
- Parque Natural del Fondó
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión, aprobado por Decreto 232/1994, de 8 de noviembre, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2390, de 18 de noviembre de 1994)
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión, aprobado por Decreto 49/1995, de 22 de marzo, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2489, de 14 de abril de 1995)
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión aprobado por Decreto 202/1994, de 13 de septiembre del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2360, de 5 de octubre de 1994)
- Parque Natural del Penyal d'Ífach
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión, aprobado por Decreto 260/1993, de 30 de diciembre, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2190, de 21 de enero de 1994)

PARAJES NATURALES:

- Paraje Natural del Desert de les Palmes
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión, aprobado por Decreto 95/1995, de 16 de mayo del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2518, de 30 de mayo de 1995)

RESERVAS NATURALES:

- Reserva Natural de les Illes Columbretes
Cuenta con Plan Rector de Uso y Gestión, aprobado por Decreto 107/1994, de 7 de junio, del Gobierno Valenciano
(DOGV, núm. 2291, de 17 de junio de 1994)

La Serra d'Espadán, que se encuentra en trámite de declaración como espacio natural protegido, cuenta con un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, aprobado por Decreto 218/1997, de 30 de junio, del Gobierno Valenciano, publicado en el DOGV, núm. 3075 de 10 de septiembre de 1997.

Actualmente, se encuentran en tramitación los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra Mariola y Sierra Calderona, cuyo procedimiento se inició mediante órdenes, ambas, de la Consellería de Medio Ambiente, de 30 de marzo de 1995, publicadas en el DOGV, núm. 2518, de 30 de mayo de 1995.

Otro espacio de la Comunidad Valenciana que se encuentra sujeto a medidas de protección es el Palmeral de Elx, que se regula por:

- Ley 1/1986, de 9 de mayo, de la Generalitat Valenciana
LEY PARA LA REGULACIÓN DE LA TUTELA DEL PALMERAR DE ELCHE

- Decreto 133/1986, de 10 de noviembre, del Consell de la Generalitat Valenciana
DE DESARROLLO DE LA LEY 1/1986 DE 9 DE MAYO, POR LA QUE SE REGULA LA TUTELA DE EL PALMERAL DE ELX

4. OTROS TIPOS DE AFECCIONES

4.1 AFECCIONES EN MATERIA DE PATRIMONIO HISTÓRICO.

Las afecciones en materia de patrimonio histórico español están reguladas en:

- Ley 16/1985, de 25 de junio

LEY DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL

(BOE, núm. 155, de 29 de junio de 1985)

Los Bienes de Interés Cultural (arts. 1, 9, 14, 16 y 18 L16/1985)

Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico.

Los bienes más relevantes del Patrimonio Histórico Español deberán ser inventariados o declarados de interés cultural.

Gozarán de protección singular y tutela los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español declarados de interés cultural por ministerio de la Ley (castillos) o mediante Real Decreto de forma individualizada.

Tienen la consideración de bienes inmuebles, además de los enumerados en el Código Civil, cuantos elementos puedan ser consustanciales con los edificios y formen parte de los mismos o de su entorno, o lo hayan formado.

Los bienes inmuebles integrados en el Patrimonio Histórico Español pueden ser declarados Monumentos, Jardines, Conjuntos y Sitios Históricos, así como Zonas Arqueológicas, todos ellos como Bienes de Interés Cultural.

Un inmueble declarado Bien de Interés Cultural es inseparable de su entorno. No se podrá proceder a su desplazamiento o remoción, salvo que resulte imprescindible por causa de fuerza mayor o de interés social.

La incoación de expediente de declaración de interés cultural respecto de un bien inmueble determinará la suspensión de las correspondientes licencias municipales de parcelación, edificación o demolición en las zonas afectadas, así como los efectos de las ya otorgadas.

Monumentos (art. 15 y 19 L16/1985)

Son Monumentos aquellos bienes inmuebles que constituyen realizaciones arquitectónicas o de ingeniería u obras de escultura colosal siempre que tengan interés histórico, artístico, científico o social.

En los Monumentos declarados Bienes de Interés Cultural no podrá realizarse obra interior o exterior que afecte directamente al inmueble o a cualquiera de sus partes integrantes o pertenencias sin autorización expresa de los organismos competentes. Será preceptiva la misma autorización para colocar en fachadas o en cubiertas cualquier clase de rótulo, señal o símbolo, así como para realizar obras en el entorno afectado por la declaración.

Jardín Histórico (arts. 15 y 19 L16/1985)

Jardín Histórico es el espacio delimitado, producto de la ordenación por el hombre de elementos naturales, a veces complementado con estructuras de fábrica, y estimado de interés en función de su origen o pasado histórico o de sus valores estéticos, sensoriales o botánicos.

Las obras que afecten a los Jardines Históricos declarados de interés cultural y a su entorno, así como la colocación en ellos de cualquier clase de rótulo, señal o símbolo, necesitan autorización expresa.

Queda prohibida la colocación de publicidad comercial y cualquier clase de cables, antenas y conducciones aparentes en los Jardines Históricos y en las fachadas y cubiertas de Monumentos declarados de interés cultural. Se prohíbe también toda construcción que altere el carácter de los inmuebles o que perturbe su contemplación.

Conjuntos y Sitios Históricos y Zonas Arqueológicas (arts. 15, 20 y ss L16/1985)

Conjunto Histórico es la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por su testimonio de su cultura o por constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad.

Asimismo es Conjunto Histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas características y pueda ser claramente delimitado.

Sitio Histórico es lugar o paraje natural vinculado a acontecimientos o recuerdos del pasado, a tradiciones populares, creaciones culturales o de la naturaleza y a obras del hombre, que poseen valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico.

Zona Arqueológica es el lugar o paraje natural donde existan bienes muebles o inmuebles susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas territoriales españolas.

La declaración de un Conjunto Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica, como Bienes de Interés Cultural, determinará la obligación para el municipio o municipios en que se encontraren de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística.

El citado Plan establecerá para todos los usos públicos el orden prioritario de su instalación en los edificios o espacios que sean aptos para ello. Igualmente contemplará las posibles áreas de rehabilitación integrada que permitan la recuperación del área residencial y de las actividades económicas adecuadas. También deberá contener los criterios relativos a la conservación de fachadas y cubiertas e instalaciones sobre las mismas.

En los instrumentos de planeamiento relativos a Conjuntos Históricos se realizará la catalogación, según lo dispuesto en la legislación urbanística, de los elementos unitarios que conforman el conjunto, tanto inmuebles edificados como espacios exteriores o interiores u otras estructuras significativas, así como de los componentes naturales que lo acompañan, definiendo los tipos de intervención posible. A los elementos singulares se les dispensará una protección integral. Para el resto de los elementos se fijará, en cada caso, un nivel adecuado de protección.

Excepcionalmente, el Plan de protección de un Conjunto Histórico podrá permitir remodelaciones urbanas, pero sólo en caso de que impliquen una mejora de sus relaciones con el entorno territorial o urbano o eviten los usos degradantes para el propio Conjunto.

La conservación de los Conjuntos Históricos declarados Bienes de Interés Cultural comporta el mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica, así como de las características generales de su ambiente. Se considerarán excepcionales las sustituciones de inmuebles, aunque sean parciales, y sólo podrán realizarse en la medida en que contribuyan a la conservación general del carácter del Conjunto. En todo caso se mantendrán las alineaciones existentes.

Cualquier obra o remoción de terreno que se proyecte realizar en un sitio Histórico o en una Zona Arqueológica declarados Bien de Interés Cultural deberá ser autorizada por la Administración competente, que podrá, antes de otorgar la autorización, ordenar la realización de prospecciones y, en su caso, excavaciones arqueológicas.

En las Zonas Arqueológicas, también está prohibida la colocación de cualquier clase de publicidad comercial, así como de cables, antenas y conducciones aparentes.

La Declaración de los Bienes de Interés Cultural (arts. 9 a 13 L16/1985)

La declaración de un Bien de Interés Cultural mediante Real Decreto requerirá la previa incoación y tramitación de expediente administrativo por el Organismo competente. Cuando el expediente se refiera a bienes inmuebles se dispondrá de apertura de un periodo de información pública y se dará audiencia al Ayuntamiento interesado.

El expediente debe resolverse en un plazo máximo de 20 meses a partir de la fecha en que se hubiese incoado.

La incoación de expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural determinará, en relación al bien afectado, la aplicación provisional del mismo régimen de protección previsto para los bienes declarados de interés cultural.

La resolución del expediente deberá describir el bien claramente. En el supuesto de inmuebles, delimitará el entorno afectado por la declaración y, en su caso, se definirán y enumerarán las partes integrantes, las pertenencias y accesorios comprendidos en la declaración.

Los bienes declarados de interés cultural serán inscritos en un Registro General y, se les expedirá por éste, un Título oficial que les identifique.

La protección del Patrimonio Histórico en la LRAU (arts. 12, 17, 25, 91 y 94 LGV6/1994)

La Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en concordancia con la legislación específica en materia de Patrimonio Histórico, prevé la redacción de Planes Especiales, para adoptar medidas para la mejor conservación de los inmuebles de interés cultural o arquitectónico, así como de Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos. En estos últimos, se identifican y determinan el régimen de preservación o respeto para las construcciones, conjuntos, jardines u otros tipos de espacios cuya alteración se someta a requisitos restrictivos, acorde con la especial valoración colectiva que merezcan dichos bienes.

Los Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos formalizarán las políticas públicas de conservación, rehabilitación o protección de los bienes inmuebles o de los espacios de interés. A tal fin se seleccionarán los que se consideren de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnológico, arquitectónico o botánico y los que integran un ambiente característico o tradicional, así como los que se pretendan conservar por su representatividad del acervo cultural común o por razones paisajísticas.

La Generalitat ha de mantener un Registro actualizado de todos los inmuebles catalogados, con información suficiente de su situación física y jurídica y expresión de las medidas y del grado de protección a que estén sujetos.

Por otra parte, todo Plan General debe delimitar, como zona diferenciada, uno o varios núcleos históricos tradicionales, donde la ordenación urbanística no permita la sustitución indiscriminada de edificios y exija que su conservación, implantación, reforma o renovación armonicen con la tipología histórica. Asimismo, en consonancia con las políticas de conservación del patrimonio histórico, arquitectónico o cultural, definidas por los órganos competentes, catalogará los bienes inmuebles y adoptará las medidas protectoras que, conforme a aquellas, resulten de interés.

En los edificios catalogados, sólo podrán realizarse las obras expresamente autorizadas por licencia de intervención o dispuestas por orden de ejecución municipal de obras de intervención.

Las licencias de intervención contemplarán conjuntamente todas las actuaciones que hayan de realizarse en el inmueble y el resultado final de las mismas. Dichas actuaciones sólo excepcionalmente, cuando sea imposible la conservación de lo construido o cuando la catalogación no obedezca a su valor intrínseco sino a su mera importancia ambiental, podrán contemplar la sustitución de la edificación a ser posible parcial, bajo condiciones especiales. Las obras de intervención se ajustarán a las prescripciones del Catálogo y del planeamiento, pero su autorización podrá concretar otras consideraciones adicionales, salvaguardando los valores protegidos.

La licencia de intervención controla la oportunidad técnica de las obras para la mejor preservación de las características culturales cuyo reconocimiento colectivo se expresa en la catalogación.

Sólo podrá otorgarse licencia de demolición para edificios no catalogados y que no sean objeto de un procedimiento tendente a su catalogación.

Cuando por cualquier circunstancia resulte destruida una construcción o edificio catalogado, el terreno subyacente permanecerá sujeto al régimen propio de la catalogación. El aprovechamiento subjetivo de su propietario no excederá el preciso para su fiel restitución, que podrá ser ordenada.

El planeamiento podrá disponer, en casos justificados, que cuando un edificio catalogado resulte destruido el terreno subyacente quede inmediatamente calificado como zona dotacional pública.

La destrucción de un edificio catalogado, mediando incumplimiento del deber normal de conservación, determinará la expropiación o inclusión del inmueble en el Registro Municipal de Solares y Edificios a Rehabilitar.

4.2 OTRAS AFECCIONES

En los capítulos precedentes se han analizado aquellas afecciones que, con mayor frecuencia, se presentan al acometer la redacción de los instrumentos de planificación urbanística y territorial, como son las carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, costas, cauces, vías pecuarias, montes, espacios naturales y el patrimonio histórico.

De todas ellas al margen de haber resumido los preceptos legales que las regulan y presentar esquemas indicativos de su funcionalidad, se dispone de documentación cartográfica georeferenciada, en soporte digital, como parte integrante del Sistema de Información Territorial de la Subsecretaría de Urbanismo y Ordenación Territorial. Ya se ha indicado en el capítulo correspondiente a la introducción las limitaciones de la documentación gráfica que se ofrece por la falta de homogeneidad y dispersión de las fuentes de procedencia. No obstante, se considera que la misma tiene utilidad si se emplea con carácter informativo y orientativo.

No obstante, no podemos finalizar esta publicación sin mencionar que las afecciones territoriales estudiadas no son las únicas existentes. Hay otras como las derivadas de las legislaciones sectoriales de medio ambiente, actividades calificadas, cementerios, defensa nacional, minas, etc., que no han sido objeto de análisis específico al entender que su trascendencia es menor en el campo del urbanismo y de la ordenación del territorio. Entendemos que las materias analizadas son las más representativas y que, sin lugar a dudas, ofrecen una visión global de aquellos elementos que en gran medida condicionan el uso del territorio.

***5. LEGISLACIÓN SECTORIAL DE
INCIDENCIA EN EL URBANISMO Y EN
LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO***

• **CARRETERAS:**

- Ley 25/1988, de 29 de julio
LEY DE CARRETERAS
(BOE, núm. 182, de 30 de julio de 1988)
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre
REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS
(BOE, núm. 228, de 23 de septiembre de 1994)
- Ley 6/1994, de 27 de marzo, de la Generalitat Valenciana
LEY DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 1516, de 5 de abril de 1991)

• **FERROCARRILES:**

- Ley 16/1987, de 30 de julio
LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES
(BOE, núm. 182, de 31 de julio de 1987)
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre
REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES
(BOE, núm. 241, de 8 de octubre de 1990)
- Decreto 103/1988, de 18 de julio, del Gobierno Valenciano
NORMAS DE COORDINACIÓN METROPOLITANAS DEL CONSELL METROPOLITÀ DE L'HORTA
(DOGV, núm. 875, de 25 de julio de 1988)

• **AEROPUERTOS:**

- Ley 48/1960, de 21 de julio
LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA
(BOE, núm. 176, de 23 de julio de 1960)
- Decreto 584/1972, de 24 de febrero
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
(BOE, núm. 69, de 21 de marzo de 1972)

• **ENERGÍA ELÉCTRICA:**

- Ley 54/1997, de 27 de noviembre
LEY DE ORDENACIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO
(BOE, núm. 285, de 28 de noviembre de 1997)

• COSTAS:

- Ley 22/1988, de 28 de julio
LEY DE COSTAS
(BOE, núm. 181, de 29 de julio de 1988)
- Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre
REGLAMENTO DE LA LEY DE COSTAS
(BOE, núm. 297, de 12 de diciembre de 1989)

• AGUAS:

- Ley 29/1985, de 2 de agosto
LEY DE AGUAS
(BOE, núm. 189, de 8 de agosto de 1985)
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril
REGLAMENTO DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO
(BOE, núm. 189, de 8 de agosto de 1986)
- Ley 6/1989, de 7 de julio, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
(DOGV, núm. 1106, de 13 de julio de 1989)

• VÍAS PECUARIAS:

- Ley 3/1995, de 23 de marzo
LEY DE VÍAS PECUARIAS
(BOE, núm. 71, de 24 de marzo de 1995)
- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2423, de 9 de enero de 1995)

• MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA:

- Ley 3/1993, de 9 de diciembre de la Generalitat Valenciana
LEY FORESTAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2168, de 21 de diciembre)
- Decreto 98/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano
REGLAMENTO DE LA LEY FORESTAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2520, de 1 de junio de 1995)

• ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS:

- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA
(DOGV, núm. 2423, de 9 de enero de 1995)

• PATRIMONIO HISTÓRICO:

- Ley 16/1985, de 25 de junio
LEY DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL
(BOE, núm. 155, de 29 de junio de 1985)

• MEDIO AMBIENTE:

- Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana
LEY DE IMPACTO AMBIENTAL
(DOGV , núm. 1021, de 8 de marzo de 1989)
- Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana
REGLAMENTO PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE IMPACTO AMBIENTAL
(DOGV, núm. 1412, de 30 de octubre de 1990)

• ACTIVIDADES CALIFICADAS:

- Ley 3/1989, de 2 de mayo, de la Generalitat Valenciana
LEY DE ACTIVIDADES CALIFICADAS
(DOGV, núm. 1057, de 4 de mayo de 1989)
- Decreto 54/1990, de 26 de marzo, del Consell de la Generalitat Valenciana
NOMENCLATOR DE ACTIVIDADES MOLESTAS, INSALUBRES, NOCIVAS Y PELIGROSAS
(DOGV, núm. 1288, de 20 de abril de 1990)

• CEMENTERIOS:

- Decreto 2263/1974, de 20 de julio de 1974
REGLAMENTO DE POLICIA SANITARIA MORTUORIA
(BOE, núm. 197, de 17 de agosto de 1974)

• MINAS:

- Ley 22/1973, de 21 de julio
LEY DE MINAS
(BOE, núm. 176, de 24 de julio de 1973)

• DEFENSA NACIONAL:

- Ley 8/1975, de 12 de marzo
LEY DE ZONAS E INSTALACIONES DE INTERÉS PARA LA DEFENSA NACIONAL
(BOE, núm. 63, de 14 de marzo de 1975)
- Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero
REGLAMENTO DE ZONAS E INSTALACIONES DE INTERÉS PARA LA DEFENSA NACIONAL
(BOE, núm. 89, de 14 de abril de 1978)

6. BIBLIOGRAFÍA

- Arroyo, J. Las limitaciones y servidumbres públicas en el Derecho Administrativo Español. Editorial Aranzadi, 1982.
- García de Enterría, E. y Escalante, J. A. Código de las leyes administrativas. 8ª edición. Editorial Civitas, 1991.
- COPUT. Generalitat Valenciana. Legislación sobre Obras Públicas, Urbanismo, Transporte y Vivienda. Normativa estatal y autonómica aplicable en la Comunidad Valenciana. 1993.
- COPUT. Generalitat Valenciana. II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana. Síntesis y Catálogo del Sistema Viario. 1995.

