



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos

Estudio de las zonas de influencia de las carreteras de la
Generalitat Valenciana. Propuesta de redefinición
legislativa y aplicación práctica en un tramo de la autovía
CV-35.

Trabajo Fin de Máster

Máster Universitario en Transporte, Territorio y Urbanismo

AUTOR/A: Navarro Martín, Diego

Tutor/a: Esparza Soria, Jordi Albert

CURSO ACADÉMICO: 2021/2022



DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL ESTUDIO

DOCUMENTO Nº1 - MEMORIA

DOCUMENTO Nº2 - PLANOS



DOCUMENTO Nº1 - MEMORIA

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	9
1.1.	USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS	9
1.2.	DISCIPLINA Y RÉGIMEN SANCIONADOR.....	11
1.3.	IMPORTANCIA DE LA CORRECTA DELIMITACIÓN DE LAS DIFERENTES ZONAS DE UNA CARRETERA PARA SU ADECUADA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN	11
1.4.	JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.....	13
1.5.	OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO	14
2.	DEFINICIONES Y CONCEPTOS PREVIOS	15
2.1.	CONCEPTO JURÍDICO DE CARRETERA	15
2.2.	BIEN DE DOMINIO PÚBLICO	15
2.3.	TIPOLOGÍAS DE CARRETERAS.....	16
2.4.	ELEMENTOS DE UNA CARRETERA.....	17
2.5.	ARISTAS DE REFERENCIA	21
2.6.	NUDOS VIARIOS	22
2.7.	ELEMENTOS FUNCIONALES	23
2.8.	EXPROPIACIÓN.....	25
2.9.	PLANIFICACIÓN VIARIA.....	25
2.10.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ORDENACIÓN TERRITORIAL	28
2.11.	TRAMOS URBANOS, TRAVESÍAS, VARIANTES Y CIRCUNVALACIONES	28
3.	ZONA DE INFLUENCIA DE LAS CARRETERAS.....	30
3.1.	ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO.....	30
3.1.1.	<i>Zona de dominio público.....</i>	<i>30</i>
3.1.2.	<i>Zona de servidumbre.....</i>	<i>33</i>
3.1.3.	<i>Zona de afección</i>	<i>35</i>
3.1.4.	<i>Zona de limitación a la edificabilidad. Línea límite de edificación.....</i>	<i>37</i>
3.2.	ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	42
3.2.1.	<i>Zona de dominio público.....</i>	<i>43</i>
3.2.2.	<i>Zona de protección</i>	<i>44</i>
3.2.3.	<i>Zona de reserva.....</i>	<i>48</i>
3.3.	COMPARATIVA ENTRE LA ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS ESTATALES Y LA ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	49
4.	PROBLEMÁTICA DETECTADA EN EL CASO AUTONÓMICO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.....	53
4.1.	ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	53

4.1.1.	<i>Dominio público viario y Zona de dominio público</i>	53
4.1.2.	<i>Expropiaciones y titularidades</i>	55
4.1.3.	<i>Limitación a la edificabilidad</i>	58
4.1.4.	<i>Alcance</i>	59
4.1.5.	<i>Criterio general – Distancias genéricas</i>	61
4.1.6.	<i>Vías troncales, colectoras y complementarias</i>	65
4.1.7.	<i>Puentes, viaductos, túneles y otras estructuras</i>	67
4.1.8.	<i>Elementos funcionales y de protección medioambiental</i>	68
4.1.9.	<i>Enlaces e intersecciones</i>	71
4.1.10.	<i>Vías y caminos de servicio</i>	72
4.1.11.	<i>Límite irregular y coincidencia de zonas</i>	74
4.1.12.	<i>Delimitación en plano o herramienta digital</i>	75
4.1.13.	<i>Delimitación en campo</i>	79
4.2.	ZONA DE PROTECCIÓN	82
4.2.1.	<i>Histórico normativo del artículo 33</i>	82
4.2.2.	<i>Análisis del artículo 33.1. Objeto de la zona de protección</i>	84
4.2.3.	<i>Análisis del artículo 33.3. Distancias genéricas de la zona de protección</i>	85
4.2.4.	<i>Análisis del artículo 33.3. Superficie de la zona de protección</i>	88
4.2.5.	<i>Análisis del artículo 33.3. Arista exterior de la calzada más próxima</i>	89
4.2.6.	<i>Análisis del artículo 33.4. Límite de edificabilidad</i>	91
4.2.7.	<i>Zona de protección de los elementos funcionales de una carretera</i>	93
4.2.8.	<i>Zona de protección en túneles</i>	97
4.2.9.	<i>Análisis de los artículos 33.1 y 33.3. Planificación viaria y proyectos</i>	98
4.2.10.	<i>II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana</i>	102
4.2.11.	<i>Análisis de los artículos 33.2 y 33.4. Planeamiento urbanístico</i>	107
4.2.12.	<i>Relación entre planificación viaria, planeamiento urbanístico y ley de carreteras</i>	110
4.2.13.	<i>Análisis de los artículos 33.5 y 33.6. Propietarios en zona de protección</i>	111
4.2.14.	<i>Análisis de los artículos 33.7 y 33.8. Señalización en carreteras</i>	112
4.2.15.	<i>Coincidencia de zonas</i>	113
4.2.16.	<i>Estudios de zonificación de tramos</i>	115
4.2.17.	<i>Delimitación en plano o herramienta digital</i>	116
4.2.18.	<i>Delimitación en campo</i>	118
4.3.	RESUMEN DE PROBLEMÁTICAS	119
5.	PROPUESTA DE REDEFINICIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN EN LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	127
6.	EL CASO PARTICULAR DE LA CV-35 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE SU P.K. 37+000 Y SU P.K. 38+000	142
6.1.	TRAMO REPRESENTATIVO Y ÁMBITO TERRITORIAL	142
6.2.	ZONA DE DOMINIO PÚBLICO VIARIO	144
6.2.1.	<i>Zona de dominio público actual</i>	145
6.2.2.	<i>Zona de dominio público según redefinición propuesta</i>	147
6.3.	DELIMITACIÓN FÍSICA DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO	151
6.4.	ZONA DE PROTECCIÓN	161
6.4.1.	<i>Zona de protección actual</i>	162
6.4.2.	<i>Zona de protección según redefinición propuesta</i>	165



7.	CONCLUSIONES	167
8.	MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA	168
9.	BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS	169

ÍNDICE DE FOTOS

Foto 1. Transporte especial.....	10
Foto 2. Prueba deportiva.....	10
Foto 3. Obras colindantes.....	10
Foto 4. Servicios en la vía.....	10
Foto 5. AP-7.....	16
Foto 6. CV-336.....	17
Foto 7. Carril adicional para circulación rápida en la N-III.....	18
Foto 8. Carril adicional para circulación lenta en la N-III.....	18
Foto 9. Carril de espera central en la N-III.....	19
Foto 10. Carriles de trenzado en la conexión entre la N-220 y la CV-365.....	19
Foto 11. Elementos de una sección de la autovía CV-35.....	20
Foto 12. Tipos de calzada de una sección de la autovía CV-35.....	21
Foto 13. Aristas de referencia en un tramo de la autovía CV-35.....	22
Foto 14. Enlace A-7 con CV-35.....	23
Foto 15. Intersección en CV-310.....	23
Foto 16. Lecho de frenado en la N-VI.....	24
Foto 17. Parada de autobús en la autovía CV-35.....	24
Foto 18. Pantallas acústicas en la CV-35.....	24
Foto 19. Itinerario ciclopeatonal en enlace de la CV-35.....	24
Foto 20. Vía de servicio y carril bici de la CV-35.....	74
Foto 21. Portada e índice de un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos del MITMA.....	79
Foto 22. Vallado de cerramiento.....	81
Foto 23. Hito delimitador tipo placa de señalización.....	81
Foto 24. Mojón delimitador tipo rigola.....	81
Foto 25. Hito delimitador tipo placa de señalización.....	81
Foto 26. Mojón delimitador.....	81
Foto 27. Mojón delimitador.....	81
Foto 28. Portada del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana.....	102
Foto 29. Mapa generalista de la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas.....	104
Foto 30. Recreación del resultado buscado por una posible herramienta digital de realidad aumentada aplicada a las zonas de influencia de las carreteras.....	119
Foto 31. Ejemplo de rigola como elemento de deslinde de dominio público.....	152
Foto 32. Ejemplo de hito de expropiación tipo señal vertical.....	155
Foto 33. Ejemplo de valla de cerramiento de malla metálica de simple torsión como cercado del dominio público viario.....	158
Foto 34. Criterios de determinación de la zona de protección en la CV-35.....	162
Foto 35. Criterios de determinación de la zona de protección de la CV-35.....	163

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Instrumentos de planificación viaria estatal	26
Figura 2. Instrumentos de planificación viaria de la Comunidad Valenciana.....	28
Figura 3. Zona de dominio público de carreteras estatales	33
Figura 4. Distancia de la línea límite de edificación respecto a la arista exterior de calzada de carreteras estatales	41
Figura 5. Anchura de la franja de dominio público en las carreteras autonómicas de la CV	44
Figura 6. Finalidad de la zona de protección en las carreteras autonómicas de la CV	47
Figura 7. Ejemplos de situación de la arista exterior de la explanación en diferentes configuraciones de taludes	62
Figura 8. Elementos funcionales de una carretera	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Comparativa de zonas de influencia en carreteras estatales y autonómicas de la C.V.	49
Tabla 2. Comparativa de distancias genéricas que delimitan las distintas zonas de influencia de carreteras según normativa estatal y autonómica de la Comunidad Valenciana	51
Tabla 3. Comparativa redacciones legislativas históricas del artículo 33.3 de la Ley 6/1991	85
Tabla 4. Comparativa redacciones legislativas históricas del artículo 33.2 de la Ley 6/1991	107
Tabla 5. Resumen problemática dominio público 1/3	120
Tabla 6. Resumen problemática dominio público 2/3	121
Tabla 7. Resumen problemática dominio público 3/3	122
Tabla 8. Resumen problemática zona de protección 1/4	123
Tabla 9. Resumen problemática zona de protección 2/4	124
Tabla 10. Resumen problemática zona de protección 3/4	125
Tabla 11. Resumen problemática zona de protección 4/4	126
Tabla 12. Propuesta de redefinición legislativa de la Ley 6/1991	141
Tabla 13. Relación de parcelas comprobadas en el tramo de estudio 1/2	148
Tabla 14. Relación de parcelas comprobadas en el tramo de estudio 2/2	149
Tabla 15. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante rigolas	154
Tabla 16. Unidad de obra de la propuesta nº1 de elemento de deslinde del dominio público	154
Tabla 17. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante señales verticales	157
Tabla 18. Unidad de obra de la propuesta nº2 de elemento de deslinde del dominio público	157
Tabla 19. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante vallado de cerramiento	160
Tabla 20. Unidad de obra de la propuesta nº3 de elemento de deslinde del dominio público	160
Tabla 21. Tabla resumen del análisis multicriterio para determinar la solución más ventajosa de deslinde del dominio público	161

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1. Esquema gráfico de la zonificación de carreteras sobre una sección tipo autovía extraído del Documento nº2.....	52
Plano 2. Ficha descriptiva de la parcela de dominio público viario ejemplo de la ortofoto anterior.....	54
Plano 3. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2.....	64
Plano 4. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2.....	64
Plano 5. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2.....	65
Plano 6. Zona de protección desde la arista exterior de la calzada más próxima en el caso de existir una única calzada principal y en el caso de existir vías complementarias extraído del Documento nº2	90
Plano 7. Zona de protección de carretera convencional valenciana no perteneciente a la Red Básica en sección de desmonte con taludes tendidos extraído del Documento nº2	92
Plano 8. Límites de la zona de protección del tramo en estudio.....	164
Plano 9. Límites de la zona de protección del tramo en estudio.....	164

ÍNDICE DE ORTOFOTOS

Ortofoto 1. Estimación zona de influencia A-7 por su margen decreciente junto a zona industrial.....	13
Ortofoto 2. Variante Norte de Bétera (Valencia)	29
Ortofoto 3. Ejemplo de parcela de dominio público viario de la autovía autonómica CV-35 con parte de su superficie fuera de la zona de dominio público	54
Ortofoto 4. Zona de protección del enlace tipo glorieta elevada de la autovía autonómica CV-10 con la carretera de la Red Básica CV-20, según el criterio del II Plan de Carreteras.....	106
Ortofoto 5. Ortofoto con el itinerario completo de la carretera CV-35.....	143
Ortofoto 6. Ortofoto actual del tramo de estudio - CV-35 de p.k.37+000 a p.k.38+000	144
Ortofoto 7. Zona de dominio público actual del tramo en estudio según la legislación valenciana.....	147
Ortofoto 8. Comparativa entre zona de dominio público actual del tramo en estudio según los preceptos de la legislación valenciana y según la redefinición propuesta.....	150
Ortofoto 9. Zona de protección actual unificada del tramo en estudio según planeamiento urbanístico.	165
Ortofoto 10. Zona de protección del tramo en estudio según propuesta de redefinición.	166

1. INTRODUCCIÓN

Es bien conocido que toda infraestructura viaria terrestre genera un considerable impacto tanto a nivel social, económico, ambiental como a nivel de ordenación territorial entre otros. Uno de los aspectos más comprometidos y que se encuentra presente de un modo u otro en todas las etapas de una infraestructura viaria (planeamiento, proyecto, construcción, reforma, ampliación, modificación de trazado, conservación y explotación), son los terrenos por los que discurre, o se prevé construir, así como los terrenos colindantes que resultan afectados por dicha infraestructura, ya sea de forma temporal o permanente.

Ya desde la fase de planeamiento de una carretera se aborda la necesidad de suelo para su implantación, en base a los instrumentos de ordenación del territorio y planificación viaria existentes. Dicha necesidad de suelo se acaba concretando en las posteriores fases de diseño y proyecto, en las que se identifican titularidades, superficies, elementos patrimoniales y características básicas de parcelas afectadas directamente, estableciéndose una relación de expropiaciones, servidumbres y ocupaciones temporales precisas para la construcción de la vía.

En la etapa de ejecución de las obras, ya sean de primera construcción, reforma, ampliación o modificación del trazado, se lleva a cabo el proceso expropiatorio definido en proyecto con el fin de obtener la disponibilidad efectiva de los terrenos previstos requeridos.

Por su parte, en la fase de conservación y explotación, junto a los terrenos expropiados y servidumbres de paso establecidas durante la construcción, cobran especial importancia aquellos terrenos afectados de forma indirecta por la actividad carretera que, al encontrarse situados dentro de la denominada zona de influencia de la misma, ven restringidos sus usos y actividades de cara a la protección y defensa de la infraestructura y en virtud de la legislación vigente aplicable.

1.1. USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS

El uso y defensa de las carreteras constituye uno de los grandes bloques de competencias, funciones y operaciones de explotación de las infraestructuras viarias terrestres que tienen asignadas o encomendadas tanto las administraciones titulares como las entidades y empresas adjudicatarias de los servicios de conservación y explotación, y cuyo desarrollo se inicia a partir de los resultados obtenidos por las operaciones de vialidad y de vigilancia y supervisión de la carretera.

El fin de estas operaciones es la protección de la infraestructura como bien público que presta un servicio público de interés general, frente a las distintas acciones que tengan o puedan tener lugar en la misma o sus proximidades y que puedan interferir con su correcto funcionamiento, pudiéndose calificar como labores de policía de carretera, tal y como indica KRAEMER y otros, 2004, y que no hay que confundir con las actividades que desarrollan las diferentes fuerzas y cuerpos de seguridad.

Se concretan según los siguientes subgrupos claramente diferenciados:

Uso de la vía: Categoría en la que se enmarcan todas aquellas labores, tareas o actuaciones relacionadas con la propia utilización y aprovechamiento de la infraestructura viaria, tales como la gestión regulación y control del tráfico, restricciones de circulación a determinados vehículos, limitación de velocidades, evaluación de paso de transportes especiales, utilización de la vía para otros eventos distintos a la mera circulación del tráfico (eventos deportivos, eventos filmográficos, manifestaciones, etc.), vigilancia de la utilización de accesos y elementos funcionales de la carretera, etc.



Foto 1. Transporte especial
Fuente: Autovía del Turia



Foto 2. Prueba deportiva
Fuente: vueltacv.com

Defensa de la vía: Categoría en la que se enmarcan todas aquellas labores, tareas o acciones relacionadas con la, protección y garantía de la plena funcionalidad de la infraestructura en condiciones de seguridad, comodidad y aspecto, tales como la identificación y control de actuaciones que puedan perjudicar a la carretera o que puedan causar un impacto negativo en la normal circulación viaria (edificaciones e instalaciones en las parcelas adyacentes a la carretera, servicios en paralelismos o cruzamientos con la carretera, colocación de elementos publicitarios, modificaciones en los sistemas de drenaje, vertidos, ocupaciones, obstáculos en los márgenes de la vía, etc.), ordenación de accesos, gestión de daños causados a los diferentes elementos viarios, sustracciones, modificaciones de los elementos viarios, etc.



Foto 3. Obras colindantes
Fuente: Autovía del Turia



Foto 4. Servicios en la vía
Fuente: Autovía del Turia

Cabe destacar que mientras que las operaciones relacionadas con el uso de la vía se centran en la actividad de la propia plataforma viaria, las operaciones de defensa de la vía abarcan un ámbito espacial más extenso, desde la misma plataforma hasta los terrenos colindantes situados en la zona de influencia de la carretera, e incluso terrenos que ubicándose lo suficientemente alejados, pueden generar en ella un impacto negativo al servirse de ésta para su accesibilidad, como por ejemplo un polígono industrial de nueva creación cuyo principal acceso sea a través de un vial secundario preexistente de uso agrícola que conecta con la carretera y que podría generar diferentes problemáticas en la misma si no se adoptan las medidas necesarias, tal y como se expone en la publicación Curso semipresencial para Jefe COEX de Conservación de Carreteras, 2016.

Dentro de la defensa viaria cobra especial importancia la regulación de usos y actividades en el entorno de la carretera, cuya materialización en campo se traduce de forma simplificada y en primera instancia en la vigilancia de la propia carretera, elementos funcionales, viales adyacentes con incidencia en el tráfico de la carretera y de los terrenos de su zona de influencia definidos por la normativa que resulte de aplicación en cada caso, con el objetivo de determinar si se ha visto o puede verse comprometida la normal actividad de la infraestructura y en su caso si se ha incumplido o puede incumplirse algún precepto de la legislación viaria.

1.2. DISCIPLINA Y RÉGIMEN SANCIONADOR

Para hacer valer y proporcionar un soporte jurídico a las actividades de uso y defensa de la carretera, la legislación viaria establece por un lado una serie de condicionantes y limitaciones a garantizar y asegurar en la materia e identifica por otro lado una relación de infracciones que llevarán asociadas un determinado procedimiento sancionador.

1.3. IMPORTANCIA DE LA CORRECTA DELIMITACIÓN DE LAS DIFERENTES ZONAS DE UNA CARRETERA PARA SU ADECUADA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN

Siendo el principal objetivo de un gestor de carreteras la implementación de una adecuada y eficiente política de conservación y explotación, lo primordial es conocer con certeza lo que hay que conservar y proteger y hasta qué límites, tal y como alude MASALLÉ I PUIG, SELMA MENDOZA, & CATALÁ MORENO, 1996.

Es por ello que deben fijarse y establecerse manifiestamente los límites viarios de las carreteras y elementos a conservar por un lado y los límites de sus zonas de influencia por otro.

En el primero de los casos, las discrepancias sobre lo que hay que conservar por un determinado gestor o sector, habitualmente vienen heredadas por:

- La inexistencia de un proyecto de liquidación o as built y/o de un proyecto de expropiaciones.
- La no aportación de los anteriores proyectos a las entidades afectadas, en caso de existir.
- La falta de definición, detalles y/o incoherencias de los anteriores proyectos.
- La inexactitud de los pliegos de un contrato de conservación que no incluya expresamente el ámbito.
- Los conflictos o ausencia de coordinación existente entre las diferentes administraciones o entidades titulares limítrofes
- La falta de convenio de conservación y explotación en aquellas zonas en las que linden, se superpongan o converjan activos de diferentes administraciones o entidades titulares.
- El defecto o indeterminación de un acta de transferencia y cesión de elementos viarios.

Dichas situaciones pueden llegar a suponer en muchos casos una dejadez de funciones sobre determinadas zonas de una carretera y en otros menos una doble gestión innecesaria de las mismas, lo cual desvirtúa la eficacia que se busca a la hora de conservar y explotar una infraestructura viaria.

En lo relativo a las zonas de influencia de una carretera, a nivel estatal se encuentran definidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras y en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, el cual constituye el desarrollo de la antigua ley de carreteras Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras derogada por la anterior mencionada.

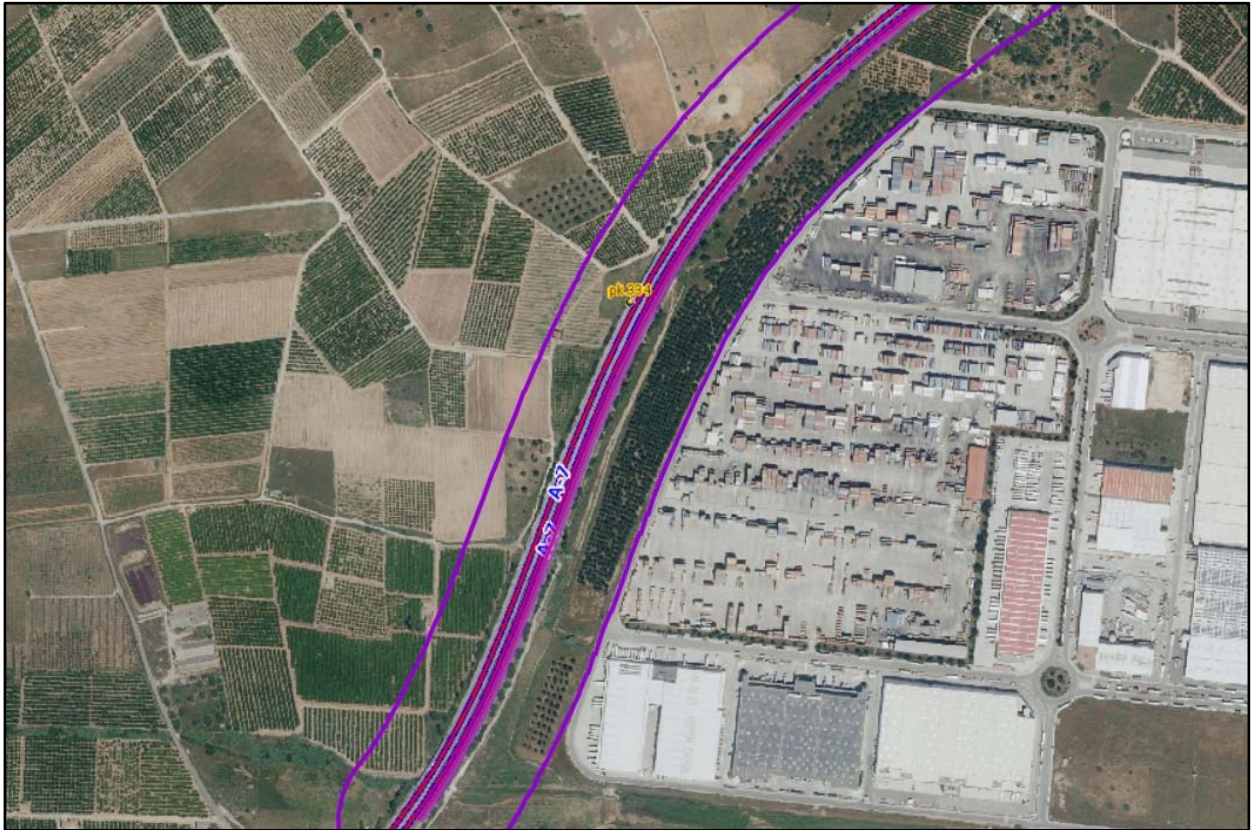
Por su parte a nivel autonómico, desde que las competencias en carreteras cuyo itinerario discurre en su totalidad por territorio autonómico se asignaron en exclusiva a las correspondientes administraciones regionales según la Constitución Española. España, 1978 y los diferentes Estatutos de Autonomía, cada Comunidad Autónoma ha venido desarrollando su propia legislación de aplicación a las vías que son objeto de su gestión teniendo como referencia la ley estatal. En particular, las carreteras de gestión autonómica de la comunidad en la que nos encontramos, se rigen por la definición incluida en la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana.

Son diversos sectores de conservación de carreteras de nuestro país, los que encuentran ciertas dificultades a la hora de cumplir con sus obligaciones en defensa viaria y determinar, tanto en campo como sobre plano, qué suelos están sujetos a limitaciones y restricciones, y en consecuencia el alcance territorial de la vigilancia, control y protección de la carretera.

Este hecho deriva del amplio abanico de configuraciones territoriales y urbanísticas que pueden existir en las diferentes secciones de una infraestructura viaria, así como de la propia tipología y características de la misma. Resulta bastante complejo establecer un criterio único de definición de límites y terrenos afectados que recoja las diferentes casuísticas, tanto de las vías ya construidas como de las que se planifiquen y ejecuten en el futuro, lo cual no es ajeno a la legislación actual pero no alcanza a resolver claramente, aunque fuera de forma metodológica, cualquier situación que pueda darse, incluso habiendo incorporando excepciones a su zonificación general.

Así pues, en numerosas ocasiones, la aplicación de los criterios incluidos en las normas por los que se determina si un suelo se encuentra afectado por una carretera genera discrepancias acerca del alcance de las limitaciones a la propiedad, de la constitución de posibles infracciones o de la determinación de la necesidad de autorizaciones entre otras cuestiones.

Sin embargo, resulta de vital importancia conocer exactamente y sin lugar a dudas los límites de las diferentes superficies que se consideran de afección a la carretera (zona de influencia) a lo largo de todo su trazado para una correcta aplicación de las prescripciones establecidas en materia de defensa viaria en la legislación correspondiente, ya que de lo contrario, un mal o irregular control puede causar un impacto negativo a la infraestructura, a sus usuarios, a los propietarios colindantes y a la colectividad general, e incluso generar agravios comparativos, gravámenes y/o perjuicios injustificados y situaciones que carezcan de soporte jurídico.



*Ortofoto 1. Estimación zona de influencia A-7 por su margen decreciente junto a zona industrial
Fuente: Elaboración propia sobre visor cartográfico de la GVA*

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

En base a lo expuesto en el apartado anterior, se advierte la existencia de una problemática en cuanto a los terrenos que deben resultar sometidos a restricciones de uso y actividad en aras de proteger el interés general de la infraestructura ubicada en sus proximidades, por lo que resulta de interés analizar lo

establecido en la normativa aplicable, identificar aspectos comprometidos de la misma y realizar una propuesta que permita ayudar a resolver de una forma clara y adecuada la definición de las zonas de influencia en cualquier configuración territorial y urbanística y para todos los tipos de carreteras.

1.5. OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO

Se fija como objeto del presente estudio la elaboración de una propuesta de redacción legislativa que clarifique y mejore la definición de la zona de influencia de una carretera, abarcando el mayor número de situaciones reales que puedan darse y, en desarrollo de la misma, una metodología de obtención de esta zona sobre plano y traducción en campo, persiguiendo el fin último de una adecuada y eficiente gestión de la carretera evitando que se degrade por usos ajenos a su función o por actuaciones perjudiciales para ésta.

Teniendo en cuenta el ámbito territorial en el que nos situamos, se estima adecuado enfocar y centrar el alcance del presente estudio a las zonas de influencia de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana recogidas en la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, sin perjuicio de su comparación con la legislación estatal.

Asimismo, se considera oportuno incluir en el estudio un ejemplo práctico de definición de las zonas de influencia de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana según la legislación vigente y según la propuesta aportada. En este sentido se acompaña el caso particular de las zonas de influencia de un tramo de la autovía de titularidad autonómica CV-35.

2. DEFINICIONES Y CONCEPTOS PREVIOS

Antes de proceder al análisis de la normativa en relación con la zonificación de carreteras, conviene poner de manifiesto diferentes conceptos cuya definición servirá de base para contextualizar lo mejor posible las diferentes redacciones legislativas.

Entre ellos se encuentran los conceptos de carretera, plataforma, enlace, elemento funcional, arista exterior de la explanación, arista exterior de la calzada, planificación viaria, planeamiento urbanístico, bien de dominio público o expropiación, los cuales se detallan a continuación.

2.1. CONCEPTO JURÍDICO DE CARRETERA

Tanto la legislación de carreteras estatal como la valenciana, incluyen una definición de carretera bastante similar, siendo algo más completa la de esta última y que se corresponde con la siguiente:

Carretera: Vía de dominio y uso público proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte, como el peatonal.

En esta definición queda reflejada la clásica consideración de carretera como bien de dominio público, de uso público y obra pública que sirve de soporte a la prestación de un servicio público, tal y como se indica en el preámbulo de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras.

2.2. BIEN DE DOMINIO PÚBLICO

Un bien de dominio público o demanial es aquel que, siendo de titularidad pública, se encuentre afectado al uso general o al servicio público, así como aquel al que una ley otorgue expresamente el carácter de demanial, tal y como se expone en el artículo 5.1 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La afectación determina la vinculación de un bien o derecho a un uso general o a un determinado servicio público, integrándose como tal en el dominio público (artículo 65 de mencionada ley).

En el caso de las carreteras o terrenos adyacentes a la mismas, es el propio servicio público viario al que se vinculan estos bienes.

2.3. TIPOLOGÍAS DE CARRETERAS

Atendiendo a la vigente Ley de Carreteras a nivel estatal, se pueden distinguir los siguientes tipos de carreteras:



Autopistas: Carreteras especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:

- o Las propiedades colindantes no tienen acceso a las mismas
- o No cruzan ni son cruzadas a nivel por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso
- o Constan 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.



Foto 5. AP-7
Fuente: Elaboración propia



Autovías: Carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, careciendo asimismo de cruces a nivel.

Carreteras multicarril: Aquellas vías que sin ser autopistas o autovías tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel. En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.



Foto 6. CV-336
Fuente: Google Earth

Carreteras convencionales: Aquéllas que no reúnen las características propias de las autopistas, ni de las autovías ni de las carreteras multicarril.



El Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en su artículo 5, contempla otra categoría de carretera denominada “**vía rápida**” que corresponde a aquellas carreteras de una única calzada, con limitación total de accesos a las propiedades colindantes y sin pasos y cruces al mismo nivel con otras sendas, vías, líneas de ferrocarril o tranvía o con servidumbre de paso alguna.

Sin embargo, la posterior Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, tal y como indica en su preámbulo, suprime esta categoría de carretera al considerar que no resulta necesario diferenciarla del resto, para adecuarse al resto de legislación sectorial relacionada y por entender que su denominación entraña un mensaje contrario a la seguridad viaria, creando en paralelo a su vez la tipología de carretera multicarril expuesta anteriormente.

Es por ello que en el presente estudio no se va a tener en cuenta la tipología de vía rápida.

2.4. ELEMENTOS DE UNA CARRETERA

Con el fin de saber exactamente a qué se refieren los epígrafes posteriores del presente estudio, se incluyen en este apartado las definiciones de los principales elementos de los que puede constar una carretera en sección transversal, de acuerdo con el anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras:

Plataforma o plataforma viaria: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcenes y las bermas afirmadas

Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Mediana: Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.

Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.

Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.

Explanación: Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original.

Desmante: Parte de la explanación situada bajo el terreno original.

Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.

Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.

Carril de cambio de velocidad, carril de aceleración o carril de deceleración: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.



Foto 7. Carril adicional para circulación rápida en la N-III
Fuente: Google Earth



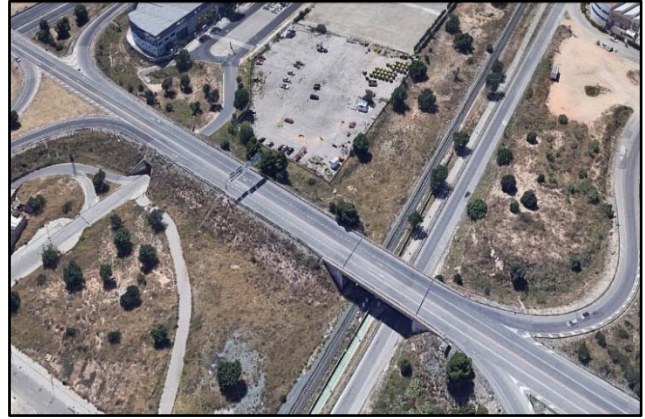
Foto 8. Carril adicional para circulación lenta en la N-III
Fuente: Google Earth

Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.

Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.



*Foto 9. Carril de espera central en la N-III
Fuente: Google Earth*



*Foto 10. Carriles de trenzado en la conexión entre la N-220 y la CV-365
Fuente: Google Earth*

Vía troncal, calzada troncal o tronco: Plataforma principal de una carretera que mantiene continuamente las características de su clasificación técnica y funcional.

Vía colectora distribuidora: Plataforma complementaria con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.



Foto 11. Elementos de una sección de la autovía CV-35
Fuente: Autovía del Turia



Foto 12. Tipos de calzada de una sección de la autovía CV-35
Fuente: Elaboración propia

2.5. ARISTAS DE REFERENCIA

La diferente normativa viaria en general, parte de dos elementos geométricos de referencia de la carretera a la hora de identificar su zona de influencia y sus límites: la arista exterior de la explanación y la arista exterior de la calzada. A continuación, se incluye la definición de estas aristas según la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras:

Arista exterior de la explanación (AEE): Arista resultante de la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento de la carretera con el terreno natural.

Arista exterior de la calzada (AEC): Borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.



Foto 13. Aristas de referencia en un tramo de la autovía CV-35
Fuente: Elaboración propia

2.6. NUDOS VIARIOS

Una carretera no puede entenderse como una obra lineal aislada en el territorio, sino como una pieza que forma parte de una red o entramado viario en una determinada región presentando diversas conexiones con los demás componentes del entramado. Estas conexiones son los nudos viarios.

Nudo viario o nudo: Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.

Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye las vías de giro y, eventualmente, los viales complementarios de conexión que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Ramal: En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.



Foto 14. Enlace A-7 con CV-35
Fuente: Google Earth



Foto 15. Intersección en CV-310
Fuente: Google Earth

2.7. ELEMENTOS FUNCIONALES

De acuerdo con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como:

Centros de conservación: Centro operativo para la conservación y explotación de un sector de carreteras.

Áreas de servicio: Zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Vías de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.

Zonas de descanso: Espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistos, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación

Zonas de estacionamiento: Espacios contiguos a las carreteras concebidos para el estacionamiento de vehículos.

Lechos de frenado: Zonas adyacentes a la plataforma o divergentes de la misma, ubicadas en tramos de fuerte pendiente y destinadas a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

Elementos de drenaje y sus accesos: Obras e instalaciones del sistema de drenaje de la carretera.

Estaciones de pesaje: Zona contigua a la carretera destinada al control del peso de los vehículos.

Paradas de autobús: Zonas contiguas a la carretera destinadas principalmente a la recogida y/o bajada de pasajeros de una ruta de transporte público.



Foto 16. Lecho de frenado en la N-VI
Fuente: Google Earth



Foto 17. Parada de autobús en la autovía CV-35
Fuente: Elaboración propia

Instalaciones de mantenimiento de vialidad invernal: Dotaciones de las que dispone un sector de conservación de carreteras para hacer frente a las situaciones extremas de hielo y nieve que pueden soportar dichas carreteras. Estas instalaciones se suelen componer de naves de almacenaje de fundentes, tanques de fabricación de salmueras, silos de almacenamiento, garajes para el estacionamiento de maquinaria quitanieves, así como diversos elementos distribuidos a lo largo de la traza relacionados con la vialidad invernal (estaciones meteorológicas, obras específicas, apartaderos, señalización, balizamiento, pantallas, etc).

Instalaciones auxiliares o complementarias: Dotaciones de la carretera concebidas para satisfacer ciertas necesidades específicas de la misma (apartaderos, campos de almacenaje, zonas de instalaciones auxiliares en fase de obras de la carretera, galerías de evacuación en túneles, zonas de apantallamiento acústico, carriles bici, itinerarios peatonales, etc.).



Foto 18. Pantallas acústicas en la CV-35
Fuente: Elaboración propia



Foto 19. Itinerario ciclopeatonal en enlace de la CV-35
Fuente: Elaboración propia

2.8. EXPROPIACIÓN

La expropiación o expropiación forzosa es la herramienta legal y jurídica por la cual se produce la privación imperativa de un bien privado o derecho o interés legítimo por razones de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización.

En desarrollo de lo avanzado en la introducción, la construcción, ampliación, reforma, acondicionamiento o mejora de una carretera implica la necesidad de disponer efectivamente de los terrenos que se estimen precisos para proceder a las correspondientes obras y trabajos de ejecución y posterior explotación y defensa de la vía.

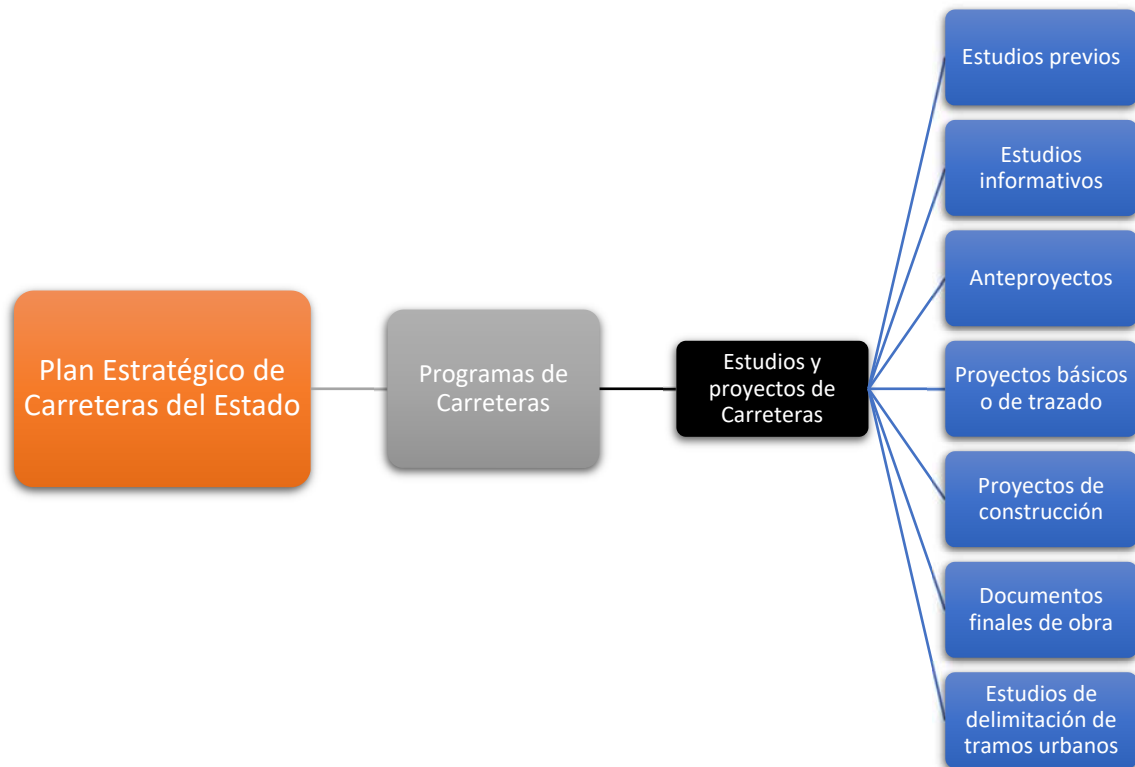
La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras llevará aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. (artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras y artículo 22.1 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana)

Los procedimientos expropiatorios derivados de la construcción de obras de carreteras, se llevarán a cabo según lo dispuesto en la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa y la legislación del suelo aplicable.

2.9. PLANIFICACIÓN VIARIA

Según la diferente legislación vigente, podemos definir como planificación viaria al conjunto de instrumentos técnicos, jurídicos y económicos de la política sectorial de carreteras por los que se regula la ordenación de la red de infraestructuras viarias y en los que se establecen las previsiones, objetivos y prioridades de actuación, en consonancia con las planificaciones de rango superior como son la territorial, económica e intermodal.

En el caso de las carreteras del Estado, la planificación viaria se concreta en los siguientes instrumentos:



*Figura 1. Instrumentos de planificación viaria estatal
Fuente: Elaboración propia*

El Plan estratégico de las carreteras del Estado constituye el principal instrumento de la planificación viaria en relación al conjunto de la red estatal en un periodo determinado. Por su parte los programas de carreteras son instrumentos referidos a determinados tramos de carreteras y sus elementos funcionales también en un periodo determinado.

Los estudios o proyectos de carreteras son documentos por los que se establecen el diseño y características de una carretera o conjunto de ellas en desarrollo del Plan y/o programas correspondientes. Según el artículo 11.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, pueden clasificarse en:

- Estudios previos: Recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.
- Estudios informativos: Definición y comparación, en líneas generales, de diferentes alternativas de trazado, conexión y explotación de una actuación.
- Anteproyectos: Definición y comparación con la precisión suficiente de la mejor o mejores soluciones para satisfacer una determinada necesidad, de forma que pueda concretarse la solución óptima.
- Proyectos básicos o de trazado: Identificación de los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición concreta, individualizada y pormenorizada de los bienes, derechos y

servicios afectados, y en su caso la definición y prescripciones básicas suficientes para la consecución de los objetivos establecidos y determinación del coste total de la actuación.

- Proyectos de construcción: Desarrollo completo de la actuación con el detalle necesario para hacer factible su construcción y explotación.
- Documentos finales de obra, "as built" o "edycoe": Documentos que permiten un conocimiento detallado de las características de la obra ejecutada, por contener su definición geométrica, características estructurales, expropiaciones realizadas, datos del control de calidad efectuado y en general toda la información necesaria para facilitar la posterior conservación y explotación de la carretera, sus elementos funcionales y servicios.
- Estudios de delimitación de tramos urbanos: Definición de aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, incluyendo la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación.

En el ámbito de las carreteras de la Comunidad Valenciana, la ordenación del Sistema Viario se realiza en base al Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, en el que se recogen los objetivos a alcanzar dentro del plazo de vigencia del mismo, en relación con las comunicaciones y con la política territorial de la Generalidad.

En desarrollo del Plan de Carreteras o para complementar aspectos del mismo podrán elaborarse Planes Viarios, y con carácter obligatorio Planes de Seguridad Vial en los que se establezcan las actuaciones a realizar en esta materia.

Para la ejecución de una carretera y materialización de las anteriores figuras de planificación viaria definidas en la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, se contempla la elaboración de proyectos básicos y proyectos de construcción.

- Proyectos Básicos: Análisis de las necesidades y alternativas concretas de las actuaciones que se pretendan llevar a cabo, estudio de impacto ambiental de las mismas, o puesta en marcha del procedimiento de adquisición o expropiación, ocupación temporal y constitución, modificación o supresión de servidumbres de los suelos o derechos necesarios para las actuaciones pretendidas.
- Proyectos de Construcción: Desarrollo completo de la solución adoptada para una actuación concreta, con los datos necesarios para hacer factible su ejecución sin intervención del autor o autores del documento, comprendiendo todas las fases, desde la adquisición de los terrenos necesarios hasta la puesta en servicio de la vía que se trate.



*Figura 2. Instrumentos de planificación viaria de la Comunidad Valenciana
Fuente: Elaboración propia*

2.10. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ORDENACIÓN TERRITORIAL

El **planeamiento urbanístico** constituye el conjunto de instrumentos técnicos y jurídicos por los cuales se ordenan y regulan los espacios urbanos, se definen los usos del suelo y se establecen sus condiciones y relaciones. Instrumentos del planeamiento urbanístico son los Planes Generales de Ordenación Urbana, Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, Planes Especiales y Planes Parciales.

Por su parte, la **ordenación del territorio** se trata de la disciplina que, con un mayor alcance geográfico que el planeamiento urbanístico, regula y define los diferentes suelos y territorios existentes en una determinada área, fijando sus usos y condiciones desde una perspectiva integradora y teniendo en cuenta otras políticas sectoriales (sociales, económicas, intermodales, etc.). Instrumentos de ordenación territorial son los Planes Territoriales, Planes Directores, Planes Estratégicos, Planes de Acción Territorial, etc.

Toda infraestructura viaria constituye un importante ítem en el desarrollo de los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico ya que supone un elemento vertebrador del área que regula, el cual impone ciertas restricciones y genera diversas relaciones con el resto del territorio adyacente, debiendo quedar correctamente reflejadas y definidas en los mismos.

2.11. TRAMOS URBANOS, TRAVESÍAS, VARIANTES Y CIRCUNVALACIONES

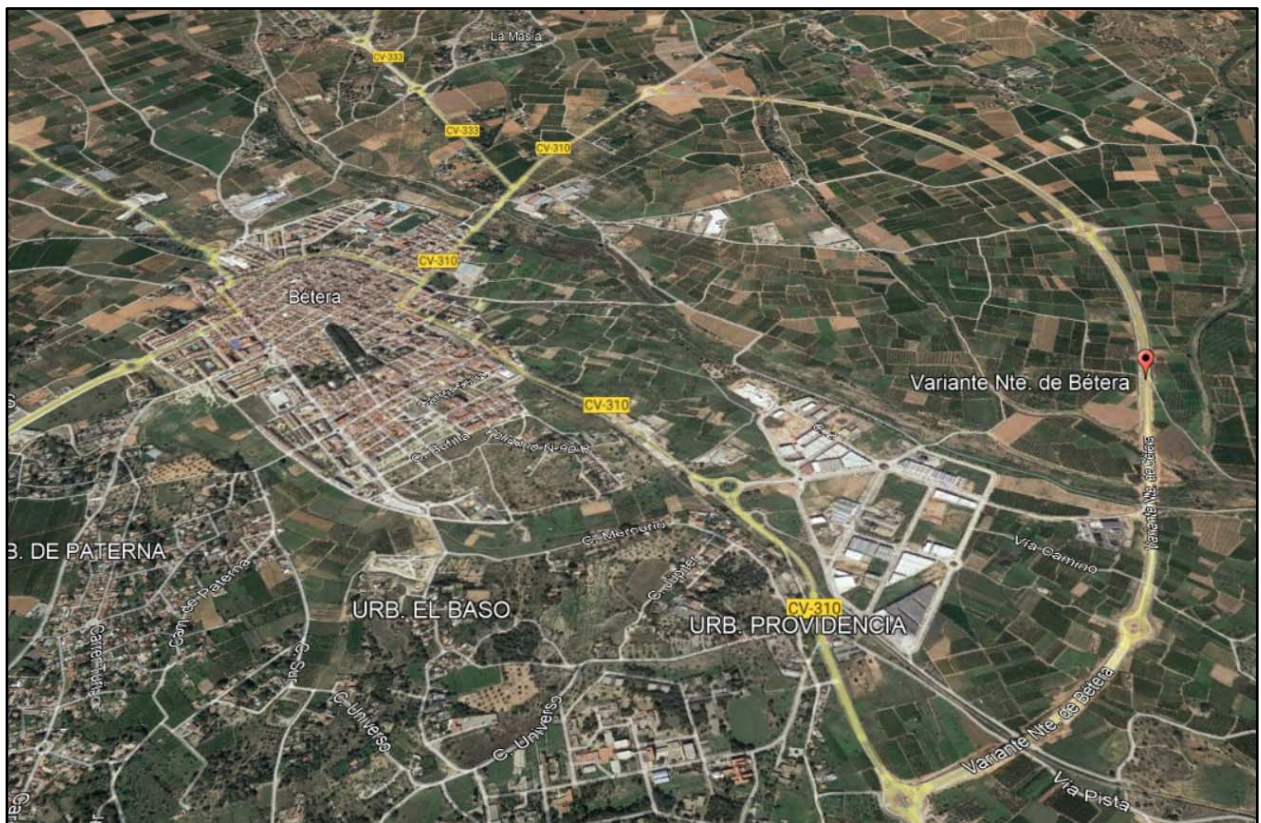
Según la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se considera **tramo urbano**: a aquel tramo de una carretera estatal que discurre por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que está reconocido como tal en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

Por su parte **travesía** es aquella parte de una carretera en la que existen edificaciones consolidadas en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla

en al menos una de sus márgenes. Sin embargo, la definición de travesía en el caso valenciano difiere de la anterior, constituyendo travesía aquella vía que transcurre por suelo clasificado como urbano y haya sido recogida expresamente como tal en el Catálogo del Sistema Viario, pudiendo definirse con origen o final situado fuera de suelo urbano cuando razones de índole funcional o de explotación así lo aconsejen.

Vía urbana es cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.



Ortofoto 2. Variante Norte de Bétera (Valencia)
Fuente: Google Earth

Carretera de circunvalación: Carretera que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.

3. ZONA DE INFLUENCIA DE LAS CARRETERAS

A fin de garantizar la funcionalidad de las carreteras y evitar conflictos en la ocupación de los suelos destinados a las mismas, así como impedir en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de las vías, al tiempo que se asegure la existencia de unas condiciones de estética adecuadas y se reduzca el posible impacto de la carretera sobre los usos circundantes, se establece en el entorno de todas las carreteras una determinada zonificación.

3.1. ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO

Para las carreteras del Estado, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, opta por la siguiente zonificación viaria:

- 1-Zona de dominio público
- 2-Zona de servidumbre
- 3-Zona de afección
- 4-Zona de limitación a la edificabilidad

“En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera” (artículo 28.2).

3.1.1. Zona de dominio público

La zona de dominio público se halla determinada por el artículo 29 de la Ley 37/2015, y por los artículos 74, 75 y 76 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, que se transcriben parcialmente a continuación:

“Artículo 29. Zona de dominio público.

1. *Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.*

2. *La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural. En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.
En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.*
3. *En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural.
Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.*
4. *Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.
En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. [...]”.*

“Artículo 74. Delimitación

1. *Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales, y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura (artículo 21.1).*

2. *En túneles, la determinación de la zona de dominio público podrá extenderse a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre el túnel y la disposición de sus elementos, tales como ventilación, accesos u otros necesarios.”*

“Artículo 76. Obras e instalaciones.

1. *Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y concordantes de este Reglamento (artículo 21.3).*
2. *En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación vial, perjudiquen la estructura de la carretera y sus elementos funcionales, o impidan su adecuada explotación.*
3. *En la zona de dominio público se permitirán las obras relacionadas con los accesos de una estación de servicio debidamente autorizada.*
4. *Se podrá autorizar excepcionalmente la utilización del subsuelo en la zona de dominio público, para la implantación o construcción de infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos de interés general, con los requisitos y procedimiento establecidos en la sección 6. del presente Título del Reglamento.*
5. *En el caso previsto en el apartado anterior, las obras o instalaciones se situarán fuera de la explanación de la carretera, salvo en los casos de cruces, túneles, puentes y viaductos.”*

Como síntesis de los anteriores artículos, se pueden extraer, entre otras, las siguientes conclusiones sobre la zona de dominio público de las carreteras estatales:

- La zona de dominio público está constituida por:
 - Suelos ocupados por la carretera (su propia explanación), es decir, superficie existente entre sus dos aristas exteriores de la explanación.
 - Los elementos funcionales de la carretera
 - Franja de terreno a cada lado de la vía, medida horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma, de:
 - 8 metros en autopistas y autovías
 - 3 metros en carreteras convencionales, multicarril y vías de servicio
 - Suelos ocupados por apoyos y cimentaciones de estructuras más la franja de terreno a su alrededor requerida para su construcción, siendo como mínimo de 1 metro de anchura a su alrededor.
 - En túneles podrá ampliarse a la superficie necesaria para su conservación y mantenimiento en función de las características del terreno adyacente y ubicación de accesos y demás elementos de ventilación, evacuación y operación.



*Figura 3. Zona de dominio público de carreteras estatales
Fuente: Elaboración propia*

- La zona de dominio público sólo podrá albergar obras, instalaciones o usos distintos a los propios de la carretera cuando un servicio de interés general así lo exija:
 - Establecido por una disposición legal
 - Justificación de la inexistencia de alternativa viable técnica o económicamente
 - Construcción o reposición de accesos o conexiones
 - Debidamente autorizadas por la administración titular de la vía

3.1.2. Zona de servidumbre

La zona de servidumbre se recoge en el artículo 31 de la Ley 37/2015 y por los artículos 77, 78, 79, 80 y 81 del (Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, cuyas redacciones se muestran de forma parcial a continuación:

“Artículo 31. Zona de servidumbre.

1. *La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.*
2. *En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.*
3. *El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera. [...]*

“Artículo 77. Delimitación.

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en los artículos 21 de la Ley de Carreteras y 74 de este Reglamento, 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 ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas (22.1).”

“Artículo 78. Usos permitidos.

1. *En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y 123 de este Reglamento (artículo 22.2).*
2. *En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente 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 (artículo 22.3). [...]*

“Artículo 80. Uso por los titulares.

1. *El uso y explotación de los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre por sus propietarios o titulares de un derecho real o personal que lleve aparejado su disfrute, estarán limitados por su compatibilidad con las ocupaciones y usos que efectúen la Dirección General de Carreteras o las personas autorizadas, sin que esta limitación genere derecho a indemnización.*
2. *Los propietarios o titulares de otros derechos reales o personales sobre los terrenos afectados por las servidumbres necesarias para garantizar el funcionamiento y explotación de la carretera*

podrán realizar cultivos sin necesidad de autorización, pero no obras o instalaciones que impidan la efectividad de la servidumbre o que afecten a la seguridad de la circulación vial. Tampoco se podrán realizar plantaciones, obras o instalaciones que impidan la efectividad de esas servidumbres o incidan en la seguridad de la circulación vial.”

En resumen de lo transcrito, puede indicarse que:

- La zona de servidumbre está constituida por:
 - Franja de terreno a cada lado de la vía, limitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la explanación más próxima, medida horizontalmente a la misma, a una distancia de:
 - 25 metros en autopistas y autovías
 - 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril
- En la zona de servidumbre no podrán realizarse plantaciones, obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria, la adecuada explotación de la vía y la efectividad de la servidumbre, previa autorización en cualquier caso de la administración titular de la vía.
- Se podrá utilizar o autorizar a terceros su utilización por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.
- El uso y explotación de los terrenos de esta zona por sus propietarios o titulares de un derecho que permita su uso y disfrute, se encuentra limitado por las ocupaciones o usos que efectúe la administración titular de la vía o sus autorizados.

3.1.3. Zona de afección

Por su parte, la zona de afección se encuentra definida y regulada en el artículo 32 de la Ley 37/2015 y por los artículos 82 y 83 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras:

“Artículo 32. Zona de afección.

1. *La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terrenos a ambos lados de las mismas, 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 y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.*

En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas

proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.
La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.
3. 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 un aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes. [...]"

"Artículo 82. Delimitación.

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terrenos 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 (artículo 23.1)."

"Artículo 83. Obras e instalaciones.

1. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y 123 de este Reglamento (artículo 23.2).
2. 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 un aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley (artículo 23.3). [...]"

En lo relativo a la zona de afección de las carreteras estatales, recalcar que:

- Está constituida por:
 - Franja de terreno a cada lado de la vía, limitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la

explanación más próxima, medida horizontal y perpendicularmente a la misma, a una distancia de:

- 100 metros en autopistas y autovías
 - 50 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril
- En túneles y sus elementos auxiliares, la zona de afección estará constituida por la superficie de terreno existente entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores más una franja de terreno adicional a cada lado de dicha superficie de 50 metros de anchura medidos horizontal y perpendicularmente al eje del túnel o su elemento auxiliar.
 - Se podrán realizar obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, previa autorización de la administración titular de la vía.
 - Se podrán realizar obras de reparación o mejora en las construcciones e instalaciones ya existentes, previa autorización de la administración titular de la vía.

3.1.4. Zona de limitación a la edificabilidad. Línea límite de edificación

La zona de limitación a la edificabilidad aparece por primera vez como nueva zona de influencia de las carreteras en el artículo 33 de la Ley 37/2015 y se corresponde con las superficies generadas por la línea límite de edificación, la cual queda definida en los artículos 84, 85, 86 y 87 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, que seguidamente se detallan parcialmente:

“Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad.

1. *A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.*

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

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de

Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

- 2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.*
- 3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.*
- 4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.*

[...]

- 6. Donde por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.
Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.*
- 7. La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.”*

“Artículo 84. Delimitación.

- 1. 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 resulten 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 carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general (artículo 25.1).

2. *A los efectos del apartado anterior, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones tendrán la consideración de carreteras convencionales.”*

“Artículo 85. Casos especiales.

1. *Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el artículo anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca (artículo 25.2).*
2. *Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas (artículo 25.3).*
3. *No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, 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 situará a 100 metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante (artículo 25.4).*
4. *A efectos de lo previsto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la Dirección General de Carreteras determinará provisionalmente la línea límite de edificación y someterá el correspondiente estudio de delimitación a información pública, por el plazo de treinta días hábiles, que se anunciará en el << Boletín Oficial del Estado >>, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones que estime pertinentes.*

Simultáneamente, dicha Dirección General remitirá a las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, el referido estudio de delimitación, a fin de que, en dicho plazo y un mes más, se manifiesten.

En caso de conformidad, o si las Comunidades Autónomas o las Entidades locales no contestasen en el plazo mencionado, el expediente se elevará al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para su resolución definitiva.

En el supuesto de disconformidad, se procederá con arreglo a lo indicado en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 10 de la Ley de Carreteras y 33 de este Reglamento.”

“Artículo 86. Coincidencia de zonas.

1. *Donde, por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.*
2. *Donde las líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.*

“Artículo 87. Obras e instalaciones.

1. *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, previa la comunicación de su proyecto a la Dirección General de Carreteras; entendiéndose la conformidad de ésta si no manifestase reparo alguno, fundado en la contravención de lo dispuesto en la Ley de Carreteras y en este Reglamento, en el plazo de un mes.*
2. *La Dirección General de Carreteras podrá autorizar 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.*
3. *Los depósitos subterráneos, surtidores de aprovisionamiento y marquesinas de una estación de servicio deberán quedar situados más allá de la línea límite de edificación.*
4. *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 [...].”*

En referencia a la zona de limitación a la edificabilidad de las carreteras estatales, se puede apuntar que:

- Está constituida por:
 - Franja de terreno a cada lado de la vía, comprendida entre las líneas límite de edificación de ambos márgenes de una misma vía
- La línea límite de edificación es una línea paralela a la arista exterior de la calzada más próxima, medida horizontal y perpendicularmente a la misma, a una distancia de:
 - 50 metros en autopistas y autovías
 - 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril
 - 50 metros en calzadas de ramales y vías de giro pertenecientes a enlaces e intersecciones.
 - 50 metros en variantes y circunvalaciones, siendo medidos perpendicularmente a su eje y desde la arista exterior de la calzada.
- El Real Decreto 1812/1994 recoge unos valores diferentes a los establecidos en la Ley 37/2015, respecto a la distancia a la que se sitúa la línea límite de edificación en ramales y vías de giro al considerarlas carreteras convencionales a tal efecto (25 metros), así como en variantes y circunvalaciones donde es más restrictivo (100 metros). En aplicación de la disposición derogatoria única y de la disposición final primera de la Ley, se entiende que prevalecerán los valores prescritos en esta última.

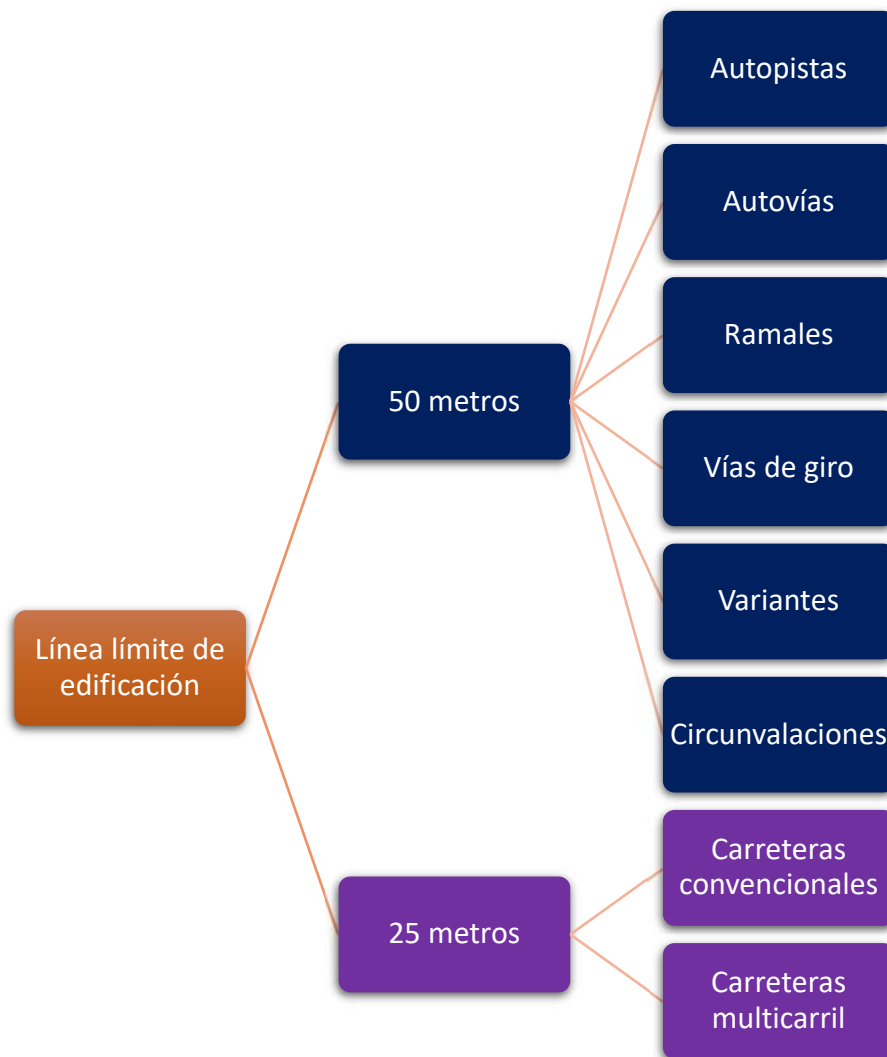


Figura 4. Distancia de la línea límite de edificación respecto a la arista exterior de calzada de carreteras estatales
 Fuente: Elaboración propia

- Por razones geográficas o socioeconómicas la línea límite de edificación podrá situarse a una distancia inferior a la general en determinadas zonas o tramos de carretera perfectamente delimitados, siempre que el planeamiento lo permita y en virtud del correspondiente estudio de delimitación.
- Cuando la línea límite de edificación se sitúe dentro de las zonas de dominio público o servidumbre, aquélla se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.
- Donde existan o superpongan dos líneas límite de edificación correspondientes a diferentes elementos viarios, prevalecerá la más alejada de ellas cualquiera que sea el elemento o vía de referencia.
- La zona de limitación a la edificabilidad contendrá la zona de dominio público en cualquier caso y la zona de servidumbre en los casos en los que exista. La zona de afección, en los casos en los que exista, podrá quedar incluida parcial o totalmente en la zona de limitación a

la edificabilidad, o por el contrario excluida de la misma en función de la geometría de la explanación, la tipología de carretera o vial que se trate, la situación urbanística o territorial y/o de la fijación de la línea límite a una distancia inferior a la general.

- En la zona de limitación a la edificabilidad:
 - Se prohíbe construcción, reconstrucción, ampliación o cambio de uso, incluso en el subsuelo, salvo aquellas obras imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones e instalaciones ya existentes, y obras de reparación por razones de higiene y ornato de los inmuebles existentes, previa autorización de la administración titular de la vía.
 - No podrán ubicarse depósitos subterráneos, surtidores y marquesinas de una estación de servicio.
- En la franja resultante entre la línea límite de edificación y la zona de servidumbre:
 - Se podrá autorizar la colocación de instalaciones fácilmente desmontables y cerramientos diáfanos, siempre que no perjudiquen la visibilidad y/o la seguridad vial
 - No se podrán ejecutar edificaciones por debajo del terreno ni instalaciones aéreas o subterráneas que formen parte de industrias o establecimientos, salvo que sean provisionales o fácilmente desmontables.

3.2. ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

De acuerdo con la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, las carreteras autonómicas en la Comunidad Valenciana cuentan con la siguiente zonificación viaria:

1-Zona de dominio público

2-Zona de protección

3-Zona de reserva

“Con el fin de garantizar la funcionalidad del Sistema Viario evitando los conflictos en la ocupación de los suelos destinados al mismo, así como impedir que se produzcan en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de las vías, al tiempo que se asegura la existencia de unas condiciones de estética adecuadas y se reduce el posible impacto de la carretera sobre los usos circundantes, se establecen en todas las carreteras del Sistema Viario [...]” las anteriores zonas. (Artículo 31)

3.2.1. Zona de dominio público

La zona de dominio público se encuentra definida y regulada por el artículo 32 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, que se transcribe a continuación:

“Artículo 32. Zona de dominio público.

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

En defecto de planificación viaria o proyecto que señale la anchura de la zona o cuando las determinaciones de ésta no la prevean, se entenderá que la misma vendrá delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación: 8 metros en autopistas, 5 en autovías y vías rápidas, y 3 en las restantes carreteras.

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

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

Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

- 4. 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.*

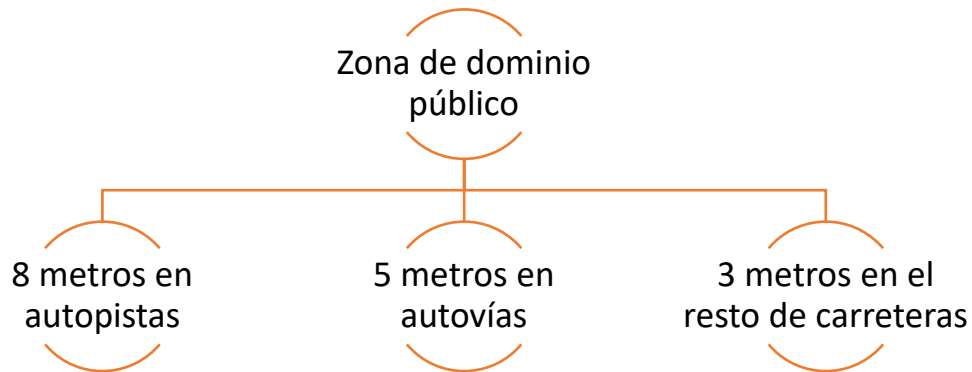
Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público previa autorización de la Administración titular de la vía, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.”

De la anterior redacción se obtienen, entre otras, las siguientes conclusiones sobre la zona de dominio público de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana:

- Son los suelos para la construcción, utilización y mantenimiento de la carretera.
- Su extensión vendrá delimitada en la planificación viaria.
- Como mínimo abarcará la superficie de la plataforma viaria y elementos de la carretera.
- Cuando no exista planificación viaria o proyecto que señale su extensión, o incluso cuando a pesar de existir, no se señale, la zona de dominio público será aquella superficie delimitada

por sendas líneas paralelas a cada una de las aristas exteriores de la explanación a una distancia de:

- 8 metros en autopistas
 - 5 metros en autovías
 - 3 metros en el resto de carreteras
- Es dominio público el suelo ocupado por los soportes de cualquier estructura de la carretera.
 - En zona de dominio público no se podrá realizar actividad diferente a la relacionada con la construcción, conservación o explotación de la vía.
 - Como excepción al punto anterior, podrán ejecutarse obras o instalaciones en estos suelos cuando se derive de un servicio público de interés general, previa autorización de la administración titular de la vía.



*Figura 5. Anchura de la franja de dominio público en las carreteras autonómicas de la CV
 Fuente: Elaboración propia*

3.2.2. Zona de protección

Por su parte, la zona de protección se encuentra definida y regulada por los artículos 33 y 34 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, que se transcriben a continuación:

“Artículo 33. Zona de protección.

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

2. *En los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables las zonas de protección podrán devenir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la administración titular de la vía.*
3. *La zona de protección abarca un espacio limitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas; cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la red básica, y veinticinco metros en las restantes carreteras. Los planes viarios y proyectos definidos en los artículos 18, 20 y 21 de la presente ley podrán modificar estas distancias.*

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

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 incremento del valor que aquellas 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. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.

Los terrenos incluidos en las zonas de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística.

El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones al régimen previsto en el apartado anterior, siempre que razones de interés público lo aconsejen y previo informe vinculante de la Conselleria competente en materia de carreteras.

5. *Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.*
6. *Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.*
7. *La señalización de los distintos tramos del Sistema Viario, así como la instalación de rótulos o anuncios de interés público en las proximidades de los mismos, se regirá por las normas que*

reglamentariamente se determinen, así como por las que a tal efecto establezca el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o los Planes Viarios previstos en esta Ley.

8. *En todo caso, y respetando la normativa básica internacional y nacional, la señalización informativa será bilingüe, empleando técnicas de diseño tales como carteles, grafismo, colores o análogos, que permitan diferenciar las versiones valenciana y castellana.”*

“Artículo 34. Autorizaciones en zona de protección.

1. *La realización de actuaciones de cualquier clase, salvo lo dispuesto en el artículo 33.4, en las zonas de protección de las vías del Sistema Viario deberá ser objeto de autorización expresa por parte de la Administración titular de la vía.*
2. *En ningún caso podrán autorizarse obras o actuaciones que disminuyan la seguridad de la vía, dificulten el funcionamiento de la misma o resulten en detrimento de las condiciones de drenaje preexistentes.*
3. *Las licencias urbanísticas que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta Ley.”*

De la anterior redacción se obtienen, entre otras, las siguientes conclusiones sobre la zona de protección de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana:

- Son los suelos con limitaciones al objeto de proteger tanto la propia operación de la carretera como los usos circundantes del impacto negativo de la carretera.



Figura 6. Finalidad de la zona de protección en las carreteras autonómicas de la CV
 Fuente: Elaboración propia

- Su extensión, a ambos márgenes de las vías públicas, se fijará en la planificación viaria, con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.
- En terrenos clasificados como urbanos y urbanizables podrá llegar a ser determinada en el planeamiento urbanístico bajo la condición de previo informe vinculante de la administración titular de la vía.
- En general abarcará un espacio delimitado por sendas líneas paralelas a la arista exterior de la calzada más próxima a una distancia de:
 - 100 metros en autopistas y autovías
 - 50 metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica de la Comunidad Valenciana
 - 25 metros en las carreteras restantes
- Los planes viarios y proyectos podrán modificar las anteriores distancias.
- El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones a las anteriores distancias bajo la justificación de razones de interés público y bajo la condición de previo informe vinculante de la administración competente en materia de carreteras.

- No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.
- Sólo se permitirán obras y usos compatibles con la seguridad vial, previa autorización de la administración titular de la vía.
- Podrán realizarse usos y aprovechamientos estrictamente agrícolas siempre que se garanticen las condiciones funcionales y de seguridad de la vía:
 - Cultivos ordinarios
 - Plantaciones de arbustos
 - Plantaciones de árboles de porte medio
- No se permitirán obras o actuaciones que:
 - Disminuyan la seguridad viaria
 - Dificulten su funcionamiento
 - Resulten en detrimento de las condiciones de drenaje preexistentes.
- En construcciones e instalaciones ya existentes se permitirán obras de reparación y mejora, previa autorización y siempre que:
 - No implique un aumento del volumen de construcción
 - El incremento de valor de las obras no sea tenido en cuenta a efectos expropiatorios

3.2.3. Zona de reserva

Junto a la zona de dominio público y la zona de protección la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, considera en su artículo 35 una zona adicional denominada zona de reserva y cuya redacción se transcribe a continuación:

“Artículo 35. Zona de reserva.

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

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

De lo anterior se deduce que:

- La zona de reserva lo constituyen los suelos que se prevé que resulten limitados por las nuevas zonas de dominio público y protección configuradas tras la aprobación de un proyecto de ejecución de una nueva carretera, o de ampliación o mejora de una carretera existente.

- A pesar de no indicarse expresamente, la delimitación de su extensión será equivalente a la de la zona de dominio público y protección, por lo que se trata de un caso particular de mencionadas zonas.

3.3. COMPARATIVA ENTRE LA ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS ESTATALES Y LA ZONIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Poniendo en un mismo plano las distintas zonificaciones expuestas en los anteriores apartados, se advierten diversas diferencias tanto a nivel estructural de la propia zonificación, a nivel cualitativo en función del tipo de vía que se estudie, como a nivel cuantitativo según su geometría, extensión y distancias genéricas.

Seguidamente se muestran de forma pormenorizada las principales semejanzas y diferencias sobre la zonificación de carreteras estatales y la zonificación de carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana:

La primera y más evidente de las diferencias que se encuentran entre ambas es el número de divisiones o superficies definidas:

Zonificación carreteras estatales	Zonificación carreteras autonómicas CV
Dominio Público	Dominio Público
Servidumbre	Protección
Afección	
Limitación a la Edificabilidad	
-	Reserva

*Tabla 1. Comparativa de zonas de influencia en carreteras estatales y autonómicas de la C.V.
Fuente: Elaboración propia*

Por un lado, en las carreteras estatales se establecen 4 áreas diferentes, mientras que en las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana 3, coincidiendo en cuanto a su denominación la zona de dominio público.

Por otra parte, si se atiende a su objetivo y limitaciones inherentes, ambas zonas de dominio público pueden considerarse equivalentes, al entenderse como aquel suelo destinado a la construcción y explotación de la propia carretera, sobre el que no se puede actuar salvo en casos de interés general.

La zona de servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad de la legislación estatal pueden correlacionarse en conjunto con la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas en lo relativo a su ámbito y su finalidad de restricción y preservación, pero sin llegar a ser equivalentes puesto

que aquellas cuentan con particularidades de usos y actuaciones que ésta no contempla o especifica en iguales términos.

La zona de servidumbre se idea con el fin de poder utilizarla cuando se requiera implantar una instalación, red o servicio anexo a la carretera o más comúnmente cuando se requiera retirar temporalmente obstáculos de la carretera para no afectar a la circulación, estacionamiento temporal de vehículos averiados o accidentados, o incluso almacenamiento o depósito temporal de medios y herramientas necesarias para la adecuada explotación de la carretera o sus obras de mantenimiento y reparación.

La zona de afección es creada para el control de actividades y actuaciones adyacentes a la zona de servidumbre que puedan generar impacto negativo a la misma y a los propios usos circundantes exteriores.

La zona de limitación a la edificabilidad se trata del área en la que se prohíbe la nueva construcción de edificaciones, cuyo alcance varía en función de la geometría de la explanación de la carretera al establecerse con referencia a la arista exterior de la calzada más próxima, y siempre que no exista ninguna excepción que la modifique. Es por ello que para asegurar tal prohibición se fija que como mínimo la zona de limitación a la edificabilidad abarcará la zona de dominio público y servidumbre.

En su caso, la zona de protección se define como un área que, conteniendo la zona de dominio público de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana, prohíbe la construcción de nuevas edificaciones y garantiza la seguridad viaria, protege los usos circundantes del impacto de la carretera y asegura la disponibilidad de terrenos para la instalación de servicios anexas a la carretera y el mantenimiento de la misma.

La zona de reserva contemplada únicamente en la legislación valenciana, tal y como se ha expresado en apartados anteriores, puede estimarse como un caso particular de zona de dominio público y zona de protección de una nueva carretera o de una ampliación de una carretera existente en proyecto. Es por ello que no resulta relevante tratarla como una zona independiente de aquí en adelante en el presente estudio.

En otro orden, fijándose en las distancias genéricas a las que se hallan los límites de las diferentes zonas, también existen diferencias incluso para un mismo tipo de carretera. Asimismo, se puede constatar que no existe uniformidad en cuanto al elemento o arista geométrica de referencia de la carretera a partir de la cual se miden las distancias genéricas y se determina la extensión de las zonas, ni en cuanto a la forma de medir tales distancias. A continuación, se muestran dichas diferencias en la siguiente tabla resumen:

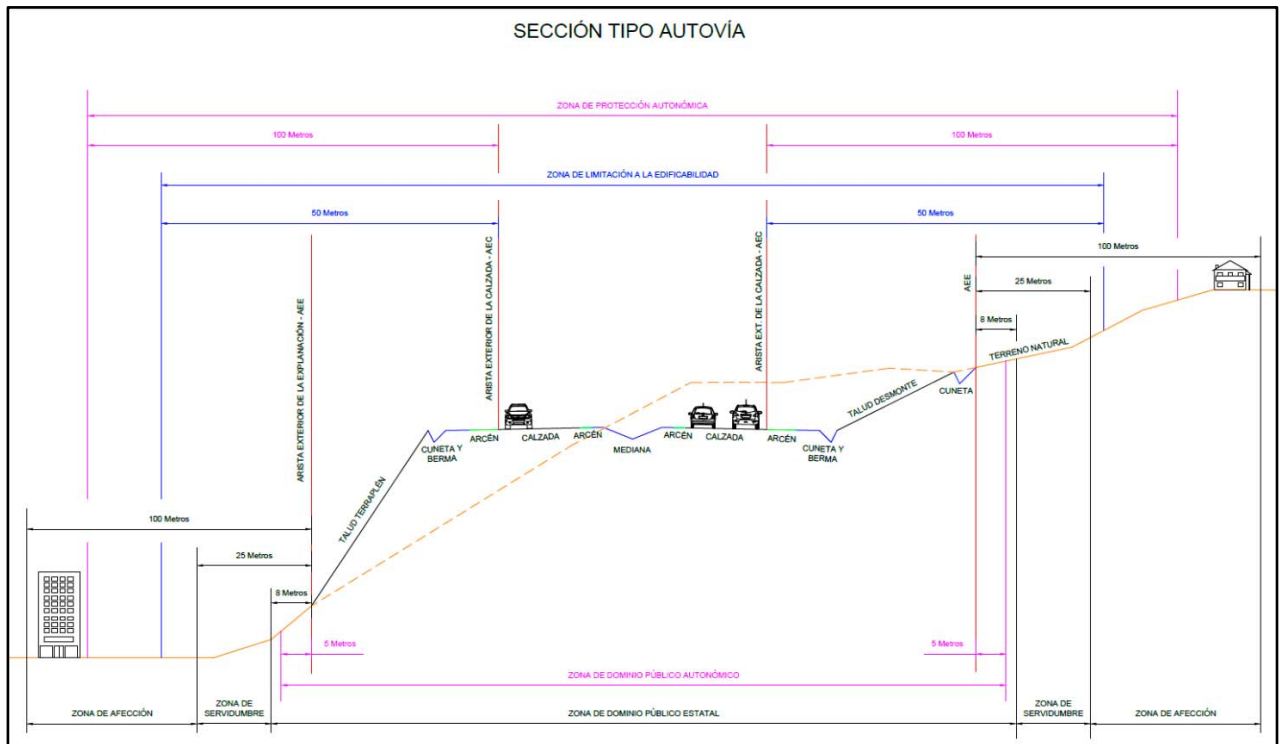
Legislación				Distancias genéricas que determinan la zona de influencia (metros)				
				Tipo de vía				
				Autopistas	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales	
Red Básica C.V.	Resto C.V.							
Zona de influencia	Arista de referencia*	Forma de medición						
Estatal	Dominio Público	AEE	Horizontal y perpendicular	8	8	3	3	
Autonómica C.V.	Dominio Público	AEE	No se específica	8	5	3	3	3
Estatal	Servidumbre	AEE	Horizontal	25	25	8	8	
Estatal	Afección	AEE	Horizontal	100	100	50	50	
Estatal	Limitación edificabilidad	AEC	Horizontal y perpendicular	50	50	25/50**	25/50**	
Autonómica C.V.	Protección	AEC	No se específica	100	100	50	50	25

*AEE – Arista exterior de la explanación // AEC – Arista exterior de la calzada

**25 metros en general // 50 metros en caso de ser variante o circunvalación, medidos horizontalmente y perpendicularmente a su eje desde la AEC

*Tabla 2. Comparativa de distancias genéricas que delimitan las distintas zonas de influencia de carreteras según normativa estatal y autonómica de la Comunidad Valenciana
Fuente: Elaboración propia*

Para poder entender mejor la información de la tabla anterior, en el Documento nº2 – Planos del presente estudio se incorporan de forma gráfica las distancias genéricas y elementos de referencia desde las que se miden sobre distintas secciones tipo de carreteras.



Plano 1. Esquema gráfico de la zonificación de carreteras sobre una sección tipo autovía extraído del Documento nº2
Fuente: Elaboración propia

4. PROBLEMÁTICA DETECTADA EN EL CASO AUTONÓMICO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Una vez presentados los principales preceptos definitorios de las zonas de influencia de la legislación viaria autonómica valenciana y comparados con los de la legislación viaria estatal, en base al desarrollo habitual de las funciones de defensa viaria en carreteras de esta comunidad, y tal y como se ha avanzado anteriormente, se detectan diversas problemáticas cuyo origen radica en la propia redacción legislativa y que se analizan seguidamente.

4.1. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

4.1.1. Dominio público viario y Zona de dominio público

Como ya se apuntaba en el apartado 2.2 de la presente memoria, los bienes de dominio público viario son aquellos cuyo titular es una administración o entidad pública y resultan afectados o vinculados al uso general o al servicio público de una carretera, vial, camino o calle.

Sin embargo, cabe cuestionarse si estos bienes de dominio público viario constituyen o no íntegramente la zona de dominio público definida en la normativa, es decir, **¿es lo mismo el dominio público viario que la zona de dominio público?**

La realidad de las carreteras permite sentenciar que no se trata del mismo concepto ya que, más comúnmente de lo esperado, se da la casuística de bienes de titularidad pública afectos al servicio de la carretera que se encuentran exteriores a los límites de la zona de dominio público definidos por la legislación viaria o por el planeamiento correspondiente.

y preceptos aplicables a la zona de dominio público lo sean igualmente a las parcelas y bienes de dominio público viario externos.

PROBLEMÁTICA N°1

Zona de dominio público ≠ Dominio público viario

Todo lo referido a la zona de dominio público, ¿es de igual aplicación al resto de bienes de dominio público viario?

Cabe tener en cuenta que dichos bienes, en el caso de no estar explotados y vinculados con la carretera y no estar catalogados como afectos a la misma, por su ubicación las limitaciones que se les aplicaría serían las de la zona de protección o incluso no tendrían limitación alguna, suponiendo un agravio para aquellas obras o usos no relacionados con la carretera que prevean desarrollarse en esos lugares. Por el contrario, la lógica infunde que si se trata de bienes vinculados con el servicio público de la carretera, con un futuro servicio público (nuevo viario, ampliación, nuevas instalaciones, etc.), derivados de su proceso expropiatorio o heredados de antiguos viales o instalaciones que han quedado sin servicio, deberían tratarse en iguales condiciones y aplicárseles las mismas restricciones que las correspondientes a la zona de dominio público de las carreteras autonómicas valencianas. De esta forma convendría la inclusión expresa de los bienes de dominio público viario en la zona de dominio público viario, fusionando ambos conceptos.

4.1.2. Expropiaciones y titularidades

El dominio público viario en su conjunto es de titularidad pública por definición. Ahora bien, al tratarse de un concepto distinto, **la zona de dominio público, ¿es igualmente de titularidad pública?**

La legislación valenciana no alude al alcance de los terrenos necesarios a expropiar para la ejecución y explotación de una vía, por lo que en este aspecto ha de aplicarse de forma supletoria lo establecido en el artículo 34.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, y en el artículo 75.1 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras:

“Artículo 34. Facultad de expropiación.

1. *La expropiación de terrenos para la ejecución de los proyectos de carreteras comprenderá siempre a los que conformarán la zona de dominio público. Si la obra implicara un cambio de clasificación sobre la carretera objeto de actuación, se incluirá la ampliación de la zona de dominio público ya existente para adaptarla a su nueva configuración cuando fuere necesario. [...]*”

“Artículo 75. Expropiación.

- 1. Los proyectos de construcción o trazado de nuevas carreteras, variantes, duplicaciones de calzada, acondicionamiento, restablecimiento de las condiciones de las vías y ordenación de accesos habrán de comprender la expropiación de los terrenos a integrar en la zona de dominio público, incluyendo en su caso los destinados a áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera. [...]*”

Así pues, los terrenos de la zona de dominio público deben ser expropiados, es decir, de titularidad pública.

Por su propia denominación, parece una incoherencia en sí misma que la zona de dominio público de una carretera pueda estar integrada por superficies privadas. Sin embargo, nada más lejos de la realidad. Dejando a un lado aquellos bienes, instalaciones y servicios públicos o privados no relacionados con la carretera, que hayan sido debidamente autorizados, hayan sido repuestos con las obras de construcción o se encontrasen originariamente en lo que ahora es zona de dominio público y deban seguir en funcionamiento, la zona de dominio público en numerosas ocasiones sí se encuentra conformada por suelos privados, contradiciendo en parte los anteriores artículos.

La existencia de terrenos privados, o incluso públicos no vinculados a la carretera de referencia, principalmente es consecuencia:

- Un proceso expropiatorio no iniciado o en marcha.
- Un proceso expropiatorio incorrectamente ejecutado.
- Modificaciones en la ejecución de las obras de construcción, ampliación o mejora de la carretera que han provocado una variación de sus características geométricas (sección, aristas de referencia, trazado, etc.) o de sus elementos estructurales y funcionales respecto a lo proyectado y/o respecto al punto de partida considerado para la determinación de las expropiaciones necesarias.
- Falta de adaptación a los nuevos términos de la legislación viaria vigente aplicable.
- Situaciones excepcionales relativas a construcciones e instalaciones preexistentes cuya expropiación pueda posponerse por razones justificadas, siempre que no interfieran físicamente con la obra ni perjudiquen la adecuada explotación y seguridad viaria de la carretera.

En base a esto, no es baladí cuestionarse si los suelos de titularidad privada que se sitúan dentro de los límites de la zona de dominio público por la legislación viaria o por el planeamiento correspondiente, también se encuentran sujetos por completo a los preceptos relativos a esta zona o deben contar con alguna salvedad a la hora de limitar su explotación.

PROBLEMÁTICA Nº2

Todo lo referido a la zona de dominio público, ¿es de igual aplicación a los terrenos de titularidad pública como a los privados que la integran?

La normativa autonómica no hace distinción en ningún momento entre los terrenos, o bienes en general, de titularidad pública y los de titularidad privada que integran la zona de dominio público de una carretera, por lo que, ciñéndose a la literalidad de lo redactado, ha de entenderse que todas las restricciones y limitaciones de la zona de dominio público se aplicarán a cualquier bien que se encuentre en ella independientemente de su propietario y sus usos e instalaciones previas.

Remitiéndose de forma supletoria a la normativa estatal, ésta sí concibe puntualmente la posible existencia de suelo privado en zona de dominio público según el artículo 34.1 de la Ley 37/2015, así como en su disposición transitoria segunda y en la disposición transitoria primera del Reglamento General de Carreteras, concluyendo que quedará igualmente sometido al régimen de la zona de dominio público, en el mismo sentido de lo afirmado en el párrafo anterior.

“Artículo 34. Facultad de expropiación.

[...] No obstante, en supuestos excepcionales, cuando la expropiación de esta zona afecte a construcciones o instalaciones, se podrá por causas justificadas posponer la misma siempre que su estado de mantenimiento o uso no interfieran físicamente con las obras proyectadas ni perjudiquen a la adecuada explotación ni a la seguridad viaria de la carretera. [...]”

“Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de expropiaciones.

1. Los terrenos del dominio público viario definidos conforme al artículo 29.1 que no hayan podido ser ocupados por la Administración, por estar amparados en títulos de propiedad y no haberse iniciado o culminado el proceso expropiatorio con el abono del precio y ocupación de los mismos conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, quedarán sujetos al régimen establecido en la presente ley para la utilización del dominio público, si bien sus titulares podrán solicitar la legalización de los usos existentes, siempre que dichos usos no resulten incompatibles con la seguridad viaria, o con la adecuada conservación o explotación de la vía. En otro caso procederá su expropiación.

2. En los tramos de carreteras en los que se realice el deslinde del dominio público viario, conforme a lo previsto en el artículo 30 por no haberse practicado, o para adecuarlo a lo previsto en esta ley respecto a las características establecidas para los distintos bienes, los terrenos que resulten comprendidos entre la antigua y la nueva delimitación quedarán sujetos al régimen establecido en el apartado primero de esta disposición.

3. *En relación con las construcciones existentes en dichos terrenos, en los que los usos se hubieren legalizado, solamente se podrán autorizar aquellas obras que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y sin que el incremento de valor por dichas actuaciones de conservación y mantenimiento puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.”*

“Disposición transitoria primera. Ampliación de la zona de dominio público.

1. *La ampliación de la zona de dominio público en las carreteras estatales existentes a la entrada en vigor de la Ley de Carreteras como consecuencia de la aplicación de sus disposiciones, no afectará al derecho de propiedad de los bienes comprendidos en dicha zona, pero implicará la declaración de su utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto en aquellos supuestos en que por la Dirección General de Carreteras se justifique la necesidad o conveniencia de su expropiación u ocupación temporal, previa instrucción del expediente reglamentario.*

2. *Los terrenos de propiedad particular sitos en la zona de dominio público de las carreteras estatales existentes a la entrada en vigor de la Ley de Carreteras, solamente se podrán destinar a cultivos, plantaciones o jardines que no impidan la visibilidad a los usuarios que circulen por aquéllas.”*

De este modo, la tarea de delimitar, preservar y proteger un suelo o bien que se constata de titularidad privada totalmente ligado a la carretera por encontrarse en zona de dominio público, evitando el desarrollo de cualquier actividad o actuación perjudicial para la misma, genera en campo numerosas disputas y situaciones difícilmente comprensibles para sus propietarios al no haber sido expropiados por la administración correspondiente. Para evitar indefiniciones y amparar jurídicamente la defensa de la zona de dominio público ante conflictos sobre un bien privativo ubicado en ella, resulta conveniente reflejar de forma clara en la legislación valenciana este tipo de situaciones, contemplando su excepcionalidad ante la ausencia de una nueva expropiación que abarque estos terrenos, en la línea de lo recogido en la normativa estatal.

4.1.3. Limitación a la edificabilidad

Según el artículo 32.4 de la ley valenciana, *“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”*. Este precepto lleva implícita la prohibición de la nueva construcción de edificación alguna o construcción subterránea no relacionada con la operación de la carretera.

Dicha limitación a la edificabilidad no se hace expresa al igual que en la normativa estatal por dos motivos:

- Según la definición de la zona de protección, zona que limita la edificabilidad, incluye la zona de dominio público.
- No existe una zona independiente ideada exclusivamente para la limitación a la edificabilidad.

PROBLEMÁTICA N°3

La redacción legislativa no es explícita en cuanto a la limitación a la edificabilidad en la zona de dominio público

Para clarificar que la limitación a la edificabilidad en las carreteras valencianas se aplica igualmente a la zona de dominio público se cree recomendable acompañarla al texto legal en vigor.

4.1.4. Alcance

La extensión de la zona de dominio público de las carreteras autonómicas valencianas está primeramente supeditada a lo determinado en la planificación viaria o proyecto que la señale, esto es a lo que se indique en el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y a los Planes Viarios y Planes de Seguridad Vial aprobados, y como mínimo tendrá que abarcar la superficie necesaria para:

- La calzada
- Los arcenes
- Los elementos de protección medioambiental o funcionales (incluso estacionamientos)
- Futuras ampliaciones previstas

PROBLEMÁTICA N°4

Para conocer la extensión de la zona de dominio público de una carretera primero hay que comprobar lo estipulado en la Planificación Viaria o proyectos de la carretera

Una de las primeras trabas que un técnico puede encontrar en su cometido de definir la zona de dominio público es la verificación de que ésta venga definida concretamente o mediante estipulaciones genéricas en el abanico existente de instrumentos de planificación viaria autonómica, desde el Plan de

Carreteras, hasta el I Plan Global de Seguridad vial de la Generalitat Valenciana, el Plan Director de Seguridad Viaria, los Planes Anuales de la Comisión Autonómica de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, pasando por posibles Planos Viarios y Planes de Seguridad Vial de ámbitos más reducidos, y en los proyectos existentes relativos a la carretera de referencia.

En los instrumentos de planificación viaria raramente se incluyen referencias concretas sobre el alcance de la zona de dominio público de una vía y sobre las que hayan de fijarse las expropiaciones y la defensa viaria. Esta supeditación no es práctica y fomenta que, en el caso de incluirse en alguno de los numerosos instrumentos algún tipo de excepción al régimen general de la zona de dominio público, no sea tenida en cuenta adecuadamente.

Por su parte, en los proyectos de construcción y proyectos básicos sí es más común recoger los límites de la zona del dominio público a través de las expropiaciones. Sin embargo, tampoco resulta adecuado convertir los límites de la zona de dominio público recogidos en un proyecto en los correctos en lugar de un régimen general normativo debido a que como se ha indicado en otros puntos, puede haber existido un procedimiento expropiatorio incorrecto, modificaciones en obra y otras situaciones excepcionales que puedan contravenir lo proyectado, careciendo de sentido igualmente cuando lo que se pretenda es definir propiamente la zona de dominio público en la fase de diseño de la carretera.

Es por ello que se cree conveniente que la extensión venga directamente regulada en la legislación de carreteras sin tener que ser remitida a otros instrumentos cuyo desarrollo, vigencia, aplicabilidad o publicidad pueden crear incompatibilidades, errores y faltas de consideración a la hora de constatar los límites de la zona de dominio público, liberándolos del carácter normativo en este aspecto.

En otro orden es llamativo que, según el artículo 32.2 de la ley valenciana, la superficie mínima de zona de dominio público que determine la planificación viaria o proyecto correspondiente no incluya la explanación completa de la carretera ni la franja genérica de suelo a un lado y otro de la carretera respecto de las aristas exteriores de la explanación, recogida igualmente en la ley. Una posible explicación para ello radica en que el legislador contempla como caso más restrictivo el de una carretera urbana con edificaciones junto al borde de la plataforma, o con cualquier otra limitación externa. Sin embargo, esto puede dar pie a que en un proyecto de una carretera interurbana con taludes de explanación se contemple únicamente la plataforma como la zona de dominio público, acogiéndose al mínimo expresado.

PROBLEMÁTICA N°5

La superficie determinada en la planificación viaria o proyecto correspondiente abarcará como mínimo la calzada, los arcenes, elementos de protección medioambiental o funcionales y la previsión de ampliaciones

En consecuencia, cabe mencionar que parecería mejor resuelta una redacción legislativa en la que como mínimo se alcance la totalidad de la explanación y se particularice cuál se consideraría arista exterior de la explanación en determinadas situaciones.

4.1.5. Criterio general – Distancias genéricas

Posteriormente, en aquellos casos en los que se haya verificado que la planificación viaria o proyectos correspondientes no incluye los límites de la zona de dominio público, el técnico deberá asumir que la zona de dominio público será la delimitada según el criterio general indicado en el mismo artículo 32.2:

Superficie delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación: 8 metros en autopistas, 5 metros en autovías y 3 en las restantes carreteras.

Analizando este criterio merece efectuar las siguientes consideraciones:

- La superficie resultante incluye la propia explanación, así como una franja de terreno exterior a ella.
- El criterio general asegura integrar en cualquier caso las bermas, los taludes, elementos de drenaje exteriores, elementos y obras de protección viaria más cercanas, a diferencia de la superficie mínima que la planificación viaria puede determinar.
- Este criterio general marca unas distancias genéricas para su delimitación, pero ¿son distancias fijas, mínimas o máximas?

PROBLEMÁTICA N°6

Las distancias genéricas para delimitar la zona de dominio público, ¿son fijas o variables?

En un principio hay que considerarlas como distancias fijas ya que se trata de un criterio general de delimitación.

Ahora bien, ¿pueden reducirse? Según lo indicado en el apartado anterior sí se podrían reducir al mínimo de la plataforma viaria y elementos de protección medioambiental o funcionales, pero no es coherente con el grado de protección buscado ni con el deber de expropiar todos los suelos necesarios para la carretera.

Y ¿pueden aumentarse? No es descabellado pensar en tramos de carretera en los que se necesita disponer de una mayor superficie para albergar por ejemplo una instalación de

vialidad invernal, un apartadero, un área de servicio, un enlace, un vial complementario, etc. o incluso una obra de fábrica o drenaje de la carretera. Dicho aumento debe estar suficientemente justificado y quedar vinculado a la vía, puesto que un procedimiento expropiatorio excesivo puede generar ciertos perjuicios a los propietarios y conlleva un coste adicional de tramitación pública.

No obstante, no es lógico que estas ampliaciones se vean reflejadas en el criterio general y sí que se contemplen como añadidos ligados a la ubicación de ciertos elementos viarios o terrenos preexistentes de dominio público viario.

- La superficie resultante se determina a partir de la arista exterior de la explanación, lo que garantiza y preserva todos los elementos de la propia construcción de la carretera, independientemente de que su sección incluya taludes muy tendidos, muy verticales o se enmarque en un terreno completamente llano.

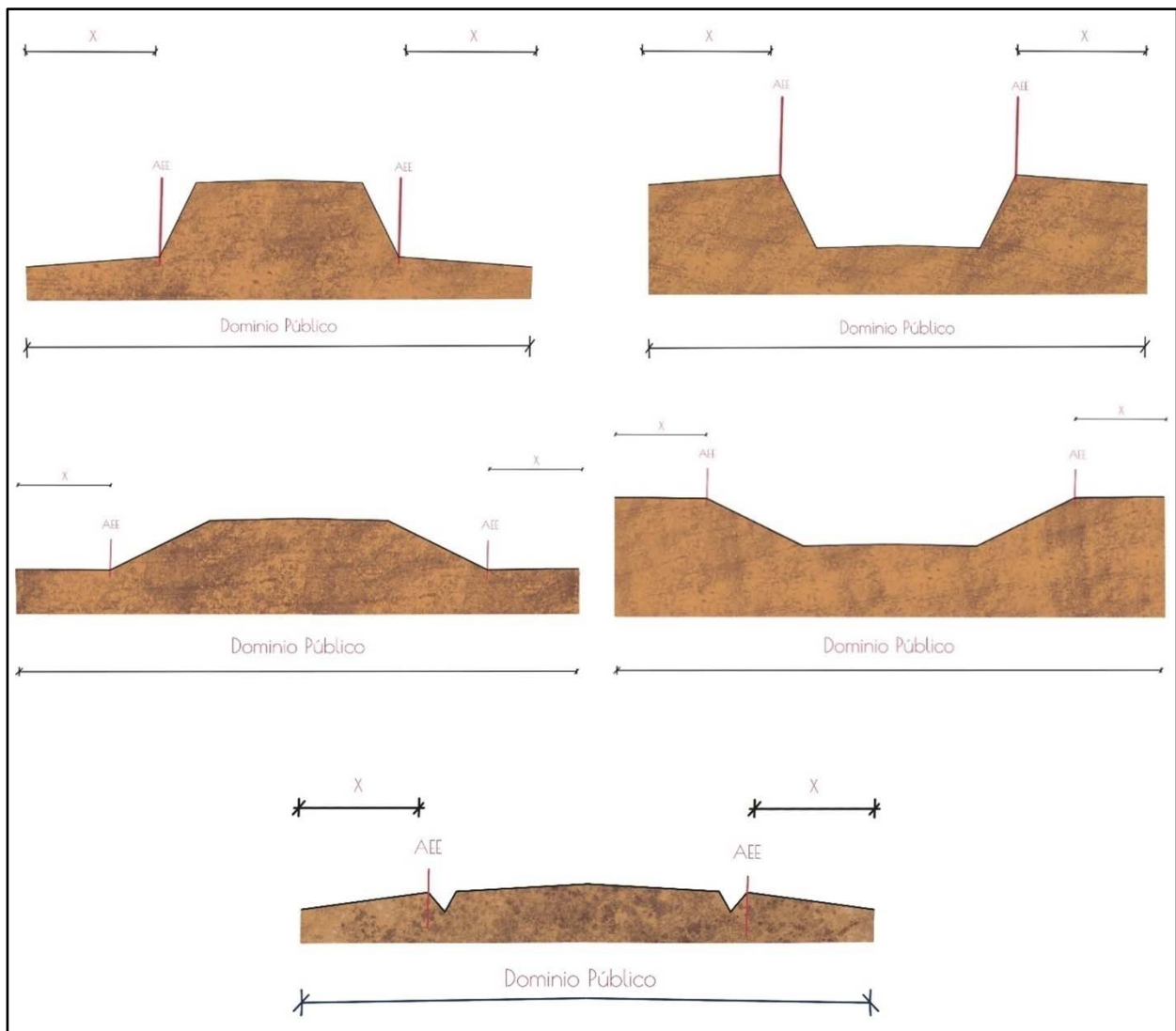


Figura 7. Ejemplos de situación de la arista exterior de la explanación en diferentes configuraciones de taludes
 Fuente: Elaboración propia

- Los límites resultantes son dos líneas situadas a las mencionadas distancias genéricas, desde las aristas exteriores de la explanación. Dicha definición no determina un único elemento geométrico ya que la forma de medición influye en el resultado que se obtenga.

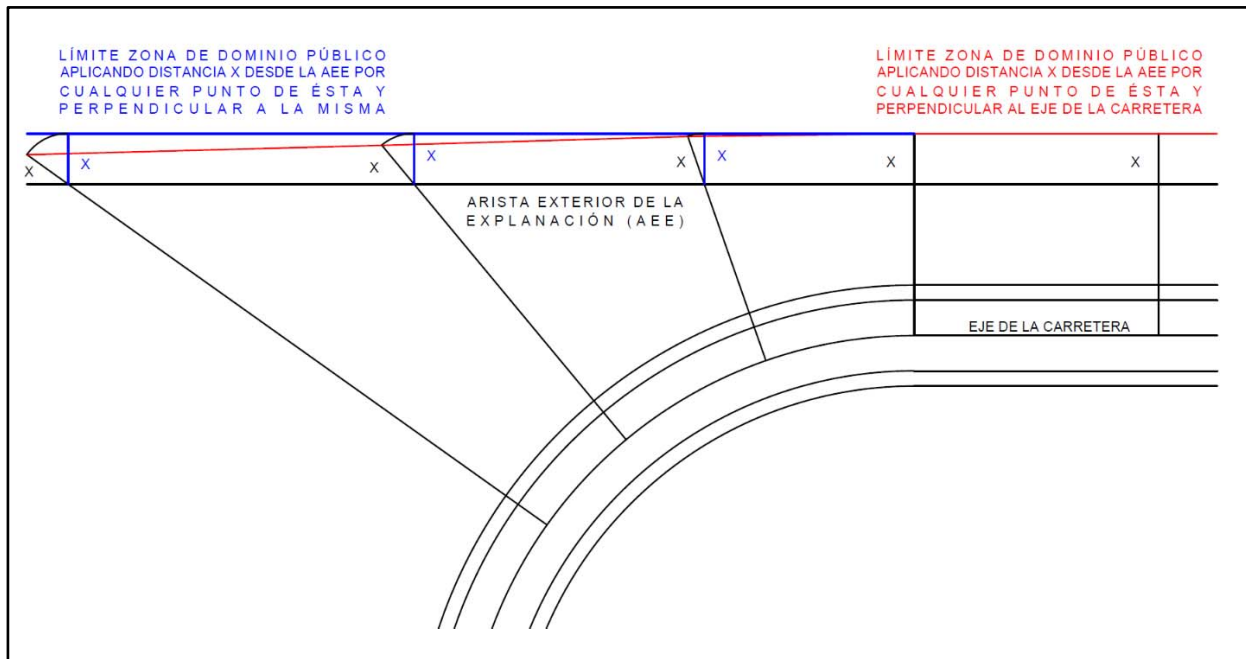
PROBLEMÁTICA N°7

¿Cómo se miden las distancias genéricas de la zona de dominio público de las carreteras autonómicas valencianas respecto de las aristas exteriores de explanación?

Siguiendo los parámetros y directrices del resto de legislación en la materia, la medición de este tipo de distancias ha de realizarse:

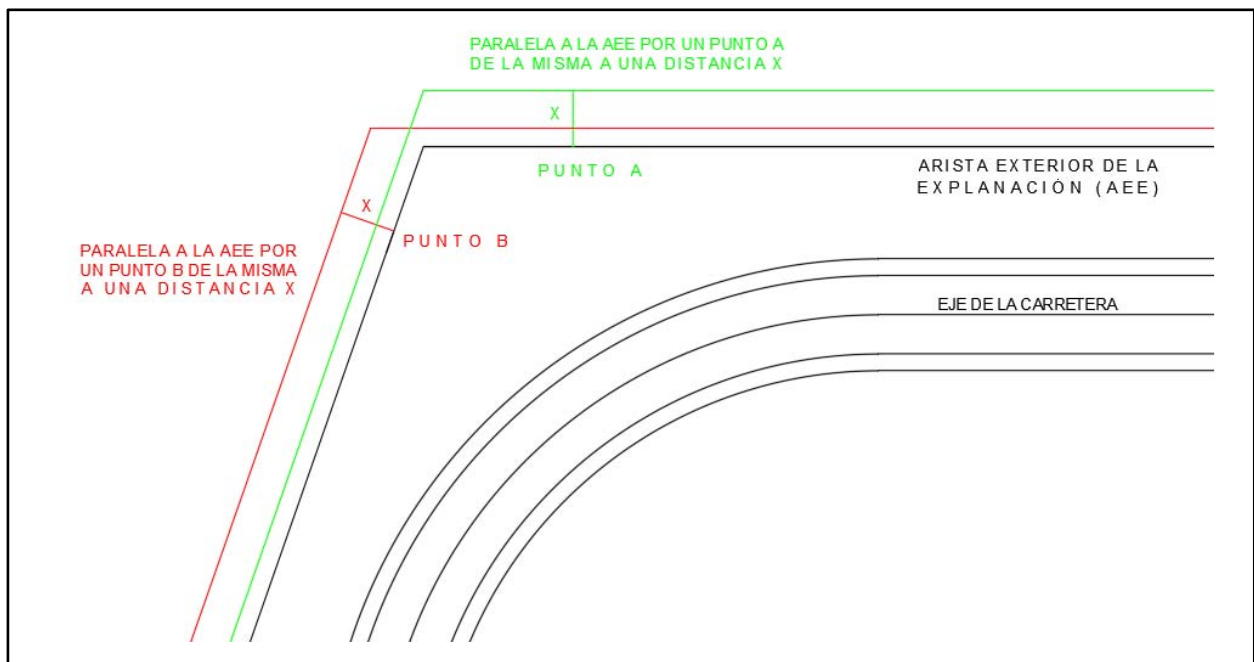
- **Horizontalmente**, es decir, en planta, sin tener en cuenta la orografía del terreno. En caso contrario, se crearía una gran variabilidad de franja a preservar al introducir el factor del relieve, existiendo casos de una misma carretera en los que el límite de dominio público coincidiese prácticamente con la arista exterior de la explanación y otros en los que se encontrara a la distancia indicada, lo cual carece de sentido.
- **Perpendicular a la propia arista de referencia y por cualquiera de sus puntos**, lo que permite una alineación límite idéntica a la arista con un desfase exterior correspondiente a la distancia.

En algunos textos se recoge que la medición ha de hacerse desde la arista de referencia, pero perpendicular al eje de la carretera. Este procedimiento introduce como factor de dependencia el trazado en planta de la plataforma en la determinación del límite de la zona de dominio público, obteniendo una alineación diferente a la del eje y a la arista exterior de la explanación dispuesta al exterior de esta. Sirva el siguiente plano para representar gráficamente esta dependencia.



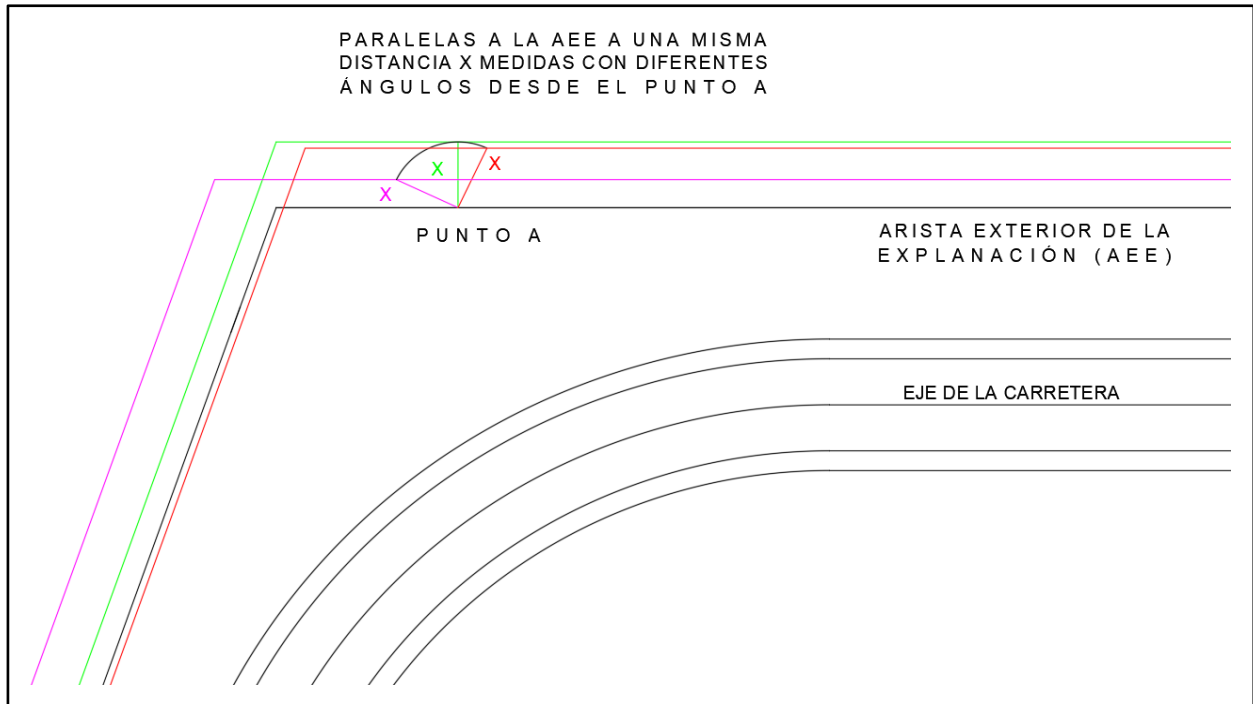
Plano 3. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2
Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, algunos artículos también expresan que las líneas que constituyen el límite de la zona de dominio público son paralelas a la arista exterior de la explanación, no siendo del todo cierto, puesto que la paralela de un conjunto de alineaciones por un punto de una de ellas, perpendicularmente a la misma y a la distancia genérica de aplicación, no garantiza que dicha línea se situó a tal distancia en todos los puntos del resto de alineaciones. Véase el siguiente plano que retrata la problemática gráfica.



Plano 4. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2
Fuente: Elaboración propia

Por último, artículos como el de la ley valenciana, establecen que las líneas estarán situadas a la distancia genérica desde la arista exterior de la explanación, creando infinidad de posibles soluciones al poder medir estas distancias con cualquier ángulo y constituir cualquier tipo de alineación el límite. Una evolución de lo anterior son los que incluyen la característica de paralelismo de las líneas límite a las aee, pero sin resolver aún el ángulo de medición.



Plano 5. Formas de medición de las distancias genéricas de la zona de dominio público extraído del Documento nº2
 Fuente: Elaboración propia

Visto lo anterior, se comprueba que cualquier mínima variación en el texto legal puede hacer que se excluyan ciertas determinaciones geométricas que al ser trasladadas al plano o incluso al terreno puedan provocar errores o indefiniciones. Por lo tanto, es altamente recomendable asegurar una redacción completa que recoja fielmente lo que se pretende.

4.1.6. Vías troncales, colectoras y complementarias

Una carretera puede contar además de su calzada principal o troncal con otras vías colectoras y vías complementarias dependientes de ella, que pueden formar parte de la misma explanación o ser soportadas en una explanación nueva.

PROBLEMÁTICA N°8

Una vía colectora, lateral o complementaria, ¿genera zona de dominio público independiente de la vía troncal de la carretera a la que pertenece?

Aferrándose a lo recogido en la ley valenciana, se deduce que por cada explanación viaria construida se establece una zona de dominio público diferente, es decir, si una vía colectora se sustenta sobre una explanación diferente de la vía troncal a la que sirve, ambas contarán con una zona de dominio público diferente con sus respectivas distancias genéricas en función de su tipología. En este sentido destacar que el artículo 28.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, cataloga las vías colectoras-distribuidoras y las calzadas laterales, entre otras, como carreteras convencionales a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario, así como que el anexo I de citada ley incluye la consideración de carretera en la definición de vía colectora-distribuidora.

En la mayoría de los casos con explanaciones distintas, al no existir una gran separación entre ellas, los terrenos intermedios son igualmente expropiados pasando a ser dominio público viario y unificándose ambas zonas de dominio público.

Por otra parte, las situaciones en las que una misma explanación alberga tanto las vías troncales como colectoras y complementarias de una carretera, generan una misma zona de dominio público respecto a las aristas exteriores de la explanación, lo que plantea dudas acerca del alcance de la misma, pues no queda definido si las distancias genéricas aplicables serían las correspondientes a la tipología de la vía troncal o a la tipología de la vía más próxima a la arista exterior de la explanación.

PROBLEMÁTICA N°9

En una misma explanación con vías colectoras y/o complementarias, ¿qué vial se toma como referencia para aplicar las distancias genéricas de la zona de dominio público desde las aee?

Para intentar resolver esta indefinición hay que preguntarse si debería existir diferencia entre una explanación de x metros de anchura que soporte una vía principal y otra explanación de la misma anchura pero que albergue además de la vía troncal una vía colectora.

No parece existir motivo por el cual, en el caso de incluirse un vial complementario en la misma explanación, habitualmente al exterior del troncal, deban aplicarse las distancias genéricas de determinación de la zona de dominio público en función de su tipología ya que:

- a) Con la misma configuración geométrica de sección, la zona de dominio público de una explanación con solamente una vía troncal, se aplicarían las distancias relativas a su tipología.
- b) La tipología de vías colectoras y vías complementarias siempre es de igual o inferior categoría que la troncal, por lo que el hecho de aplicar las distancias en referencia a esta última garantiza la mayor protección posible del dominio público, abarcando igualmente la anchura correspondiente a las primeras.

Por tanto, puede deducirse que en la determinación de la zona de dominio público respecto de una explanación, debe atenderse a los criterios establecidos para la vía principal. Este mismo razonamiento puede extenderse al resto de vías y elementos funcionales que generen su propia franja de dominio público y se encuentren sobre la misma explanación que el tronco.

4.1.7. Puentes, viaductos, túneles y otras estructuras

En lo referente a obras de puentes, viaductos, túneles y otras estructuras, la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, particulariza que:

- Podrá fijarse como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno.
- En todo caso serán de dominio público los terrenos ocupados por los soportes de la estructura.

Esta redacción es idéntica a la establecida en el Reglamento General de Carreteras, siendo sensiblemente mejorada por el artículo 29.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, en el que se indica que, en lo relativo a túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares:

- Podrá establecerse otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada.
- En su defecto será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural.
- En todo caso serán de dominio público los terrenos ocupados por los apoyos de los puentes y viaductos, la totalidad de sus cimentaciones y la franja de terreno preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura mínima de 1 metro, salvo excepciones justificadas.

PROBLEMÁTICA N°10

Indefinición sobre qué afectación tienen los terrenos bajo un puente o viaducto y sobre un túnel

Respecto a las aristas exteriores de explanación, resulta más conveniente una redacción en la que se establezca que dichas aristas serán la proyección vertical de los bordes de la obra sobre el terreno natural y que excepcionalmente podrá establecerse otra delimitación de forma justificada.

Además, se considera oportuno especificar que los terrenos bajo un puente, viaducto o estructura en altura, deben integrar la zona de dominio público, a mayores de la franja correspondiente a cada lado de la carretera. Estos terrenos podrán no ser expropiados únicamente en aquellos casos en los que ya sean de dominio público adscritos a otra infraestructura o recurso, sin perjuicio de estar sometidos al régimen jurídico del dominio público de la carretera de referencia.

Por su parte, en el caso de los túneles, los terrenos sobre ellos podrán circunscribirse en la zona de dominio público para asegurar la conservación y mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre el túnel y la disposición de sus elementos, siendo expresamente catalogados en el instrumento técnico reglamentario que se establezca.

Los terrenos sobre los túneles que se estime conveniente incluir en zona de dominio público podrán no ser expropiados únicamente en aquellos casos en los que ya sean de dominio público adscritos a otra infraestructura o recurso, sin perjuicio de estar sometidos al régimen jurídico del dominio público de la carretera de referencia.

Por consiguiente, se propone incluir estas particularidades en el texto legislativo valenciano.

4.1.8. Elementos funcionales y de protección medioambiental

Los elementos funcionales y de protección medioambiental de una carretera autonómica valenciana también constituyen superficie de la zona de dominio público según el artículo 32.2 de la ley de la Comunidad Valenciana, pero **¿cuáles son estos elementos?**

PROBLEMÀTICA N°11

Indeterminación de los elementos funcionales y de protección medioambiental

Se debe acudir a la normativa estatal para conocer qué elementos son elemento funcional:



Figura 8. Elementos funcionales de una carretera
Fuente: Elaboración propia

Mención particular a las vías colectoras-distribuidoras que mientras que en el desarrollo legislativo no se contempla como elemento funcional, en su definición incluida en el anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, sí se identifica como elemento funcional de la carretera.

PROBLEMÁTICA Nº12

Los elementos funcionales, ¿generan zona de dominio público independiente?

Los terrenos ocupados por los elementos funcionales de las carreteras así como las instalaciones para su conservación y explotación tienen la consideración de bienes de dominio público (artículo 55.3 del Reglamento de Carreteras).

Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera (artículo 3.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. España, 2015).

Los anteriores preceptos implican que los propios elementos funcionales integren la zona de dominio público de la carretera a la que sirven y que al no ser tratados como carretera no dispongan de una franja adicional de terreno de protección, lo cual puede crear una carencia de disposición de terrenos junto a determinados elementos, como puede ser una vía de servicio, para su correcta conservación y explotación.

PROBLEMÁTICA Nº13

Algunos elementos funcionales, como las vías de servicio, al no tener la consideración de carretera no disponen de una franja de terreno adicional de dominio público para su correcta conservación y explotación

Esta problemática se puede solucionar exceptuando expresamente aquellos elementos funcionales en los que resulte de interés establecer al menos la franja genérica de terrenos de la zona de dominio público, de la no consideración de carretera, tal y como se hace en el artículo 28.4 de la Ley 37/2015.

Por su parte, los elementos de protección medioambiental de una carretera no son especificados en la legislación viaria que se analiza en el presente estudio, pero pueden identificarse como tal a aquellas instalaciones de apantallamiento acústico, instalaciones antideslumbramiento, plantaciones, pasos de fauna y elementos de integración paisajística entre otros.

PROBLEMÁTICA Nº14

¿Qué consideración tienen los elementos de protección medioambiental?

Dichos elementos a priori no deberían interpretarse diferentes a los elementos funcionales en cuanto a las zonas de influencia de la carretera ya que son igualmente zonas permanentemente afectas a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario. Tampoco deben tener la consideración de carretera ni resulta necesario establecer una zona de influencia independiente para cada uno de estos elementos al ser perfectamente conservados dentro de sus propios límites.

Esto se puede resolver clasificando los elementos de protección medioambiental como un subtipo de elemento funcional de la carretera.

4.1.9. Enlaces e intersecciones

Una vez más la normativa valenciana no especifica los términos en los que han de regirse los viales de una carretera que constituyen sus enlaces e intersecciones, a la hora de determinar la zona de dominio público.

PROBLEMÁTICA Nº15

Los ramales, vías de giro, cambios de sentido, viales de conexión de enlaces e intersecciones, ¿generan zona de dominio público independiente de la vía troncal de la carretera a la que pertenece?

Acudiendo a la normativa estatal se puede afirmar que los viales que constituyen los enlaces e intersecciones de una carretera tendrán la consideración de carretera convencional a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público (artículo 28.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. España, 2015, y artículo 73.2 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. España, 1994).

Por consiguiente, los enlaces, intersecciones y cambios de sentido sí poseen una zona de dominio público independiente de la vía principal, constituida al menos por su explanación y una franja de terreno a ambos lados de sus aristas exteriores de explanación.

En otro orden es reseñable que no se consideren elementos funcionales de la carretera los nudos viarios, enlaces, intersecciones, ramales, vías de giro, cambios de sentido, vías colectoras-distribuidoras y calzadas laterales, a pesar de ser zonas permanentemente afectas a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario.

PROBLEMÁTICA Nº16

Los ramales, vías de giro, cambios de sentido, viales de conexión de enlaces e intersecciones, vías colectoras, vías laterales, vías complementarias ¿son elementos funcionales de la carretera a la que pertenece?

Al no tratarse como carretera los elementos funcionales, ésta puede ser la razón por la que los elementos del párrafo anterior no son identificados como funcionales. Sin embargo, sí cumplirían las características de elemento funcional, por lo que se podría resolver catalogándolos como elementos funcionales y aplicándoles las correspondientes excepciones.

4.1.10. Vías y caminos de servicio

Como se ha indicado en epígrafes anteriores, las **vías de servicio** (*vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, que sirve a las propiedades o edificios contiguos, y que puede tener uno o dos sentidos de circulación*) son consideradas por la normativa estatal como elementos funcionales de una carretera, a falta de su especificación en la autonómica valenciana. Asimismo, se les confiere, según el artículo 28.4 de la Ley de Carreteras, la condición de carretera convencional a los efectos de la existencia de zona de dominio público.

Al analizar citada ley, se advierte que la misma distingue entre vía de servicio y camino de servicio, incluyendo en su artículo 2.6 una definición diferente para este último:

Camino de servicio: Vía construida para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades

A la hora de identificar un vial de estas características en virtud de las definiciones expuestas, resulta bastante difuso determinar cuál se trata de una vía de servicio y cuál un camino de servicio, debido a que ambas sirven a las propiedades y accesos colindantes. Es posible entender como diferencia entre vía de servicio y camino de servicio que aquélla resulta sensiblemente paralela a la carretera principal y tiene una supuesta función secundaria de operatividad hacia ella, mientras que el camino, única y exclusivamente

se ha diseñado para permitir los accesos a los usos y viales colindantes, no teniendo que ser paralelo a la carretera principal ni situarse junto a ella.

Aun así, en la realidad existen multitud de casos que siendo caminos de servicio, en base al hecho de que se han proyectado exclusivamente para servir a los colindantes, son paralelos a la carretera principal y además tienen la función de permitir el acceso a los servicios de conservación y explotación de la carretera para ejercer sus funciones respecto a los elementos principales de la misma, así como a los servicios de emergencia para posibles apoyos ante cualquier incidencia en la vía principal.

PROBLEMÁTICA Nº17

Dificultad ante la distinción entre vía y camino de servicio

Es bastante probable que la legislación incluya esta distinción al excluir a los caminos de servicio de la consideración de carretera y asimismo de la categoría de elemento funcional de ésta, de acuerdo al ya mencionado artículo 2.6. Por consiguiente, dichos viales no constituyen dominio público viario ligado a la carretera principal.

PROBLEMÁTICA Nº18

Los caminos de servicio no se consideran carretera ni elemento funcional

Una posible solución a las anteriores problemáticas es la modificación de ambas definiciones de tal forma que solamente se identifiquen como caminos de servicio aquellos que sólo se hayan diseñado, proyectado y construido durante la ejecución de la carretera principal o posteriores actuaciones de reforma, mejora o ampliación, con el único fin de servir a los colindantes y que no puedan servir de ninguna otra forma a la propia carretera.

Asimismo, resulta necesario incorporar la indicación de que los caminos de servicio deberán cederse y asumirse por la administración local correspondiente o por los propios colindantes interesados, ya que no tiene sentido que dichos viales mantengan vinculación con la carretera principal.

Por su lado, debe quedar claro que las vías de servicio pueden ser carreteras, caminos u otro tipo de vial, cuya característica principal es que además de servir a la carretera principal, sirven a los colindantes.



*Foto 20. Vía de servicio y carril bici de la CV-35
Fuente: Autovía del Turia*

4.1.11. Límite irregular y coincidencia de zonas

Como resultado de todas las casuísticas dadas en una carretera, varias de ellas descritas en anteriores puntos, y en aplicación de los correspondientes preceptos, el dominio público constituye una superficie limitada por **alineaciones irregulares** y no, como habitualmente se concibe, por dos alineaciones más o menos regulares paralelas al eje de la carretera.

Estas irregularidades responden principalmente a:

- La geometría de la arista exterior de la explanación
- Elementos funcionales
- Apoyos de estructuras

También es habitual encontrarse con superficies adicionales, con formas generalmente irregulares que se corresponden con restos de parcelas expropiadas, que también han sido expropiados en aplicación de lo recogido en el artículo veintitrés de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, y que constituyen dominio público viario:

“Cuando la expropiación implique sólo la necesidad de ocupación de una parte de finca rústica o urbana, de tal modo que a consecuencia de aquélla resulte antieconómica para el propietario la conservación de la parte de finca no expropiada, podrá éste solicitar de la Administración que dicha

expropiación comprenda la totalidad de la finca, debiendo decidirse sobre ello en el plazo de diez días [...].”

No hay que olvidarse tampoco de aquellos terrenos de titularidad pública vinculados con la carretera, expuestos en el epígrafe 4.1.1., que forman parte igualmente del dominio público viario

En otro orden, al encontrarse diversos elementos de una carretera que generan su propia zona de dominio público, pueden producirse situaciones en las que varias de estas superficies, en función del elemento de referencia que la determine, intersecten y se superpongan entre sí. Ni la legislación viaria valenciana ni la estatal especifican el criterio a adoptar en dichas situaciones.

PROBLEMÁTICA Nº19

¿Cuál es el límite del dominio público viario en aquellas zonas en las que se establecen varios límites en función de la carretera o elemento de medición?

Con el fin de asegurar la protección de todos los elementos según su tipología, ubicación y trazado, parece razonable tomar como límite del dominio público viario el límite más exterior de los que se establezcan, independientemente del elemento de referencia, mismo criterio que se toma en el caso de superposición de varias líneas límite de edificación según el artículo 33.6 de la Ley 37/2015, , y el artículo 86 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

De este modo, podría conformarse un único límite de dominio público viario uniendo las diferentes alineaciones irregulares más externas resultado de las zonas de dominio público y los diferentes contornos de suelos adyacentes de dominio público viario.

4.1.12. Delimitación en plano o herramienta digital

Al igual que se dispone de inventarios de los diferentes elementos viarios de una carretera, resulta muy útil para el día a día de la conservación y explotación viaria, contar con planos específicos de la carretera en los que se reflejen claramente las superficies de dominio público viario y sus límites.

La normativa no habla acerca de esta necesidad ni recoge una metodología tipo a modo de guía para elaborar estos registros.

PROBLEMÁTICA Nº20

La normativa no recoge la necesidad de disponer de planos o registros de las superficies de dominio público viario ni metodología para su elaboración

La información de las superficies y límites del dominio público viario deben encontrarse recogidas en planos, que se considera el soporte habitual más extendido. Aun así, de forma complementaria, sería recomendable incluir esta información en las diferentes herramientas digitales con las que actualmente se puede contar, desde herramientas GIS, visores cartográficos, hasta las aplicaciones de gestión de conservación y explotación con las que trabajan los sectores de carreteras en su día a día, pudiendo disponer en tiempo real y en campo, a través de cualquier dispositivo dotado de internet y GPS, de los datos georreferenciados que se necesiten.

En cuanto a la elaboración de estos planos y registros digitales es recomendable fijar unos pasos mínimos para su determinación. Dicha metodología, resulta ligeramente distinta en función del momento de la vida de la carretera respecto a la que se desee hallar el alcance del dominio público viario, en fase de proyecto o en fase de explotación.

Metodología para la determinación del dominio público viario sobre plano en fase de proyecto

1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia franja de dominio público (vías colectoras, vías de servicio, ramales, vías de giro), en base a la información disponible del proyecto:
 - a. Topografía
 - b. Movimiento de tierras
 - c. Trazado en planta
 - d. Secciones tipo
2. Aplicar distancias genéricas de la franja de dominio público desde las aristas exteriores determinadas y definir la superficie de explanación + franja de terreno a ambos lados.
3. Identificar elementos funcionales y sus límites.
4. Identificar apoyos de estructuras fuera de la explanación y definir superficies necesarias de excavación con al menos 1 metro de anchura a su alrededor.
5. Identificar aquellas parcelas o terrenos que ya se encuentran expropiados y vinculados a la carretera en su caso.
6. Conformar el límite del dominio público viario uniendo las superficies halladas en los puntos anteriores.

7. Iniciar procedimiento expropiatorio de los terrenos ubicados dentro del área resultado de la zona de dominio público.
8. Adaptar los límites del dominio público resultado tras la finalización de las expropiaciones:
 - a. Restos de parcelas expropiadas, adquiridos también por resultar antieconómicos para su propietario
 - b. Cambios de geometrías por permutas, cesiones, servidumbres, etc.
9. Tras la ejecución del proyecto, verificar el trazado inicial de las aristas exteriores de la explanación. En aquellos casos en los que haya variado debido a modificaciones en los taludes proyectados u otros elementos de la vía, comprobar la necesidad de expropiar más superficie o en su caso de revertirla a su anterior propietario.
10. Adaptar los límites del dominio público resultado tras las anteriores verificaciones y ajustes expropiatorios.
11. Plasmar el resultado en un documento tipo de trabajo y consulta relativo a la carretera, denominado “estudio de zonificación de tramo” y con la siguiente estructura homogénea para todos los tramos de carretera estudiados:
 - a. Antecedentes
 - b. Objeto y justificación del estudio
 - c. Marco legal de referencia
 - d. Características del tramo y elementos singulares
 - e. Ordenación urbanística y territorial del tramo y sus colindancias
 - f. Criterios de delimitación y establecimiento de la zona de dominio público y zona de protección
 - g. Arista exterior de la explanación
 - h. Expropiaciones
 - i. Límite del dominio público viario
 - j. Límite de la zona de protección viaria
 - k. Excepciones al régimen general de la zona de protección
 - l. Conclusiones
 - m. Anejo de planos
12. Inscribir los terrenos expropiados situados dentro del dominio público viario en el Registro de la Propiedad y realizar la correspondiente comunicación al Catastro, en relación con lo establecido en el artículo 29.9 de la Ley 37/2015.

Metodología para la determinación del dominio público viario sobre plano en fase de explotación

1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia franja de dominio público (vías colectoras, vías de servicio, ramales, vías de giro), en base a la información disponible:
 - a. Proyectos ejecutados de obras de la carretera

- b. Ortofotos o vuelos fotográficos recientes
- c. Recorrido en campo y reportaje fotográfico de la configuración actual de la explanación
2. Aplicar distancias genéricas de la franja de dominio público desde las aristas exteriores determinadas y definir la superficie de explanación + franja de terreno a ambos lados.
3. Identificar elementos funcionales y sus límites.
4. Identificar apoyos de estructuras fuera de la explanación y definir superficies de dominio público con al menos 1 metro de anchura a su alrededor.
5. Identificar parcelas y terrenos expropiados vinculados con la carretera:
 - n. Proyecto y planos de expropiaciones ejecutadas
 - o. Catastro
 - p. Registro de la propiedad
 - q. Registros de las administraciones (visores públicos, bases de datos, etc)
6. Conformar el límite del dominio público viario uniendo las superficies halladas en los puntos anteriores.
7. Identificar aquellas subáreas dentro del área resultado de dominio público viario cuya titularidad sea privada con el objetivo de conocer aquellos suelos susceptibles de ser expropiados en un futuro.
8. Identificar posibles incoherencias entre los diferentes registros e información consultada.
9. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
10. Regularizar aquellos suelos realmente expropiados ante el Registro de la Propiedad y realizar la correspondiente comunicación al Catastro.

Ha de mencionarse que el denominado “**estudio de zonificación de tramo**” es un instrumento técnico que se propone para el desarrollo y aplicación concreta de la legislación viaria, así como para recoger las excepciones al régimen general que se convengan, y que debe ser publicado y actualizado periódicamente con el fin de conferirle utilidad a todo aquél que requiera conocer los límites de la afectación viaria. Este instrumento propuesto se idea a partir de la estructura habitual del instrumento que dispone el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la delimitación de tramos urbanos y la línea límite de edificabilidad.



Foto 21. Portada e índice de un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos del MITMA
Fuente: www.mitma.es

4.1.13. Delimitación en campo

Para que tanto las administraciones competentes, los trabajadores relacionados con la gestión de la carretera y los propietarios colindantes tengan una referencia en campo de hasta dónde llega el dominio público viario de competencia autonómica valenciana, se requiere el deslinde de dichos suelos.

PROBLEMÁTICA N°21

La legislación viaria valenciana no expresa la necesidad de deslinde de los suelos de dominio público ni metodología para su ejecución

Acudiendo a la Ley de Carreteras estatal, su artículo 30 trata sobre la obligación de deslinde y facultad de investigación de los terrenos de dominio público viario por la administración competente, en este caso el Ministerio de Fomento.

En la misma línea podría incluirse para las carreteras autonómicas valencianas lo siguiente:

- El deslinde del dominio público viario corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras.
- El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso, los gastos que se deriven de la tramitación del procedimiento y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo del solicitante. El deslinde deberá contar con la aprobación de la Consejería competente en materia de carreteras.
- El deslinde aprobado y reflejado en acta de expropiación declara la posesión y la titularidad dominical a favor de la administración correspondiente.
- La concreción física del deslinde se realizará mediante amojonamiento, balizamiento o cercado.
- La Consejería competente en materia de carreteras podrá investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde o la práctica del resto de actuaciones que procedan en defensa del dominio público.
- La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar o recuperar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde. Dicha resolución será título suficiente, asimismo, para que la Administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente.

Por otro lado, la incorporación a la normativa de una metodología básica para la delimitación física se hace de interés para facilitar dicha labor y solventar posibles dudas que puedan surgir en su desarrollo. Ejemplo de esta metodología puede ser la siguiente:

Metodología para la delimitación física del dominio público viario

1. Disponer de plano georreferenciado con la superficie definitiva de dominio público viario y sus alineaciones límite.
2. Analizar sobre plano qué alineaciones límite han de ser delimitadas
3. Decidir método de deslinde:
 - a. Amojonamiento
 - b. Hitos de expropiación
 - c. Vallado
 - d. Otros elementos divisorios o de señalización
 - e. Otras obras de fábrica o instalaciones que aparte de su función principal pueden actuar como delimitadores del dominio público

- f. Mixto en función de las características de los diferentes tramos y de la probabilidad que se presuma de ser sustraídos, retirados o modificados



Foto 22. Vallado de cerramiento
Fuente: Autovía del Turia



Foto 25. Hito delimitador tipo placa de señalización
Fuente: Autovía del Turia



Foto 23. Hito delimitador tipo placa de señalización
Fuente: Autovía del Turia



Foto 26. Mojón delimitador
Fuente: www.montalbanyrodriguez.com



Foto 24. Mojón delimitador tipo rigola
Fuente: Autovía del Turia



Foto 27. Mojón delimitador
Fuente: www.montalbanyrodriguez.com

4. Fijar criterios de instalación de elementos delimitadores

- a. Instalación de vallado continuo en el límite del dominio público
- b. Colocación elementos delimitadores e identificativos puntuales en el borde del dominio público en coincidencia con:
 - i. Cambios de alineación en planta
 - ii. Cambios bruscos de cota del terreno

- iii. Intersecciones con límites de parcelas adyacentes exteriores
 - iv. Puntos cada x metros de una misma alineación recta
 - v. Otros puntos singulares
5. Marcar en plano las alineaciones a vallar y/o los elementos puntuales a colocar.
 6. Replantear topográficamente dichas alineaciones y/o elementos proyectados.
 7. Verificar en campo que la ubicación de los elementos previstos de deslinde no compromete la seguridad viaria, no interfiere con accesos a parcelas colindantes u otros viales, no interfiere con la red de drenaje (p.e. cunetas) u otros servicios existentes, garantiza una mínima visibilidad del elemento y no es susceptible de provocar daños a terceros (colindantes o titulares de servicios existentes en la zona), readaptando su ubicación en caso contrario.
 8. Informar a los titulares colindantes de los elementos a instalar para su conocimiento.
 9. Instalar el vallado y/o elementos previstos, ejecutando las cimentaciones necesarias y disponiendo de los elementos de atado, fijación, señalización, balizamiento e identificación convenientes.

Una vez efectuada la delimitación física conviene inventariar georreferenciadamente los distintos elementos instalados y cargarlos a las aplicaciones, programas y bases de datos de la carretera con los que habitualmente se trabaje con el fin de poder localizar y determinar rápidamente el alcance del dominio público viario de una zona de la carretera desde cualquier lugar con un dispositivo dotado de Internet y GPS, lo que agilizará cualquier trabajo de conservación y explotación de la vía.

4.2. ZONA DE PROTECCIÓN

Tal y como se ha expuesto previamente, la zona de protección de las carreteras de la Comunidad Valenciana se regula y define principalmente por el artículo 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana.

4.2.1. Histórico normativo del artículo 33

La redacción original del artículo 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, era la siguiente:

“Art.33. Zona de protección.

1. *Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos*

circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará mediante planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.

- 2. En los terrenos clasificados como urbanos las zonas de protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la Administración titular de la vía.*
- 3. 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: Cincuenta metros en autopistas y autovías, veinticinco metros en vías rápidas y en las demás vías de la red básica y dieciocho metros en las restantes carreteras.*
- 4. En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.*

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 incremento de valor que aquellas 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. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.

- 5. Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o de la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.*
- 6. Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.*
- 7. La señalización de los distintos tramos del Sistema Viario, así como la instalación de rótulos o anuncios de interés públicos en las proximidades de los mismos, se regirá por las normas que reglamentariamente se determinen, así como por las que a tal efecto establezca el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o los Planes Viarios previstos en esta Ley.*

8. *En todo caso, y respetando la normativa básica internacional y nacional, la señalización informativa será bilingüe, empleando técnicas de diseño tales como carteles, grafismo, colores o análogos, que permitan diferenciar las versiones valenciana y castellana.”*

Haciendo una comparativa entre la anterior redacción y la redacción vigente de este artículo correspondiente al texto consolidado, incluida literalmente en el apartado 3.2.2 de la presente memoria, se advierten ciertas variaciones en los apartados 2, 3 y 4. Consultado en análisis normativo de la Ley, dichas variaciones responden a las siguientes modificaciones legislativas:

- Artículo 84 de la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad. España, 2006, por el que se modifica el apartado 3 del artículo 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991.
- Artículo 85 de la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad. España, 2006, por el que se añaden dos nuevos párrafos, segundo y tercero, al apartado 4 del artículo 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991, pasando los actuales párrafos segundo y tercero a cuarto y quinto.
- Artículo 97 de la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat. España, 2020, por el que se modifican los puntos 2 y 3 del artículo 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991.

En base a ello, resulta interesante realizar un ejercicio de análisis sobre las modificaciones introducidas con el fin de conocer el motivo de las mismas, así como los fines que buscaban y las repercusiones que tienen, sin olvidar el análisis pormenorizado del resto de apartados del artículo cuya redacción no difiere desde su publicación original, y que en su conjunto entrañan dificultades a la hora de poner en práctica la delimitación de la zona de protección. En los siguientes epígrafes se procede a dicho análisis.

4.2.2. Análisis del artículo 33.1. Objeto de la zona de protección

El artículo 33.1 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, cuya redacción original se mantiene vigente, define el objeto, el sentido o el “para qué” del establecimiento de la zona de protección en las carreteras de la Comunidad Valenciana, consistiendo básicamente en:

- Garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro
- Asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas

- Proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías

Dichos fines parecen razonables y la redacción del artículo a priori no entraña ninguna problemática, no genera dudas y resulta clara.

4.2.3. Análisis del artículo 33.3. Distancias genéricas de la zona de protección

El objetivo del artículo 33.3 es la definición de la extensión genérica de la zona de protección para cada tipo de carretera o, mejor dicho, las distancias genéricas a las que se encuentran sus límites.

Como ya se avanzaba en el anterior epígrafe 4.2.1, a lo largo de su vigencia y hasta el momento actual ha tenido un total de tres redacciones distintas que se comparan en la siguiente tabla:

Redacción original	1ª Modificación	2ª Modificación y redacción actual
Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991	Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad. España, 2006	Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat. España, 2020
<i>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: Cincuenta metros en autopistas y autovías, veinticinco metros en vías rápidas y en las demás vías de la red básica y dieciocho metros en las restantes carreteras.</i>	<i>En defecto de plan o proyecto que señale la anchura de esta zona o cuando determinaciones del mismo no la recoja, se entenderá que la misma abarca un espacio delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica y veinticinco metros en las restantes carreteras.</i>	<i>La zona de protección abarca un espacio limitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas; cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la red básica, y veinticinco metros en las restantes carreteras. Los planes viarios y proyectos definidos en los artículos 18, 20 y 21 de la presente ley podrán modificar estas distancias.</i>

Tabla 3. Comparativa redacciones legislativas históricas del artículo 33.3 de la Ley 6/1991
Fuente: Elaboración propia

Según la redacción original, la zona de protección abarcaba un espacio, en cada margen de la vía, delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima:

- Autopistas y autovías: 50 metros
- Resto de vías de la Red Básica: 25 metros

- Resto de carreteras: 18 metros

Posteriormente, la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad, según su artículo 84, modifica el artículo 33.3 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, básicamente en lo referido a las distancias genéricas, ampliando las zonas de protección de forma similar a la legislación estatal y adecuando su extensión a la realidad de la red, con la finalidad de proteger el entramado viario de la presión urbanística que puede hacer inviable futuras ampliaciones de las carreteras y con la finalidad de prevención de la contaminación acústica (preámbulo de la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad. España, 2006).

En este caso, la zona de protección abarca un espacio, en cada margen de la vía, delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima:

- Autopistas y autovías: 100 metros
- Carreteras convencionales de 4 ó más carriles: 50 metros
- Resto de carreteras de la Red Básica: 50 metros
- Resto de carreteras: 25 metros

Por último, la redacción vigente del artículo 33.3, producto de la modificación establecida por el artículo 97 de la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat, mantiene intactas las distancias genéricas de los límites de la zona de protección respecto a su redacción anterior

- Autopistas y autovías: 100 metros
- Carreteras convencionales de 4 ó más carriles: 50 metros
- Resto de carreteras de la Red Básica: 50 metros
- Resto de carreteras: 25 metros

Cabe mencionar que la ampliación de las distancias genéricas no es un hecho sin importancia puesto que repercute en todo aquello que, hasta el momento de la entrada en vigor de dicha modificación, se había regulado, basado o referido a las cifras contempladas en la redacción original de la legislación, y que a posteriori ha seguido vigente sin haber sido sometido a adaptación por falta de necesidad, obligatoriedad o exigencia.

Resulta prácticamente imposible encontrar referencias sobre la transición o el proceso de adaptación a los nuevos valores de superficie de las zonas de protección, lo cual invita a pensar que el legislador no tuvo en cuenta la problemática que a día de hoy se genera debido a esta variación, o que en su caso,

podría estar cubierta con alguna otra disposición, como por ejemplo el punto 2 de la disposición derogatoria de la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad, que indica que *“Asimismo quedan derogadas cuantas disposiciones legales o reglamentarias contradigan o se opongan a lo que dispone la presente Ley”*, dotando de ambigüedad y de falta de concreción sobre qué distancias son aplicables, y si esa derogación también resulta de aplicación a los instrumentos de planificación a los que se refiere la Ley de Carreteras.

Ejemplos de esta problemática son aquellos instrumentos de planificación viaria, proyectos o incluso de planificación urbanística, que fueron aprobados y publicados antes de la entrada en vigor de la Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad, que actualmente se encuentran vigentes y son de aplicación y que entre su contenido incluyeron manifiestamente las distancias genéricas de la redacción original, siendo notablemente menores y creando un conflicto de prevalencia entre legislación e instrumentos.

PROBLEMÁTICA Nº22

Históricamente la legislación valenciana ha modificado las distancias genéricas de determinación de la zona de protección sin resolver la obligatoriedad de adaptación de los anteriores límites a los nuevos

La ampliación del alcance de limitaciones a la propiedad en los terrenos colindantes con carreteras en servicio ha creado numerosas situaciones de conflicto e incongruencia al afectar a suelos que hasta la modificación legislativa no contaban con restricciones y sobre los que se ha podido construir diferentes edificaciones, urbanizaciones o realizar en ellos usos y actuaciones libremente.

Es razonable concebir que las distancias de la redacción vigente se aplicarán con carácter general a todos los nuevos viales, ampliaciones, cambios de trazado y carreteras existentes. Sin embargo, con motivo de evitar inseguridades jurídicas, deberían excepcionarse de establecer sobre ellos la zona de protección aquellos tramos de colindantes que, con anterioridad a la ejecución de la carretera o ampliación, ya sea por no existir afección viaria alguna o encontrarse fuera de los límites establecidos en su día por la anterior legislación o los instrumentos de planificación viaria, urbanística o territorial, cuenten con:

- Edificaciones consolidadas
- Entornos urbanizados
- Obras, instalaciones, elementos singulares o usos no compatibles con la seguridad viaria y correcta explotación de la carretera, difícilmente restringibles tanto a corto como a largo plazo y considerados expresamente como tal.

Como solución a lo anterior, se propone remitir desde el texto legal valenciano a los “estudios de zonificación de tramo”, figura técnica definida en el apartado 4.1.12. de la presente memoria, donde se

pueden recoger justificadamente aquellas excepciones puntuales al régimen general debido a las incompatibilidades y conflictos generados por una actualización normativa.

4.2.4. Análisis del artículo 33.3. Superficie de la zona de protección

Enfocándose en el establecimiento de la superficie de la zona de protección y atendiendo a la literalidad de su delimitación, el artículo 33.3 indica que “*La zona de protección abarca un espacio limitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: [...]*”. Esto es aquella superficie comprendida entre dos líneas que, sin encontrarse especificado, se suponen paralelas a las aristas exteriores de las calzadas más próximas de la vía en cuestión y situadas a las distancias expresadas medidas horizontal y perpendicularmente a mencionadas aristas.

La anterior definición hace que la zona de dominio público viario quede englobada en su totalidad en la zona de protección, salvo que la extensión de suelo expropiado y/o de titularidad pública adscrito a la carretera fuese mayor de la genérica, lo cual deriva en posibles dudas e incluso incoherencias a la hora de aplicar ciertos criterios en el desarrollo de las funciones de uso y defensa de la carretera, como por ejemplo el no saber discernir si una actividad que tiene lugar en zona de dominio público tiene que responder de forma añadida también a las limitaciones propias de la zona de protección, si las restricciones de la zona de dominio público prevalecen sobre las de la zona de protección o si se trata de un error de definición de la zona de protección como puede deducirse si se compara con la zonificación de las carreteras a nivel estatal.

Otra interpretación bastante extendida de la redacción vigente es aquella que plantea la zona de protección a ambos márgenes de la carretera entre cada una de las aristas exteriores de la calzada y aquellas líneas paralelas a las mismas y situadas respecto a ellas a las distancias expresadas. Las superficies resultantes dejan fuera de ellas las calzadas y arcenes interiores y medianas en su caso, pero siguen englobando cierta parte de la zona de dominio público viario, lo que no resuelve tampoco el problema y no clarifica las limitaciones de cada zona.

PROBLEMÁTICA Nº23

Falta de concreción sobre la extensión de la zona de protección solapándose con la zona de dominio público

Para resolver esta indefinición y seguir con los criterios de zonificación de la ley estatal, lo más factible es un cambio de redacción que permita diferenciar sin lugar a dudas, las superficies que corresponden a la zona de dominio público y las que corresponden a la zona de protección (aquellas limitadas por la zona

de dominio público y los límites hallados según los criterios reglamentarios), sin perjuicio de que puedan existir situaciones especiales en las que éstas puedan superponerse por corresponderse con otras vías que intersecten o sean paralelas en sus proximidades a la vía objeto de estudio.

4.2.5. Análisis del artículo 33.3. Arista exterior de la calzada más próxima

Otra cuestión de relevancia en la definición del establecimiento de la zona de protección del artículo 33.3 es la arista exterior de la calzada más próxima desde la cual han de medirse las distancias a las que se sitúan los límites exteriores de las zonas de protección de la carretera. Sin embargo, a la hora de fijar estos límites hay que preguntarse **¿cuál es la “calzada más próxima”?**

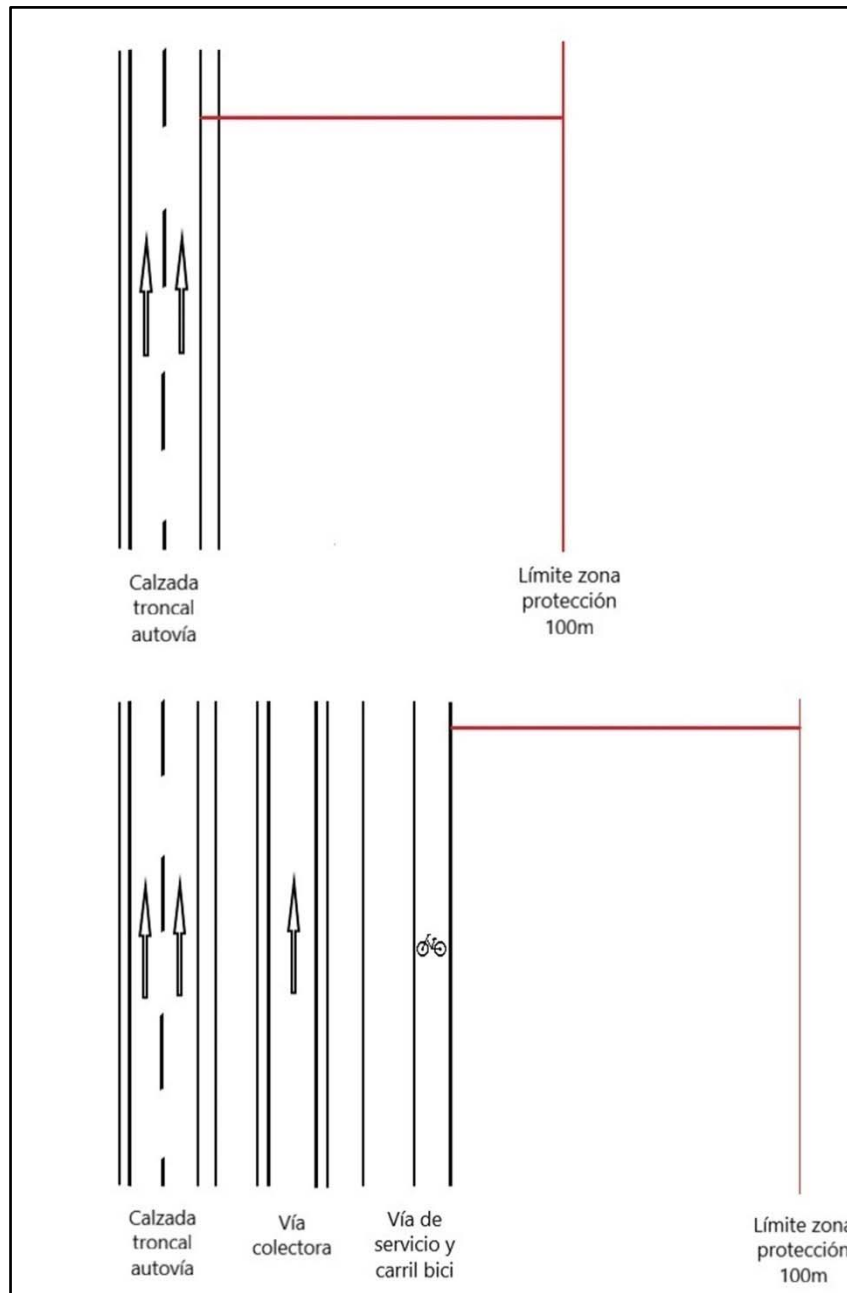
PROBLEMÁTICA Nº24

Indeterminación de la calzada más próxima desde la que se determina la zona de protección

En una carretera de calzada única y sin viales auxiliares adyacentes no hay duda, puesto que solamente existe una sola calzada con dos aristas exteriores. En contrapartida para el caso de carreteras de calzadas separadas o que cuenten con vías de servicio, vías colectoras u otros viales de conexión adyacentes, la calzada más próxima al margen de la zona de protección a establecer puede ser una u otra según se interprete.

Si se atiende a la literalidad de la expresión de “calzada más próxima”, habría que fijarse en la calzada más externa de la carretera para establecer desde su arista exterior la zona de protección, pudiendo llegar a ser la calzada de un camino o vía de servicio de la carretera principal o incluso un carril bici anexo. Si esto fuera así, la extensión de la zona de protección quedaría desvirtuada debido a que ésta se estima en función de la tipología de carretera principal y no de los elementos funcionales y/o auxiliares adyacentes de los que disponga, así como de su situación transversal, y consecuentemente se estaría contemplando como vía principal el conjunto de todas las calzadas.

Si se considerara efectivamente la calzada más externa para la determinación de la zona de protección de, por ejemplo, una autovía con vías colectoras, vías de servicio y carril bici en sus márgenes, con una gran separación entre sí, la extensión de suelo afectada por la zona de protección sería considerablemente de mayor alcance que el de una autovía sin mencionados viales auxiliares, disponiendo igualmente de una distancia genérica de protección de 100 metros en ambos casos, y creando una desproporcionalidad e incongruencia al medir una distancia correspondiente a autovía desde un carril bici. Véase el siguiente plano.



Plano 6. Zona de protección desde la arista exterior de la calzada más próxima en el caso de existir una única calzada principal y en el caso de existir vías complementarias extraído del Documento nº2
 Fuente: Elaboración propia

No se tiene que olvidar que uno de los fines de la zona de protección es “asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexas a las mismas”, pero si estos terrenos ya han sido efectivamente expropiados y/u ocupados para la operación de las vías, construcción de vías auxiliares o instalación de servicios anexas, la zona de protección no debe aumentar con estas ampliaciones siempre y cuando se mantenga la tipología de la carretera principal, y no se determine reglamentariamente que los elementos adyacentes pueden generar su propia zona de protección.

Así pues, carece de sentido extender transversalmente la afección de un tipo de carretera principal de forma ilimitada en función de los elementos o viales secundarios que se vayan anexionando, debiendo entender como “calzada más próxima” aquella calzada de la vía principal (calzada troncal) más externa y próxima al margen en el que se quiera determinar la zona de protección.

Por consiguiente, se estima necesario una nueva redacción concreta que especifique que para la determinación de los límites de la zona de protección se tomará como referencia la arista de la calzada troncal más externa.

4.2.6. Análisis del artículo 33.4. Límite de edificabilidad

El artículo 33.4 estipula que en la zona de protección no podrán realizarse obras ni permitirse más usos que los compatibles con la seguridad vial, estando estos igualmente sujetos a la previa autorización por la administración titular de la vía.

La prohibición expresa más tajante que se incluye para dicha zona de influencia es la de no admitirse la nueva construcción de edificación alguna, prescripción por la que se caracteriza la zona de limitación a la edificabilidad de las carreteras estatales.

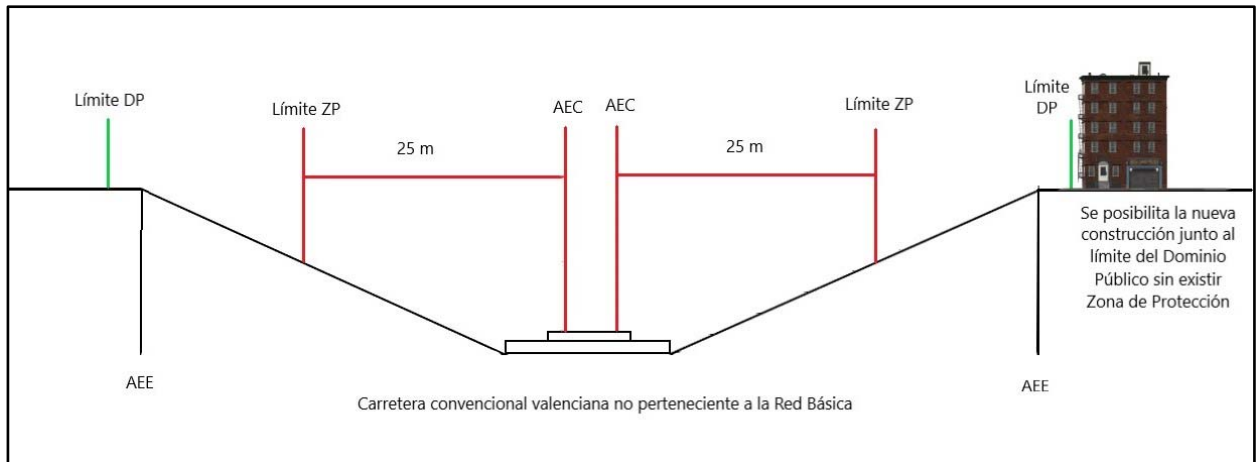
Como ya se avanzaba anteriormente, tanto la línea límite de edificabilidad como el límite de la zona de protección autonómica se determinan a partir de la arista de la calzada más próxima. Esta referencia adquiere pleno sentido al intentar proteger las edificaciones más cercanas a la carretera de la propia carretera (ruidos, deslumbramientos, humos, etc.), ya que vincula la separación al punto más extremo de su sección transversal por el que circulan los vehículos. Sin embargo, no adquiere tanto sentido si lo que se pretende es la máxima protección posible de la carretera frente a las edificaciones más cercanas (intromisiones, vertidos, obras, etc), siendo más conveniente tomar como referencia la arista exterior de la explanación.

Por otra parte, cabe indicar que los límites de la zona de influencia más alejada definida para las carreteras del Estado, zona de afección, se determinan con las mismas distancias genéricas según el tipo de carretera que las de los límites de la zona de protección de las carreteras valencianas, a pesar de medirse las primeras desde la arista exterior de la explanación y las segundas desde la arista exterior de la calzada más próxima.

Sin perjuicio de tener la zona de protección más semejanzas con la zona de limitación a la edificabilidad que con la zona de afección en cuanto al grado de preservación, en lo relativo a su extensión se asimila más a esta segunda y es por ello que resultaría más adecuado unificar referencias y mediciones estableciendo la arista exterior de la explanación como base de la zonificación.

En tercer orden, el criterio expresado en el apartado anterior de tomar como referencia la arista exterior de la calzada troncal más próxima se tambalea en aquellos casos extremos de explanaciones de gran

anchura en las que no llegue a existir zona de protección o resulte muy escasa, permitiendo la nueva construcción de edificaciones una vez franqueado el dominio público. Veáse el siguiente plano.



Plano 7. Zona de protección de carretera convencional valenciana no perteneciente a la Red Básica en sección de desmonte con taludes tendidos extraído del Documento nº2
Fuente: Elaboración propia

PROBLEMÁTICA Nº25

Límite de la zona de protección = Límite de edificabilidad
Reduce su alcance al no blindar totalmente la explanación
No unifica criterios con la zona más alejada de las carreteras del Estado
Puede no existir en determinadas configuraciones de explanaciones amplias

En consecuencia, vistos los anteriores argumentos se cree más acertado fijar la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas desde la arista exterior de la explanación, modificando la actual redacción legislativa y eliminando la anterior problemática.

PROBLEMÁTICA Nº26

¿Cómo se miden las distancias genéricas de la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas respecto de las aristas exteriores de explanación?

Al igual que ocurre con las distancias genéricas de la zona de dominio público la medición de este tipo de distancias ha de realizarse:

- **Horizontalmente**, es decir, en planta, sin tener en cuenta la orografía del terreno.

- **Perpendicular a la propia arista de referencia y por cualquiera de sus puntos**, lo que permite una alineación límite idéntica a la arista con un desfase exterior correspondiente a la distancia.

4.2.7. Zona de protección de los elementos funcionales de una carretera

A la pregunta de qué carreteras o vías de la Comunidad Valenciana disponen de zona de protección propia, no existe una respuesta rápida. Estudiando la legislación de carreteras de esta comunidad, no se encuentra disposición alguna que especifique si cualquier tipo de vía o camino debe contar con zona de protección o si determinadas vías quedan exentas de este tipo de zona de influencia por sus características, tráfico que soporta, situación, etc.

De las distancias genéricas incluidas en el artículo 33.3, se deducen que están dotadas de zona de protección las autovías, autopistas, carreteras convencionales de 4 o más carriles, así como todas las carreteras de la Red Básica independientemente de su categoría. También se concluye que hay un grupo de “restantes carreteras” que disponen de una zona de protección de 25 metros, en general, a ambos márgenes, pero que se desconoce concretamente qué tipo de infraestructuras viarias se incluyen en él, si existe o no alguna limitación y si se contemplan las vías auxiliares que constituyen elementos funcionales de una carretera principal.

PROBLEMÁTICA Nº27

¿Qué infraestructuras viarias tienen la categoría de "restantes carreteras" a efectos del régimen de zona de protección?

Para aportar luz a este tema primeramente hay que remitirse al ámbito y alcance de la legislación de carreteras de la Comunidad Valenciana:

“Artículo 2. Ámbito y alcance.

La presente Ley será aplicable a todas las vías de tránsito rodado que, formando parte del Sistema Viario, transcurran por el territorio de la Comunidad Valenciana, y no sean de titularidad estatal.”

En relación con el Sistema Viario, la legislación expone lo siguiente:

“Artículo 3. Denominación.

El Sistema Viario está compuesto por las siguientes clases de vías:

Carreteras, considerando como tales las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte, como el peatonal.

Caminos de dominio público de cualquier clase aptos, al menos, para el tránsito rodado.

No forman parte del Sistema Viario las vías urbanas, siempre que tales vías no tengan la condición legal de travesía ni formen parte de una red urbana o metropolitana de acuerdo con el Catálogo del Sistema Viario.

Artículo 4. Clasificación funcional.

El Sistema Viario de la Comunidad Valenciana está integrado por las siguientes redes:

Red de Carreteras del Estado, compuesta por las vías que tengan dicha calificación legal.

Red Básica de la Comunidad Valenciana, destinada a unir entre sí los núcleos básicos del sistema de asentamientos, conectar con la Red de Carreteras del Estado y proporcionar acceso a las grandes infraestructuras del sistema de transportes.

Red Local de la Comunidad Valenciana, en la que se integran las carreteras recogidas en el Catálogo del Sistema Viario y no incluidas en la Red Básica de la Comunidad.

Red de Caminos de Dominio Público de la Comunidad Valenciana, compuesta por todas las vías de titularidad pública no incluidas en los apartados anteriores, susceptibles de tránsito rodado.”

En aplicación de lo anterior se puede afirmar que en el grupo de “restantes carreteras” se encuentran aquellas vías que forman parte de la Red Local de la Comunidad Valenciana, y se supone que no incluye la Red de Caminos de Dominio Público de la Comunidad Valenciana ya que no son propiamente carreteras. Por tanto, puede concluirse que los caminos de dominio público de la Comunidad Valenciana no cuentan con zona de protección propia.

En esta línea se aconseja especificar que las restantes carreteras son aquellas integradas en la Red Local de la Comunidad Valenciana.

Sin embargo, estos artículos no resuelven la cuestión pendiente sobre si los elementos funcionales de una carretera principal disponen o no de una zona de protección propia.

PROBLEMÁTICA Nº28

Los elementos funcionales, ¿disponen de una zona de protección propia?

En aplicación de la disposición final primera de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, “*En todo lo no previsto en esta Ley será de aplicación la legislación de carreteras del Estado*”, hay que remitirse a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, y concretamente a su artículo 28.4, que dice lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2, debe considerarse que a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro, las vías colectoras – distribuidoras y las calzadas laterales tendrán la consideración de carretera convencional.

Así se considerará análogamente en el caso de las vías de servicio, pero sólo a los efectos de la existencia de zona de dominio público, no así de las restantes zonas de protección.

Las limitaciones a la propiedad no se extenderán a los restantes elementos funcionales de la carretera, sin perjuicio de la prevalencia de las zonas de protección de las carreteras a las que sirven.”

Por ende, en base a lo anterior se puede afirmar que:

- A efectos de determinación de las zonas de influencia, se considerarán carreteras convencionales:
 - Nudos viarios
 - Ramales de enlaces
 - Cambios de sentido
 - Intersecciones y vías de giro
 - Vías colectoras – distribuidoras
 - Calzadas laterales
- Solamente a efectos de la existencia de zona de dominio público, tal y como se ha descrito anteriormente en esta memoria, se considerarán carreteras convencionales:
 - Vías de servicio
- Las vías de servicio no contarán con el resto de zonas de influencia
- Las limitaciones a la propiedad, entendiéndose por tales las restricciones impuestas por las diferentes zonas de influencia, no se extenderán al resto de elementos funcionales de la carretera, es decir, no dispondrán de zonas de influencia propias.

Trasladando esto a la normativa valenciana se deduce que varios de los elementos funcionales de una vía principal deben contar con una zona de protección propia e independiente con los mismos fines para los que se establece la zonificación de una carretera principal, siendo recomendable su inclusión expresa en el texto.

Profundizando un poco más, se encuentra otra indefinición a resolver. La consideración de categoría de carretera convencional de los diferentes elementos funcionales indicados tiene sentido en la legislación estatal, en la que se establece una única categoría de distancias genéricas de los límites de las zonas de influencia para las carreteras convencionales. Por el contrario, al equiparar esta prescripción a la legislación de la Comunidad Valenciana, se produce la disyuntiva sobre la categoría a la que realmente equivale ya que una carretera convencional puede encontrarse en cualquiera de los siguientes grupos:

- Carretera convencional de 4 o más carriles
- Resto de carreteras de la Red Básica
- Restantes carreteras

PROBLEMÁTICA N°29

A los efectos de determinación de las zonas de influencia de elementos funcionales, ¿a qué categoría de la ley valenciana equivale la categoría de carretera convencional de la ley estatal?

Es lógico retroceder a la propia legislación estatal para comprobar los valores de distancias genéricas de los límites de las zonas de protección en las carreteras convencionales y corresponderlos con la categoría equivalente de la legislación valenciana. Lamentablemente esta correspondencia no es directa ya que si se asume que la categoría natural equivalente de carretera convencional es carretera convencional de 4 o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica, ambas con una distancia genérica del límite de protección de 50 metros al igual que la distancia del límite de la zona de afección de la legislación estatal, aunque medidas desde aristas diferentes (la primera desde la arista exterior de la calzada más próxima y la segunda desde la arista exterior de la explanación), la zona de protección de aquellos elementos funcionales, susceptibles de tenerla, de una carretera convencional del grupo “restantes carreteras”, contaría con una distancia genérica de su límite de 50 metros frente a los 25 metros de la vía principal, creando ciertas incoherencias o sobreprotecciones no buscadas en los entornos de la Red Local de la Comunidad Valenciana.

Una posible solución al respecto sería la asimilación general a la categoría de carretera convencional de la Red Básica, salvo si la vía principal a la que se adscribe el elemento funcional del que se quiere

hallar su zona de protección sea una carretera de la Red Local, en cuyo caso se asimilará a esta misma categoría.

Es por ello que se hace necesario un nuevo artículo en la legislación valenciana que concrete estas particularidades basándose en el concepto de asimilar los diferentes elementos funcionales susceptibles de contar con zona de protección a una carretera convencional y adaptando las cifras y distancias al Sistema Viario de la Comunidad Valenciana.

Por último, cabe preguntarse, al igual que ocurría con la zona de dominio público, si en una misma explanación se ubican vías complementarias o elementos funcionales que generen zona de protección junto a la vía troncal, respecto a qué vial deben tomarse las distancias genéricas para determinar su zona de protección.

PROBLEMÁTICA N°30

En una misma explanación con vías complementarias y/o elementos funcionales que generen zona de protección, ¿qué vial se toma como referencia para aplicar las distancias genéricas de la zona de protección desde las aee?

De acuerdo con el mismo razonamiento expresado para la zona de dominio público en el epígrafe 4.1.6. de la presente memoria, puede deducirse que en la determinación de la zona de protección respecto de una explanación, debe atenderse a los criterios establecidos para la vía principal

4.2.8. Zona de protección en túneles

Queda una cuestión pendiente de resolver en lo relativo a los terrenos sobre un túnel, cuando estos no se incorporan a la zona de dominio público.

Una carretera cuando discurre por un túnel, al igual que en otras de sus secciones generarán zona de protección desde la arista exterior de la explanación, como se ha convenido anteriormente. Sin embargo la referencia interior del límite de dominio público no queda clara en aquellos terrenos sobre el túnel, que no tienen la consideración de zona de dominio.

PROBLEMÁTICA Nº31

Los terrenos sobre un túnel que no tengan la consideración de zona de dominio público, ¿están sometidos a otras limitaciones o régimen de zonificación?

En base a lo expresado en el artículo 32.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras., para la zona de afección en túneles de carreteras del Estado:

“[...]

En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.

[...]”

Se propone la consideración de zona de protección de aquellos suelos sobre un túnel autonómico valenciano comprendidos entre las aristas exteriores de la explanación más los terrenos existentes entre éstas y los límites exteriores definidos por el régimen general en función de la carretera que se trate.

4.2.9. Análisis de los artículos 33.1 y 33.3. Planificación viaria y proyectos

El mismo artículo 33.1, tras enunciar los fines de la zona de protección, establece que “[...] se fijará mediante planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.” Dicha frase contiene dos aspectos a tener en cuenta para el análisis de la redacción:

1º) Se fijará una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso. La puntualización incluida sobre la extensión de la zona de protección se antoja irrelevante ya que no concreta nada, avanza que hay variabilidad en la misma y sus dimensiones intentan definirse en los apartados siguientes del artículo. Por lo tanto, se cree prescindible para la regulación de la zona de protección la expresión “con la amplitud que se considere necesaria en cada caso”.

PROBLEMÁTICA Nº32

La indicación sobre la amplitud de la zona de protección del artículo 33.1 no es concreta

2º) El establecimiento de la zona de protección se remite a la planificación viaria, “[...] se fijará mediante planificación viaria [...]”, en lugar de preceptuarse en la propia ley y poner en valor lo que se establece en ella. Este hecho, hace que para comprobar cuáles son los límites de la zona de protección en cada caso, haya que recurrir a la planificación viaria existente y aplicable, así como a la propia ley en su defecto o en caso de encontrarse discrepancias, dificultando la concreción de los mismos.

Tal y como se ha desarrollado en el epígrafe 2.9. de la presente memoria, la planificación viaria en la Comunidad Valenciana se materializa en el Plan de Carreteras, mediante el cual se ordena el Sistema Viario de la Comunidad Valenciana y se recogen los objetivos a alcanzar dentro de su plazo de vigencia (artículo 16 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991), desarrollándose en Planes Viarios (artículo 18) y en Planes de Seguridad Vial (artículo 19).

De este modo, para conocer los límites de la zona de protección de un tramo de una carretera de la Comunidad Valenciana, habría que remitirse a la planificación viaria para verificar lo fijado en ella:

A. Plan de Carreteras

Comprobar vigencia, alcance y si resulta de aplicación

Comprobar límites y su coherencia

B. Planes Viarios de desarrollo, Planes de Seguridad Vial

Comprobar su existencia

Comprobar vigencia, alcance y si resulta de aplicación

Comprobar límites y su coherencia

PROBLEMÁTICA Nº33

El artículo 33.1 supedita la determinación de la zona de protección a la planificación viaria

Todo este proceso de definición se vuelve tedioso a la hora de una pequeña comprobación del límite de la zona de protección para el correcto desarrollo de las funciones que tienen asignadas los diferentes agentes involucrados en la operación de una carretera, aun cuando no se localicen discrepancias entre lo definido en la ley, en el Plan de Carreteras y/o en los Planes Viarios de aplicación, lo que añadiría una dificultad más para saber realmente qué terrenos están sometidos a restricciones por la actividad de la carretera que se encuentra junto a ellos.

Por otro lado, el artículo 33.3 también hace referencia a la planificación viaria y a los proyectos.

La redacción original exponía la extensión que tenía la zona de protección de la carretera en función del tipo de carretera de la que se tratase, siempre y cuando no hubiera “plan o proyecto” que señalara la anchura de la misma a ambos márgenes de la carretera.

Por su parte, la primera modificación, mantenía prácticamente intacta la redacción, ampliando la extensión de la zona de protección, siempre y cuando no hubiera “plan o proyecto” que señalara la anchura de la misma a ambos márgenes de la carretera.

En estas dos redacciones se supeditaba la definición de la zona de protección a todo “plan o proyecto” que señalara su anchura, haciendo exponencial el trabajo de verificación del límite real de la zona de protección en cualquier punto de una carretera de la Comunidad Valenciana, y sin concretar qué tipo de plan o proyecto tendrían esta capacidad. Esto es:

- I. Comprobación existencia y límites en Plan de Carreteras
- II. Comprobación existencia y límites en Planes Viarios de desarrollo
- III. Comprobación existencia y límites en Plan Global de Seguridad vial de la Generalitat Valenciana, Plan Director de Seguridad Viaria, Planes Anuales de la Comisión Autónoma de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y otros Planes de Seguridad Viaria de ámbitos más reducidos.
- IV. Comprobación existencia y límites en Planes Urbanísticos (PGOU, Normas Subsidiarias, Planes Especiales, Planes Parciales, etc.)
- V. Comprobación existencia y límites en Planes de Ordenación Territorial
- VI. Comprobación existencia y límites en proyectos de construcción, reforma, mejora, ampliación, etc. de la carretera
- VII. Verificación de concordancia en la definición de la zona de protección entre aquellos instrumentos en los que figuren los valores de extensión y en caso contrario prevalencia entre ellos.
- VIII. En defecto de todo lo anterior, acudir a las distancias genéricas marcadas en el artículo 33.3.

Actualmente el artículo 33.3 posee una redacción ligeramente distinta a sus predecesoras, en la que se define la extensión de la zona de protección en función del tipo de carretera de la que se trate, sin condicionarla al defecto de plan o proyecto que señale su anchura, pero incluyendo a posteriori una

excepción: “Los planes viarios y proyectos definidos en los artículos 18, 20 y 21 de la presente ley podrán modificar estas distancias.”

Ahora sí, con esta redacción se pone en valor que la extensión de la zona de protección será la indicada en el artículo 33.3. Sin embargo, se confiere la capacidad de modificarla a:

- Planes Viarios de desarrollo del Plan de Carreteras (artículo 18)
- Proyectos de Construcción de carreteras (artículo 20)
- Proyectos Básicos de carreteras (artículo 21)

Así pues, se acotan las comprobaciones de la realidad de la zona de protección de una carretera a estos tres tipos de instrumentos. Llama la atención que la redacción vigente olvida, consciente o inconscientemente, condicionar la extensión de la zona de protección al Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana (artículo 16), instrumento del que derivan los planes viarios que sí menciona.

PROBLEMÁTICA Nº34

La actual redacción del artículo 33.3 confiere a los planes viarios y a los proyectos de construcción y proyectos básicos de la carretera la excepción de modificar los límites genéricos de la zona de protección

A pesar de ello, el proceso de determinación de la zona de protección sigue sin ser práctico debido a la complejidad y laboriosidad de comprobar su inclusión en los diferentes proyectos de construcción, proyectos básicos de la carretera y planes viarios de aplicación, así como su concordancia, fomentando que no sea tenida en cuenta correctamente.

Además, al igual que se indica en el epígrafe 4.1.4. de la presente memoria para el caso de la zona de dominio público, en los instrumentos de planificación viaria no suelen incluirse referencias concretas sobre el alcance de la zona de protección de una vía. Tampoco suele ser habitual recoger en los proyectos de construcción y proyectos básicos los límites de las zonas de protección inherentes a la carretera al no poseer una incidencia directa en el desarrollo de las obras.

Como resultado se cree conveniente que la extensión venga directamente regulada en la legislación de carreteras sin tener que ser remitida a otros instrumentos cuyo desarrollo, vigencia, aplicabilidad o publicidad pueden crear incompatibilidades, errores y faltas de consideración a la hora de constatar los límites de la zona de protección, liberándolos del carácter normativo en este aspecto.

Otro aspecto a mayores a tener en cuenta es lo expuesto en la disposición transitoria primera de la Ley 6/1991, que indica literalmente que “Hasta tanto no se aprueben los instrumentos de planificación

viaria previstos por esta Ley queda facultado el Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para efectuar la determinación de las zonas de protección de las vías que componen el Sistema Viario.”.

PROBLEMÁTICA Nº35

La ley establece que mientras no se aprueben los instrumentos de planificación viaria se faculta al Consejero competente en la materia para la determinación de las zonas de protección

Es decir, en defecto de planificación viaria se encarga a la figura institucional responsable de la Consejería la determinación de las zonas de protección, sin concretarse si a iniciativa propia o por iniciativa externa derivada de solicitud o petición, lo cual en la práctica puede llegar a derivar en un largo proceso administrativo no exento de trabas, interpretaciones y discrepancias.

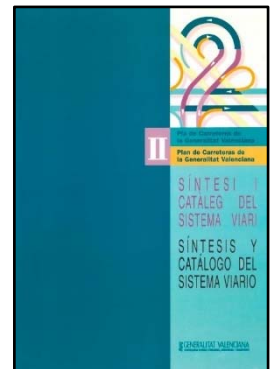
Además, entra en contradicción sobre la prevalencia de las distancias genéricas aplicables según el artículo 33.3 y excluye los casos en los que la planificación viaria exista pero no contemple dichas zonas de protección.

Por consiguiente, no se justifica este procedimiento para la concreción habitual de las zonas de protección y se propone la supresión de la disposición transitoria primera.

4.2.10. II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana

Ejemplificando lo dicho en el epígrafe anterior, resulta de interés analizar lo que estipula el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, último plan aprobado hasta la fecha, como principal instrumento de planificación viaria, en cuanto a la zona de protección de las carreteras del Sistema Viario de dicha autonomía.

En 1995, tras haberse cumplido formalmente la vigencia del I Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y en virtud de lo establecido en los artículos 6, 16 y 17 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, se publicó el Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana.



*Foto 28. Portada del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana
Fuente: II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana*

Destacar a título informativo que la última actualización del Catálogo del Sistema Viario incorporado como anexo a dicho II Plan, data del 2019, según el Decreto 46/2019, de 22 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana.

Volviendo al II Plan, se constata que éste alberga un subapartado relativo a las zonas de protección de las carreteras autonómicas valencianas (4.5.4. Zona de protección de las carreteras). En él se fijan unos criterios específicos de distancias para su establecimiento:

- Red Básica en general:
 - 25m a cada lado medidos desde la aec más próxima
 - Autopistas, autovías y carreteras con IMD>5000 veh/día
 - 50m a cada lado de la aec más próxima
 - Relación específica de tramos de previsible desdoblamiento:
 - 50m a cada lado de la arista exterior del futuro desdoblamiento
- Red Local en general:
 - 18m a cada lado medidos desde la aec más próxima
 - Autopistas, autovías y carreteras con IMD>5000 veh/día
 - 50m a cada lado de la aec más próxima
 - Relación específica de tramos de previsible desdoblamiento
 - 50m a cada lado de la aec más próxima
- Áreas metropolitanas de Valencia y Alicante
 - Según instrumentos de planificación de estas áreas
 - En su defecto criterios de la Red Básica y Red Local aplicables
- Enlaces e intersecciones de previsible conversión en enlace
 - Área circular de 500m de radio
- Intersecciones entre dos carreteras:
 - La carretera autonómica de mayor rango intersectada pertenece a la Red Básica
 - Área circular de 200m de radio
 - La carretera autonómica de mayor rango intersectada pertenece a la Red Local
 - Área circular de 100m de radio

Los anteriores criterios y cifras no se corresponden con los genéricos establecidos por la normativa y tampoco resultan compatibles con los mismos.

PROBLEMÁTICA N°36

Diferentes criterios de determinación de las zonas de protección en el II Plan de Carreteras y en la legislación valenciana actual

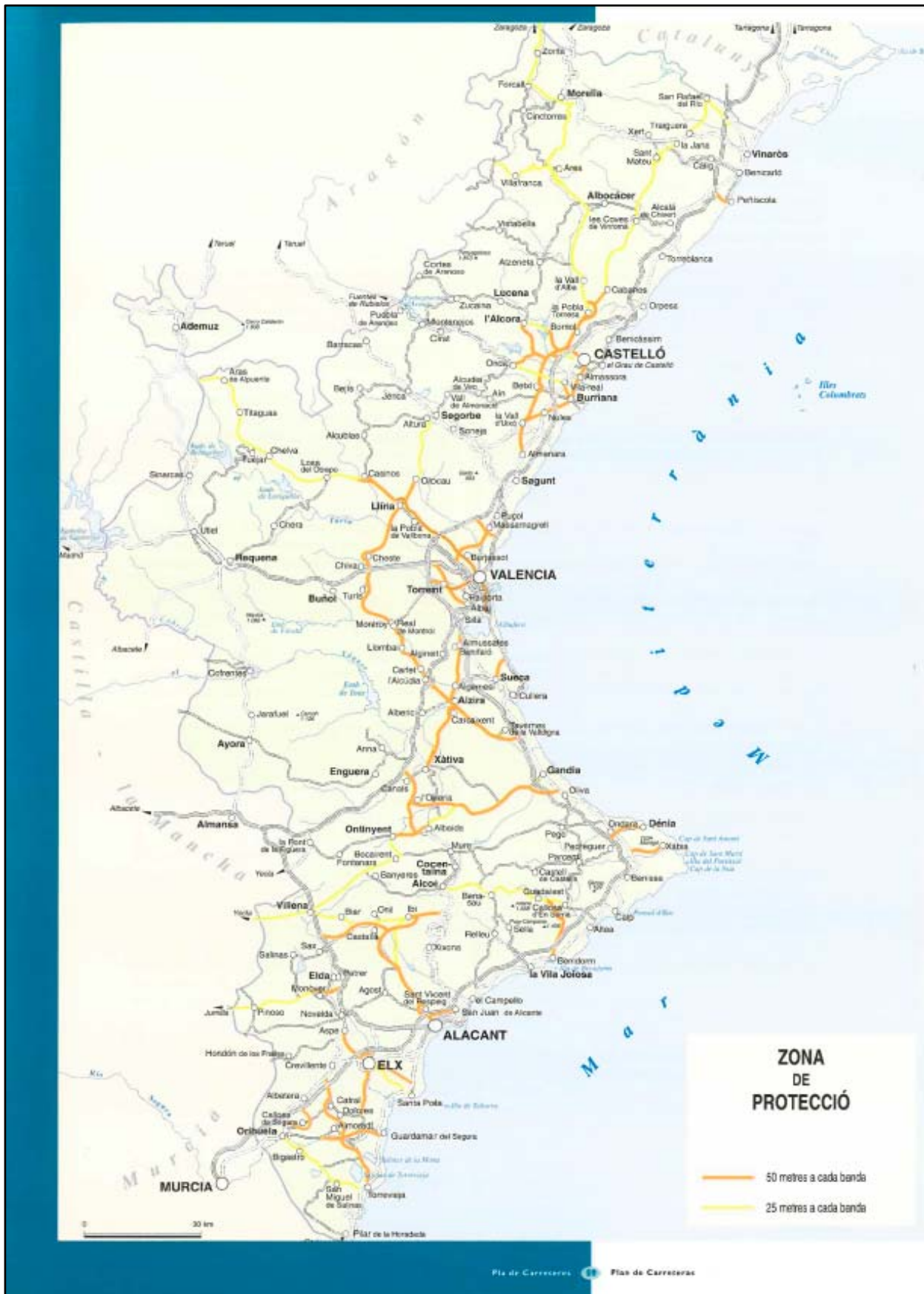


Foto 29. Mapa generalista de la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas
Fuente: II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana

Del contenido del II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana. Síntesis y Catálogo del Sistema Viario y del Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana, se deduce que el plazo de vigencia del Plan era desde 1995 hasta 2002 (8 años). Sin embargo, no ha habido posteriormente actualización del mismo ni se encuentra disposición expresa sobre su finalización o derogación, por lo que cabe pensar que debe seguir siendo aplicable.

Este hecho crea una importante discrepancia a la hora de tratar las zonas de protección, por lo que hay que distinguir sobre su validez y prevalencia frente a otros criterios publicados.

Reflexionando acerca del origen de lo marcado en el Plan es posible concluir que sus criterios fueron establecidos en base a la legislación viaria del momento (redacción original del artículo 33.3 de la ley 6/1991), ya que se aludía a que se deberían fijar en la planificación viaria y sus cifras sí son compatibles entre sí, pero no con las aprobadas en sucesivas modificaciones ni en la línea de la actual normativa estatal, creando problemas de aplicabilidad debido a falta de actualización o continuidad.

Por tanto, se convierte en requisito fundamental suprimir la supeditación de las zonas de protección a la planificación viaria, y en particular al Plan de Carreteras.

Caso aparte se encuentra la determinación del alcance de las zonas de protección en enlaces e intersecciones según el II Plan, cuya forma y valores de medición no se asemejan ni con la legislación autonómica valenciana ni con la estatal, del momento o actual.

En él se indica que tanto los enlaces como las intersecciones necesitan de unas zonas de protección mayores que las propias carreteras para impedir la situación en su entorno de actividades perjudiciales para los mismos ya que son puntos en los que cualquier interferencia externa repercute enormemente en el nivel de servicio del viario.

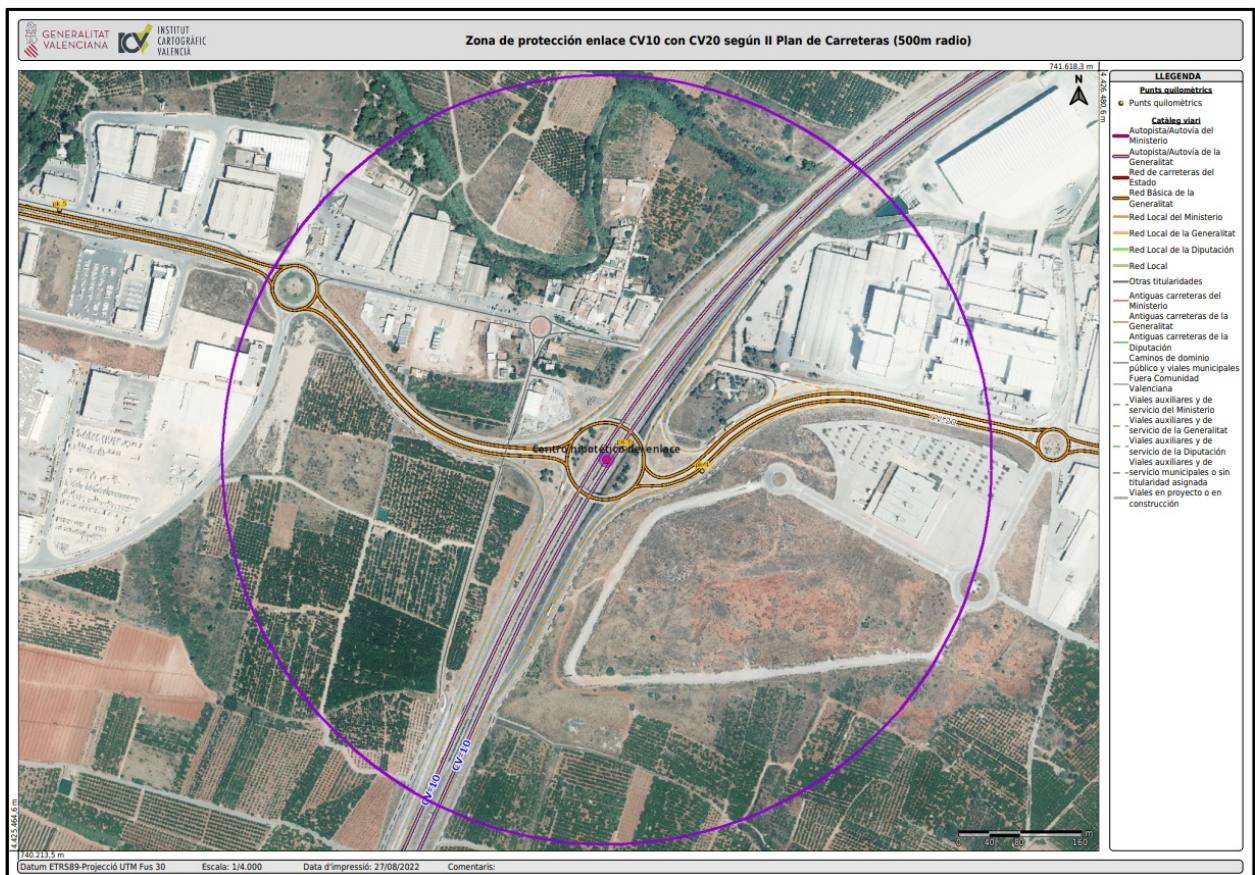
PROBLEMÁTICA Nº37

En el II Plan de Carreteras se expresa la necesidad de un mayor grado de protección de las intersecciones y enlaces que el de las propias carreteras

Este argumento es perfectamente comprensible, pero choca de pleno cuando se aplican las distancias de los límites de protección, debido a que:

- No se establecen en función de la geometría del enlace o intersección, pudiendo crear en casos extremos sobredimensionamientos o dejar fuera ciertas superficies de interés.

- Se tratan de cifras bastante elevadas (1 kilómetro en el caso de enlaces y 200 y 100 metros en el caso de intersecciones) en comparación con las distancias para las vías troncales.
- Implican que el desarrollo de las labores de vigilancia y defensa viaria en las superficies halladas resulte más complejo al introducir el factor de lejanía desde la carretera y una probable mala accesibilidad.
- No hacen viable la limitación a la edificabilidad pues en gran número de enlaces e intersecciones, las superficies resultantes engloban zonas previamente edificadas y urbanizadas.



Ortofoto 4. Zona de protección del enlace tipo glorieta elevada de la autovía autonómica CV-10 con la carretera de la Red Básica CV-20, según el criterio del II Plan de Carreteras
Fuente: Elaboración propia sobre visor cartográfico de la GVA

En su lugar, el mayor grado de protección que defiende se puede solventar con la condición de carretera convencional, ya expresada anteriormente, para los ramales y vías de giro.

Asimismo, en caso de necesitarse una mayor protección para enlaces o intersecciones particulares o para previsibles futuras ampliaciones de estos mismos pueden adoptarse las siguientes medidas:

- a. Establecimiento de zona de reserva viaria
- b. Incorporación de restricciones urbanísticas o territoriales en el planeamiento correspondiente en consonancia con lo establecido reglamentariamente por los organismos competentes

- c. Nuevo procedimiento expropiatorio
- d. Instalación de elementos delimitadores, protecciones acústicas o visuales
- e. Ejecución de obras de fábrica que solventen posibles interferencias con el tráfico circulante

Estas medidas igualmente pueden aportarse a la redacción legislativa valenciana.

4.2.11. Análisis de los artículos 33.2 y 33.4. Planeamiento urbanístico

El artículo 33.2 pretende reflejar la opción de que el planeamiento urbanístico correspondiente en cada caso determine las zonas de protección de las carreteras que transcurren por su ámbito.

Como ya se avanzaba en el anterior epígrafe 4.2.1, a lo largo de su vigencia y hasta el momento actual ha tenido dos redacciones distintas que se comparan en la siguiente tabla:

Redacción original	1ª Modificación y redacción actual
Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España, 1991	Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat. España, 2020
<i>En los terrenos clasificados como urbanos las zonas de protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la Administración titular de la vía.</i>	<i>En los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables las zonas de protección podrán devenir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe de la administración titular de la vía.</i>

*Tabla 4. Comparativa redacciones legislativas históricas del artículo 33.2 de la Ley 6/1991
Fuente: Elaboración propia*

Según la redacción original, se proporcionaba la posibilidad de que en aquellos terrenos urbanos la zona de protección pudiera ser fijada en el planeamiento urbanístico previo informe vinculante de la administración titular de la respectiva carretera.

Posteriormente, la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat, según su artículo 97, modifica el artículo 33.2 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, ampliando la anterior opción a los terrenos urbanizables y sustituyendo el verbo “venir” por “devenir”, dándole un mayor carácter de prevalencia al asimilarse a “llegar a ser”.

Profundizando en la redacción vigente, surgen las siguientes cuestiones respecto a la inclusión de las zonas de protección en el planeamiento urbanístico:

1. ¿Deben ir en consonancia con los criterios marcados por la legislación o puede fijarse con criterios diferentes y excepciones al régimen general?

Hay que remitirse al artículo 33.4 de la Ley 6/1991 para encontrar una posible respuesta a la anterior cuestión:

“[...]”

El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones al régimen previsto en el apartado anterior, siempre que por razones de interés público lo aconsejen y previo informe vinculante de la Conselleria competente en materia de carreteras.”

En consecuencia, se deduce que lo fijado en el planeamiento urbanístico podrá contravenir y exceptuar el régimen general de determinación de las zonas de protección, añadiendo una variable más de verificación a la lista de instrumentos a revisar cuando se desee determinar una zona de protección.

Además, la no existencia de un mismo instrumento de planificación urbanística para cada unidad municipal o supramunicipal, ni una homogeneidad en su estructura, nomenclaturas e identificaciones hace que el camino hasta definir la zona de protección sea bastante arduo.

Otro añadido son las faltas de actualización, los errores contenidos en estos instrumentos (p.e. misma aplicación de la zonificación estatal a las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana, identificación de la zona de protección como dominio público viario), así como las diversas denominaciones que se recogen sobre las zonas de influencia de las carreteras al mezclar conceptos de la legislación viaria con usos y calificaciones urbanísticas (afección de infraestructuras, protección viaria, sistemas generales de dominio público viario, etc.)

PROBLEMÁTICA N°38

El planeamiento urbanístico, en sus diversas formas e instrumentos de regulación, puede exceptuar o contravenir el régimen general de la zona de protección definido en la ley

Al igual que ocurre con la planificación viaria, no se cree oportuno enlazar las zonas de protección a la planificación urbanística, ya que no facilita ni homogeneiza procedimientos e induce a asumir errores.

2. ¿Son preceptivas o informativas frente a criterios generales de la ley y de la planificación viaria?

La expresión “previo informe vinculante de la administración titular de la vía”, confiere un carácter preceptivo a lo que se incluya en el planeamiento urbanístico si cuenta con dicho informe favorable, por lo que ha de suponerse que los límites de la zona de protección incluidos en los planes urbanísticos correspondientes serán los que ha de tomarse como norma frente al régimen general de la ley.

PROBLEMÁTICA N°39

Los límites de la zona de protección incluidos en los instrumentos de planificación urbanística correspondiente son preceptivos al disponer de informe previo vinculante de la administración competente en la materia

Esta situación puede llegar a ser conveniente para reflejar aquellas excepciones al régimen general que evidentemente deben establecerse, como por ejemplo ante una zona de edificación consolidada previa a la carretera y próxima a ella. Sin embargo, al constituir un instrumento no unificado para todo el territorio, se entiende que no sea el más adecuado para preceptuar dichos parámetros, sin perjuicio de ser recogidos a título informativo.

3. ¿Cuáles son los límites de superficies a los que se circunscribe esta posibilidad?

PROBLEMÁTICA N°40

Indefinición sobre el ámbito en el que la planificación urbanística puede fijar preceptivamente los límites de la zona de protección de una carretera

En el artículo 33.2 se apunta a aquellos terrenos clasificados como urbanos y urbanizables, pero no clarifica si esta clasificación se entiende para:

- Los suelos por los que discurre la carretera y elementos funcionales
- Los suelos colindantes en general
- Los suelos colindantes en los que recaiga la zona de protección según el régimen general
- Los suelos colindantes en los que limite la zona de protección según el régimen general

Por su parte en el artículo 33.4 no se acotan los terrenos sobre los que el planeamiento urbanístico pueda establecer excepciones. La lógica infunde que deberían ser terrenos urbanos y urbanizables del término correspondiente, pero sin embargo habitualmente los

planes de ordenación urbana, normas subsidiarias y otros planes de detalle, recogen información y parámetros respecto a otras clases de suelo dentro de su ámbito.

Es por ello que no se puede afirmar a ciencia cierta hasta qué suelos puede fijar las zonas de protección el planeamiento urbanístico, generando dudas e indefiniciones.

Como solución, nuevamente se propone no derivar el establecimiento de las zonas de protección a los instrumentos urbanísticos, liberándolos de carácter normativo en este aspecto.

4.2.12. Relación entre planificación viaria, planeamiento urbanístico y ley de carreteras

Al respecto de la relación entre planificación viaria, planeamiento urbanístico y la ley de carreteras valenciana, esta última establece lo siguiente:

“Artículo 23. *Principio de coherencia.*

La elaboración y aprobación de la planificación viaria, así como del planeamiento territorial y urbanístico, se basarán en la necesidad de garantizar la coherencia entre las determinaciones de dichos tipos de planes en aquellos aspectos que deban ser regulados en ambos marcos de planificación.

Artículo 24. *Conflictos.*

En el supuesto de conflicto entre las disposiciones de un Plan de Carreteras o Viario de los previstos en esta Ley y un instrumento de planeamiento territorial o urbanístico, se seguirán las normas previstas en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana para su resolución.”

Visto lo anterior cabe apuntar que:

- Respecto al artículo 23, no se incluye la coherencia con lo establecido en la propia ley.
- Respecto al artículo 24, tampoco se concibe un posible conflicto entre los instrumentos viarios, urbanísticos o territoriales y la propia ley.
- Respecto al artículo 24, para resolver los conflictos hay que acudir a otra disposición legislativa diferente.

PROBLEMÁTICA Nº41

No se incluye la necesidad de coherencia del planeamiento viario, urbanístico y territorial con lo establecido en la propia legislación viaria autonómica ni se conciben posibles conflictos con lo redactado en esta última

Una solución a la problemática es por un lado incluir la necesidad de coherencia con la propia ley en el artículo 23 y por otro lado la posibilidad de existir conflictos con la redacción de la misma en el artículo 24.

Asimismo, se cree oportuno añadir que, en los casos de conflictos a la hora de la determinación de las zonas de protección, e incluso de las zonas de dominio público, de las carreteras autonómicas valencianas se estará a lo dispuesto en la ley o en su caso en aquel instrumento o estudio establecido reglamentariamente para la implantación de excepciones al régimen general.

4.2.13. Análisis de los artículos 33.5 y 33.6. Propietarios en zona de protección

Se muestra a continuación el texto correspondiente a los artículos 33.5 y 33.6 de la Ley 6/1991:

{...}

5. Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

6. Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.

{...}”

A priori esta redacción no entraña ninguna problemática reseñable. Por el contrario, sí se advierte la posibilidad de mejora al no especificar las posibles titularidades que tienen los terrenos que recaen en las zonas de protección de las carreteras autonómicas valencianas.

PROBLEMÁTICA Nº42

La ley valenciana no especifica las posibles titularidades de los terrenos que recaen en la zona de protección

Por consiguiente, se propone la inclusión de un nuevo apartado en el que se manifieste que la titularidad de los terrenos comprendidos en las zonas de protección de las carreteras autonómicas valencianas podrá ser privada o pública, pero no adscrita o vinculada directamente a dichas carreteras (dominio público), sin perjuicio de las limitaciones que se hayan de imponer por razón de su proximidad.

4.2.14. Análisis de los artículos 33.7 y 33.8. Señalización en carreteras

Seguidamente se incluye el texto correspondiente a los artículos 33.7 y 33.8 de la Ley 6/1991:

{...}

7. La señalización de los distintos tramos del Sistema Viario, así como la instalación de rótulos o anuncios de interés públicos en las proximidades de los mismos, se regirá por las normas que reglamentariamente se determinen, así como por las que a tal efecto establezca el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o los Planes Viarios previstos en esta Ley.

8. En todo caso, y respetando la normativa básica internacional y nacional, la señalización informativa será bilingüe, empleando técnicas de diseño tales como carteles, grafismo, colores o análogos, que permitan diferenciar las versiones valenciana y castellana.

{...}”

Al leer estas prescripciones, no se entiende el motivo por el cual se han enmarcado en el artículo 33, denominado “Zona de protección” ni incluso dentro del título VIII (“Limitaciones de los usos del suelo y actividades en las zonas contiguas a las carreteras”).

PROBLEMÁTICA Nº43

La ley valenciana incluye preceptos sobre señalización del Sistema Viario en el artículo relativo a la zona de protección de las carreteras

Su contenido versa sobre la señalización del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana, por lo que tiene una mejor cabida en el título II de la Ley (“Elementos del Sistema Viario”), proponiéndose su reubicación la misma.

4.2.15. Coincidencia de zonas

Según el régimen establecido pueden darse situaciones de coincidencias de la zona de protección con:

- Otras zonas de protección de otros elementos funcionales de la vía
- Otras zonas de protección de otras carreteras autonómicas valencianas
- Zonas de dominio público de la vía
- Zonas de dominio público de otras carreteras autonómicas valencianas
- Zonas de influencia de otras carreteras, infraestructuras o elementos territoriales

PROBLEMÁTICA N°44

Indefinición en la ley valenciana sobre las situaciones donde la zona de protección coincida con otras zonas

Estudiando la legislación autonómica, no se especifican estas circunstancias en ninguno de sus apartados. Sí de forma supletoria aparecen referencias a tales aspectos en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras:

“Artículo 73. Zonas de protección.

[...]

3. La naturaleza de dominio público de los terrenos e instalaciones de los elementos funcionales de la carretera que establece el artículo 55.3 de este Reglamento, prevalecerá sobre las zonas de servidumbre o afección donde se superpongan.

4. Donde las zonas de dominio público, servidumbre y afección se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá en todo caso, la configuración de la zona de dominio público sobre la de servidumbre, y la de ésta sobre la de afección, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.

5. En los cruces e intersecciones de la Red de Carreteras del Estado con carreteras de titularidad de otras Administraciones Públicas, el ejercicio de las respectivas competencias se coordinarán entre sí, quedando a salvo las atribuciones del Estado sobre las carreteras de su propia Red.”

Del anterior articulado y realizando un ejercicio simultáneo de trasposición al ámbito autonómico valenciano, se puede extraer lo siguiente:

- La zona de dominio público prevalece sobre la restante zonificación donde se superpongan, independientemente de la carretera o elemento de base.
- En los enlaces e intersecciones con carreteras de distinta titularidad a la autonómica valenciana, habrá de coordinarse el ejercicio de las competencias entre ambas administraciones para mantener a salvo las atribuciones de ambas.

En otro orden se puede atender a lo establecido en el artículo 33.6 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, para tomar un criterio de actuación frente a la coincidencia de distintas zonas de protección:

“[...]

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

[...]”

Resulta lógico adoptar dicho criterio para la superposición de zonas de protección, determinando como límite conjunto aquél más alejado de la carretera.

Por tanto, se propone incluir en la legislación valenciana las siguientes especificaciones que resuelven la coincidencia de zonas:

- Donde la zona de dominio público se superponga con una zona de protección, la primera siempre prevalecerá sobre la segunda, independientemente de la carretera autonómica de la que se trate, de su tipología o del elemento de base que alberga o desde el que se realiza la medición.
- Donde dos zonas de protección se superpongan, en función de que sean generadas por carreteras autonómicas valencianas distintas o por una carretera principal y un elemento funcional, se conformará como límite conjunto de la zona de protección la alineación más alejada de la carretera, cualquiera que sea la tipología de carretera o elemento interviniente.
- En los enlaces e intersecciones con carreteras de distinta titularidad a la autonómica valenciana, donde se superponga la zona de protección con la zonificación de aquellas, la

administración autonómica deberá asegurar las limitaciones inherentes a la zona de protección sin perjuicio de que la otra administración competente deba asegurar requisitos más o menos exigentes para una misma superficie. En todo caso, prevalecerán los requisitos más exigentes independientemente de la administración a la que corresponda.

4.2.16. Estudios de zonificación de tramos

Como ya se mencionaba en el epígrafe 4.1.12. y 4.2.3. de la presente memoria, se propone en este estudio crear la figura técnica de “estudio de zonificación de tramo” para recoger por un lado los límites reales tanto de la zona de dominio público como de la zona de protección de una carretera en aplicación de los criterios marcados en la Ley, y por otro albergar justificadamente aquellas excepciones al régimen general por las que los límites son de mayor o menor alcance que los habituales, entre otras:

- Tramos de edificaciones consolidadas
- Suelos urbanizados previamente
- Obras, elementos o usos singulares en los márgenes
- Actualizaciones normativas

Dicha figura se ha creado a imagen y semejanza de otra herramienta parcialmente equivalente de la que disponen las carreteras del Estado, el “estudio de delimitación de tramos urbanos”, por el que se definen aquellos tramos de carretera que tienen la consideración de urbanos, y en su caso de travesía, e incluye la definición real de su zona de dominio público y resto de zonas de influencia, en particular de la línea límite de edificación.

La estructura de un estudio de zonificación de tramo podrá responder al siguiente índice:

- a. Antecedentes
- b. Objeto y justificación del estudio
- c. Marco legal de referencia
- d. Características del tramo y elementos singulares
- e. Ordenación urbanística y territorial del tramo y sus colindancias
- f. Criterios de delimitación y establecimiento de la zona de dominio público y zona de protección
- g. Arista exterior de la explanación
- h. Expropiaciones
- i. Límite del dominio público viario
- j. Límite de la zona de protección viaria
- k. Excepciones al régimen general de la zona de protección
- l. Conclusiones
- m. Anejo de planos

Un estudio de zonificación de tramo deberá someterse al correspondiente procedimiento de información pública y ser su resolución publicada convenientemente para su adecuada comunicación a los interesados y su libre consulta (propietarios, ayuntamientos, organismos competentes en materia urbanística, territorial, viaria, agentes involucrados en la operación de la carretera, etc.)

Además, dichos estudios deberán ser actualizados cuando las circunstancias así lo demanden y al menos revisados como máximo cada cinco años después de su aprobación.

En este sentido se estima necesario un estudio de zonificación de tramo de todas las carreteras autonómicas valencianas.

PROBLEMÁTICA Nº45

Todas las carreteras deberían contar con un estudio de zonificación de tramo, por lo que hasta su aprobación transcurrirá un tiempo en el que seguirán existiendo discrepancias y conflictos en cuanto al límite de la zona de protección

Deberá por tanto regularse un régimen transitorio que permita su progresiva creación y adaptación proponiéndose las siguientes directrices de base:

- Se da un plazo de 5 años para el establecimiento de los estudios de zonificación de tramos.
- En tanto no se apruebe el correspondiente estudio de zonificación de tramo se tomará como límite de la zona de protección el resultante de aplicar el régimen general de la Ley.
- El límite de dominio público quedará fijado por el régimen general de la Ley.

4.2.17. Delimitación en plano o herramienta digital

Tanto para los propietarios de los terrenos en zona de protección como para todos los agentes involucrados en la construcción y operación de la carretera, o cualquier otra persona o entidad interesada, es importante conocer hasta dónde llegan las limitaciones a la propiedad inherentes a dicha zona. Al igual que para el dominio público viario, las superficies de zona de protección como sus límites pueden recogerse en una serie de planos.

La normativa no habla acerca de esta necesidad ni recoge una metodología tipo a modo de guía para elaborar estos registros.

PROBLEMÁTICA N°46

La normativa no recoge la necesidad de disponer de planos o registros de las superficies de zona de protección ni metodología para su elaboración

La información de las superficies y límites de la zona de protección deben encontrarse recogidas en planos, que se considera el soporte habitual más extendido. Aun así, de forma complementaria, sería recomendable incluir esta información en las diferentes herramientas digitales con las que actualmente se puede contar, desde herramientas GIS, visores cartográficos, hasta las aplicaciones de gestión de conservación y explotación con las que trabajan los sectores de carreteras en su día a día, pudiendo disponer en tiempo real y en campo, a través de cualquier dispositivo dotado de internet y GPS, de los datos georreferenciados que se necesiten.

En cuanto a la elaboración de estos planos y registros digitales es recomendable fijar unos pasos mínimos para su determinación. Dicha metodología, resulta ligeramente distinta en función del momento de la vida de la carretera respecto a la que se desee hallar el alcance de la zona de protección, en fase de proyecto o en fase de explotación.

Metodología para la determinación de la zona de protección sobre plano en fase de proyecto

1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia zona de protección (vías colectoras, ramales, vías de giro), en base a la información disponible del proyecto:
 - a. Topografía
 - b. Movimiento de tierras
 - c. Trazado en planta
 - d. Secciones tipo
2. Aplicar distancias genéricas de la zona de protección desde las aristas exteriores determinadas y conformar el límite de la zona de protección.
3. Identificar el límite del dominio público viario para definir la superficie de la zona de protección como aquella superficie entre ambos límites.
4. Identificar posibles excepciones a la superficie hallada por razones de planeamiento urbanístico, razones de interés general u otras razones debidamente justificadas, para incluirlas en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
5. Tras la ejecución del proyecto, verificar el trazado inicial de las aristas exteriores de la explanación. En aquellos casos en los que haya variado debido a modificaciones en los

taludes proyectados u otros elementos de la vía, adaptar los límites de la zona de protección resultado.

6. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.

Metodología para la determinación de la zona de protección sobre plano en fase de explotación

1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia zona de protección (vías colectoras, ramales, vías de giro), en base a la información disponible:
 - a. Proyectos ejecutados de obras de la carretera
 - b. Ortofotos o vuelos fotográficos recientes
 - c. Recorrido en campo y reportaje fotográfico de la configuración actual de la explanación
2. Aplicar distancias genéricas de la zona de protección desde las aristas exteriores determinadas y conformar el límite de la zona de protección.
3. Identificar el límite del dominio público viario para definir la superficie de la zona de protección como aquella superficie entre ambos límites.
4. Identificar posibles excepciones a la superficie hallada por razones de planeamiento urbanístico, razones de interés general u otras razones debidamente justificadas, para incluirlas en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
5. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.

4.2.18. Delimitación en campo

La realidad, los fines por los que se establece, así como las titularidades de los terrenos en los que recae la zona de protección hacen inviable la delimitación física de su superficie.

La necesidad de su delimitación radica en el conocimiento de los límites hasta los que se aplican las restricciones a la propiedad, limitación de edificabilidad, usos y necesidad de autorizaciones, pero como se acaba de exponer no resulta posible al mantener intactos los derechos de propiedad sobre dichos suelos.

Esta problemática podría resolverse perfectamente con lo indicado en el apartado anterior, es decir, con el diseño, desarrollo y operatividad de herramientas digitales que empleen tecnologías GIS, BIM o incluso de realidad aumentada, que permitan determinar en campo y mediante un mero dispositivo móvil dotado de Internet y servicios GPS, el alcance de las superficies de la zona de protección, agilizando cualquier labor de vigilancia y defensa viaria.



*Foto 30. Recreación del resultado buscado por una posible herramienta digital de realidad aumentada aplicada a las zonas de influencia de las carreteras
Fuente: Elaboración propia*

No siendo objeto del presente trabajo el desarrollo de estas herramientas o aplicaciones, se emplaza a otros trabajos o estudio el interés de su ideación y puesta en servicio como elemento útil de ayuda al trabajo diario en la conservación y explotación de carreteras.

4.3. RESUMEN DE PROBLEMÁTICAS

El presente apartado se crea para agrupar de forma esquemática en las siguientes tablas las diferentes problemáticas que se han ido detallando anteriormente.

Nº	PROBLEMÁTICA DOMINIO PÚBLICO	SOLUCIÓN PROPUESTA
1	Todo lo referido a la zona de dominio público, ¿es de igual aplicación al resto de bienes de dominio público viario?	Sí - Inclusión expresa de los bienes de dominio público viario en la zona de dominio público viario
2	Todo lo referido a la zona de dominio público, ¿es de igual aplicación a los terrenos de titularidad pública como a los privados que la integran?	Sí – Reflejar claramente en la legislación valenciana la posible existencia de suelo privado en zona de dominio público, contemplando su excepcionalidad y el régimen aplicable en la línea de lo recogido en la normativa estatal
3	La redacción legislativa no es explícita en cuanto a la limitación a la edificabilidad en la zona de dominio público	Incluir explícitamente limitación a la edificabilidad
4	Para conocer la extensión de la zona de dominio público de una carretera primero hay que comprobar lo estipulado en la Planificación Viaria o proyectos de la carretera	Liberar de carácter normativo a los instrumentos de planificación y proyectos cuyo desarrollo, vigencia, aplicabilidad o publicidad pueden crear incompatibilidades, errores y faltas de consideración a la hora de constatar los límites de las zonas de influencia de la carretera
5	La superficie determinada en la planificación viaria o proyecto correspondiente abarcará como mínimo la calzada, los arcones, elementos de protección medioambiental o funcionales y la previsión de ampliaciones	Nueva redacción legislativa en la que como mínimo la zona de dominio público alcance la totalidad de la explanación y se particularice cuál se consideraría arista exterior de la explanación en determinadas situaciones
6	Las distancias genéricas para delimitar la zona de dominio público, ¿son fijas o variables?	Considerarlas como distancias fijas ya que se trata de un criterio general de delimitación, sin perjuicio de aumentarlas, contemplándose dichas ampliaciones como añadidos ligados a la ubicación de ciertos elementos viarios, reservas o terrenos preexistentes de dominio público viario
7	¿Cómo se miden las distancias genéricas de la zona de dominio público de las carreteras autonómicas valencianas respecto de las aristas exteriores de explanación?	Especificar que se miden horizontal y perpendicularmente a la propia arista de referencia por cualquiera de sus puntos
8	Una vía colectora, lateral o complementaria, ¿genera zona de dominio público independiente de la vía troncal de la carretera a la que pertenece?	Sí - Incluir equiparación de las vías colectoras-distribuidoras, laterales y complementarias a carreteras convencionales o multicarril a los efectos de determinar la zona de dominio público y establecer su correspondiente régimen

*Tabla 5. Resumen problemática dominio público 1/3
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA DOMINIO PÚBLICO	SOLUCIÓN PROPUESTA
9	En una misma explanación con vías colectoras y/o complementarias, ¿qué vial se toma como referencia para aplicar las distancias genéricas de la zona de dominio público desde las aee?	En la determinación de la zona de dominio público respecto de una explanación, debe atenderse a los criterios establecidos para la vía principal. Este mismo razonamiento puede extenderse al resto de vías y elementos funcionales que generen su propia franja de dominio público y se encuentren sobre la misma explanación que el tronco
10	Indefinición sobre qué afectación tienen los terrenos bajo un puente o viaducto y sobre un túnel	Especificar en el texto legislativo la particularidad de que los terrenos bajo una estructura elevada se integrarán en la zona de dominio público además de la franja correspondiente a cada lado de la carretera y que los terrenos sobre un túnel podrán incluirse en ella si así se estima pertinente, expresando tal condición en la figura técnica reglamentaria correspondiente
11	Indeterminación de los elementos funcionales y de protección medioambiental	Listar elementos funcionales
12	Los elementos funcionales, ¿generan zona de dominio público independiente?	Los terrenos que ocupan se consideran zona de dominio, pero no generan franjas adicionales al no tener en general consideración de carretera – Clarificar este aspecto
13	Algunos elementos funcionales, como las vías de servicio, al no tener la consideración de carretera no disponen de una franja de terreno adicional de dominio público para su correcta conservación y explotación	Exceptuar expresamente aquellos en los que resulte de interés establecer al menos la franja genérica de terrenos de la zona de dominio público de la no consideración de carretera
14	¿Qué consideración tienen los elementos de protección medioambiental?	Clasificar los elementos de protección medioambiental como un subtipo de elemento funcional de la carretera
15	Los ramales, vías de giro, cambios de sentido, viales de conexión de enlaces e intersecciones, ¿generan zona de dominio público independiente de la vía troncal de la carretera a la que pertenece?	Sí – Expresar en la ley valenciana que los enlaces, intersecciones y cambios de sentido sí poseen una zona de dominio público independiente de la vía principal, constituida al menos por su explanación y una franja de terreno a ambos lados de sus aristas exteriores de explanación

*Tabla 6. Resumen problemática dominio público 2/3
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA DOMINIO PÚBLICO	SOLUCIÓN PROPUESTA
16	Los ramales, vías de giro, cambios de sentido, viales de conexión de enlaces e intersecciones, vías colectoras, vías laterales, vías complementarias ¿son elementos funcionales de la carretera a la que pertenece?	Al ser zonas permanentemente afectas a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, catalogar como elementos funcionales y aplicarles las correspondientes excepciones
17	Dificultad ante la distinción entre vía y camino de servicio	Modificación de ambas definiciones de tal forma que solamente se identifiquen como caminos de servicio aquellos que sólo se hayan diseñado, proyectado y construido durante la ejecución de la carretera principal o posteriores actuaciones de reforma, mejora y ampliación, con el único fin de servir a los colindantes y que no puedan servir de ninguna otra forma a la propia carretera
18	Los caminos de servicio no se consideran carretera ni elemento funcional	Incorporar la indicación de que los caminos de servicio deberán cederse y asumirse por la administración local correspondiente o por los propios colindantes interesados, ya que no tiene sentido que dichos viales mantengan vinculación con la carretera principal
19	¿Cuál es el límite del dominio público viario en aquellas zonas en las que se establecen varios límites en función de la carretera o elemento de medición?	Conformar un único límite de dominio público viario uniendo las diferentes alineaciones irregulares más externas resultado de las zonas de dominio público y los diferentes contornos de suelos adyacentes de dominio público viario
20	La normativa no recoge la necesidad de disponer de planos o registros de las superficies de dominio público viario ni metodología para su elaboración	La información de las superficies y límites del dominio público viario deben encontrarse recogidas en planos, que se considera el soporte habitual más extendido / Fijar unos pasos mínimos para su determinación
21	La legislación viaria valenciana no expresa la necesidad de deslinde de los suelos de dominio público ni metodología para su ejecución	Nueva redacción legislativa que incluya la correspondencia del deslinde a la Consejería competente en la materia y una metodología básica para la delimitación física

*Tabla 7. Resumen problemática dominio público 3/3
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA ZONA DE PROTECCIÓN	SOLUCIÓN PROPUESTA
22	Históricamente la legislación valenciana ha modificado las distancias genéricas de determinación de la zona de protección sin resolver la obligatoriedad de adaptación de los anteriores límites a los nuevos	Aplicar con carácter general los límites vigentes / Remitir desde el texto legal valenciano a los “estudios de zonificación de tramo”, nueva figura técnica, donde se pueden recoger justificadamente aquellas excepciones puntuales al régimen general debido a las incompatibilidades y conflictos generados por una actualización normativa
23	Falta de concreción sobre la extensión de la zona de protección solapándose con la zona de dominio público	Definir la zona de protección como aquellos suelos limitados por la zona de dominio público y los límites hallados según los criterios reglamentarios
24	Indeterminación de la calzada más próxima desde la que se determina la zona de protección	Definir como “calzada más próxima” aquella calzada de la vía principal (calzada troncal) más externa y próxima al margen en el que se quiera determinar la zona de protección
25	Límite de la zona de protección = Límite de edificabilidad / Reduce su alcance al no blindar totalmente la explanación / No unifica criterios con la zona más alejada de las carreteras del Estado / Puede no existir en determinadas configuraciones de explanaciones amplias	Fijar la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas desde la arista exterior de la explanación, modificando la actual redacción legislativa y eliminando la anterior problemática
26	¿Cómo se miden las distancias genéricas de la zona de protección de las carreteras autonómicas valencianas respecto de las aristas exteriores de explanación?	Especificar que se miden horizontal y perpendicularmente a la propia arista de referencia por cualquiera de sus puntos
27	¿Qué infraestructuras viarias tienen la categoría de "restantes carreteras" a efectos del régimen de zona de protección?	Aquellas integradas en la Red Local de la Comunidad Valenciana
28	Los elementos funcionales, ¿disponen de una zona de protección propia?	En general no – Incluir expresamente aquellos que sí cuenten con zona de protección excepcionalmente
29	A los efectos de determinación de las zonas de influencia de elementos funcionales, ¿a qué categoría de la ley valenciana equivale la categoría de carretera convencional de la ley estatal?	Asimilación general a la categoría de carretera convencional de la Red Básica, salvo si la vía principal a la que se adscribe el elemento funcional del que se quiere hallar su zona de protección sea una carretera de la Red Local, en cuyo caso se asimilará a esta misma categoría

*Tabla 8. Resumen problemática zona de protección 1/4
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA ZONA DE PROTECCIÓN	SOLUCIÓN PROPUESTA
30	En una misma explanación con vías complementarias y/o elementos funcionales que generen zona de protección, ¿qué vial se toma como referencia para aplicar las distancias genéricas de la zona de protección desde las aee?	En la determinación de la zona de protección respecto de una explanación, debe atenderse a los criterios establecidos para la vía principal
31	Los terrenos sobre un túnel que no tengan la consideración de zona de dominio público, ¿están sometidos a otras limitaciones o régimen de zonificación?	Considerar zona de protección aquellos suelos sobre un túnel autonómico valenciano comprendidos entre las aristas exteriores de la explanación más las franjas de terreno existentes entre éstas y los límites definidos por el régimen general en función de la carretera que se trate
32	La indicación sobre la amplitud de la zona de protección del artículo 33.1 no es concreta	Para la regulación de la zona de protección prescindir de la expresión “con la amplitud que se considere necesaria en cada caso”
33	El artículo 33.1 supedita la determinación de la zona de protección a la planificación viaria	Liberar de carácter normativo a los instrumentos de planificación y proyectos cuyo desarrollo, vigencia, aplicabilidad o publicidad pueden crear incompatibilidades, errores y faltas de consideración a la hora de constatar los límites de las zonas de influencia de la carretera
34	La actual redacción del artículo 33.3 confiere a los planes viarios y a los proyectos de construcción y proyectos básicos de la carretera la excepción de modificar los límites genéricos de la zona de protección	Igual solución que la anterior problemática
35	La ley establece que mientras no se aprueben los instrumentos de planificación viaria se faculta al Consejero competente en la materia para la determinación de las zonas de protección	Suprimir dicho precepto al no justificarse tal procedimiento para la concreción habitual de las zonas de protección
36	Diferentes criterios de determinación de las zonas de protección en el II Plan de Carreteras y en la legislación valenciana actual	Suprimir la supeditación de las zonas de protección a la planificación viaria, y en particular al Plan de Carreteras

*Tabla 9. Resumen problemática zona de protección 2/4
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA ZONA DE PROTECCIÓN	SOLUCIÓN PROPUESTA
37	En el II Plan de Carreteras se expresa la necesidad de un mayor grado de protección de las intersecciones y enlaces que el de las propias carreteras	Aportar a la legislación posibles medidas a aplicar en caso de requerirse un mayor grado de protección para enlaces o intersecciones particulares o para previsibles futuras ampliaciones de estos mismos
38	El planeamiento urbanístico, en sus diversas formas e instrumentos de regulación, puede exceptuar o contravenir el régimen general de la zona de protección definido en la ley	Suprimir la vinculación de las zonas de protección a la planificación urbanística, ya que no facilita ni homogeneiza procedimientos e induce a asumir errores
39	Los límites de la zona de protección incluidos en los instrumentos de planificación urbanística correspondiente son preceptivos al disponer de informe previo vinculante de la administración competente en la materia	Suprimir la vinculación preceptiva de las zonas de protección a la planificación urbanística al constituir un instrumento no unificado para todo el territorio, sin perjuicio de ser recogidos a título informativo
40	Indefinición sobre el ámbito en el que la planificación urbanística puede fijar preceptivamente los límites de la zona de protección de una carretera	No derivar el establecimiento de las zonas de protección a los instrumentos urbanísticos, liberándolos de carácter normativo en este aspecto
41	No se incluye la necesidad de coherencia del planeamiento viario, urbanístico y territorial con lo establecido en la propia legislación viaria autonómica ni se conciben posibles conflictos con lo redactado en esta última	Incluir la necesidad de coherencia con la propia ley en el artículo 23 y por otro lado la posibilidad de existir conflictos con la redacción de la misma en el artículo 24 / Añadir que ante conflictos a la hora de la determinación de las zonas de protección, e incluso de las zonas de dominio público, de las carreteras autonómicas valencianas se estará a lo dispuesto en la ley o en su caso en aquél instrumento o estudio establecido reglamentariamente para la implantación de excepciones al régimen general
42	La ley valenciana no especifica las posibles titularidades de los terrenos que recaen en la zona de protección	Poner de manifiesto que la titularidad de los terrenos comprendidos en las zonas de protección de las carreteras autonómicas valencianas podrá ser privada o pública, pero no adscrita o vinculada directamente a dichas carreteras (dominio público), sin perjuicio de las limitaciones que se hayan de imponer por razón de su proximidad

*Tabla 10. Resumen problemática zona de protección 3/4
Fuente: Elaboración propia*

Nº	PROBLEMÁTICA ZONA DE PROTECCIÓN	SOLUCIÓN PROPUESTA
43	La ley valenciana incluye preceptos sobre señalización del Sistema Viario en el artículo relativo a la zona de protección de las carreteras	Reubicarlos en el título II de la Ley
44	Indefinición en la ley valenciana sobre las situaciones donde la zona de protección coincide con otras zonas	Nueva redacción legislativa especificando los preceptos relativos a coincidencia de zonas y prevalencia entre ellas
45	Todas las carreteras deberían contar con un estudio de zonificación de tramo, por lo que hasta su aprobación transcurrirá un tiempo en el que seguirán existiendo discrepancias y conflictos en cuanto al límite de la zona de protección	Regular un régimen transitorio que permita su progresiva creación y adaptación con unas mínimas directrices
46	La normativa no recoge la necesidad de disponer de planos o registros de las superficies de zona de protección ni metodología para su elaboración	La información de las superficies y límites del dominio público viario deben encontrarse recogidas en planos, que se considera el soporte habitual más extendido / Fijar unos pasos mínimos para su determinación

*Tabla 11. Resumen problemática zona de protección 4/4
Fuente: Elaboración propia*

5. PROPUESTA DE REDEFINICIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN EN LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

A continuación, se recoge una propuesta de redefinición de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, que aúna las soluciones descritas a cada una de las problemáticas detectadas y desarrolladas en esta memoria, para conseguir una mejor lectura, comprensión, detalle, concreción y aplicación de los preceptos relacionados y facilitar así todas aquellas tareas derivadas del establecimiento de las zonas de dominio público y protección en las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana.

Se presenta la redacción final propuesta, incluyendo únicamente aquellos apartados de la ley que se han considerado modificar, añadir, suprimir y reordenar, con mención expresa de su novedad y las problemáticas que soluciona.

En texto de color negro se presentan las redacciones originales mantenidas en la propuesta.

En texto de color azul se presentan las nuevas redacciones incorporadas o redacciones reordenadas o reenumeradas según la propuesta.

En texto de color rojo se presentan aquellas redacciones originales suprimidas.

Propuesta de redefinición legislativa de la Ley 6/1991

Artículo 5. Características de los distintos tipos de vías.

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Las características de diseño y construcción de los distintos tramos y clases de vías vendrán definidas en los Planes Viarios aprobados con arreglo a esta Ley o, en su defecto, en las normas que la desarrollen.2. No se considerarán aptas para la circulación rodada las vías que no se ajusten a las especificaciones a que hace referencia el párrafo primero de este artículo, y corresponde a sus promotores las responsabilidades que de ello se derive.3. La Consejería competente en materia de carreteras podrá requerir a los titulares de las vías a que hace referencia el párrafo segundo de este artículo para que adecúen sus características a las normas establecidas, y en el supuesto de no llevarse a cabo tal adecuación estará facultada para proceder a la aplicación del régimen establecido en el artículo 30 o adoptar las medidas que resulten necesarias para impedir o limitar el acceso de las mismas al resto del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana.4. Es elemento funcional de una carretera de la Red de la Comunidad Valenciana toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como:<ol style="list-style-type: none">a. Centros operativos de conservación y explotaciónb. Vías colectoras-distribuidoras | <p>Se sustituye “Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes” por “Consejería competente en materia de carreteras” en el apartado 3 de dicho artículo.</p> <p>Se añaden nuevos apartados 4 y 5 sobre la definición de elemento funcional de la carretera.</p> <p>Se añade un nuevo apartado 6 sobre los caminos de servicio.</p> <p>Se añade un nuevo apartado 7 sobre las vías de servicio.</p> |
|--|--|



- c. Vías laterales y vías complementarias
 - d. Viales que forman parte de un nudo viario
 - e. Vías de giro de un cambio de sentido
 - f. Vías de servicio
 - g. Áreas de servicio
 - h. Zonas de descanso
 - i. Zonas de estacionamiento
 - j. Lechos de frenado
 - k. Elementos de drenaje y sus accesos
 - l. Estaciones de pesaje
 - m. Paradas de autobús
 - n. Apartaderos
 - o. Campas de almacenaje
 - p. Instalaciones de vialidad invernal
 - q. Instalaciones auxiliares en túneles
 - r. Galerías de evacuación
 - s. Carriles bici e itinerarios peatonales o ciclo peatonales ligados a la carretera
 - t. Elementos de protección medioambiental
 - I. Instalaciones de apantallamiento acústico
 - II. Instalaciones de apantallamiento visual
 - III. Instalaciones antideslumbramiento
 - IV. Plantaciones
 - V. Pasos de fauna
 - VI. Elementos de integración paisajística
 - u. Otras instalaciones auxiliares
5. Como norma general los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera y no generan zonificación propia. No obstante, forman parte del dominio público viario y su gestión y explotación corresponden a la administración titular de la vía principal.
6. No tendrán la consideración de carretera ni de elemento funcional de esta los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías diseñadas, proyectadas y construidas durante la ejecución de la carretera principal o posteriores actuaciones de reforma, mejora o ampliación, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de propiedades colindantes, es decir, con el único fin de servir a los colindantes y que no puedan servir de ninguna otra manera a la propia carretera. Los caminos de servicio no serán dominio público viario asociado a la vía principal y deberán cederse y asumirse por la correspondiente administración local o por los propios colindantes interesados.
7. Las vías de servicio son vías sensiblemente paralelas a una carretera, respecto de la cual tienen carácter secundario, conectadas a ella solamente en algunos puntos, que sirven a las propiedades o edificios contiguos, y que pueden tener uno o dos sentidos de circulación. A efectos identificativos y no de régimen jurídico, las vías de servicio pueden ser carreteras, caminos u otro tipo de vial que tienen tanto la función de servir a los colindantes como de permitir el acceso a los servicios de conservación y explotación de la vía troncal para el desarrollo de sus funciones respecto a los elementos principales de la misma, así como a los servicios de emergencia ante cualquier incidencia que pueda ocurrir en la vía troncal.

(Solución a problemática nº11, nº12, nº14, nº16, nº17 y nº18)

Artículo 6. Catálogo del Sistema Viario.

1. La clasificación de las vías de la Comunidad Valenciana, así como su designación y la descripción de sus características generales, se

Se incorpora el actual artículo 7 como apartado 4

realizará mediante la aprobación del Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana.

2. El Catálogo del Sistema Viario se tramitará como documento anexo al Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o podrá ser objeto de aprobación independiente de aquél mediante Decreto.
3. El Catálogo del Sistema Viario, una vez redactado por la **Consejería competente en materia de carreteras**, y previamente a su aprobación por el Consejo, será sometido a información pública de las Entidades Locales afectadas.
4. La aprobación del Catálogo del Sistema Viario y sus modificaciones conllevará la incorporación de los distintos tramos viarios a las redes establecidas en el artículo 4 y la asunción efectiva de las competencias y responsabilidades en materia de conservación y explotación por los futuros titulares de las vías, en los plazos que establezca el decreto aprobatorio del mismo, sin perjuicio de la obligación de proceder a los cambios de titularidad correspondientes.

del artículo 6, y se sustituye “COPUT” por “Consejería competente en materia de carreteras” en el apartado 3 de dicho artículo.

Artículo 7. Titularidad de las vías comunitarias.

1. La titularidad de las vías de la Red Básica Comunitaria corresponderá a la Generalidad.
2. La titularidad de las vías de la Red Local Comunitaria podrá corresponder tanto a la Generalidad como a las Entidades Locales.
3. La titularidad de los caminos de dominio público podrá corresponder tanto a las Entidades Locales en cuyos términos municipales se encuentren ubicados como a las demás administraciones y organismos públicos.

Se renumera el actual artículo 9 como artículo 7.

Artículo 9. Señalización.

La señalización de los distintos tramos del Sistema Viario, así como la instalación de rótulos o anuncios de interés públicos en las proximidades de los mismos, se regirá por las normas que reglamentariamente se determinen, así como por las que a tal efecto establezca el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana o los Planes Viarios previstos en esta Ley.

En todo caso, y respetando la normativa básica internacional y nacional, la señalización informativa será bilingüe, empleando técnicas de diseño tales como carteles, grafismo, colores o análogos, que permitan diferenciar las versiones valenciana y castellana.

Los actuales apartados 7 y 8 del artículo 33 se unifican y se renumeran como artículo 9.

(Solución a problemática nº43)

Artículo 23. Principio de coherencia.

La elaboración y aprobación de la planificación viaria, así como del planeamiento territorial y urbanístico, se basarán en la necesidad de garantizar la coherencia entre las determinaciones de dichos planes y las determinaciones de la presente Ley en aquellos aspectos que deban ser regulados en ambos marcos.

Se modifica parcialmente la redacción del actual artículo 23.

(Solución a problemática nº41)

Artículo 24. Conflictos.

En el supuesto de conflicto entre las disposiciones de un Plan de Carreteras o Viario de los previstos en esta Ley y un instrumento de planeamiento territorial o urbanístico, se seguirán las normas previstas en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana para su resolución.

Se añade un nuevo segundo párrafo al actual artículo 24 sobre los conflictos referentes a la determinación de la zonificación viaria.

En los casos de conflicto en lo referente a la determinación de la zonificación viaria de las carreteras de la Red de la Comunidad Valenciana, entre los diferentes instrumentos de planeamiento y planificación anteriores y la presente Ley, se estará a lo dispuesto en esta Ley o, en su caso, en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.

(Solución a problemática nº41)

Artículo 31. Zonas establecidas.

1. Con el fin de garantizar la funcionalidad de la Red de la Comunidad Valenciana evitando los conflictos en la ocupación de los suelos destinados al mismo, así como impedir que se produzcan en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de las vías, al tiempo que se asegura la existencia de unas condiciones de estética adecuadas y se reduce el posible impacto de la carretera sobre los usos circundantes, se establecen en todas las carreteras de la Red de la Comunidad Valenciana las siguientes zonas:

- i. Zona de dominio público
- ii. Zona de protección
- iii. Zona de reserva

2. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

3. La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las anteriores zonas requiere autorización de la administración titular de la vía, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

4. La prohibición y la necesidad de autorización a que se refieren los dos apartados anteriores operarán tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas o en construcción una vez aprobado definitivamente el estudio o proyecto correspondiente, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación.

5. A efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes según la zona de protección y reserva, tendrán la consideración de carretera convencional de la Red Básica, generando zonificación propia y exceptuando lo establecido en el apartado 5 del artículo 5 de la presente Ley:

- a. Los ramales
- b. Las vías de giro
- c. Los cambios de sentido
- d. Los viales de conexión de enlaces, intersecciones y en general de nudos viarios
- e. Las vías colectoras-distribuidoras
- f. Las vías o calzadas laterales
- g. Las vías o calzadas complementarias, como por ejemplo calzadas centrales

En el caso en el que los anteriores elementos sirvan a una carretera convencional de la Red Local, a los efectos del régimen jurídico de protección y determinación de los límites del dominio público, de la zona de protección y zona de reserva, tendrán la misma consideración de carretera convencional de la Red Local.

6. Las vías de servicio tendrán la consideración de carretera convencional de la Red Básica sólo a los efectos del establecimiento de su propia zona de dominio público o reserva propia, exceptuando lo expuesto en el apartado 5 del artículo 5 de la presente ley.

En el caso en el que las vías de servicio sirvan a una carretera convencional de la Red Local, a los efectos del régimen jurídico de

Se enumera como apartado 1 el actual artículo 31 y se sustituye “Sistema Viario” por “Red de la Comunidad Valenciana”.

Se añaden los apartados 2, 3, 4, 5, 6 en la línea de lo incluido en la normativa estatal.

Se añade un nuevo apartado 8 sobre coincidencia de zonas.

Se añade un nuevo apartado 9 relativo a la necesidad de determinar los límites y superficies de la zonificación de carreteras por la administración titular y de ser recogidos convenientemente en planos, herramientas digitales y en los estudios de zonificación de tramos.

Se añaden nuevos apartados 10, 11, 12 y 13 sobre los estudios de zonificación de tramos.

(Solución a problemática nº8, nº13, nº15, nº16, nº20, nº22, nº28, nº29, nº44, nº45 y nº46)

- protección y determinación de los límites del dominio público, tendrán la misma consideración de carretera convencional de la Red Local. Las vías de servicio no generarán zona de protección independiente.
7. Las limitaciones a la propiedad inherentes a la zona de protección no se extenderán al resto de elementos funcionales de la vía no incluidos en el anterior apartado 5, sin perjuicio de la prevalencia de las zonas de la propia vía a la que sirven.
 8. Donde la zona de dominio público se superponga total o parcialmente con una zona de protección, la primera siempre prevalecerá sobre la segunda, independientemente de la carretera de la Red de la Comunidad Valenciana de la que se trate, de su tipología o del elemento interviniente generador de zonificación.
Donde dos zonas de protección se superpongan, en función de que sean generadas por carreteras autonómicas valencianas distintas o por una carretera principal y un elemento funcional, se conformará como límite conjunto de la zona de protección, la alineación más alejada de la carretera, cualquiera que sea la tipología de carretera o elemento interviniente.
En los enlaces e intersecciones con carreteras que no formen parte de la Red de la Comunidad Valenciana, donde se superponga la zona de protección con la zonificación de aquellas, la administración titular de la vía perteneciente a la Red de la Comunidad Valenciana deberá asegurar las limitaciones inherentes a la zona de protección sin perjuicio de que la otra administración competente deba asegurar requisitos más o menos exigentes para una misma superficie. En todo caso, prevalecerán los requisitos más exigentes independientemente de la administración a la que corresponda.
 9. La administración titular de la vía deberá determinar convenientemente los límites y superficies de la zona de dominio público, zona de protección y zona de reserva en base a los criterios establecidos en esta Ley y deberán ser recogidos en planos u otros registros digitales equivalentes e incluirse en los correspondientes estudios de zonificación de tramos.
 10. Un estudio de zonificación de tramo se concibe como aquel instrumento técnico para el desarrollo y aplicación concreta de la legislación viaria en lo referido a la zonificación de carreteras, así como para recoger las excepciones al régimen general que se convengan.
La estructura de un estudio de zonificación de tramo responderá a la siguiente estructura, no exhaustiva, de capítulos:
 - n. Antecedentes
 - o. Objeto y justificación del estudio
 - p. Marco legal de referencia
 - q. Características del tramo y elementos singulares
 - r. Ordenación urbanística y territorial del tramo y sus colindancias
 - s. Criterios de delimitación y establecimiento de la zona de dominio público y zona de protección
 - t. Arista exterior de la explanación
 - u. Expropiaciones
 - v. Límite del dominio público viario
 - w. Límite de la zona de protección viaria
 - x. Excepciones al régimen general de la zona de protección
 - y. Conclusiones
 - z. Anejo de planos
 11. Particularmente, en un estudio de zonificación de tramo podrán recogerse de forma justificada aquellas excepciones al régimen general de la zona de protección que se estimen convenientes en determinados puntos, como por ejemplo en tramos de edificaciones

consolidadas preexistentes, entornos urbanizados o suelos que albergan obras, instalaciones, elementos singulares o usos no compatibles con la seguridad viaria y correcta explotación de la carretera, difícilmente suprimibles o restringibles tanto a corto como a largo plazo y considerados expresamente como tal, o como por ejemplo ante una actualización normativa.

12. Un estudio de zonificación de tramo deberá someterse al correspondiente procedimiento de información pública y ser su resolución publicada convenientemente para su adecuada comunicación a los interesados y su libre consulta.

Además, deberá ser actualizado cuando las circunstancias así lo demanden y al menos revisado como máximo cada cinco años después de su aprobación inicial.

13. Toda carretera de la Red de la Comunidad Valenciana deberá contar con sus correspondientes estudios de zonificación de tramos.

Se proporciona un plazo de 5 años desde la aprobación del presente texto para la resolución aprobatoria de los estudios de zonificación de tramos en la Red de la Comunidad Valenciana.

En tanto no se apruebe el correspondiente estudio de zonificación de tramo, se tomará como límites de zonificación los resultantes de aplicar el régimen general previsto en esta Ley.

Artículo 32. Zona de dominio público.

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

2. Constituyen la zona de dominio público:

- a. Los terrenos ocupados por la propia explanación de la vía.
- b. Los terrenos ocupados por los elementos funcionales de la vía.
- c. Una franja de terreno a cada lado de la vía.
- d. Los terrenos ocupados por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.
- e. Los terrenos que recaen bajo un puente, viaducto o estructura en altura, entre la proyección vertical de sus bordes sobre el terreno natural.
- f. Los terrenos necesarios para asegurar la conservación y mantenimiento de los túneles, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre el túnel y la disposición de sus elementos, tales como ventilación, accesos u otros necesarios.
- g. Aquellos terrenos o bienes adicionales a los anteriores, de titularidad pública, vinculados a la vía:
 - I. Destinados al propio servicio público de la vía.
 - II. Destinados a un futuro servicio público viario (nuevos trazados, ampliación de los existentes, nuevas instalaciones relacionadas con la vía).
 - III. Derivados de procesos expropiatorios.
 - IV. Heredados de antiguos viales o instalaciones que han quedado sin servicio o cuyo uso es marginal.

3. La franja de terreno a cada lado de la vía que forma parte de la zona de dominio público será de:

- 8 metros de anchura en autopistas
- 5 metros de anchura en autovías
- 3 metros de anchura en las restantes carreteras del Red de la Comunidad Valenciana

Se añade como apartado 2 un listado de elementos que constituyen dominio público, entre otros los bienes de dominio público viario externos.

El actual apartado 2 se sustituye por los apartados 2 y 3 de la propuesta.

El actual apartado 3 se sustituye por el apartado 4 de la propuesta.

El actual apartado 4 se sustituye por el apartado 6 de la propuesta.

Se añade un nuevo apartado 7 sobre la expropiación y titularidad de los terrenos de la zona de dominio público.

Se añaden nuevos apartados 8 y 9 sobre metodologías para la determinación en plano del dominio público viario.

Se añade un nuevo apartado 10 sobre el

Esta anchura fija será medida horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma por cualquiera de sus puntos.

El límite de dicha franja constituirá una alineación desfasada de la propia arista exterior de la explanación en una distancia igual a las antes indicadas según el tipo de vía.

En una misma explanación con una vía troncal y vías colectoras, complementarias y/o elementos funcionales que generen su propia franja de terreno de dominio público a ambos lados, se constituirá una única franja de terreno a cada lado de la explanación y su anchura o distancia de determinación será la correspondiente a la categoría de la vía principal.

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

En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la vía.

En el caso de tramos urbanos, travesías u otros tramos en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas, medianas o terciadas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de la Comunidad Valenciana.

En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, la arista exterior de la explanación se corresponderá con la proyección vertical de los bordes de la obra sobre el terreno natural; excepcionalmente podrá establecerse otra delimitación de dicha arista de forma justificada.

5. Con el fin de asegurar la protección de todos los elementos viarios según su tipología, ubicación y trazado, se conformará un único límite de la zona de dominio público uniendo las diferentes alineaciones más alejadas de la carretera, resultado de las diferentes franjas de dominio público y de los diferentes contornos de suelos adyacentes de dominio público viario, independientemente de la carretera o elemento de referencia.

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

Solamente podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización de la administración titular de la vía en cualquier caso, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse en una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, previa autorización correspondiente, siempre que no conlleven aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

7. Los proyectos de construcción de nuevos ejes viarios, ampliaciones, reformas, mejoras de trazado, acondicionamientos, restablecimientos de condiciones y ordenación de accesos, deberán comprender en cualquier caso la expropiación de los terrenos que

deslinde del dominio público viario.

Se añade un nuevo apartado 11 sobre metodología para la determinación física del dominio público viario.

(Solución a problemática nº1, nº2, nº3, nº4, nº5, nº6, nº7, nº9, nº10, nº19, nº20 y nº21)

conformarán la zona de dominio público o, en su caso, la ampliación de la zona de dominio preexistente.

Los terrenos incluidos en la zona de dominio público deben ser expropiados conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

No obstante, de forma excepcional, pueden encontrarse terrenos de titularidad privada o pública no afectos a la vía dentro de la zona de dominio público viario por diversas causas.

- a. Los terrenos de la zona de dominio público viario que no hayan podido ser ocupados por la Administración, por estar amparados en títulos de propiedad y no haberse iniciado o culminado el proceso expropiatorio correspondiente, quedarán sujetos igualmente al régimen establecido en la presente Ley para la utilización del dominio público, si bien sus titulares podrán solicitar la legalización de los usos existentes, siempre que dichos usos no resulten incompatibles con la seguridad viaria o con la adecuada conservación o explotación de la vía; en otro caso procederá su expropiación.
- b. Los terrenos de la zona de dominio público viario que no hayan sido expropiados a causa de un procedimiento expropiatorio incorrectamente ejecutado o de modificaciones de la obra de la vía ejecutada que implicaran una variación de la arista exterior de la explanación y no se regularizasen posteriormente, quedarán igualmente sujetos al régimen del dominio público viario.
- c. Los nuevos terrenos de propiedad particular o pública no afectos a la vía que se integren en la zona de dominio público viario tras una actualización normativa o del instrumento técnico correspondiente quedarán sujetos al régimen establecido para el dominio público.
- d. Los terrenos de propiedad particular o pública no afectos a la vía sitos en la zona de dominio público sólo se podrán destinar a cultivos, plantaciones o jardines que no impidan la visibilidad a los usuarios de la vía y no perjudiquen la adecuada operación, mantenimiento y seguridad de la misma.
- e. Cuando la expropiación de un terreno en la zona de dominio público viario afecte a construcciones o instalaciones, se podrá por causas justificadas posponer la misma, siempre que su estado de mantenimiento o uso no interfieran físicamente con las obras proyectadas ni perjudiquen a la adecuada explotación ni a la seguridad viaria.
- f. En relación con las construcciones existentes en los terrenos aún no expropiados dentro de la zona de dominio público, en los que los usos además se hubieren legalizado, solamente se podrán autorizar aquellas obras que resulten imprescindibles para conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y sin que el incremento de valor por dichas actuaciones de conservación y mantenimiento puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.
- g. Los terrenos referidos en los anteriores subapartados a, b, c, d, e y f deberán incorporarse a los actuales o posteriores procedimientos expropiatorios para integrarse en el dominio público viario.
- h. Como excepción al anterior subapartado g, cualquier terreno que recaiga en la zona de dominio público viario y que ya constituya dominio público de otra infraestructura o recurso, podrá no ser expropiada, si así se estima conveniente, sin perjuicio de resultar sometidos al régimen jurídico del dominio público de la vía de referencia. En particular, los terrenos

- recayentes en la proyección vertical de un puente, viaducto o estructura elevada, así como sus franjas de terreno a cada lado de la vía, y los terrenos sobre los túneles que se estimen necesarios incluir en la zona de dominio público, podrán no ser expropiados.
8. La metodología para la determinación del dominio público viario sobre plano en fase de proyecto deberá contar al menos con los siguientes pasos:
1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia franja de dominio público (vías colectoras, vías de servicio, ramales, vías de giro), en base a la información disponible del proyecto:
 - a. Topografía
 - b. Movimiento de tierras
 - c. Trazado en planta
 - d. Secciones tipo
 2. Aplicar distancias genéricas de la franja de dominio público desde las aristas exteriores determinadas y definir la superficie de explanación + franja de terreno a ambos lados.
 3. Identificar elementos funcionales y sus límites.
 4. Identificar apoyos de estructuras fuera de la explanación y definir superficies necesarias de excavación con al menos 1 metro de anchura a su alrededor.
 5. Identificar aquellas parcelas o terrenos que ya se encuentran expropiados y vinculados a la carretera en su caso.
 6. Conformar el límite del dominio público viario uniendo las superficies halladas en los puntos anteriores.
 7. Iniciar procedimiento expropiatorio de los terrenos ubicados dentro del área resultado de la zona de dominio público.
 8. Adaptar los límites del dominio público resultado tras la finalización de las expropiaciones:
 - a. Restos de parcelas expropiadas, adquiridos también por resultar antieconómicos para su propietario
 - b. Cambios de geometrías por permutas, cesiones, servidumbres, etc.
 9. Tras la ejecución del proyecto, verificar el trazado inicial de las aristas exteriores de la explanación. En aquellos casos en los que haya variado debido a modificaciones en los taludes proyectados u otros elementos de la vía, comprobar la necesidad de expropiar más superficie o en su caso de revertirla a su anterior propietario.
 10. Adaptar los límites del dominio público resultado tras las anteriores verificaciones y ajustes expropiatorios.
 11. Plasmar el resultado en un documento tipo de trabajo y consulta relativo a la carretera, denominado “estudio de zonificación de tramo” y con la siguiente estructura homogénea para todos los tramos de carretera estudiados:
 - a. Antecedentes
 - b. Objeto y justificación del estudio
 - c. Marco legal de referencia
 - d. Características del tramo y elementos singulares
 - e. Ordenación urbanística y territorial del tramo y sus colindancias
 - f. Criterios de delimitación y establecimiento de la zona de dominio público y zona de protección
 - g. Arista exterior de la explanación
 - h. Expropiaciones
 - i. Límite del dominio público viario

- j. Límite de la zona de protección viaria
 - k. Excepciones al régimen general de la zona de protección
 - l. Conclusiones
 - m. Anejo de planos
 12. Inscribir los terrenos expropiados situados dentro del dominio público viario en el Registro de la Propiedad y realizar la correspondiente comunicación al Catastro.
9. La metodología para la determinación del dominio público viario sobre plano en fase de explotación deberá contar al menos con los siguientes pasos:
 1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia franja de dominio público (vías colectoras, vías de servicio, ramales, vías de giro), en base a la información disponible:
 - a. Proyectos ejecutados de obras de la carretera
 - b. Ortofotos o vuelos fotográficos recientes
 - c. Recorrido en campo y reportaje fotográfico de la configuración actual de la explanación
 2. Aplicar distancias genéricas de la franja de dominio público desde las aristas exteriores determinadas y definir la superficie de explanación + franja de terreno a ambos lados.
 3. Identificar elementos funcionales y sus límites.
 4. Identificar apoyos de estructuras fuera de la explanación y definir superficies de dominio público con al menos 1 metro de anchura a su alrededor.
 5. Identificar parcelas y terrenos expropiados vinculados con la carretera:
 - a. Proyecto y planos de expropiaciones ejecutadas
 - b. Catastro
 - c. Registro de la propiedad
 - d. Registros de las administraciones (visores públicos, bases de datos, etc)
 6. Conformar el límite del dominio público viario uniendo las superficies halladas en los puntos anteriores.
 7. Identificar aquellas subáreas dentro del área resultado de dominio público viario cuya titularidad sea privada con el objetivo de conocer aquellos suelos susceptibles de ser expropiados en un futuro.
 8. Identificar posibles incoherencias entre los diferentes registros e información consultada.
 9. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
 10. Regularizar aquellos suelos realmente expropiados ante el Registro de la Propiedad y realizar la correspondiente comunicación al Catastro.
10. El deslinde del dominio público viario corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras.

El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso, los gastos que se deriven de la tramitación del procedimiento y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo del solicitante. El deslinde deberá contar con la aprobación de la Consejería competente en materia de carreteras.

El deslinde aprobado y reflejado en acta de expropiación declara la posesión y la titularidad dominical a favor de la administración correspondiente.

La concreción física del deslinde se realizará mediante amojonamiento, balizamiento o cercado.

La Consejería competente en materia de carreteras podrá investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde o la práctica del resto de actuaciones que procedan en defensa del dominio público.

La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar o recuperar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde. Dicha resolución será título suficiente, asimismo, para que la Administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente.

11. La metodología para la determinación física del dominio público viario deberá contar al menos con los siguientes pasos:
 1. Disponer de plano georreferenciado con la superficie definitiva de dominio público viario y sus alineaciones límite.
 2. Analizar sobre plano qué alineaciones límite han de ser delimitadas
 3. Decidir método de deslinde:
 - a. Amojonamiento
 - b. Hitos de expropiación
 - c. Vallado
 - d. Otros elementos divisorios o de señalización
 - e. Otras obras de fábrica o instalaciones que aparte de su función principal pueden actuar como delimitadores del dominio público
 - f. Mixto en función de las características de los diferentes tramos y de la probabilidad que se presuma de ser sustraídos, retirados o modificados
 4. Fijar criterios de instalación de elementos delimitadores
 - a. Instalación de vallado continuo en el límite del dominio público
 - b. Colocación elementos delimitadores e identificativos puntuales en el borde del dominio público en coincidencia con:
 1. Cambios de alineación en planta
 2. Cambios bruscos de cota del terreno
 3. Intersecciones con límites de parcelas adyacentes exteriores
 4. Puntos cada x metros de una misma alineación recta
 5. Otros puntos singulares
 5. Marcar en plano las alineaciones a vallar y/o los elementos puntuales a colocar.
 6. Replantear topográficamente dichas alineaciones y/o elementos proyectados.
 7. Verificar en campo que la ubicación de los elementos previstos de deslinde no compromete la seguridad viaria, no interfiere con accesos a parcelas colindantes u otros viales, no interfiere con la red de drenaje (p.e. cunetas) u otros servicios existentes, garantiza una mínima visibilidad del elemento y no es susceptible de provocar daños a terceros (colindantes o titulares de servicios existentes en la zona), readaptando su ubicación en caso contrario.
 8. Informar a los titulares colindantes de los elementos a instalar para su conocimiento.

9. Instalar el vallado y/o elementos previstos, ejecutando las cimentaciones necesarias y disponiendo de los elementos de atado, fijación, señalización, balizamiento e identificación convenientes.

Artículo 33. Zona de protección.

1. Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas.
2. **En los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables las zonas de protección podrán devenir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la administración titular de la vía.**
2. La zona de protección abarca un espacio limitado interiormente por la zona de dominio público viario y exteriormente por una alineación desfasada de la arista exterior de la explanación en una distancia de:
 - 100 metros en autopistas y autovías
 - 50 metros en carreteras convencionales de 4 o más carriles
 - 50 metros en el resto de carreteras de la Red Básica de la Comunidad Valenciana
 - 25 metros en carreteras de la Red Local de la Comunidad Valenciana

Estas distancias serán medidas horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma por cualquiera de sus puntos.
El límite exterior de la zona de protección constituirá una alineación desfasada de la propia arista exterior de la explanación en una distancia igual a las antes indicadas según el tipo de vía.
En una misma explanación con una vía troncal y vías colectoras, complementarias y/o elementos funcionales que generen su propia zona de protección a ambos lados, se constituirá una única franja a cada lado de la explanación y su anchura o distancia de determinación será la correspondiente a la categoría de la vía principal.
3. Con el fin de asegurar la protección de todos los elementos viarios según su tipología, ubicación y trazado, se conformará un único límite de la zona de protección uniendo las diferentes alineaciones más alejadas de la carretera, resultado de las diferentes alineaciones parciales de zona de protección, independientemente de la carretera o elemento de referencia.
4. En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares en los que los terrenos situados sobre ellos que no hayan adquirido la condición de dominio público viario, constituirán zona de protección aquellos terrenos comprendidos entre las aristas exteriores de la explanación, considerando éstas como las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de las obras, más los terrenos comprendidos entre dichas aristas y los límites exteriores de la zona de protección definidos por el régimen general en función de la carretera de la que se trate.
5. En los casos puntuales de nudos viarios (enlaces o intersecciones) o cambios de sentido en los que por razones justificadas se requiera un mayor grado de protección con el fin de impedir la implantación en su entorno de actividades perjudiciales para los mismos o que

Se modifica el actual apartado 1.

Se suprime el actual apartado 2 y se renumera el actual apartado 3 como apartado 2, modificando igualmente su redacción.

Se añade un nuevo apartado 3 sobre el límite conjunto de la zona de protección.

Se añade un nuevo apartado 4 sobre la zona de protección en terrenos sobre túneles que no hayan adquirido la condición de dominio público viario.

Se añade un nuevo apartado 5 sobre la posibilidad de un mayor grado de protección de los nudos viarios.

El actual apartado 4 pasa al apartado 6, cuya redacción se ve modificada añadiendo un nuevo segundo párrafo, renumerando el actual segundo párrafo y siguientes y suprimiendo el último párrafo.

Se añade un nuevo apartado 7 sobre las titularidades de los terrenos en zona de protección viaria.

Los actuales apartados 5 y 6 se reenumeran como 8 y 9.

Los actuales apartados 7 y 8 se unifican y se reubican como el nuevo artículo 9 de la Ley.



interfieran en los niveles de servicio, o con el fin de albergar futuras ampliaciones, se podrán adoptar las siguientes medidas:

- i. Establecer una nueva zona de reserva viaria
 - ii. Incorporar restricciones urbanísticas y/o territoriales en el planeamiento correspondiente, en consonancia con lo establecido reglamentariamente por los organismos competentes.
 - iii. Iniciar un nuevo procedimiento expropiatorio
 - iv. Instalar elementos delimitadores, protecciones acústicas y/o protecciones visuales
 - v. Ejecutar obras de fábrica que solventen posibles interferencias con el tráfico circulante.
6. En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.
- Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.
- 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 incremento de valor que aquellas 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. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.
- Los terrenos incluidos en las zonas de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística.
- El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones al régimen previsto en el apartado anterior, siempre que razones de interés público lo aconsejen y previo informe vinculante de la Conselleria competente en materia de carreteras.
7. Los terrenos comprendidos en la zona de protección de una vía podrán ser de propiedad privada o pública no vinculada a la vía de referencia por la que se establece la zona de protección, sin perjuicio de las limitaciones que se hayan de imponer sobre ellos por razón de su proximidad a la vía de referencia.
8. Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.
9. Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.

Se añaden nuevos apartados 10 y 11 sobre metodologías para la determinación en plano de la zona de protección viaria.

(Solución a problemática nº23, nº24, nº25, nº26, nº27, nº30, nº31, nº32, nº33, nº34, nº36, nº37, nº38, nº39, nº40, nº42 y nº45)

10. La metodología para la determinación de la zona de protección viaria sobre plano en fase de proyecto deberá contar al menos con los siguientes pasos:
 1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia zona de protección (vías colectoras, ramales, vías de giro), en base a la información disponible del proyecto:
 - a. Topografía
 - b. Movimiento de tierras
 - c. Trazado en planta
 - d. Secciones tipo
 2. Aplicar distancias genéricas de la zona de protección desde las aristas exteriores determinadas y conformar el límite de la zona de protección.
 3. Identificar el límite del dominio público viario para definir la superficie de la zona de protección como aquella superficie entre ambos límites.
 4. Identificar posibles excepciones a la superficie hallada por razones de planeamiento urbanístico, razones de interés general u otras razones debidamente justificadas, para incluirlas en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
 5. Tras la ejecución del proyecto, verificar el trazado inicial de las aristas exteriores de la explanación. En aquellos casos en los que haya variado debido a modificaciones en los taludes proyectados u otros elementos de la vía, adaptar los límites de la zona de protección resultado.
 6. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
11. La metodología para la determinación de la zona de protección viaria sobre plano en fase de explotación deberá contar al menos con los siguientes pasos:
 1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera, tanto de su vía troncal como de aquellos elementos que generen su propia zona de protección (vías colectoras, ramales, vías de giro), en base a la información disponible:
 - a. Proyectos ejecutados de obras de la carretera
 - b. Ortofotos o vuelos fotográficos recientes
 - c. Recorrido en campo y reportaje fotográfico de la configuración actual de la explanación
 2. Aplicar distancias genéricas de la zona de protección desde las aristas exteriores determinadas y conformar el límite de la zona de protección.
 3. Identificar el límite del dominio público viario para definir la superficie de la zona de protección como aquella superficie entre ambos límites.
 4. Identificar posibles excepciones a la superficie hallada por razones de planeamiento urbanístico, razones de interés general u otras razones debidamente justificadas, para incluirlas en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.
 5. Plasmar el resultado en el correspondiente estudio de zonificación de tramo.



Disposición transitoria primera.

Hasta tanto no se aprueben los instrumentos de planificación viaria previstos por esta Ley queda facultado el Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para efectuar la determinación de las zonas de protección de las vías que componen el Sistema Viario.

Se suprime esta disposición transitoria

(Solución a problemática nº35)

*Tabla 12. Propuesta de redefinición legislativa de la Ley 6/1991
Fuente: Elaboración propia*

6. EL CASO PARTICULAR DE LA CV-35 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE SU P.K. 37+000 Y SU P.K. 38+000

A modo de aplicación práctica de lo estudiado en la presente memoria hasta este punto, cobra especial interés su traducción a un tramo concreto de carretera real con el objetivo de mostrar la manera de proceder y guiar futuros estudios de zonas de influencia e incluso futuros desarrollos de aplicaciones de digitalización de las carreteras.

Es por ello que se ha decidido escoger un pequeño tramo representativo de una carretera autonómica de la Comunidad Valenciana en servicio para vislumbrar su actual dominio público y zona de protección y en paralelo aplicar las metodologías aportadas en la propuesta de redefinición para obtener los nuevos hipotéticos alcances y comparar sus diferencias.

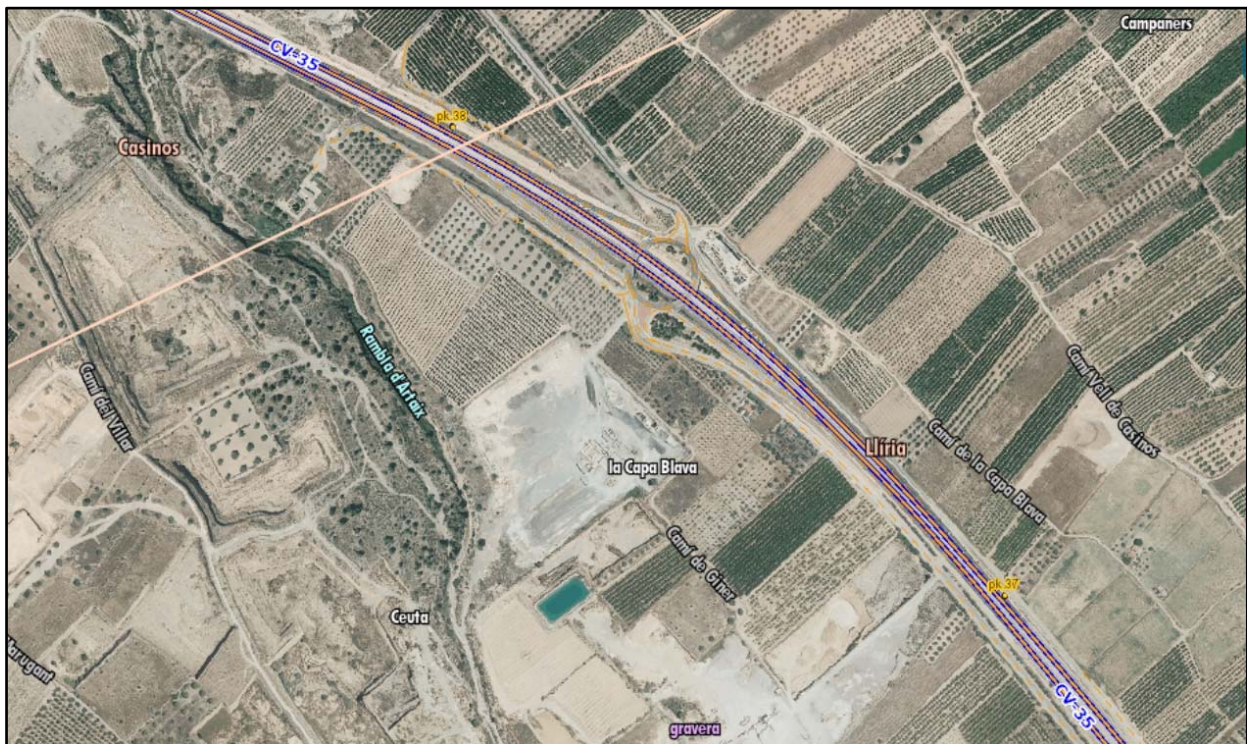
6.1. TRAMO REPRESENTATIVO Y ÁMBITO TERRITORIAL

Debido a su tipología, orografía del terreno en el que se enmarca, términos municipales que atraviesa, enlaces que contiene y elementos funcionales de los que dispone se considera interesante determinar las zonas de influencia del tramo de autovía comprendido entre el p.k. 37+000 y el p.k. 38+000 de la carretera autonómica valenciana CV-35.

La carretera CV-35 constituye un eje viario vertebrador dentro de la provincia de Valencia que comunica su capital con su sector noroeste y las comarcas de los Serranos y Rincón de Ademuz, discurriendo desde la Avenida Cortes Valencianas de dicha capital hasta el límite provincial de Cuenca, comúnmente conocido como Pista de Ademuz o Pista de Lliria. Asimismo, adquiere la denominación concreta de Autovía del Turia al ser su trazado en mayor o menor medida paralelo al cauce del Río Turia.

Asimismo, por su margen derecho (creciente – sentido Ademuz), entre el p.k. 37+000 y el p.k. 37+650 discurre un carril bici adosado a la arista exterior de la explanación.

El tramo también cuenta con un enlace tipo glorieta elevada (salida 37 – Casinos Este) en su p.k. 37+650, para la conexión con el municipio próximo de Casinos y concebido como punto inicial de la actual Variante de Casinos (tramo de la autovía CV-35).



Ortofoto 6. Ortofoto actual del tramo de estudio - CV-35 de p.k.37+000 a p.k.38+000
Fuente: Visor cartográfico de la GVA

6.2. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO VIARIO

Como primer paso de esta aplicación práctica, se procede a constatar la zona de dominio público viario del tramo de carretera elegido.

La propuesta de redefinición legislativa expuesta anteriormente no conlleva diferencias sustanciales con respecto a la redacción vigente en cuanto a las superficies resultantes del dominio público, a excepción de que aquella incluye expresamente en la zona de dominio público todos aquellos bienes de dominio público vinculados con la carretera independientemente de su extensión, así como los terrenos bajo una estructura elevada más sus correspondientes franjas a ambos lados de la carretera.

De esta manera, a continuación, se inicia la determinación de la zona de dominio público según la legislación vigente (explanación, elementos funcionales y franjas de dominio público) para posteriormente

añadir los límites de aquellos suelos o instalaciones más alejadas pero que igualmente son de titularidad pública y se encuentran vinculadas por una u otra razón a la carretera de estudio.

6.2.1. Zona de dominio público actual

En base a la propuesta metodológica de determinación de la zona de dominio público viario descrita en la propuesta de redefinición y habiendo comprobado que no existen grandes diferencias estructurales a la hora de definir sus límites y que en la planificación viaria correspondiente (II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana) no se recoge expresamente el dominio público del tramo en estudio, se llevan a cabo las siguientes tareas:

1. Determinar las aristas exteriores de la explanación de la carretera

Entre toda la información disponible, para determinar estas aristas se ha escogido partir de la información obtenida a través de un recorrido en campo y reportaje fotográfico de la configuración actual de la explanación realizado a finales de agosto del 2022 y complementado con imágenes obtenidas de Google Earth y de las ortofotos y vuelos que obran en el Visor Cartográfico de la GVA.

Dicho reportaje fotográfico se incluye en el Documento nº2 – Planos como Plano nº6

De igual forma, el resultado de las aristas exteriores de la explanación de la carretera se plasma en el Plano nº7.

A grandes rasgos cabe indicar que estas aristas en su mayor parte coinciden con el borde más exterior de las cunetas longitudinales de la carretera en aquellas secciones planas (terreno natural a igual cota que la carretera) y secciones con cunetas exteriores al borde de los taludes, y coinciden con la coronación de los principales taludes de desmonte existentes.

2. Determinar, en los casos de ubicarse en distintas explanaciones, las aristas exteriores de la de los elementos funcionales y obras que generan zonificación:

- a. Ramales y vías de giro
- b. Glorieta
- c. Vías de servicio

Al igual que se ha procedido con las aristas referentes a la explanación de la carretera se ha llevado a cabo la determinación de estas otras, reflejando igualmente el resultado en el Plano nº7.

En lo relativo a los ramales y a los viales de giro del enlace existente únicamente se han hallado las aristas del margen más alejado de la carretera ya que interiormente son contiguos a la propia carretera.

Respecto a las vías de servicio, en algunos de sus tramos se han determinado las aristas de sus dos márgenes debido a que su traza se separa de la autovía o de sus ramales y vías de giro y podrían crear límites intermedios del dominio público. En general se ha tomado como aristas exteriores de la explanación de estas vías de servicio la alineación más exterior de las cunetas de drenaje longitudinal y en su defecto el borde exterior de la plataforma viaria correspondiente, debido a que se encuentran a la misma cota que el terreno natural.

3. Aplicar distancias genéricas de la franja de dominio público desde las anteriores aristas y definir un primer límite conjunto de zona de dominio público que contenga las explanaciones y las franjas a ambos lados.

Se han procedido a aplicar las distancias correspondientes a una autovía (5 metros) desde las aristas exteriores de su explanación y las correspondientes a una carretera diferente a autopista y autovía (3 metros) desde las aristas exteriores de la explanación de los ramales, glorieta y vías de servicio.

Los respectivos límites de la zona de dominio público producto la aplicación del régimen general de distancias se grafía en el Plano nº8. Por su parte el resultado de un primer límite conjunto de la zona de dominio público queda recogido en el Plano nº9.

4. Identificar elementos funcionales que no generen zonificación:
 - a. Carril bici

En el Plano nº10 se sombrea la superficie del carril bici como elemento funcional de dominio público pero que no genera franjas de dominio en sus márgenes.

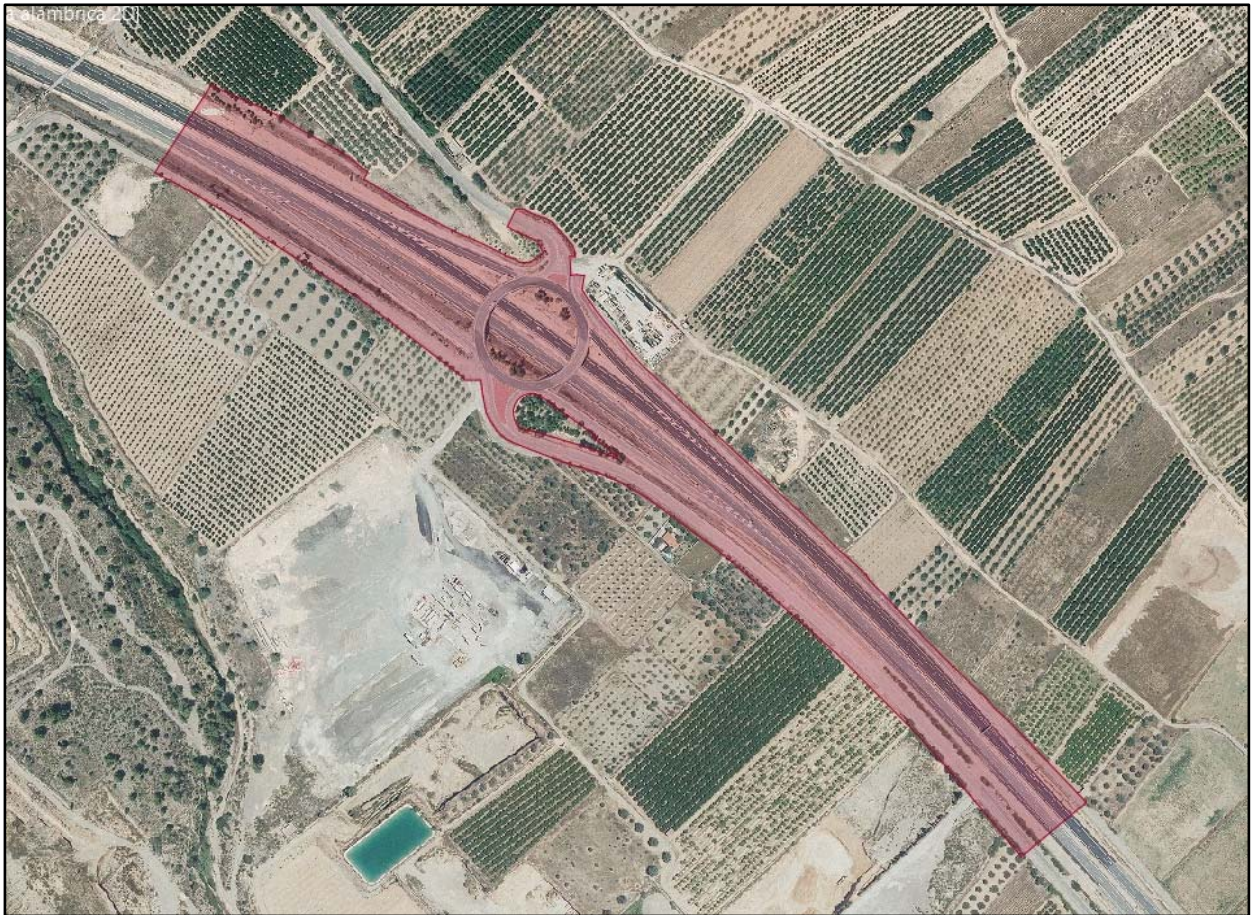
5. Identificar apoyos de estructuras fuera de la explanación
 - a. Glorieta elevada

Se ha analizado la ubicación de los apoyos de la estructura del enlace presente en el tramo, pero se concluye que se sitúa dentro de las explanaciones de la carretera y de la propia glorieta. Dicha ubicación también se grafía en el Plano nº10, pero no tiene consecuencias a efectos de modificar el primer límite hallado de la zona de dominio público.

6. Modificar el primer límite con el contorno de aquellos elementos funcionales y de los apoyos de estructuras (con una ampliación de al menos 1 metro) situados al exterior de él, estableciendo el límite definitivo de la zona de dominio público viario.

A la superficie hallada en el punto 3 se le ha añadido la superficie exterior a ella del carril bici, dando como resultado la superficie definitiva del Plano nº11.

De este modo se ha obtenido el área que abarca la zona de dominio público según los preceptos actuales de la ley valenciana y supletoriamente de la estatal.



*Ortofoto 7. Zona de dominio público actual del tramo en estudio según la legislación valenciana
Extracto del Plano nº11 - Fuente: Elaboración propia*

6.2.2. Zona de dominio público según redefinición propuesta

Tomando como punto de partida la superficie de la zona de dominio público determinada en el anterior epígrafe 6.2.1, se amplían los pasos a seguir según la metodología de la redefinición propuesta para garantizar la inclusión de todos los terrenos sujetos al régimen del dominio público viario:

7. Identificar parcelas y terrenos expropiados vinculados con la carretera:

Dado el marco de esta aplicación práctica, para la identificación de estos terrenos se han realizado las siguientes comprobaciones, sin perjuicio de que deban consultarse todos aquellos registros disponibles en las administraciones competentes:

a. Visor Cartográfico de la GVA y Catastro

Desde el Visor Cartográfico de la GVA se han identificado todas aquellas parcelas recayentes dentro del límite de dominio público determinado, así como contiguas, recabando a través de las correspondientes fichas del Catastro aquella información que permita deducir la titularidad de las parcelas, y en caso de ser públicas si se encuentran vinculadas a la carretera.

Se presenta a continuación una relación de las parcelas estudiadas con la información extraída más relevante sobre ellas:

Nº de parcela	Ref. catastral	Polígono	Parcela	Término municipal	Aprovechamiento
1	46149A050090170000BY	50	9017	Llíria	Vía de comunicación de dominio público asociada a la carretera
2	46149A050000450000BJ	50	45	Llíria	Olivos seco
3	46149A050000460000BE	50	46	Llíria	Agrios regadío
4	46149A050000470000BS	50	47	Llíria	Agrios regadío
5	46149A050000480000BZ	50	48	Llíria	Frutales regadío
6	46149A050000490000BU	50	49	Llíria	Olivos seco
7	46149A050000500000BS	50	50	Llíria	Labor o labradío regadío
8	46149A050000610000BG	50	61	Llíria	Labor o labradío regadío
9	46149A050000510000BZ	50	51	Llíria	Labor o labradío regadío
10	46149A050000520000BU	50	52	Llíria	Labor o labradío regadío
11	46149A050000530000BH	50	53	Llíria	Olivos seco
12	46149A050000540000BW	50	54	Llíria	Víña seco
13	46149A050000720000BK	50	72	Llíria	Industrial
14	46149A050090030000BX	50	9003	Llíria	Vía de comunicación de dominio público no asociada a la carretera
15	46149A049090010000BA	49	9001	Llíria	Vía de comunicación de dominio público asociada a la carretera
16	46149A049090230000BJ	49	9023	Llíria	Vía de comunicación de dominio público asociada a la carretera
17	46149A049000110000BY	49	11	Llíria	Olivos regadío
18	46091A001000880000QH	1	88	Casinos	Agrios regadío

*Tabla 13. Relación de parcelas comprobadas en el tramo de estudio 1/2
Fuente: Elaboración propia*

Nº de parcela	Ref. catastral	Polígono	Parcela	Término municipal	Aprovechamiento
19	46091A001090180000QA	1	9018	Casinos	Vía de comunicación de dominio público asociada a la carretera
20	46149A049000060000BA	49	6	Lliria	Frutales secano
21	46149A049000070000BB	49	7	Lliria	Frutales secano
22	46149A049000080000BY	49	8	Lliria	Agrios regadío
23	46149A049000920000BD	49	92	Lliria	Olivos secano
24	46149A049001500000BM	49	150	Lliria	Olivos secano
25	46149A049000930000BX	49	93	Lliria	Almendro secano
26	46149A049009300000BU	49	9030	Lliria	Vía de comunicación de dominio público no asociada a la carretera
27	46149A049000940000BI	49	94	Lliria	Viña secano
28	46149A049090180000BX	49	9018	Lliria	Vía de comunicación de dominio público no asociada a la carretera
29	46149A049000140000BP	49	14	Lliria	Olivos secano
30	46149A049000150000BL	49	15	Lliria	Olivos secano
31	46149A049000160000BT	49	16	Lliria	Labor o labradío regadío
32	46149A049000170000BF	49	17	Lliria	Labor o labradío regadío
33	002300100XJ99F0001EL	49	16	Lliria	Residencial
34	46149A049000190000BO	49	19	Lliria	Agrios regadío
35	46149A049000200000BF	49	20	Lliria	Agrios regadío
36	46149A049000210000BM	49	21	Lliria	Agrios regadío y olivos secano
37	46149A049000220000BO	49	22	Lliria	Labor tierra arable e improductivo
38	46149A049090020000BB	49	9002	Lliria	Vía de comunicación de dominio público asociada a la carretera
39	46149A049000230000BK	49	23	Lliria	Olivos secano
40	46149A049001680000BB	49	168	Lliria	Labor o labradío regadío

*Tabla 14. Relación de parcelas comprobadas en el tramo de estudio 2/2
Fuente: Elaboración propia*

Asimismo, se ha confeccionado el Plano nº12 con las fichas catastrales disponibles y la situación en planta de cada una de dichas parcelas.

b. Proyectos de expropiaciones

De forma complementaria se han consultado los planos correspondientes a los últimos procesos expropiatorios que han tenido lugar en el tramo para definir todas aquellas parcelas efectivamente vinculadas con la carretera:

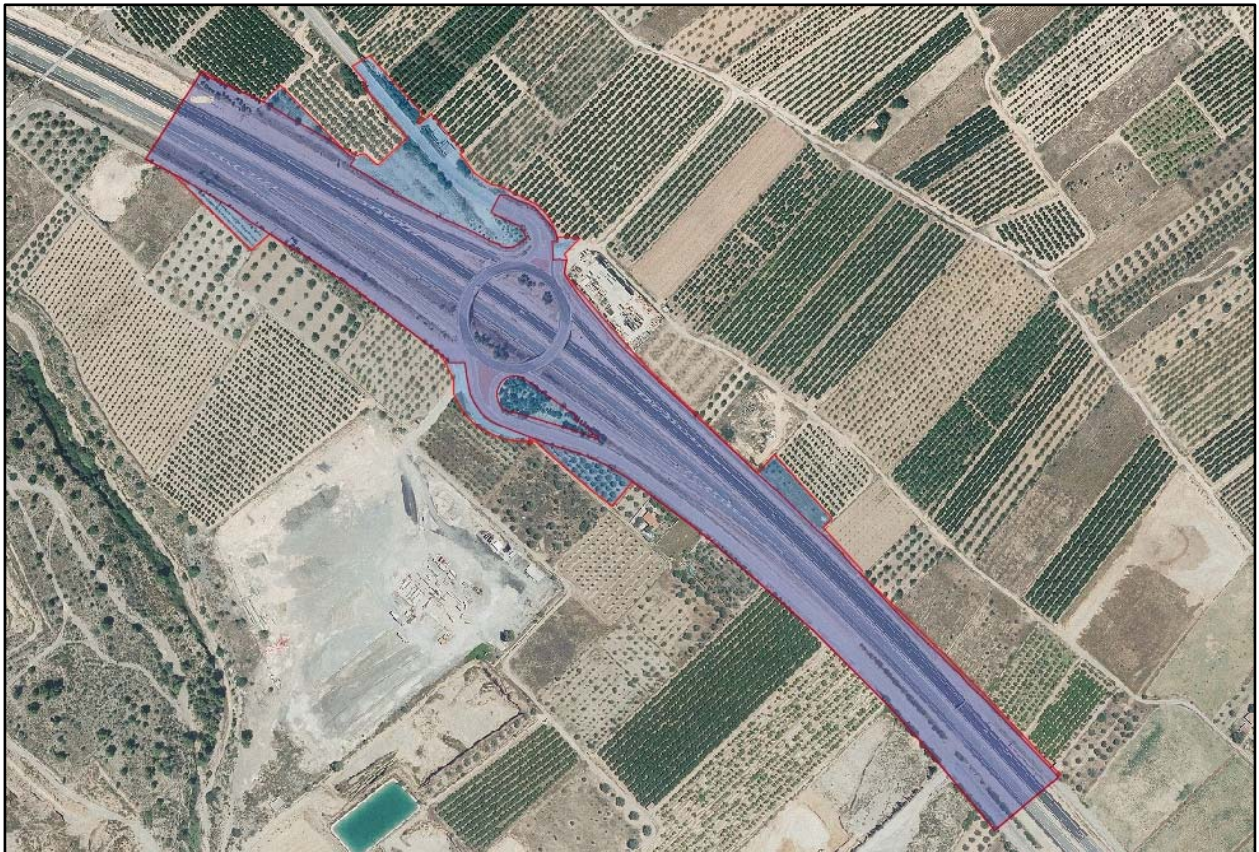
- Planos de expropiaciones del proyecto de construcción Duplicación de calzada de la autovía CV-35 entre los pp.kk. 36+800 – 52+000 tramo Casinos – Losa del Obispo, del año 2019.

- Planos de expropiaciones del proyecto as built Primera calzada de autovía tramo Variante de Casinos, del año 2009.
- Planos de expropiaciones del proyecto as built Autovía de Llíria – Casinos, del año 2009.

Dichos planos se aportan a título informativo en el Plano nº13

8. Conformar el límite definitivo del dominio público viario uniendo las superficies, exteriores a la zona de dominio público del anterior epígrafe, identificadas en los puntos anteriores.

El resultado definitivo queda reflejado en el Plano nº14 y su comparativa con el área determinada según la redacción legislativa vigente en el Plano nº15.



Ortofoto 8. Comparativa entre zona de dominio público actual del tramo en estudio según los preceptos de la legislación valenciana y según la redefinición propuesta.

Extracto del Plano nº15 - Fuente: Elaboración propia

6.3. DELIMITACIÓN FÍSICA DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO

Una vez hallada la superficie y límites de la zona de dominio público viario, se debe proceder al deslinde físico del mismo. De este modo se va a proceder a seguir la metodología propuesta para la delimitación física del dominio público con el ejemplo del tramo estudiado:

Asumiendo que ya se dispone de planos georreferenciados con la superficie definitiva del dominio público viario y sus límites, se efectúa primeramente un análisis previo sobre aquellas alineaciones a deslindar.

Tomando como punto de partida el reconocimiento en campo del tramo realizado a finales de agosto de 2022 y los planos elaborados, se constata que todo el perímetro de la zona de dominio público es susceptible de ser deslindado salvo aquellos puntos de cruce con las trazas viarias existentes y accesos a diferentes parcelas. Asimismo, cabe tener en cuenta que dicho perímetro se encuentra exterior al vallado de cerramiento existente de la autovía.

Continuando con el siguiente punto de la metodología, debe decidirse el método o elemento de deslinde, para lo cual se ha acudido a un análisis multicriterio que permite dilucidar el método más ventajoso. De un amplio abanico de elementos de deslinde, se han preseleccionado los tres más habituales en las carreteras autonómicas valencianas:

1. El amojonamiento mediante rigolas de hormigón marcadas
2. El balizamiento mediante hitos de expropiación tipo placa de señalización vertical
3. El cercado mediante malla metálica de simple torsión

Respecto a cada una de las posibles soluciones se han estudiado 3 aspectos relativos a puesta en servicio:

- **Efectividad:** Se valora la funcionalidad del método de deslinde y si realmente indica en campo los límites del dominio público y cómo de fácil es su interpretación.
- **Durabilidad:** Se valora la permanencia en el tiempo de los elementos a instalar.
- **Coste económico:** Se valora el coste de la instalación de los elementos a instalar.

A cada uno de los anteriores parámetros se les ha asignado una puntuación dentro del rango que se muestra a continuación:

- | | |
|--------------|----------|
| ➤ Ideal: | 5 puntos |
| ➤ Buena: | 4 puntos |
| ➤ Normal: | 3 puntos |
| ➤ Mala: | 2 puntos |
| ➤ Inviabile: | 1 punto |

PROPUESTA N°1: RIGOLAS PLANAS DE HORMIGÓN:

El deslinde mediante rigolas de hormigón consiste en la instalación de estos elementos en los puntos singulares que se convengan sobre las alineaciones definidas como límite de la zona de dominio público.

Dichos elementos son prismas planos de hormigón de dimensiones 5x20x50 centímetros en cuyas caras más grandes incorporan un logo pintado como distintivo de la carretera o administración a la que pertenece ese deslinde

Dichos elementos se colocan en vertical sobre una pequeña cimentación de hormigón embebida en el terreno para que el elemento ofrezca una mínima resistencia frente a posibles impactos u otras acciones.



*Foto 31. Ejemplo de rigola como elemento de deslinde de dominio público
Fuente: Elaboración propia*

Previa valoración de los parámetros del análisis multicriterio, se han fijado los criterios de instalación de estos elementos con el fin de obtener el número y situación de los mismos:

- Como norma general se colocarán rigolas en las intersecciones del límite del dominio público con los límites de las parcelas colindantes y en los notables cambios de alineación en planta.
- En aquellas alineaciones claramente distinguibles en campo y sin cambios bruscos de cota, no hará falta colocar rigolas en cada intersección con límites parcelarios colindantes y se colocarán como mínimo cada 50 metros aproximadamente.

- Se colocarán rigolas en las esquinas y quiebros de parcelas de dominio público cuyos límites difieran claramente de la alineación habitual y claramente distinguible.
- Se desestimarán aquellas geometrías irregulares en una pequeña longitud no colocando rigolas en cada vértice.
- No se colocarán rigolas a ambos lados de un acceso, camino o vial que intercepte con el dominio público.
- No se colocarán en puntos de tránsito, de previsible sustracción o deterioro, o que puedan suponer un riesgo para la seguridad viaria.

En aplicación de dichos criterios al tramo de estudio se han marcado sobre el plano del dominio público definido, la posible ubicación de elementos de deslinde, obteniéndose un total de 48 rigolas necesarias. Dicha información queda recogida en el Plano nº16 del Documento nº2-Planos.

A continuación, se muestra la valoración de la propuesta nº1 según los criterios definidos:

- Efectividad: Se trata de un método de delimitación puntual sin un alto grado de precisión pero que sitúa en campo a grandes rasgos las alineaciones del dominio público, proporcionando una cierta información a la ciudadanía en general frente a la carencia de delimitación. Son elementos que sí identifican correctamente a la carretera o administración correspondiente y su significado es en general comprensible. Su visibilidad está condicionada por su propia altura, pudiendo no hallarse en zonas con cambios bruscos de cota y en zonas con habitual vegetación que pueden llegar a ocultarlos. Por todo lo anterior se considera una efectividad BUENA (4 puntos).
- Durabilidad: Dichos elementos se sustentan sobre una base de hormigón, quedando una cierta parte del elemento embebido en ella y bajo la cota del terreno, por lo que ofrecen cierta resistencia. Sin embargo, son susceptibles a las erosiones del terreno por episodios de lluvias, corrientes de agua procedentes de riegos de parcelas, impactos de vehículos agrícolas que trabajen en las parcelas colindantes o roturas intencionadas. A pesar de ello, la experiencia muestra que la probabilidad de estos desperfectos es baja y que, si dichos elementos cuentan con una ubicación más o menos protegida, que no oculta, pueden aguantar décadas sin sufrir daños. Por su parte no requieren mayor mantenimiento que el repintado del distintivo que incorporan por su desgaste en el tiempo o la recolocación o sustitución de aquellos elementos que se hayan roto, sustraído, o cuya base no se encuentre perfectamente sujeta o embebida al terreno. Por todo lo anterior se considera una durabilidad BUENA (4 puntos)
- Coste económico: El coste asociado a estos elementos es el de suministro y colocación de los mismos. Se acompañan unas tablas con precios extraídos de la Base de Datos de Construcción del Instituto Valenciano de la Edificación de septiembre de 2021 para la

provincia de Valencia y de precios de mercado del suministro de elementos delimitadores referidos al pasado año 2021, en las que se recoge una valoración económica de la propuesta.

PROPUESTA Nº1 DESLINDE MEDIANTE RIGOLAS PLANAS DE HORMIGÓN				
Unidad	Descripción	Medición	Precio unitario (€)	Importe (€)
ud.	Suministro y colocación de elemento de deslinde tipo rigola plana de hormigón de dimensiones 5x20x50cm y simbología pintada, incluso excavación, dado de cimentación de hormigón HM-20/P/20/I de 50x50x50cm embebido en el terreno, totalmente acabada	48	24,54	1.177,92

Tabla 15. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante rigolas
Fuente: Elaboración propia

UNIDAD DE OBRA				
Suministro y colocación de elemento de deslinde tipo rigola plana de hormigón de dimensiones 5x20x50cm y simbología pintada, incluso excavación, dado de cimentación de hormigón HM-20/P/20/I de 50x50x50cm embebido en el terreno, totalmente acabada				
Unidad	Concepto	Rendimiento	Precio (€)	Total (€)
h.	Oficial 1ª construcción	0,223	19,46	4,34
h.	Peón ordinario construcción	0,318	16,28	5,18
h.	Camión de transporte de 10 toneladas con una capacidad de 8 metros cúbicos y 2 ejes	0,223	25,71	5,73
ud.	Rigola de hormigón de dimensiones 5x20x50cm y simbología pintada	1,000	1,47	1,47
m3	Hormigón HM-20/P/20/I	0,125	58,70	7,34
%	Costes directos complementarios	0,020	24,06	0,48
TOTAL				24,54

Tabla 16. Unidad de obra de la propuesta nº1 de elemento de deslinde del dominio público
Fuente: Elaboración propia

Se trata de un coste relativamente reducido y perfectamente asumible para el deslinde de 1 kilómetro de autovía por sus ambos márgenes (aproximadamente 1,18€/km) por lo que se le asigna una puntuación IDEAL (5 puntos).

PROPUESTA N°2: HITOS DE EXPROPIACIÓN TIPO SEÑAL VERTICAL

El deslinde mediante hitos de expropiación tipo señal vertical consiste en la instalación de estos elementos en los puntos singulares que se convengan sobre las alineaciones definidas como límite de la zona de dominio público.

Dichos elementos se constituyen por un poste de apoyo de acero galvanizado de 80x40x2mm que garantiza una altura efectiva de al menos 1,5 metros y cimentado sobre base de hormigón embebida en el terreno, y por una placa de acero sin espesor de dimensiones 150x200 milímetros sobre la que se adhiere un vinilo sin retrorreflexión con el logo distintivo de la carretera o administración a la que pertenece ese deslinde, fijada mediante tornillos al poste de apoyo.



*Foto 32. Ejemplo de hito de expropiación tipo señal vertical
Fuente: Elaboración propia*

Los criterios de instalación de estos elementos coinciden con los de las rigolas, por lo que la ubicación y el número de elementos a considerar son los mismos (48 señales)

A continuación, se muestra la valoración de la propuesta n°2 según los criterios definidos:

- **Efectividad:** Se trata de un método de delimitación igualmente puntual sin un alto grado de precisión pero que sitúa en campo a grandes rasgos las alineaciones del dominio público,

proporcionando una cierta información a la ciudadanía en general frente a la carencia de delimitación.

Son elementos que sí identifican muy claramente a la carretera o administración correspondiente. Su significado es en general algo menos comprensible al ser un elemento menos extendido que los mojones o las rigolas y pueden ser interpretados erróneamente.

Sin embargo, su visibilidad es ideal al tratarse de un elemento de señalización situado a cierta altura, siendo su alcance mayor que aquellos elementos que se sitúan a ras del suelo o a escasa altura. Dichos elementos evitan mayoritariamente los problemas de ocultación en zonas con cambios bruscos de cota y zonas con habitual vegetación.

Por todo lo anterior se considera una efectividad IDEAL (5 puntos).

- Durabilidad: Dichos elementos se sustentan sobre una base de hormigón en la que se embebe una cierta longitud del apoyo metálico, ofreciendo resistencia ante las acciones habituales. Sin embargo, son susceptibles a las erosiones del terreno por episodios de lluvias, corrientes de agua procedentes de riegos de parcelas, rachas de viento, pintadas vandálicas, sustracciones o roturas intencionadas. La visibilidad de las placas, su carácter llamativo, los materiales de fabricación la fácil accesibilidad a ellas y su ubicación en zonas de poco o nulo tránsito hace que sea muy probable su sustracción, por lo que no hace viable su durabilidad. En cuanto a su mantenimiento, debido al efecto del sol, de los episodios de lluvias, variación de temperaturas, se desgastan, se deterioran e incluso pueden llegar a despegarse con el paso de los años. El periodo habitual en el que se debe cambiar una señal está entre 8 y 10 años. Además, se deberán recolocar o sustituir aquellos elementos que se hayan dañado, sustraído, o cuya base no se encuentre perfectamente sujeta o embebida al terreno.

Por todo lo anterior se considera una durabilidad MALA (2 puntos)

- Coste económico: El coste asociado a estos elementos es el de suministro y colocación de los mismos. Se acompañan unas tablas con precios extraídos de la Base de Datos de Construcción del Instituto Valenciano de la Edificación de septiembre de 2021 para la provincia de Valencia y de precios de mercado del suministro de elementos delimitadores referidos al pasado año 2021, en las que se recoge una valoración económica de la propuesta.

PROPUESTA Nº2 DESLINDE MEDIANTE SEÑALIZACIÓN VERTICAL				
Unidad	Descripción	Medición	Precio unitario (€)	Importe (€)
ud.	Suministro y colocación de hito de expropiación tipo señal vertical constituida por placa de acero galvanizado sin espesor de dimensiones 115x200mm, con vinilo identificativo sin retrorreflexión, y por poste de apoyo de acero galvanizado de 80x40x2mm incluso excavación, dado de cimentación de hormigón HM-20/P/20/I de 50x50x70cm embebido en el terreno y tornillería, totalmente acabada	48	42,77	2.052,96

*Tabla 17. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante señales verticales
Fuente: Elaboración propia*

UNIDAD DE OBRA				
Suministro y colocación de hito de expropiación tipo señal vertical constituida por placa de acero galvanizado sin espesor de dimensiones 115x200mm, con vinilo identificativo sin retrorreflexión, y por poste de apoyo de acero galvanizado de 80x40x2mm incluso excavación, dado de cimentación de hormigón HM-20/P/20/I de 50x50x70cm embebido en el terreno y tornillería, totalmente acabada				
Unidad	Concepto	Rendimiento	Precio (€)	Total (€)
h.	Oficial 1ª construcción	0,298	19,46	5,80
h.	Peón ordinario construcción	0,425	16,28	6,92
h.	Camión de transporte de 10 toneladas con una capacidad de 8 metros cúbicos y 2 ejes	0,298	25,71	7,66
ud.	Placa de señalización de acero galvanizado sin espesor de dimensiones 150x200mm con vinilo de logo identificativo sin retrorreflexión	1,000	1,47	1,47
ud.	Poste de apoyo de acero galvanizado de 80x40x2mm y 2,55m de longitud	1,000	6,99	6,99
ud	Tornillería y abrazaderas	2,000	1,41	2,82
m3	Hormigón HM-20/P/20/I	0,175	58,70	10,27
%	Costes directos complementarios	0,020	41,93	0,84
TOTAL				42,77

*Tabla 18. Unidad de obra de la propuesta nº2 de elemento de deslinde del dominio público
Fuente: Elaboración propia*

Se trata de un importe económico total no muy elevado, igualmente asumible, a razón de 2,05€/km), pero un 74% mayor que el de la propuesta nº1, por lo que se le asigna una puntuación BUENA (4 puntos).

PROPUESTA Nº3: MALLA DE SIMPLE TORSIÓN

El deslinde mediante malla de simple torsión consiste en el vallado continuo del límite del dominio público dejando aperturas en los cruces con caminos, viales y accesos a parcelas contiguas.

Dichos elementos se constituyen por una malla de simple torsión de acero galvanizado de 150cm de altura y soportada por postes de tubo de acero galvanizado dispuestos cada 3 metros con soportes rigidizadores con mortero de cemento.



*Foto 33. Ejemplo de valla de cerramiento de malla metálica de simple torsión como cercado del dominio público viario
Fuente: Elaboración propia*

Los criterios de instalación de estos elementos se resumen en la implantación del vallado en toda aquella longitud del límite del dominio público que no recaiga en zonas de tránsito.

En aplicación de este criterio al tramo de estudio, se ha marcado sobre el plano del dominio público definido, la traza del vallado a instalar, obteniéndose un total de 2.201,01 metros necesarios. Dicha información queda recogida en el Plano nº17 del Documento nº2-Planos.

A continuación, se muestra la valoración de la propuesta nº3 según los criterios definidos:

- **Efectividad:** Se trata de un método de delimitación lineal con discontinuidades puntuales con un alto grado de precisión e identificabilidad de las alineaciones verdaderas del dominio público, aportando gran información frente a la carencia de delimitación.

Por el contrario, son elementos que no disponen de elemento identificativo de la carretera o administración correspondiente, por lo que alguien que no conozca esa correspondencia no podrá interpretar que el interior del vallado delimita la zona de dominio público de la carretera de referencia.

Su visibilidad es ideal al tratarse de un elemento en altura y continuo. Dichos elementos evitan mayoritariamente los problemas de ocultación en zonas con cambios bruscos de cota y zonas con habitual vegetación.

Además, se trata de un elemento que limita las posibles intromisiones no deseadas de personas, vehículos o animales hacia la traza del viario. En el caso de estudio se convertiría en un doble vallado no necesario al existir una alineación de valla de cerramiento ya instalada en el interior de la zona de dominio público.

Por todo lo anterior se considera una efectividad IDEAL (5 puntos).

- **Durabilidad:** El vallado cuenta con apoyos cada 3 metros, lo que ofrece una gran resistencia a las acciones habituales. También son susceptibles a las erosiones del terreno por episodios de lluvias, corrientes de agua procedentes de riegos de parcelas, rachas de viento, aperturas por animales o roturas intencionadas. La experiencia muestra que la probabilidad de estos daños es mínima.

En cuanto a su mantenimiento resulta mínimo y las aperturas y roturas que se produzcan son fácilmente reparables con nueva malla de cerramiento atada a los postes laterales respecto a la discontinuidad. Los postes que se detecten mal sustentados podrán fijarse mediante dados de hormigón puntualmente en aquellos puntos en los que se detecten erosiones.

Por todo lo anterior se considera una durabilidad BUENA (4 puntos)

- **Coste económico:** El coste asociado a este elemento es el de suministro y colocación del mismo. Se acompañan unas tablas con precios extraídos de la Base de Datos de Construcción del Instituto Valenciano de la Edificación de septiembre de 2021 para la provincia de Valencia, en las que se recoge una valoración económica de la propuesta.

PROPUESTA Nº3 DESLINDE MEDIANTE CERCADO CON MALLA DE SIMPLE TORSIÓN				
Unidad	Descripción	Medición	Precio unitario (€)	Importe (€)
ud.	Suministro y colocación de cercado de 150cm de altura realizado con malla metálica de simple torsión galvanizada y postes de tubo de diámetro 40mm de acero galvanizado dispuestos cada 3m, incluso replanteo, recibido de los postes y parte proporcional de los soportes rigidizadores con mortero de cemento, nivelación y aplomado de los mismos, colocación y tensado de la malla, mermas y despuntes, totalmente acabada	2.201,01	15,40	33.895,55

*Tabla 19. Valoración económica del deslinde del dominio público mediante vallado de cerramiento
Fuente: Elaboración propia*

UNIDAD DE OBRA				
Suministro y colocación de cercado de 150cm de altura realizado con malla metálica de simple torsión galvanizada y postes de tubo de diámetro 40mm de acero galvanizado dispuestos cada 3m, incluso replanteo, recibido de los postes y parte proporcional de los soportes rigidizadores con mortero de cemento, nivelación y aplomado de los mismos, colocación y tensado de la malla, mermas y despuntes, totalmente acabada				
Unidad	Concepto	Rendimiento	Precio (€)	Total (€)
h.	Oficial 1ª construcción	0,163	19,46	3,17
h.	Peón especializado construcción	0,163	16,81	2,74
h.	Camión de transporte de 10 toneladas con una capacidad de 8 metros cúbicos y 2 ejes	0,163	25,71	1,25
ud.	Tela metálica 50/14 enrejados	1,530	2,50	3,83
ud.	Poste cercado senc diámetro 40 alt 1,50	0,300	8,03	2,41
ud.	Poste cercado extr diámetro 40 alt 1,50	0,030	20,31	0,61
ud.	Poste cercado esq diámetro 40 alt 1,50	0,030	28,81	0,86
ud.	Tornillo tensor cercado reja	0,200	0,29	0,06
m3	Mortero de cemento M-5	0,002	85,36	0,17
%	Costes directos complementarios	0,020	15,10	0,30
TOTAL				15,40

*Tabla 20. Unidad de obra de la propuesta nº3 de elemento de deslinde del dominio público
Fuente: Elaboración propia*

El importe que conlleva el cercado del dominio público con malla de cerramiento es 28 veces mayor que el de la propuesta nº1, saliéndose del orden de magnitud que marcan las anteriores propuestas y no resultando asumible ni justificado, más aún cuando ya existe un cerramiento en el interior del dominio público. Por tanto, se le asigna una calificación de INVIABLE (1 punto).

Una vez valoradas las tres propuestas, se comparan en la siguiente tabla resumen del análisis multicriterio, concluyendo que la solución de deslinde más ventajosa es la colocación puntual de rigolas de hormigón, opción con mayor puntuación de las analizadas (propuesta nº1 con 13 puntos).

PROPUESTA	EFFECTIVIDAD	DURABILIDAD	COSTE ECONÓMICO	TOTAL
Nº1 RIGOLAS	4	4	5	13
Nº2 SEÑALES	5	2	4	11
Nº3 MALLA	5	4	1	10

*Tabla 21. Tabla resumen del análisis multicriterio para determinar la solución más ventajosa de deslinde del dominio público
Fuente: Elaboración propia*

Siguiendo la metodología propuesta, decidido el elemento de deslinde se procede y representado en los planos correspondientes, se debería proceder a replantear topográficamente en campo dichos puntos, verificar que la ubicación prevista no interfiera con accesos, viales, elementos de drenaje, servicios existentes, no comprometa la seguridad viaria, garantice una mínima visibilidad y no sea susceptible de provocar daños a terceros, readaptar la ubicación de aquellos elementos que no cumplan lo anterior, llevar a cabo su instalación y conseguir el objetivo marcado del deslinde del dominio público del tramo.

6.4. ZONA DE PROTECCIÓN

En segundo lugar, de esta aplicación práctica, se procede a definir la zona de protección del tramo de carretera elegido.

En este caso sí existen diferencias estructurales sobre la determinación de esta zonificación entre la redacción vigente y la propuesta, principalmente debidas a la arista de referencia desde la que se halla, a la remisión al planeamiento viario y urbanístico, así como a las distancias genéricas.

Por lo tanto, en sucesivos epígrafes se mostrará por un lado el alcance de la zona de protección actual y por otro el de la zona de protección según la redefinición propuesta.

6.4.1. Zona de protección actual

En virtud del artículo 33.4 de la ley 6/1991, en el que se indica que el planeamiento urbanístico correspondiente podrá establecer excepciones al régimen general, se ha comprobado primeramente la existencia de la delimitación de la zona de protección del tramo en estudio en el Plan General de Ordenación Urbana de Llíria (2006 – texto consolidado v.2021) y en el Plan General de Casinos (2016 – modificaciones 2019), instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes dentro del ámbito del tramo en estudio.

Cabe mencionar que el artículo 33.2 de citada ley recoge que en los terrenos urbanos y urbanizables la zona de protección podrá llegar a ser determinada en el planeamiento urbanístico. Esta redacción no anula expresamente la excepción del párrafo anterior que abarca cualquier clasificación de suelo, por lo que ha de entenderse que los límites de la zona de protección recogidos en el planeamiento urbanístico prevalecerán independientemente de la clase de suelo de la que se trate.

Concretamente, en los Planes consultados se establecen los siguientes criterios para la generación de los límites de las zonas de protección del tramo en estudio:

Artículo 9.7.3. Suelo no urbanizable de especial protección de la autovía de Llíria y de la carretera - Llíria Segorbe

La Autovía de Llíria, La Variante Norte de Benaguacil y la carretera Llíria-Olocau-Segorbe pertenecen a la red básica de carreteras de la Comunidad Valenciana, según el Catálogo del Sistema Viario recogido en el segundo plan de carreteras donde figuran con las denominaciones CV-35 Valencia –Ademuz y CV-25 Llíria Segorbe.

El tramo Valencia-Casinos de esta carretera CV-35 y el tramo Llíria a Olocau de la carretera CV-25 tienen una zona de protección de 50 metros según Decreto 23/1995, de 6 de Febrero, tal como figura grafiado en los planos de ordenación.

En esta zona de protección según el artículo 33.4 de la Ley 6/1991, 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 Generalitat Valenciana. No se permite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.

*Foto 34. Criterios de determinación de la zona de protección en la CV-35
Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Llíria, texto refundido 2021*

4. PERÍMETROS DE AFECCIÓN Y PROTECCIÓN

4.1. Red de Transporte

La red de transporte en el término municipal de Casinos la forma las siguientes vías:

Nomenclatura Oficial	Denominación	Titularidad	Zona de dominio público	Zona de protección
Autovía	Lliria-Casinos-Losa	(C. A.)	5	100
CV-35	Valencia-Ademuz	(C. A.)	3	50
CV-345	Casinos a Villar del Arzobispo	Diputación Provincial Valencia	3	25
CV-380	Casinos a Pedralba	Diputación Provincial Valencia	8	25
CV-245	Casinos a Alcublas	(C. A.)	8	25

*Foto 35. Criterios de determinación de la zona de protección de la CV-35
Fuente: Plan General de Casinos, 2016*

Se comprueba que el planeamiento del término municipal de Lliria establece que las zonas de protección se hallarán con las distancias recogidas en el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, deduciéndose que el resto de criterios se tomarán según lo establecido en dicho instrumento viario, directrices que difieren del régimen general de la ley valenciana vigente. Mención expresa a la protección del enlace del tramo en estudio, la cual se confirma según los planos del PGOU de Lliria que se impone como un área circular desde el centro del enlace y de radio 500 metros (criterio que aparece en el II Plan de Carreteras).

Por su parte el Plan General de Casinos refleja los valores correspondientes las distancias genéricas de la Ley 6/1991, lo que hace que a un lado y a otro del límite entre términos municipales se deban aplicar de forma incongruente unos parámetros u otros. Sin embargo, analizando los planos obrantes en dicho instrumento urbanístico, los límites grafiados de la zona de protección del tramo de autovía en estudio se encuentran a una distancia de 50 metros en lugar de los 100 metros que indica su texto, dando entonces una continuidad a los límites del PGOU de Lliria y siendo diferentes al régimen general de la Ley. Además, se advierte que la particularidad de la protección del enlace del tramo en estudio desaparece, no otorgándole ninguna protección especial, creando una nueva diferencia.

Se acompañan, en el Documento nº2 - Planos como Plano nº18, los planos de los instrumentos urbanísticos consultados, que reflejan gráficamente las discordancias existentes en el alcance de las zonas de protección.

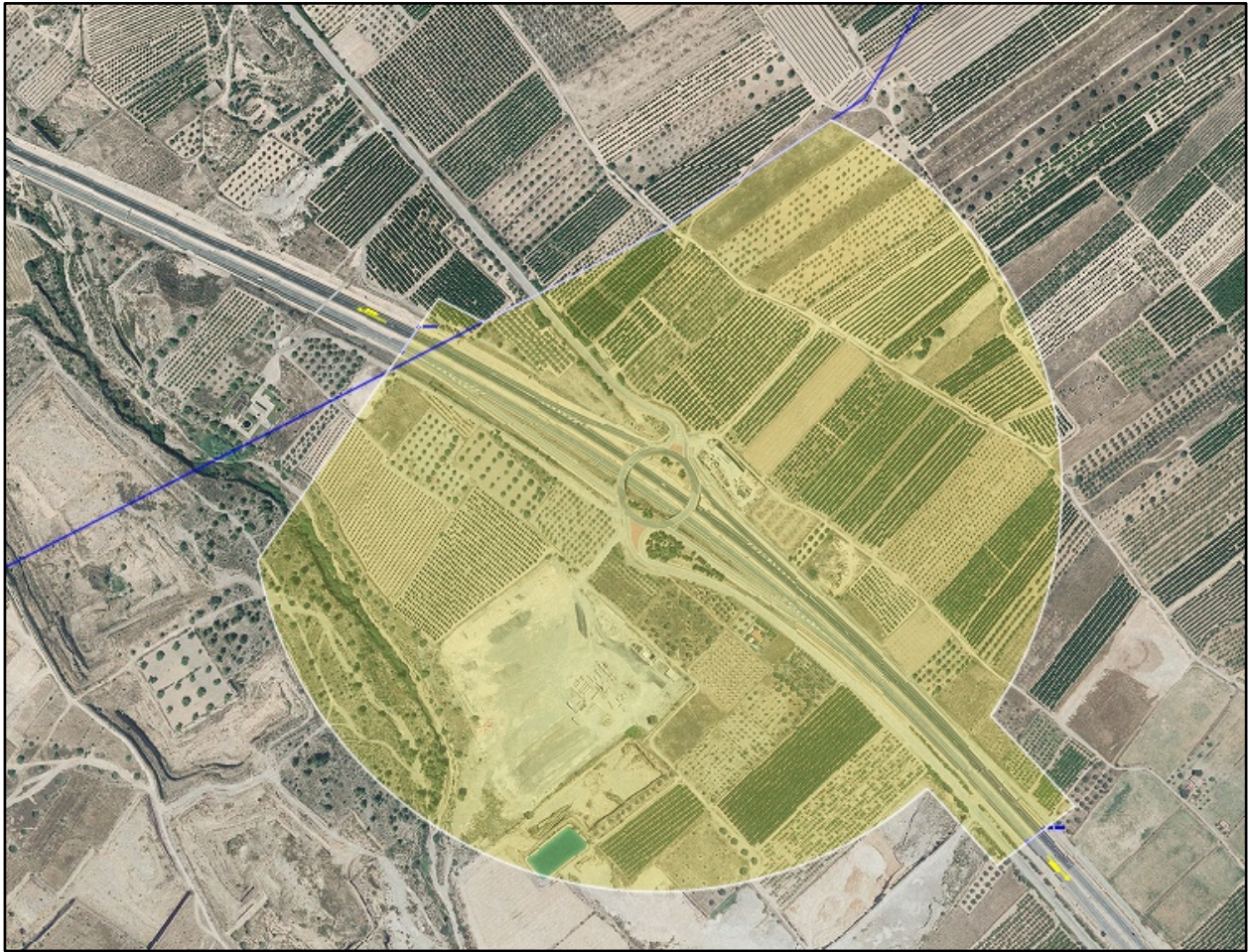


Plano 8. Límites de la zona de protección del tramo en estudio
Fuente: Planos de ordenación del Plan General de Ordenación Urbana de Lliria



Plano 9. Límites de la zona de protección del tramo en estudio
Fuente: Planos de ordenación del Plan General de Casinos

Dichas zonas de protección se grafían de forma unificada en el Plano nº19 del Documento nº2 – Planos.



*Ortofoto 9. Zona de protección actual unificada del tramo en estudio según planeamiento urbanístico.
Extracto del Plano nº19 - Fuente: Elaboración propia*

6.4.2. Zona de protección según redefinición propuesta

En otro orden, se ha procedido a encontrar gráficamente los límites hipotéticos de la zona de protección del tramo en estudio según los criterios de la redefinición legislativa propuesta.

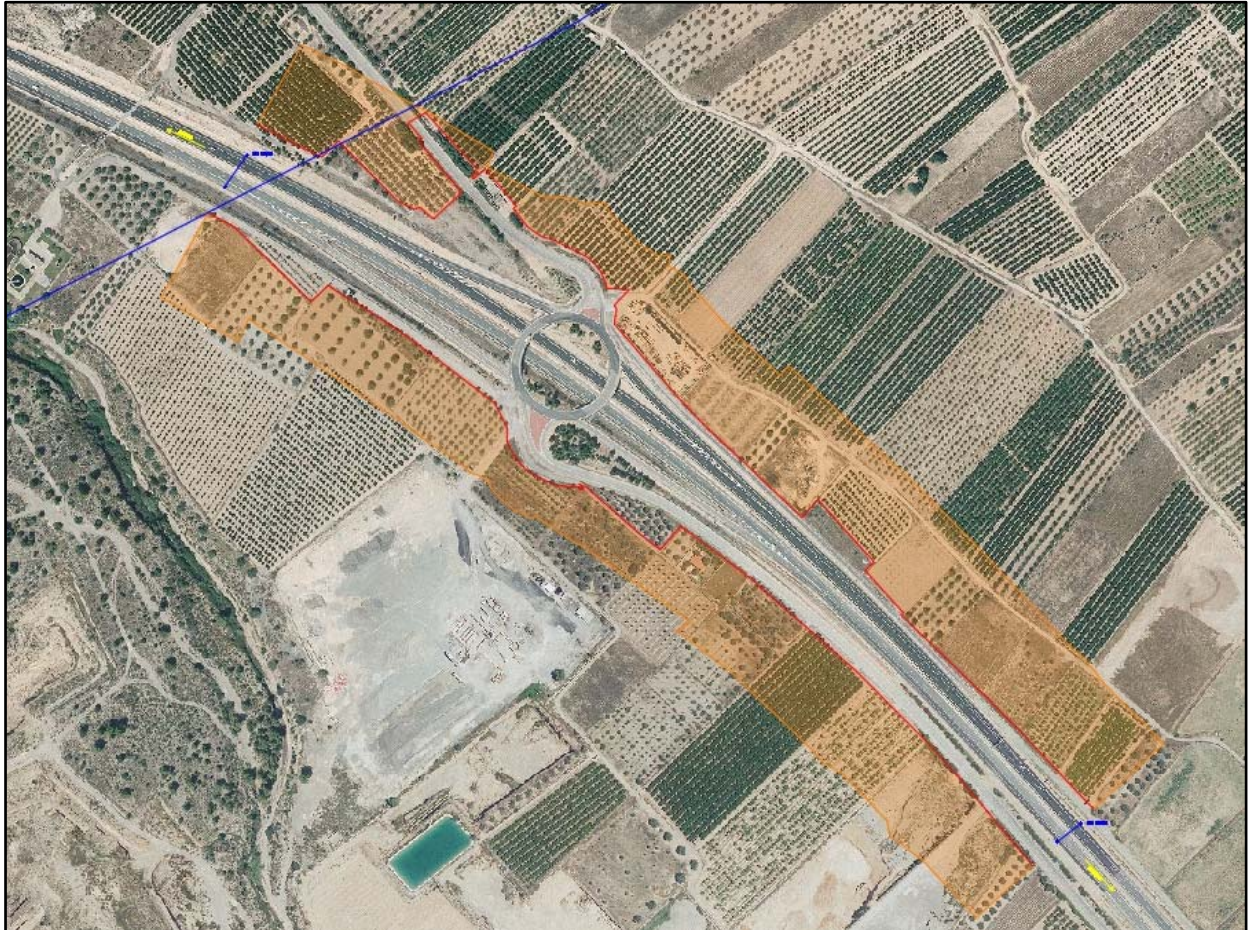
Para ello, y dejando a un lado el planeamiento viario, el urbanístico y territorial, se ha partido de las aristas exteriores de la explanación de la vía troncal y de los ramales y vías de giro ya que son los elementos del tramo susceptibles de generar zona de protección.

Desde ellas se han aplicado las distancias de desfase de 100 metros respecto a las correspondientes al tronco y de 50 metros respecto a las correspondientes a los ramales y vías de giro (consideración de carretera convencional – restante carretera).

Tras la generación de los límites parciales de la zona de protección se ha conformado, mediante la unión de los más alejados de la carretera, un límite conjunto definitivo de dicha zona. El área resultante de la zona de protección se convierte en aquella existente entre el límite de la zona de dominio público viario

(tomándose como tal el límite definitivo hallado según la redefinición propuesta – epígrafe 6.2.2) y el mencionado límite conjunto definitivo de la zona de protección.

Este producto se refleja en el Plano nº20 del Documento nº2 – Planos. Asimismo, en el Plano nº21 se recoge una comparativa de superficies entre la actual zona de protección y la hipotética zona de protección según la nueva metodología propuesta, advirtiéndose como principales diferencias el alcance y la no inclusión de la zona de dominio público dentro de su régimen de preservación.



*Ortofoto 10. Zona de protección del tramo en estudio según propuesta de redefinición.
Extracto del Plano nº20 - Fuente: Elaboración propia*

7. CONCLUSIONES

Puesto de manifiesto la existencia de ciertas inconcreciones, incoherencias y carencias en la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, se concluye la conveniencia de introducir cambios en dicho texto legislativo en aras de facilitar y fomentar una mejor conservación y defensa viaria de las carreteras autonómicas de la Comunidad Valenciana, animando a la Administración a efectuar una revisión crítica y sin olvidar la realidad de las carreteras de la redacción vigente.

El presente trabajo aporta una posible solución en la que como se ha podido comprobar en la aplicación práctica realizada, se asegura de no dejar fuera del régimen jurídico del dominio público viario a ninguna de las superficies que por una u otra razón han sido expropiadas y vinculadas a la carretera, amplía los alcances generales de la zona de protección materializando un mejor grado de preservación de la carretera y garantizando la menor interferencia de la propia carretera con los usos circundantes, reduce los posibles excesos en la protección de los enlaces e intersecciones y libera de carácter normativo al amplio abanico de instrumentos de planificación viaria, urbanística y territorial a los que actualmente se les considera preceptivos, evitando en la medida de lo posible incongruencias, dudas sobre prevalencia y faltas de actualización o adaptación.

Se propone además la confección generalizada de un documento tipo para todas las carreteras autonómicas valencianas, “estudio de zonificación de tramo”, como instrumento técnico unificado de carácter público en el que se recojan específicamente la zona de dominio público y zona de protección a lo largo de todo su trazado, diferenciando entre los tramos obtenidos según el régimen general establecido en la normativa y aquellos en los que se deben aplicar excepciones a dicho régimen general al existir circunstancias que justifiquen una variación en las superficies resultado.

En última instancia este trabajo apunta hacia la utilidad de introducir herramientas digitales o aplicaciones informáticas integradas en los actuales programas de gestión de la conservación y explotación de las carreteras, bases de datos obrantes, visores cartográficos y mapas georreferenciados, que incluyan toda la información y datos relativos a la zonificación de las carreteras autonómicas valencianas de forma actualizada y plenamente accesible por cualquier perfil de persona o entidad y desde cualquier lugar, emplazando el diseño y desarrollo de las mismas a futuros trabajos o proyectos.

8. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

Acuerdo de 7 de abril de 2017, del Consell, por el que se aprueba el Plan director de seguridad vial de la Generalitat. (2017). *DOGV, 6 de junio de 2017, núm 8056.*

Constitución Española. España. (1978). *BOE, 29 de diciembre de 1978, núm. 311.*

Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana. España. (1995). *DOGV, 6 de marzo de 1995, núm 2463.*

Decreto 46/2019, de 22 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana. España. (2019). *DOGV, 4 de abril de 2019, núm 8522.*

Ley 14/2005, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalidad. España. (2006). *BOE, 21 de febrero de 2006, núm. 44, páginas 6830 a 6888.*

Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras. España. (1988). *BOE, 30 de julio de 1988, núm. 182.*

Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. España. (2003). *BOE, 4 de noviembre de 2003, núm. 264.*

Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. España. (2015). *BOE, 30 de septiembre de 2015, núm. 234.*

Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana. España. (1991). *DOGV, 5 de abril de 1991, núm. 1516 / BOE, 29 de abril de 1991, núm. 102.*

Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat. España. (2020). *BOE, 23 de enero de 2020, núm. 20, páginas 6557 a 6698.*

Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa. España. (1954). *BOE, 17 de diciembre de 1954, núm. 351.*

Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. España. (1994). *BOE, 23 de septiembre de 1994, núm 228.*

9. BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS

- Afecciones que inciden en la planificación urbanística y territorial en la Comunidad Valenciana.* (1998). Valencia: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Direcció General d'Urbanisme i Ordenació Territorial.
- Base de Datos de Construcción del Instituto Valenciano de la Edificación.* (Septiembre de 2021). Recuperado el 4 de Septiembre de 2022, de <https://bdc.f-ive.es/BDC21/3>
- BELMONTE SÁNCHEZ, A. (1998). Gestión del dominio público en la A-92 en la provincia de Granada. / *Congreso Andaluz de Carreteras. Construcción de carreteras en climas semiáridos. I*, págs. 753-758. Madrid: Dirección General de Carreteras de Andalucía.
- CAMACHO CONDE, B. (2013). Uso y defensa de la carretera. Límites a la propiedad como instrumento de protección del dominio público viario. *Trabajo Fin de Máster. Máster en Especialización e Investigación en Derecho. Universidad de Zaragoza*, 88.
- Curso semipresencial para Jefe COEX de Conservación de Carreteras.* (2016). Madrid: Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras / Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- DAGNINO GUERRA, A. (1996). Propiedad privada y dominio público en materia viaria. *Revista de administración pública*(141), 61-94.
- Documento de estado de dimensiones y características de la obra ejecutada: Autovía de Llíria - Casinos. (2009). Valencia.
- Documento de estado de dimensiones y características de la obra ejecutada: Primera calzada de autovía. Tramo Variante de Casinos. (2009). Valencia.
- Estudio de delimitación de tramos urbanos y establecimiento de la línea límite de edificación. Carretera Nacional N-110 p.k. 334+400 a p.k. 338+080. El Barco de Ávila (Ávila).* (2021). Burgos: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Carreteras.
- FERRER MUÑOZ, E., & ARIÑO PEÑALVER, V. (2000). Metodología para autorización de obras en zona de protección de las carreteras de la comunidad autónoma andaluza fuera de los tramos urbanos. *II Congreso Andaluz de Carreteras. Carreteras y ciudadanos. El derecho a la movilidad. Tomo I.* (págs. 377-389). Cádiz: Asociación Española de la Carretera.
- Google Earth.* (s.f.). Recuperado el 2 de Septiembre de 2022, de <https://www.google.com/intl/es/earth/>
- II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana. Síntesis y Catálogo del Sistema Viario.* (1995). Valencia: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.
- KRAEMER, C., PARDILLO, J., ROCCI, S., ROMANA, M., SÁNCHEZ BLANCO, M., & DEL VAL, M. (2003). *Ingeniería de carreteras* (Vol. I). Aravaca, Madrid: Mc Graw Hill / Interamericana de España, S.A.U.
- KRAEMER, C., PARDILLO, J., ROCCI, S., ROMANA, M., SÁNCHEZ BLANCO, M., & DEL VAL, M. (2004). *Ingeniería de carreteras* (Vol. II). Aravaca, Madrid: Mc Graw Hill / Interamericana de España, S.A.U.
- MARTÍNEZ-CARRASCO PIGNATELLI, C. (1996). La carretera y el derecho urbanístico. Tramos urbanos. *Jornadas sobre la Ley y el Reglamento de Carreteras: Madrid, del 6 al 8 de noviembre de 1995* (págs. 175-208). Madrid: Asociación Técnica de Carreteras.

- MASALLÉ I PUIG, X., SELMA MENDOZA, F., & CATALÁ MORENO, M. (1996). Las administraciones públicas y la nueva normativa. *Jornadas sobre la Ley y el Reglamento de Carreteras: Madrid, del 6 al 8 de noviembre de 1995* (págs. 33-62). Madrid: Asociación Técnica de Carreteras.
- ORTUÑO ALCARAZ, A., & GARCÍA SÁNCHEZ, J. (1998). Borrador de anteproyecto de Ley de carreteras de Andalucía. *I Congreso Andaluz de Carreteras. Construcción de carreteras en climas semiáridos. I*, págs. 383-391. Madrid: Dirección General de Carreteras de Andalucía.
- PICAZO VALERA, I. (1996). Zonas de dominio público y protección. Medios de restauración de la legalidad viaria. *Jornadas sobre la Ley y el Reglamento de Carreteras: Madrid, del 6 al 8 de noviembre de 1995* (págs. 91-108). Madrid: Asociación Técnica de Carreteras.
- Plan Director de Seguridad Vial. (2017). Valencia: Generalitat Valenciana.
- Plan General de Casinos. (2016). *Documento I Memoria Informativa*. Casinos, Valencia: Ayuntamiento de Casinos.
- Plan General de Casinos. (2019). *Documento IX Planos de Ordenación*. Casinos, Valencia: Ayuntamiento de Casinos.
- Plan General de Ordenación Urbana de Llíria. (2006). *Planos de Ordenación*. Llíria, Valencia: Ayuntamiento de Llíria.
- Plan General de Ordenación Urbana de Llíria. (2021). *Texto Consolidado. Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana*. Llíria, Valencia: Ayuntamiento de Llíria.
- Proyecto de expropiación del proyecto de construcción de la duplicación de calzada de la autovía CV-35 entre los pp.kk. 36+800 - 52+000. Tramo Casinos - Losa del Obispo. (2019). Valencia.
- Recurso fotográfico web*. (s.f.). Recuperado el 12 de Mayo de 2022, de Vuelta Ciclista a la Comunidad Valenciana: <https://vueltacv.com/>
- Recurso fotográfico web*. (s.f.). Recuperado el 25 de Agosto de 2022, de Prefabricados de hormigones Montalbán y Rodríguez, S.A.: <https://montalbanyrodriguez.com/>
- Recursos fotográficos facilitados por Autovía del Turia. (2022). *Autovía del Turia, Concesionaria de la Generalitat Valenciana, S.A.* Valencia.
- RODRÍGUEZ ALBÁN, V. (2016). Limitaciones a la construcción en la normativa, estatal y autonómica, de carreteras. *Trabajo Fin de Máster 2015/16. Máster en Asesoramiento Jurídico Empresarial (MAXE)*. UDC, 68.
- Sede Electrónica del Catastro*. (s.f.). Recuperado el 1 de Septiembre de 2022, de Ministerio de Hacienda y Función Pública. Dirección General del Catastro: <https://www.sedecatastro.gob.es/>
- Visor Cartográfico de la Generalitat Valenciana*. (s.f.). Recuperado el 2 de Septiembre de 2022, de Generalitat Valenciana. Instituto Cartográfico: <https://visor.gva.es/visor/>