

BLOQUE II

EL MARCO REGULATORIO ACTUAL DEL URBANISMO Y LA ORDENACIÓN TERRITORIO



Universidad
Politécnica
de Cartagena

CAPÍTULO VI



AFECCIONES TERRITORIALES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL



VI - AFECCIONES TERRITORIALES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

- VI.1. INTRODUCCION
- VI.2. AFECCIONES DERIVADAS DE LOS ELEMENTOS NATURALES DEL TERRITORIO
- VI.3. AFECCIONES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES



INTRODUCCION



INTRODUCCION

- En la planificación urbanística y territorial, por su **carácter interdisciplinar**, convergen **múltiples intereses** que afectan a los **diferentes órganos de las Administraciones Públicas**.
- Se requiere, por tanto, una **visión global de aquellos elementos existentes en el territorio** que, consecuencia de su **propia legislación reguladora**, generan una serie de **afecciones** que deben ser tenidas en cuenta al acometer su ordenación.
- En este sentido, la Ley del Suelo de la Región de Murcia establece, como una determinación de la Ordenación Estructural de los Planes Generales, el **tratamiento (conforme a su legislación reguladora, para su protección y funcionalidad) de los bienes de dominio público no municipal**.



INTRODUCCION

- Las diferentes clases de afecciones territoriales se han agrupado en **dos grandes bloques**.
- Por una parte se analizan las derivadas de los **elementos naturales del territorio**, como las costas, cauces, vías pecuarias, montes y espacios naturales protegidos.
- Por otra, se estudian las que generan las **infraestructuras territoriales**, tales como carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y de transporte de energía eléctrica.



INTRODUCCION

- Afecciones derivadas de los **elementos naturales del territorio**:
 - Afecciones en materia de costas.
 - Afecciones en materia de aguas.
 - Afecciones en materia de vías pecuarias.
 - Afecciones en materia de montes.
 - Afecciones en materia de espacios naturales protegidos.

- Afecciones derivadas de las **infraestructuras territoriales**:
 - Afecciones en materia de carreteras.
 - Afecciones en materia de ferrocarriles.
 - Afecciones en materia de aeropuertos.
 - Afecciones en materia de transporte de energía eléctrica.



AFECCIONES DERIVADAS DE LOS ELEMENTOS NATURALES DEL TERRITORIO



AFECCIONES DERIVADAS DE LOS ELEMENTOS NATURALES DEL TERRITORIO

1. AFECCIONES EN MATERIA DE COSTAS

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

- **Ley 22/1988**, de 28 de Julio, de **Costas**.
(BOE, nº 181, de 29 de Julio de 1988).

Esta ley fue modificada por la **Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral** y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, actualmente en vigor para los conceptos expuestas que mantienen por tanto la referencia al articulado original.

- Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento General** para desarrollo y ejecución de la ley 22/1988, de 28 de julio, de **Costas**.
(BOE, núm. 297, de 12 de diciembre de 1989)
- Real Decreto 1112/1992, de 18 de septiembre, por el que **se modifica parcialmente el Reglamento General** para desarrollo y ejecución de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, aprobado por el real decreto 1471/1989, de 1 de diciembre.
(BOE, núm. 240, de 6 de octubre de 1992)

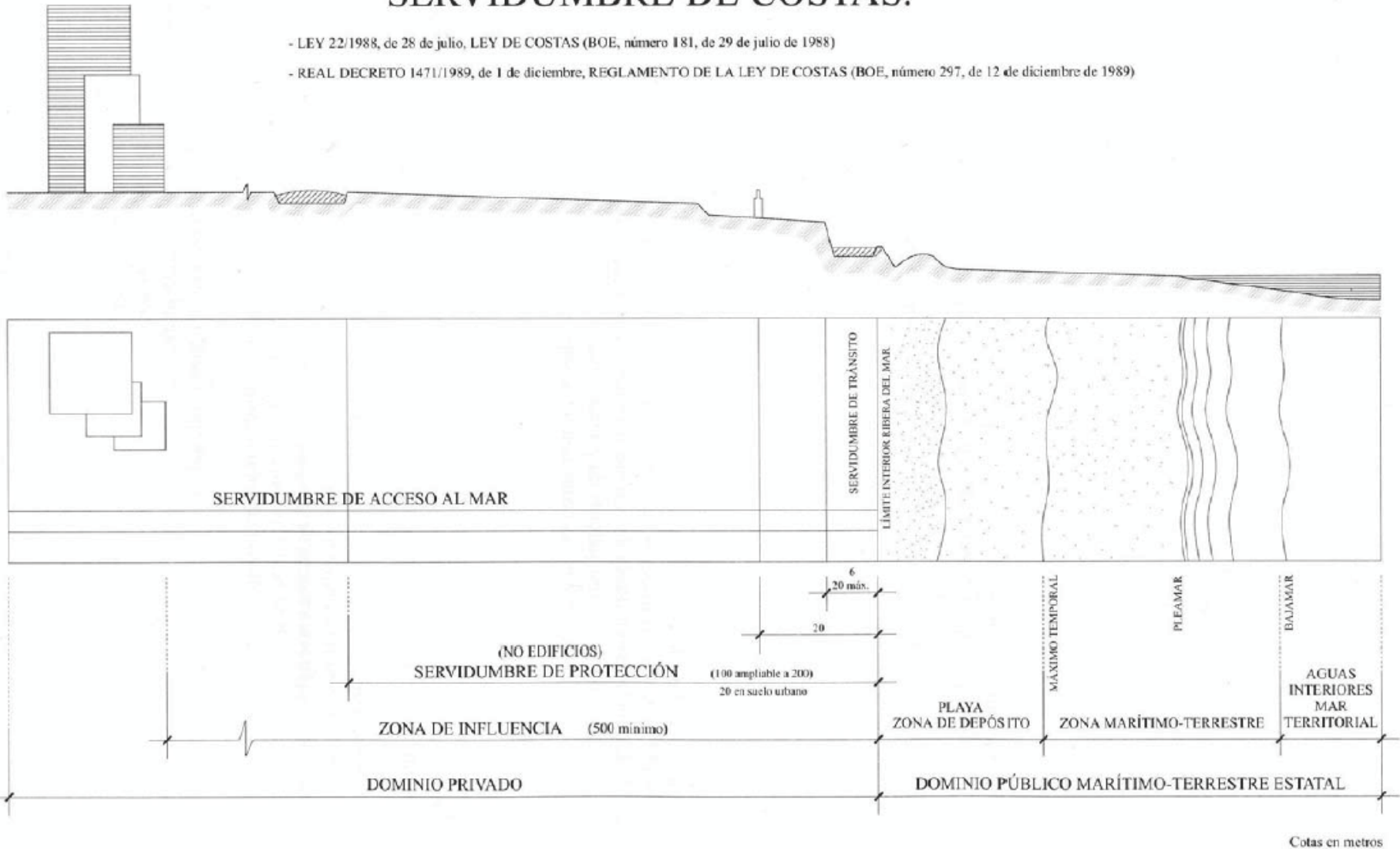
La Ley de Costas tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del Dominio Público Marítimo-Terrestre (en adelante DPMT) y, especialmente, de la Ribera del Mar, diferenciándolo del dominio privado. Es en este último donde la ley impone unas servidumbres legales con el fin de proteger el DPMT.



SERVIDUMBRE DE COSTAS.

- LEY 22/1988, de 28 de julio, LEY DE COSTAS (BOE, número 181, de 29 de julio de 1988)

- REAL DECRETO 1471/1989, de 1 de diciembre, REGLAMENTO DE LA LEY DE COSTAS (BOE, número 297, de 12 de diciembre de 1989)



Cotas en metros



1.1. El Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) (Art. 3 y 4 L22/1988)

Son bienes de DPMT estatal, en virtud del artículo 132.2 de la Constitución Española (en adelante CE):

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



- Los terrenos invadidos por el mar, que pasen a formar parte de su lecho por cualquier causa.
- Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de DPMT, hasta su coronación.
- Los terrenos deslindados como DP que, por cualquier causa, han perdido sus características naturales de playa, acantilado o zona MT.
- Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
- Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de DPMT que les haya sido otorgada, cuando así lo exija la concesión.
- Los terrenos colindantes con la Ribera del Mar (en adelante RM) que se adquieran para su incorporación al DPMT.
- Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado, cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas.
- Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Sobre los terrenos contiguos a la RM, la Ley de Costas, por razones de protección del DPMT, prevé una serie de limitaciones de la propiedad mediante el establecimiento de unas servidumbres legales: de Protección, de Tránsito, de Acceso al mar, y zona de Influencia.



- Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
- Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.



1.2. Zona de Servidumbre de Protección (Art. 23 y DTª 3ª L22/1988, y Art. 43 y DTª 9ª RD 1471/1989)

La Servidumbre de Protección (en adelante SP) recaerá sobre una zona de 100 metros, medida tierra adentro desde el límite interior de la RM.

La extensión de esta zona podrá ser ampliada por la Administración del Estado, de acuerdo con la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento correspondiente, hasta un máximo de 200 metros, cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate. Esta ampliación será determinada por las normas de protección o por el planeamiento territorial o urbanístico.

Los terrenos clasificados como Suelo Urbano (en adelante SU) a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la SP será de 20 metros.

Limitaciones al uso en la Zona de Servidumbre de Protección (Art. 24 a 26 y DTª 3ª y 4ª L22/1988, y Art. 43 a 48 y DTª 9ª y 12ª RD 1471/1989)

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





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

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

En todo caso, deberá quedar libre la zona afectada por la Servidumbre de Transito.

En la zona de SP estarán prohibidas:

- a) Las edificaciones destinadas a residencia o habitación, incluidas las hoteleras cualesquiera que sea su régimen de explotación, excluidos los campamentos debidamente autorizados con instalaciones desmontables.
- b) La construcción o modificación de vías de transportes interurbanas, cuyo trazado discorra longitudinalmente a lo largo de la zona de SP, quedando exceptuadas de dicha prohibición aquellas otras en las que su incidencia sea transversal, accidental o puntual. Igualmente, está prohibida la construcción o modificación de vías de transporte cuya intensidad de tráfico sea superior a 500 vehículos/día de media anual, en el caso de carreteras. Estas prohibiciones incluyen las áreas de servicio de las vías antes mencionadas.



- c) Las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos, salvo el aprovechamiento de los mismos para su aportación a las playas.
- d) El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.
- e) El vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.
- f) La publicidad a través de carteles o vallas, o por medios acústicos audio visuales, excepto los rótulos indicadores de establecimientos, siempre que se coloquen en su fachada y no supongan una reducción del campo visual.

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

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



Excepcionalmente y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, se podrán autorizar en esta zona la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. Asimismo, se podrán autorizar edificaciones destinadas a residencia o habitación y las instalaciones industriales, que sean de excepcional importancia y que, por razones económicas justificadas, sea conveniente su ubicación en el litoral, siempre que en ambos casos, se localicen en zona de SP correspondiente a tramos de costa que no constituyan playa, ni zonas húmedas en otros ámbitos de especial protección. Estas actuaciones deberán acomodarse al planeamiento urbanístico que se apruebe por las Administraciones competentes.


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

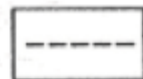
Asimismo, se podrán autorizar nuevos usos y construcciones de conformidad con los planes de ordenación en vigor, siempre que se garantice la efectividad de la servidumbre y no se perjudique el DPMT y se cumplan las siguientes reglas:





Plan General Alcà de Xivert


 Línea de Dominio Público
 Marítimo - Terrestre.(2)


 Delimitación Zona de
 Servidumbres de Protección.


 Ribera de Mar.



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

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



.1.3. Zona de Servidumbre de Tránsito (Art. 27 L22/1988, y Art. 43 RD 1471/1989)

La Servidumbre de Tránsito (en adelante ST) recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro desde el límite interior de la RM. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo los espacios especialmente protegidos.

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

Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el DPMT. En tal caso, se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma que se señale por la administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.

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



1.4. Zona de Servidumbre de Acceso al Mar (Art. 28 y DTª 3ª L22/1988, y Art. 52 a 55 y DTª 11ª RD 1471/1989)

La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al DPMT, en la longitud y anchura que demande la naturaleza y finalidad de acceso. Para asegurar el uso público del DPMT, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en los espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes **accesos al mar** y **aparcamientos**, fuera del DPMT. A estos efectos, en las zonas clasificadas como SU y Suelo Urbanizable (en adelante SÚble), los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros y los peatonales 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.

Limitaciones de uso en la Zona de Servidumbre de Acceso al Mar (Art. 28 L22/1988, y Art. 54 RD 1471/1989)

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

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

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



1.5. Zona de Influencia (Art. 30 L22/1988, y Art. 58 RD 1471/1989)

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

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

Limitaciones de uso en la Zona de Influencia (Art. 30 L22/1988, y Art. 58 RD 1471/1989)

Para el otorgamiento de licencia de obras o uso que impliquen la realización de vertidos al DPMT se requerirá la previa obtención de la autorización de vertido correspondiente.

Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Costas relativas a las Zonas de Servidumbre de Protección y de Influencia (DT 3ª L22/1988, y DT 8ª RD 1471/1989)

Las disposiciones señaladas sobre las zonas de SP y de Influencia serán aplicables a los terrenos que, a la entrada en vigor de la Ley, estuviesen Clasificados como Suelo Urbanizable No Programado (en adelante SUNP) y Suelo No Urbanizable (en adelante SNU). Las posteriores revisiones de la ordenación que prevean la urbanización de dichos terrenos y su consiguiente

cambio de clasificación deberán respetar íntegramente las citadas disposiciones. Igualmente serán de aplicación tales disposiciones al Suelo Urbanizable clasificado que no cuente con Plan Parcial aprobado, siempre que no se dé lugar a indemnización de acuerdo con la legislación urbanística.

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

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

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



1.6. Deslindes (Art. 11 a 16 L22/1988, y Art. 18 a 30 RD 1471/1989)

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

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

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

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



2. AFECCIONES EN MATERIA DE AGUAS

Las afecciones en materia de aguas se encuentran reguladas en:

- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el **Reglamento del Dominio Público Hidráulico**.
(BOE, núm. 103, de 30 de abril de 1986)
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA)**.
(BOE, núm. 176, de 24 de julio de 2001)
- Corrección de errores del **Texto Refundido de la Ley de Aguas**.
(BOE, núm. 287, de 30 de noviembre de 2001)
- Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se **modifica** el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el **Reglamento del Dominio Público Hidráulico**, que desarrolla los Títulos preliminar, I, IV, V, VI y VIII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
(BOE, núm. 135, de 06 de junio de 2003)

Tras la aprobación del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (en adelante TRLA), queda derogada la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas

Es objeto del TRLA la regulación del Dominio Público Hidráulico (en adelante DPH), del uso del agua y del ejercicio de las competencias atribuidas al Estado en las materias relacionadas con dicho dominio en el marco de las competencias delimitadas en el artículo 149 de la Constitución Española.



2.1. El Dominio Público Hidráulico (Art. 2 RDL1/2001)

Constituyen el DPH del Estado, con las salvedades expresamente establecidas en el TRLA:

- a) Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- b) Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- c) Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- d) Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.
- e) Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar una vez que, fuera de la planta de producción, se incorporen a cualquiera de los elementos señalados en los apartados anteriores.

En el presente tema únicamente se analizan las afecciones derivadas de las aguas superficiales (cauces), no entrando en el estudio de las aguas subterráneas.



2.2. Cauces, riberas y márgenes (Art. 4 al 6 RDL1/2001 y Art. 4 al 6 RD849/1986)

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

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

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

El dominio privado de estos cauces no autoriza para hacer en ellos labores ni construir obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas o alterar su calidad en perjuicio del interés público o de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o cosas.

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

Se consideran **márgenes** los terrenos que lindan con los cauces.

Una de las mayores limitaciones con la que nos encontramos a la hora de abordar las afecciones en materia de aguas es el **desconocimiento del deslinde** concreto de los diferentes cauces, tal y como veremos más adelante.



Este hecho complica la posterior gestión urbanística de los terrenos colindantes al DPH, al no disponer de un sistema ágil que establezca dicho deslinde.

En cualquier caso, el apeo y deslinde de los cauces de dominio público corresponde a la Administración del Estado, que los efectuará por los Organismos de cuenca, según el procedimiento que reglamentariamente se determine, tal y como prescribe el artículo 95 del TRLA.

Este apartado queda desarrollado en los Art. 240 a 242.ter del RD 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, estableciendo un sistema complejo que ocasiona situaciones de un retraso administrativo considerable en aquellos desarrollos urbanísticos que requieran el previo deslinde del DPH.



2.3. Zona de Servidumbre de las márgenes de los cauces (Art. 6 RDL1/2001 y Art. 6 al 8 RD849/1986)

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal a una Zona de Servidumbre (en adelante ZS) de **5,00 m de anchura**, para uso público.

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

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



Limitaciones al uso en la Zona de Servidumbre (Art. 7 RD849/1986)

La ZS para uso público tendrá los fines siguientes:

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

Los propietarios de estas ZS podrán libremente sembrar y plantar especies no arbóreas, siempre que no impidan el paso, pero no podrán edificar sobre ellas sin obtener la autorización pertinente, que se otorgará en casos muy justificados. Las autorizaciones para la plantación de especies arbóreas requerirán autorización del Organismo de cuenca (Confederación Hidrográfica).



2.4. Zona de Policía de las márgenes de los cauces (Art. 6 RDL1/2001 y Art. 9 y 10 RD849/1986)

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal a una Zona de Policía (en adelante ZP) de 100 metros de anchura, en la que se condicionarán el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

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

Limitaciones de uso en la Zona de Policía (Art. 6 RDL1/2001 y Art. 9 y 10 RD849/1986)

En la ZP de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce, y con el fin de proteger el DPH y el régimen de corrientes, quedan sometidos a lo dispuesto en el Reglamento del DPH las siguientes actividades y usos del suelo:

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



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

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

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



2.5. Deslinde de los cauces de dominio público (Art. 240 a 242.ter del RD 606/2003)

Tal y como comentábamos anteriormente, una de las mayores limitaciones con la que nos encontramos a la hora de abordar las afecciones en materia de aguas es el **desconocimiento del deslinde concreto** de los diferentes cauces, hecho que complica la posterior gestión urbanística de los terrenos colindantes al DPH, al no disponer de un sistema ágil que establezca dicho deslinde.

En cualquier caso, el apeo y deslinde de los cauces de dominio público **corresponde a la Administración del Estado**, que los efectuará por los **Organismos de cuenca**, según el procedimiento que reglamentariamente se determine, tal y como prescribe el artículo 95 del TRLA.

Dichos expedientes de apeo y deslinde serán iniciados por el Organismo de cuenca cuando lo estime necesario, o a instancia de parte.

El **procedimiento de deslinde** queda desarrollado en los Art. 240 a 242.ter del RD 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RD849/1986), estableciendo un sistema complejo que ocasiona situaciones de un retraso administrativo considerable en aquellos desarrollos urbanísticos que requieran el previo deslinde del DPH.

En este sentido, dicha tramitación conlleva, entre otras muchas cuestiones, hasta tres publicaciones (notificaciones, trámites de Información pública y resoluciones) en el boletín oficial de la provincia o provincias afectadas, así como notificaciones a los titulares registrales de los terrenos colindantes y a cuantos hayan comparecido como interesados en el expediente, comunicaciones al ayuntamiento, a la comunidad autónoma, al Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria y al Registro de la Propiedad, e informes resolutorios de la Abogacía del Estado.



2.6. Las afecciones de cauces previstas en la Ley de Ordenación del Territorio y protección del paisaje (Art. 20.6 L4/2004)

Tras la derogación de la Ley 6/1989 de Ordenación del Territorio, desaparece la fijación de distancias mínimas de la edificación a la arista exterior de los cauces. En su lugar el Art. 20.6 de la Ley 4/2004 establece lo siguiente:

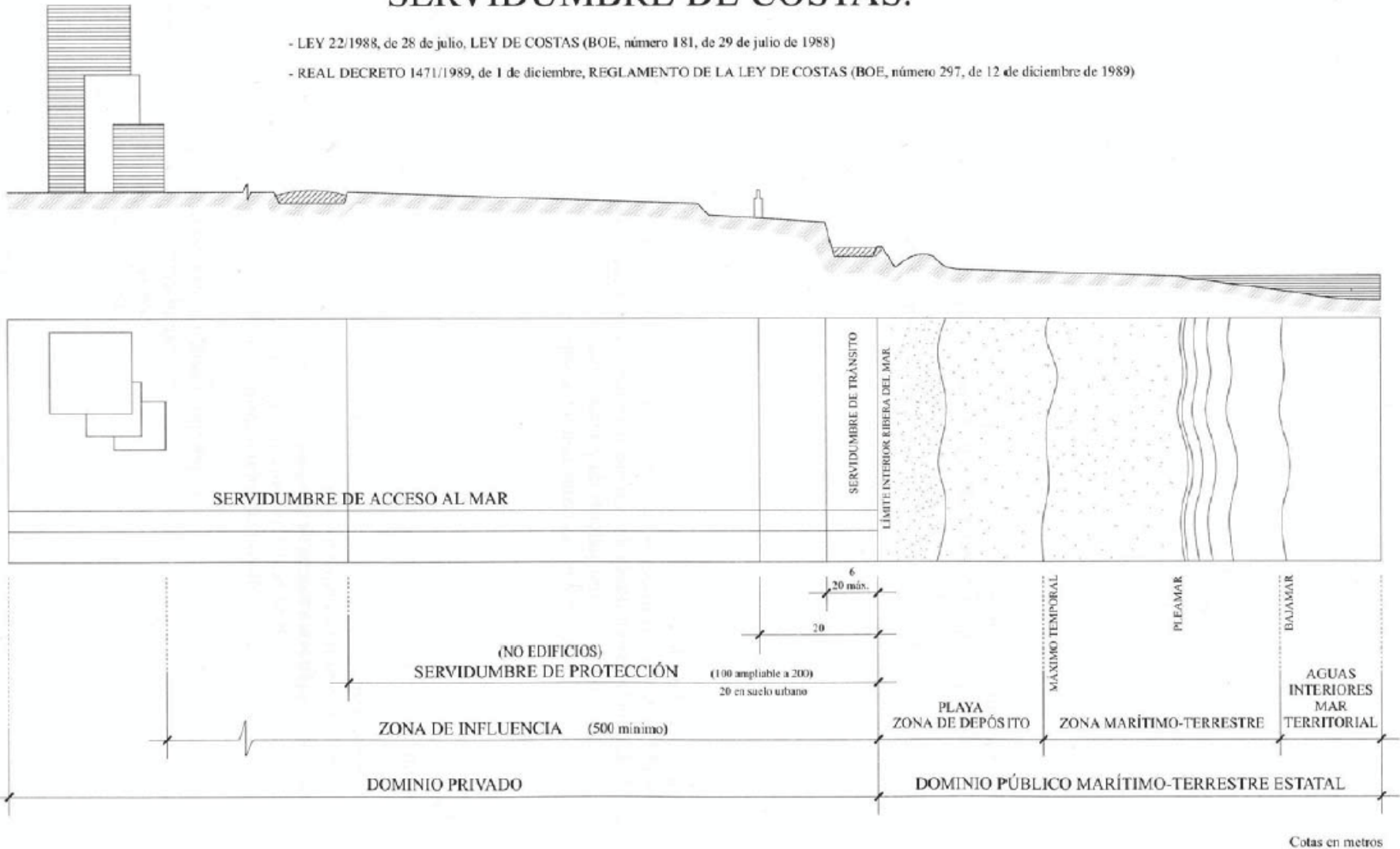
6. La ordenación pormenorizada de los suelos urbanizables colindantes con los cauces deberá disponer terrenos destinados a espacios públicos libres de edificación junto al dominio público hidráulico y a lo largo de toda su extensión, con las dimensiones adecuadas a su naturaleza, régimen hidráulico, y condiciones paisajísticas. Las mismas disposiciones serán aplicables a masas de agua, tales como lagos, lagunas, pantanos, embalses y otros análogos.



SERVIDUMBRE DE COSTAS.

- LEY 22/1988, de 28 de julio, LEY DE COSTAS (BOE, número 181, de 29 de julio de 1988)

- REAL DECRETO 1471/1989, de 1 de diciembre, REGLAMENTO DE LA LEY DE COSTAS (BOE, número 297, de 12 de diciembre de 1989)



1.1. El Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT)

Son bienes de DPMT estatal, en virtud del artículo 132.2 de la Constitución Española (en adelante CE):

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



- Los terrenos invadidos por el mar, que pasen a formar parte de su lecho por cualquier causa.
- Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de DPMT, hasta su coronación.
- Los terrenos deslindados como DP que, por cualquier causa, han perdido sus características naturales de playa, acantilado o zona MT.
- Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
- Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de DPMT que les haya sido otorgada, cuando así lo exija la concesión.
- Los terrenos colindantes con la Ribera del Mar (en adelante RM) que se adquieran para su incorporación al DPMT.
- Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado, cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas.
- Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Sobre los terrenos contiguos a la RM, la Ley de Costas, por razones de protección del DPMT, prevé una serie de limitaciones de la propiedad mediante el establecimiento de unas servidumbres legales: de Protección, de Tránsito, de Acceso al mar, y zona de Influencia.



- Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
- Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.



1.2. Zona de Servidumbre de Protección

La Servidumbre de Protección (en adelante SP) recaerá sobre una zona de 100 metros, medida tierra adentro desde el límite interior de la RM.

La extensión de esta zona podrá ser ampliada por la Administración del Estado, de acuerdo con la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento correspondiente, hasta un máximo de 200 metros, cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate. Esta ampliación será determinada por las normas de protección o por el planeamiento territorial o urbanístico.

Los terrenos clasificados como Suelo Urbano (en adelante SU) a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la SP será de 20 metros.

Limitaciones al uso en la Zona de Servidumbre de Protección

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





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

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

En todo caso, deberá quedar libre la zona afectada por la Servidumbre de Transito.

En la zona de SP estarán prohibidas:

- a) Las edificaciones destinadas a residencia o habitación, incluidas las hoteleras cualesquiera que sea su régimen de explotación, excluidos los campamentos debidamente autorizados con instalaciones desmontables.
- b) La construcción o modificación de vías de transportes interurbanas, cuyo trazado discorra longitudinalmente a lo largo de la zona de SP, quedando exceptuadas de dicha prohibición aquellas otras en las que su incidencia sea transversal, accidental o puntual. Igualmente, está prohibida la construcción o modificación de vías de transporte cuya intensidad de tráfico sea superior a 500 vehículos/día de media anual, en el caso de carreteras. Estas prohibiciones incluyen las áreas de servicio de las vías antes mencionadas.



- c) Las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos, salvo el aprovechamiento de los mismos para su aportación a las playas.
- d) El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.
- e) El vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.
- f) La publicidad a través de carteles o vallas, o por medios acústicos audio visuales, excepto los rótulos indicadores de establecimientos, siempre que se coloquen en su fachada y no supongan una reducción del campo visual.

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

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



Excepcionalmente y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, se podrán autorizar en esta zona la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. Asimismo, se podrán autorizar edificaciones destinadas a residencia o habitación y las instalaciones industriales, que sean de excepcional importancia y que, por razones económicas justificadas, sea conveniente su ubicación en el litoral, siempre que en ambos casos, se localicen en zona de SP correspondiente a tramos de costa que no constituyan playa, ni zonas húmedas en otros ámbitos de especial protección. Estas actuaciones deberán acomodarse al planeamiento urbanístico que se apruebe por las Administraciones competentes.


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

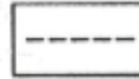
Asimismo, se podrán autorizar nuevos usos y construcciones de conformidad con los planes de ordenación en vigor, siempre que se garantice la efectividad de la servidumbre y no se perjudique el DPMT y se cumplan las siguientes reglas:





Plan General


 Línea de Dominio Público
 Marítimo - Terrestre.(2)


 Delimitación Zona de
 Servidumbres de Protección.


 Ríbera de Mar.

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

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



1.3. Zona de Servidumbre de Tránsito

La Servidumbre de Tránsito (en adelante ST) recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro desde el límite interior de la RM. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo los espacios especialmente protegidos.

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

Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el DPMT. En tal caso, se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma que se señale por la administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.

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



1.4. Zona de Servidumbre de Acceso al Mar

La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al DPMT, en la longitud y anchura que demande la naturaleza y finalidad de acceso. Para asegurar el uso público del DPMT, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en los espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes **accesos al mar** y **aparcamientos**, fuera del DPMT. A estos efectos, en las zonas clasificadas como SU y Suelo Urbanizable (en adelante SUI), los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros y los peatonales 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.

Limitaciones de uso en la Zona de Servidumbre de Acceso al Mar

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

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

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



1.5. Zona de Influencia

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

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

Limitaciones de uso en la Zona de Influencia

Para el otorgamiento de licencia de obras o uso que impliquen la realización de vertidos al DPMT se requerirá la previa obtención de la autorización de vertido correspondiente.

Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Costas relativas a las Zonas de Servidumbre de Protección y de Influencia

Las disposiciones señaladas sobre las zonas de SP y de Influencia serán aplicables a los terrenos que, a la entrada en vigor de la Ley, estuviesen Clasificados como Suelo Urbanizable No Programado (en adelante SUNP) y Suelo No Urbanizable (en adelante SNU). Las posteriores revisiones de la ordenación que prevean la urbanización de dichos terrenos y su consiguiente

cambio de clasificación deberán respetar íntegramente las citadas disposiciones. Igualmente serán de aplicación tales disposiciones al Suelo Urbanizable clasificado que no cuente con Plan Parcial aprobado, siempre que no se dé lugar a indemnización de acuerdo con la legislación urbanística.

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

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

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



1.6. Deslindes

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

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

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

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



2. AFECCIONES EN MATERIA DE AGUAS

Las afecciones en materia de aguas se encuentran reguladas en:

- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el **Reglamento del Dominio Público Hidráulico**.
(BOE, núm. 103, de 30 de abril de 1986)
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA)**.
(BOE, núm. 176, de 24 de julio de 2001)
- Corrección de errores del **Texto Refundido de la Ley de Aguas**.
(BOE, núm. 287, de 30 de noviembre de 2001)
- Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se **modifica** el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el **Reglamento del Dominio Público Hidráulico**, que desarrolla los Títulos preliminar, I, IV, V, VI y VIII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
(BOE, núm. 135, de 06 de junio de 2003)

Tras la aprobación del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (en adelante TRLA), queda derogada la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas

Es objeto del TRLA la regulación del Dominio Público Hidráulico (en adelante DPH), del uso del agua y del ejercicio de las competencias atribuidas al Estado en las materias relacionadas con dicho dominio en el marco de las competencias delimitadas en el artículo 149 de la Constitución Española.



2.1. El Dominio Público Hidráulico

Constituyen el DPH del Estado, con las salvedades expresamente establecidas en el TRLA:

- a) Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- b) Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- c) Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- d) Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.
- e) Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar una vez que, fuera de la planta de producción, se incorporen a cualquiera de los elementos señalados en los apartados anteriores.

En el presente tema únicamente se analizan las afecciones derivadas de las aguas superficiales (cauces), no entrando en el estudio de las aguas subterráneas.



2.2. Cauces, riberas y márgenes

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

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

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

El dominio privado de estos cauces no autoriza para hacer en ellos labores ni construir obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas o alterar su calidad en perjuicio del interés público o de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o cosas.

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

Se consideran **márgenes** los terrenos que lindan con los cauces.

Una de las mayores limitaciones con la que nos encontramos a la hora de abordar las afecciones en materia de aguas es el **desconocimiento del deslinde** concreto de los diferentes cauces, tal y como veremos más adelante.



Este hecho complica la posterior gestión urbanística de los terrenos colindantes al DPH, al no disponer de un sistema ágil que establezca dicho deslinde.

En cualquier caso, el apeo y deslinde de los cauces de dominio público corresponde a la Administración del Estado, que los efectuará por los Organismos de cuenca, según el procedimiento que reglamentariamente se determine, tal y como prescribe el artículo 95 del TRLA.

Este apartado queda desarrollado en los Art. 240 a 242.ter del RD 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, estableciendo un sistema complejo que ocasiona situaciones de un retraso administrativo considerable en aquellos desarrollos urbanísticos que requieran el previo deslinde del DPH.



2.3. Zona de Servidumbre de las márgenes de los cauces

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal a una Zona de Servidumbre (en adelante ZS) de **5,00 m de anchura**, para uso público.

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

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



Limitaciones al uso en la Zona de Servidumbre

La ZS para uso público tendrá los fines siguientes:

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

Los propietarios de estas ZS podrán libremente sembrar y plantar especies no arbóreas, siempre que no impidan el paso, pero no podrán edificar sobre ellas sin obtener la autorización pertinente, que se otorgará en casos muy justificados. Las autorizaciones para la plantación de especies arbóreas requerirán autorización del Organismo de cuenca (Confederación Hidrográfica).



2.4. Zona de Policía de las márgenes de los cauces

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal a una Zona de Policía (en adelante ZP) de 100 metros de anchura, en la que se condicionarán el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

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

Limitaciones de uso en la Zona de Policía

En la ZP de 100 metros de anchura, medidos horizontalmente a partir del cauce, y con el fin de proteger el DPH y el régimen de corrientes, quedan sometidos a lo dispuesto en el Reglamento del DPH las siguientes actividades y usos del suelo:

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



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

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

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



2.5. Deslinde de los cauces de dominio público

Tal y como comentábamos anteriormente, una de las mayores limitaciones con la que nos encontramos a la hora de abordar las afecciones en materia de aguas es el **desconocimiento del deslinde concreto** de los diferentes cauces, hecho que complica la posterior gestión urbanística de los terrenos colindantes al DPH, al no disponer de un sistema ágil que establezca dicho deslinde.

En cualquier caso, el apeo y deslinde de los cauces de dominio público **corresponde a la Administración del Estado**, que los efectuará por los **Organismos de cuenca**, según el procedimiento que reglamentariamente se determine, tal y como prescribe el artículo 95 del TRLA.

Dichos expedientes de apeo y deslinde serán iniciados por el Organismo de cuenca cuando lo estime necesario, o a instancia de parte.

El **procedimiento de deslinde** queda desarrollado en los Art. 240 a 242.ter del RD 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RD849/1986), estableciendo un sistema complejo que ocasiona situaciones de un retraso administrativo considerable en aquellos desarrollos urbanísticos que requieran el previo deslinde del DPH.

En este sentido, dicha tramitación conlleva, entre otras muchas cuestiones, hasta tres publicaciones (notificaciones, trámites de Información pública y resoluciones) en el boletín oficial de la provincia o provincias afectadas, así como notificaciones a los titulares registrales de los terrenos colindantes y a cuantos hayan comparecido como interesados en el expediente, comunicaciones al ayuntamiento, a la comunidad autónoma, al Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria y al Registro de la Propiedad, e informes resolutorios de la Abogacía del Estado.



AFECCIONES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES



AFECCIONES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

1. AFECCIONES EN MATERIA DE CARRETERAS

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

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

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

1.1. Regulación Estatal en materia de carreteras.

Está integrada por:

- **Ley 25/1988**, de 29 de Julio, de **Carreteras**.
(BOE, nº 182, de 30 de Julio de 1988).
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras**.
(BOE, nº 228, de 23 de Septiembre de 1994).

La Ley de Carreteras del Estado prevé el establecimiento en las carreteras de las siguientes zonas:

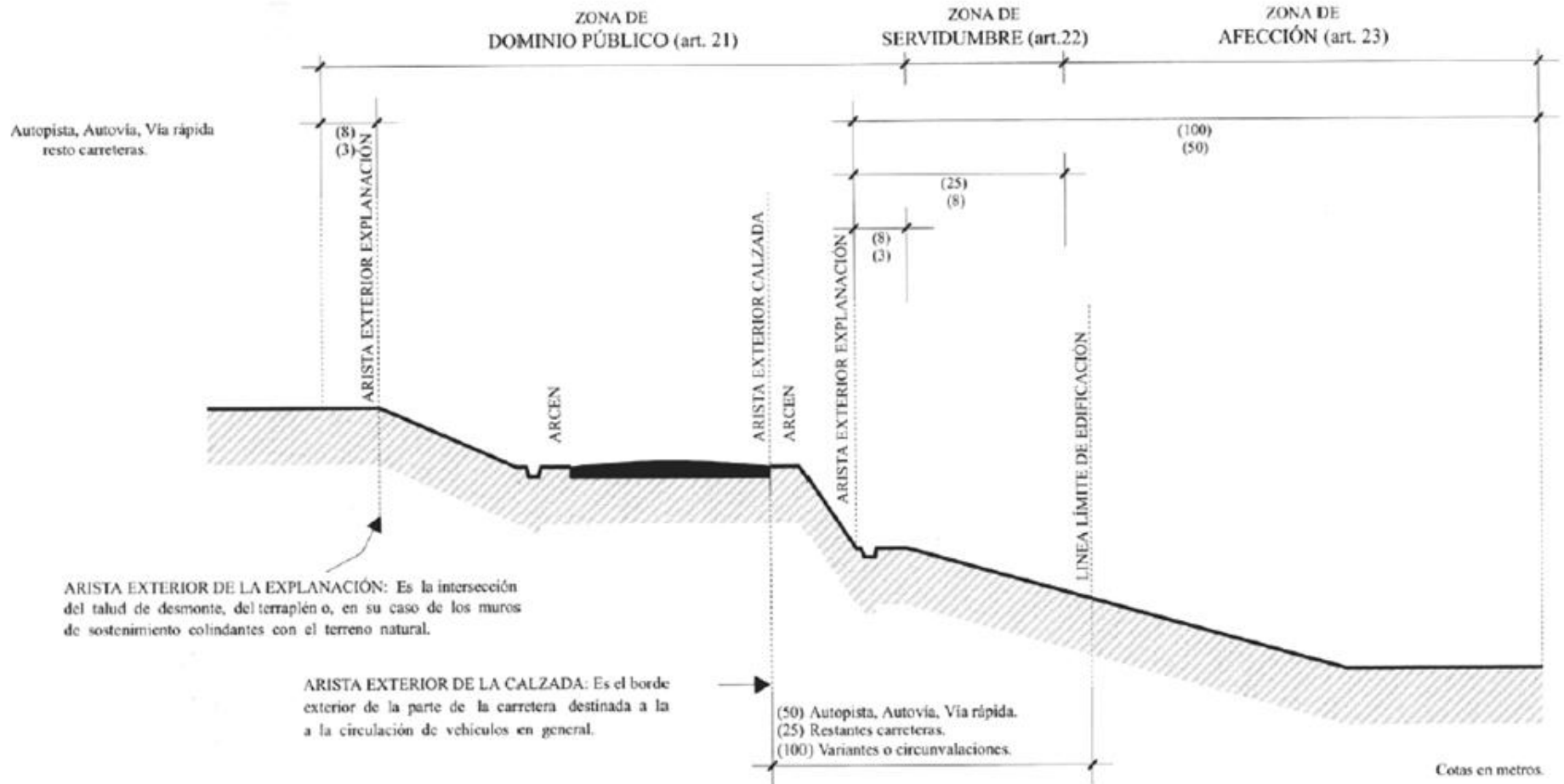


SERVIDUMBRE DE CARRETERAS.

REGULACIÓN ESTATAL

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

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



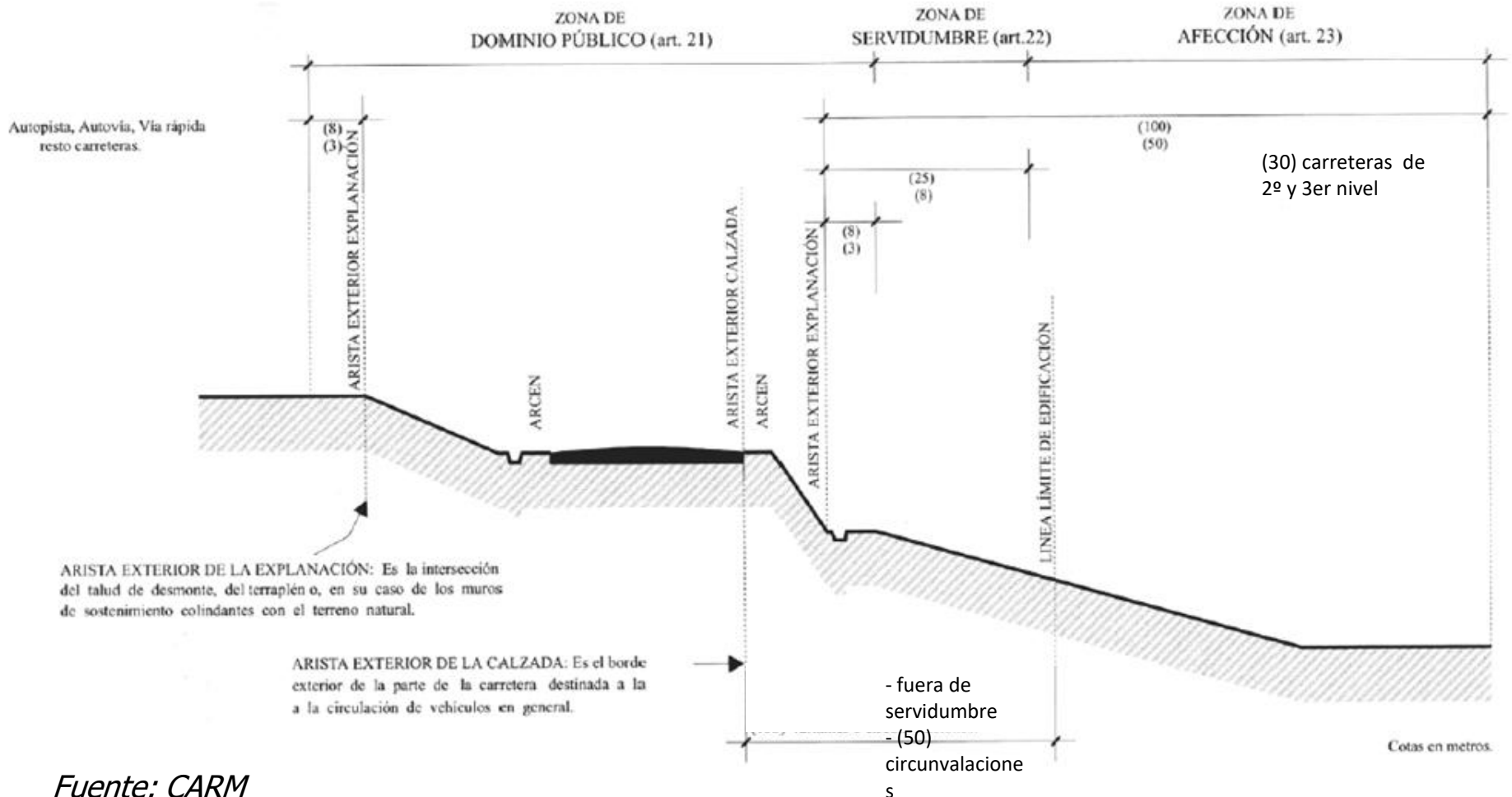
Fuente: Ministerio de Fomento



SERVIDUMBRE DE CARRETERAS.

REGULACIÓN AUTONÓMICA

- Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.



Fuente: CARM



- **Zona de Dominio Público**

Son de **dominio público** los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de 8 metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas y de 3 metros en las restantes carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La **Arista Exterior de la Explanación** (en adelante AEE) es la intersección del talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

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



- Autopista

Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, y reúnan las siguientes características:

- a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

- Autovía

Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

- Vías rápidas

Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

- Carreteras convencionales

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

Las autovías y las vías rápidas carecerán igualmente de pasos y cruces al mismo nivel con otras sendas, vías, líneas de ferrocarril o tranvía con servidumbre de paso alguna (Art. 6 RD 1812/1994)



Limitaciones al uso en la Zona de Domino Público

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la Zona de Dominio Público (en adelante ZDP) de la carretera, previa autorización del Ministerio competente, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

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

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



- **Zona de Servidumbre**

La Zona de Servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terrenos a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la ZDP y exteriormente por dos líneas paralelas a las AEE a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 8 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Limitaciones al uso en la Zona de Servidumbre

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

El RGC (Art. 78.3 RD1812/1994), establece que la Zona de Servidumbre se podrá utilizar para los siguientes fines:

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

- **Zona de Afección**

La Zona de Afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la Zona de Servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las AEE a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

Limitaciones al uso en la Zona de Afección

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

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

Este último párrafo resulta contradictorio con el que le precede, en el que sí que permite la ejecución de determinadas obras (hecho que supone un aumento de volumen de la construcción), siempre que cuenten con la autorización previa del Ministerio competente.



- **Línea Límite de Edificación**

A ambos lados de las carreteras estatales se establece la Línea Límite de Edificación (en adelante LLE) desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La LLE se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista.

Se entiende que la **Arista Exterior de la Calzada** (en adelante AEC) es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

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

En las **variantes** o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la LLE se sitúa a 100 metros, medidos horizontalmente a partir de la AEC en toda la longitud de la variante.



Limitaciones al uso dentro de la zona definida por la Línea Límite de Edificación

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

Igualmente podrá autorizarse la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, así como de cerramientos diáfanos, entre el borde exterior de la Zona de Servidumbre y la LLE, siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

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

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

- **Imposición o modificación de servidumbres**

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

A tales efectos, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes y derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquella y la seguridad de la circulación.



2. AFECCIÓN EN MATERIA DE FERROCARRILES

2.1. Afecciones aplicables a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE)

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

- Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del **Sector Ferroviario**.
(BOE, núm. 276, de 18 de noviembre de 2003)
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento del Sector Ferroviario**.
(BOE, núm. 315, de 31 de diciembre de 2004)
- Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio, por el que **se reduce la línea límite de la edificación** en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas.
(BOE, núm. 165, de 12 de julio de 2005)



Respecto a la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, ésta pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* (RENFE) que pasa a denominarse **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias** (en adelante ADIF) e integra, además, al actual *Gestor de Infraestructuras Ferroviarias* (GIF).

Es en el Reglamento del Sector Ferroviario, donde se regula con precisión, cuáles son las afecciones en materia de ferrocarriles.

Dichas afecciones han cambiado su denominación, distancias y limitaciones de uso, a partir de su entrada en vigor en enero de 2005. Mientras que en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres, se regula las zonas de Dominio Público, de Servidumbre y de Afección, el nuevo **Reglamento del Sector Ferroviario** (RD 2387/2004) establece una zona de Dominio Público, otra de Protección y un Límite de Edificación (Art. 24. *Conceptos básicos*)

- **Zona de Dominio Público**

La zona de **dominio público** comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de 8,00 metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la Arista Exterior de la Explanación (en adelante AEE).



Suelo no urbano (rústico)



Suelo urbano



Fuente: ADIF

Se entiende por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, siendo la arista exterior de ésta 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, estructuras u obras similares, se podrán fijar como AEE las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

Limitaciones al uso en la Zona de Dominio Público

En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30, sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera.

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

En las zonas urbanas, y previa autorización del ADIF, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.



- **Zona de Protección**

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las AEE.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias, y clasificado como **Urbano** consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de 5,00 metros para la zona de dominio público y de 8,00 metros para la de protección, contados en todos los casos desde las AEE. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a 2,00 metros.

Limitaciones al uso en la Zona de Protección

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:



- a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.
- b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.
- d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.
- e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.
- f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.
- g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.
- h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.
- i) Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico.



Podrán realizarse **cultivos agrícolas** en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

En las **construcciones e instalaciones ya existentes** podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

- **Línea Límite de Edificación**

A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la Línea Límite de Edificación (en adelante LLE), desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la LLE sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c).



- **Línea Límite de Edificación**

A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la Línea Límite de Edificación (en adelante LLE), desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la LLE sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c).

La LLE se sitúa, con carácter general, a 50 metros de la arista exterior más próxima de la **plataforma**, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurran por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la LLE a una distancia inferior a la fijada en el apartado segundo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

ORDEN FOM/2230/2005, de 6 de julio, por la que se reduce la Línea Límite de Edificación en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas.

*Primero.- En los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de **veinte metros** de la arista exterior más próxima de la plataforma.*

Segundo.- Sin perjuicio de lo anterior, será posible asimismo reducir la distancia señalada en el apartado precedente en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente.

Limitaciones al uso dentro de la Línea Límite de Edificación

1. Se podrán realizar, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes dentro de la LLE. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que aquel se haya pronunciado, se entenderá su conformidad con la obra, si ésta no implica cambio del uso o destino de las edificaciones preexistentes.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar dentro de la superficie afectada por la LLE, asimismo, la colocación de instalaciones provisionales fácilmente desmontables y la ejecución de viales, aparcamientos en superficie, isletas o zonas ajardinadas anexas a edificaciones, así como equipamientos públicos que se autoricen en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación.

Incidencia de las infraestructuras ferroviarias en el planeamiento urbanístico

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como **sistema general ferroviario** o equivalente, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio de Fomento y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
2. De conformidad con el artículo 7 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente, a efectos de que compruebe, en su caso, su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.



Limitaciones urbanísticas en los terrenos inmediatos al ferrocarril

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

Las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía, en el cruce de zonas clasificadas como Suelo Urbano (en adelante SU) y Urbanizable (en adelante SUsble).

La clasificación de unos terrenos por los que discurra el ferrocarril, como SU o SUsble, llevará implícita la **obligación** por parte de los propietarios del suelo, de realizar y conservar adecuadamente el **correspondiente cerramiento**, cuando se realicen las actuaciones urbanísticas de desarrollo y ejecución consecuentes con dicha clasificación, o antes, si, por razones de seguridad lo impone el Ministerio competente a propuesta o previo informe del correspondiente Ayuntamiento.

Los cerramientos que pretendan realizar los propietarios en las zonas de protección ubicadas fuera de los terrenos clasificados como SU o SUsble, precisarán de la autorización de la empresa titular de la línea que determinará el tipo de cerramiento a realizar.

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

En dichos planes deberá preverse la **calificación como usos ferroviarios** y, por lo tanto, no edificables, de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces al mismo nivel de carreteras con líneas ferroviarias en pasos a distinto nivel.



Imposición de servidumbres. Expropiación forzosa

1. La aprobación, por el Ministerio de Fomento o por el ADIF, del correspondiente proyecto básico o del de construcción de líneas ferroviarias, de sus tramos o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de la modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la **declaración de utilidad pública** o interés social, la necesidad de la ocupación y de la declaración de su urgencia, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.
2. La declaración de utilidad pública o interés social y la necesidad de ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.
3. A los efectos indicados en los apartados precedentes, los proyectos de líneas ferroviarias, de sus tramos o de otros elementos de las infraestructuras ferroviarias y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.

