

If 27.01.2023 RE 1985-19.01.2023 GVA.Planificación Carreteras

- A El informe es desfavorable, y concluye determinando que se modifiquen varios aspectos del PGE referentes a carreteras GV:
- Grafiar en la ficha de ordenación del sector **ZND-TR-1.2 Mistelera** la zona de protección de la CV724.
 - Determinar que la amplitud de la zona de protección de la CV725 en el ámbito correspondiente al sector **ZND-TR-1.1 Tres Torres** es de 25 m de ancho, y con carácter de determinación estructural.
 - Acepta que la zona de protección de la CV724 en el sector **ZND-RE-1.3 Pinaret** es la que actualmente presenta esta carretera en el inicio (sentido de *Pedreguer* a la CV723) de la travesía urbana, pero requiere que se modifique el gráfico inserto en la ficha de ordenación de este sector coloreando la glorieta o rotonda prevista en el acceso al sector desde la CV724 como viario, rodeando su perímetro con la zona de protección.

B OBSERVACIONES

B.1 **No hay inconveniente técnico en incluir también el límite de la zona de protección en la ficha del sector ZND-TR-1.2 Mistelera. Esa grafía no cambia para nada las determinaciones del PGE ya que esa banda de protección ya se determina en la ficha, en congruencia con la ley, que se trate como zona verde no computable.**

B.2 **No hay inconveniente técnico en determinar la amplitud de la zona de protección de la CV725 en su transcurso por el ámbito del previsto por el PGE sector ZND-TR-1.1 Tres Torres en 25 m.**

(La versión final nov22 PGE propone para dicha zona una amplitud igual a la que presenta en el polígono consolidado (ZUR-IN-PL) del que el sector es prolongación (45 m entre las fachadas de naves/edificaciones a una y otra banda de la carretera-travesía), con lo que, de ejecutarse este sector quedaría una anchura de aprox. $17+2*25=67$ m. La diferencia sería no muy apreciable a simple vista y menos desde un vehículo en movimiento)

Esta determinación no afecta al aprovechamiento propiamente dicho.

B.3 **No hay inconveniente técnico en integrar la modificación requerida de la grafía del croquis de ordenación del sector ZND-RE-1.3 Pinaret. Tampoco afecta al aprovechamiento del sector.**

B.4 **No obstante, hay un aspecto cuyo alcance, probablemente, no se ha valorado correctamente: es la remisión a la ordenación pormenorizada de la amplitud de la zona de protección en algunos puntos del suelo urbanizable.**

La Ley de Carreteras GV (nótese: de 1991), art. 33.2, autoriza a que sea el planeamiento urbanístico el que determine esa amplitud en suelos urbanos y en urbanizables, siempre que cuente, claro está, con informe favorable de la *Generalitat*. El planeamiento urbanístico municipal se ha desdoblado temporalmente en estructural, por un lado, y pormenorizado, por otro, pero posteriormente: en 2014. Difícilmente la ley de carreteras podría haber hecho un distinguo entre planeamiento urbanístico estructural y pormenorizado.

En el caso de suelo urbano, suelo que suele estar consolidado por la edificación y parcelación, la determinación de la zona de protección es sencilla -incluso para un PG Estructural que no determina alineaciones de la red viaria (estas determinaciones corresponden a los planes de ordenación pormenorizada)- ya que normalmente coincidirá con las fachadas de las edificaciones (edificación cerrada) o con las vallas de cerramiento de parcelas en los casos de edificación abierta. Y así lo establece el PGE Dénia, y, implícitamente, acepta el informe a que se refieren estas observaciones.

En el caso de suelo urbanizable, es decir, suelo en estado rural que el plan autoriza (no programa) que se urbanice, no hay tal base física para la determinación de la zona de protección. Es por lo que el PGE Dénia establece tres determinaciones:

1ª Que sea el plan que determine la ordenación pormenorizada (en este caso Plan Parcial) el que determine la zona de protección. En definitiva, se remite al inicio del proceso urbanizador el momento de determinación de esa zona.

No hay riesgo de ocultación de esa determinación al organismo titular de la vía, ya que la aprobación municipal de ese planeamiento de detalle o pormenorizado, exige informe de ese organismo.

2ª Avanza (es, pues, norma estructural) el criterio para la determinación de su amplitud, solo en los casos en que el nuevo desarrollo lo hace en contigüidad y prolongación de zona urbana consolidada: *Tres Torres y Pinaret*.


3º En tanto no se inicie el proceso de urbanización la amplitud de la zona de protección es la que corresponde, con carácter general, al medio rural, ya que, en tanto no se inicie ese proceso urbanizador, no hay motivo físico o jurídico alguno que aconseje minorar esa amplitud con respecto a la que rige, generalizadamente, en el medio rural.

Por lo que de incorporar la exigencia del informe de establecer como amplitud de la zona de protección en 25 m en *Tres Torres* y menos (la del tejido urbano consolidado contiguo) en *Pinaret* conviene introducir una norma transitoria que en tanto no se apruebe el PP correspondiente la amplitud de esa zona sea de 50 m *Tres Torres* y 25 m en *Pinaret*.

Este aspecto ha sido objeto de un cambio de impresiones con los servicios técnicos de Planificación de Carreteras de la GV, que se han mantenido en la exigencia de que el PGE estructural determine ya, y no remita a los POP/PP, la zona de protección de las carreteras autonómicas en los tramos en que discurre por, o lateralmente, a los suelos urbanizables previstos.

Aunque estimamos que esa exigencia no se deriva de la LOTUP ni de la legislación autonómica de carreteras no hay inconveniente técnico, si bien por mera cautela técnica y por economía de consulta, [se introduce en las normas urbanísticas que los planes que determinen la ordenación pormenorizada deberán precisar en sus documentos la zona de protección de carreteras.](#)

Dénia, 10.02.2023



JMChofre
arq.