

ción de la línea 9 de Metro)», con ocasión del cual, por razones de seguridad y medioambientales, se ha considerado conveniente la extinción de la concesión administrativa ferroviaria de Vicálvaro a Morata de Tajuña, cuyo titular es «Ferrocarril del Tajuña, Sociedad Anónima», respecto de la cual la Comunidad de Madrid se subrogó en la calidad de ente concedente en lugar del Estado, a partir del día 1 de enero de 1984, en virtud de lo establecido en el anexo I, apartado B, 1.25 del Real Decreto 824/1984, de 22 de febrero, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad de Madrid en materia de transportes terrestres.

Con motivo de lo anterior deberá procederse a abonar al concesionario la compensación que corresponda, por parte de la mencionada Consejería, que no cuenta en este momento con dotación presupuestaria adecuada para hacer frente a dicha compensación, si bien dispone de terrenos que podrían transmitirse al concesionario, como pago en especie de la misma.

Teniendo en cuenta que el valor de los bienes inmuebles en cuestión supera los 500 millones de pesetas, corresponde autorizar la enajenación de los mismos a la Asamblea de Madrid, mediante Ley, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 33.3 y 39.2 de la Ley 7/1986, de 23 de julio, del Patrimonio de la Comunidad de Madrid.

**Artículo único.** *Autorización para disponer de bienes inmuebles por valor superior a 500 millones de pesetas.*

Se autoriza al Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes para disponer de bienes inmuebles adscritos al cumplimiento de los fines propios de su competencia, por valor superior a 500 millones de pesetas como pago de la compensación que corresponda a «Ferrocarril del Tajuña, Sociedad Anónima», con motivo de la extinción de la concesión administrativa ferroviaria de Vicálvaro a Morata de Tajuña.

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

Esta Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», debiéndose publicar en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley que la cumplan y a los Tribunales y Autoridades que corresponda la guarden y la hagan guardar.

Madrid, 9 de julio de 1998.

ALBERTO RUIZ-GALLARDÓN  
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 167, de 16 de julio de 1998)

**26928** *LEY 14/1998, de 9 de julio, de modificación parcial de los artículos 30.1 y 31.1 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.*

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la presente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

#### PREÁMBULO

La Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, tiene entre sus objetivos los

de asumir las peculiaridades del territorio madrileño con respecto a las vías de comunicación que integran la red viaria regional y establecer las limitaciones a la propiedad que ésta exige.

La realidad de la aplicación práctica de dicha Ley desde su entrada en vigor, en los concretos aspectos mencionados, ha demostrado la necesidad de efectuar algunas adaptaciones que aseguren el objetivo citado de acomodar el marco legislativo a la realidad territorial sobre la que el mismo se desenvuelve. Así, se ha constatado que la genérica regulación de las zonas de dominio público y protección de las carreteras, sin distinguir el suelo sobre el que las mismas discurren, se compadece mal con la realidad del suelo urbano y en particular de los cascos urbanos consolidados de los municipios.

En efecto, en estos casos, las franjas genéricas que prevé la Ley se proyectan en numerosas ocasiones sobre espacios previa y tradicionalmente ocupados por la edificación, siendo así que ésta suele además atesorar valores merecedores de protección desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico o histórico y de la ordenación urbanística, por cuanto recogen la historia urbana de los municipios madrileños que, como ha sido norma secular, han articulado su crecimiento sobre la vía principal de comunicación que los cruza.

Esta situación hace preciso que la propia Ley contempla la posibilidad de que en cada caso los límites y extensión de las franjas de dominio público y protección de carreteras se acomoden a las circunstancias materiales existentes en el suelo urbano, entendiéndose que el instrumento que refleja estos extremos es el planeamiento urbanístico que, ha de recordarse, es el instrumento de ordenación integral del territorio de cada municipio y en suelo urbano establece las alineaciones, como medio para deslindar el suelo de dominio público del privado.

Esta fijación de las zonas de defensa y protección de las carreteras por remisión al contenido de los instrumentos urbanísticos debe, como no podría ser de otra manera, garantizar además y en todo caso la funcionalidad de las vías de comunicación. Así lo garantizan los mecanismos de participación de los Órganos de la Comunidad de Madrid competentes en materia de carreteras en los procedimientos de elaboración del planeamiento municipal; tales mecanismos aseguran que la funcionalidad y adecuada defensa de las vías de comunicación sean debidamente contempladas e incorporadas al planeamiento.

**Artículo único.** *Zonas de dominio público y protección de las carreteras en el suelo urbano.*

1. Se añade un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 30 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, con el siguiente tenor:

«En los tramos de carreteras que discurren por suelo urbano consolidado, será de dominio público la franja de terreno existente hasta las alineaciones que fije el planeamiento. En caso de no existir alineaciones fijadas, la franja de dominio público será la establecida en el párrafo primero de este apartado.»

2. Se añade un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 31 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, con el siguiente tenor:

«En los tramos de carreteras que discurren por suelo que el planeamiento urbanístico clasifique como urbano, dicho planeamiento podrá establecer

los límites de la zona de protección que, como mínimo, será coincidente con la zona de dominio público».

**Disposición transitoria única.** *Expedientes en tramitación.*

La presente Ley será de aplicación a todos los expedientes de autorización de obras en las zonas de dominio público y protección de las carreteras de la red viaria de la Comunidad de Madrid, cualquiera que sea su estado de tramitación.

**Disposición final primera.** *Desarrollo y aplicación de la Ley.*

Se autoriza al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para dictar cuantas disposiciones requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

**Disposición final segunda.** *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley que la cumplan, y a los Tri-

bunales y Autoridades que corresponda, la guarden y la hagan guardar.

Madrid, 9 de julio de 1998.

ALBERTO RUIZ-GALLARDÓN,  
Presidente

*(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 167, de 16 de julio de 1998, corrección de errores «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 191, de 13 de agosto de 1998)*

**26929** *CORRECCIÓN de errores de la Ley 1/1998, de 2 de marzo, de Fundaciones de la Comunidad de Madrid.*

Advertido error en el texto de la Ley 1/1998, de 2 de marzo, de Fundaciones de la Comunidad de Madrid, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 192, de 12 de agosto de 1998, se procede a efectuar la oportuna rectificación:

En el artículo 24.3, donde dice; «autorización previa al Protectorado», debe decir: «autorización previa del Protectorado».

*(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 245, de 15 de octubre de 1998)*