

---

**BANDA DE RESERVA**

**ANEJO 14**

---

**ÍNDICE**

---

**1. Objeto .....1**  
**2. Limitaciones a la Propiedad .....1**  
**3. Banda de Reserva .....3**  
**4. Planos .....3**

**Apéndice 1. Planta de banda de reserva**

## 1. Objeto

El presente Estudio Complementario diseña un aparcamiento subterráneo junto al soterramiento de la RAM que el “Estudio Informativo para el Soterramiento del Ferrocarril en Torrelavega.” desarrolla; y dado que el aparcamiento es un elemento más de la nueva estación se considera que es parte de la infraestructura ferroviaria, y por lo tanto será también Dominio Público.

El objeto de este anejo es dar cumplimiento a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, definiendo el ámbito de ocupación de la actuación incluida en el presente Estudio Complementario, y su zona de Dominio Público asociada, y completando esta información con la Zona de Protección y con el Límite de Edificación.

En la Ley 38/2015 del Sector ferroviario, se establece en el apartado 7 del Artículo 5 “Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General”, lo siguiente:

*Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.*

**Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.**

*A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.*

## 2. Limitaciones a la Propiedad

La Ley 38/2015 del Sector ferroviario, incluye en su articulado, el establecimiento en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de Dominio Público, otra Zona de Protección y un Límite de Edificación.

### 2.1. Zona de Dominio Público

La Zona de Dominio Público estará constituida por los terrenos ocupados por la línea ferroviaria, sus elementos funcionales y las instalaciones permanentes que tengan por objeto una correcta explotación, así como todos los elementos y obras anexas o complementarias definidas en los Estudios Informativos que coincidan con la rasante del terreno o sobresalgan de él y, en todo caso, las superficies que sean imprescindibles para cumplimentar la normativa legal vigente para este tipo de obras, en especial las contenidas en el artículo 13 “Zona de dominio público” del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad” de la citada Ley 38/2015.

En el citado artículo se indica lo siguiente:

- 1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.*
  - 2. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.*
  - 3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.*
- En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea*

*imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.*

*4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación 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. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.*

En la definición de la Zona de Dominio Público también se tiene en cuenta la clasificación urbanística de los terrenos afectados por las actuaciones del presente "Estudio Complementario al "Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega" del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega"; según se indica en el Anejo Nº 12 Planeamiento Urbanístico, en su punto 4, la revisión del PGOU considera los terrenos como SUELO URBANO CONSOLIDADO.

En cuanto a las expropiaciones planteadas asociadas al presentes Estudio Complementario, en el Anejo Nº 13, en su punto 5, se indica que:

*Para el presente Estudio Complementario, se ha considerado como expropiación estrictamente toda la planta de actuación del aparcamiento, incluida la urbanización de los terrenos adyacentes.*

Por lo tanto, y en consonancia con las expropiaciones planteadas, se plantea que **la Zona de Dominio Público sea estrictamente toda la planta de actuación del aparcamiento.**

## 2.2. Zona de Protección

La zona de protección de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 14 "Zona de protección" del Capítulo III "Limitaciones a la propiedad" de la citada Ley 38/2015, que se transcribe literalmente a continuación:

*1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a **70 metros** de las aristas exteriores de la explanación.*

*2. En el **suelo clasificado** por el planeamiento urbanístico como **urbano o urbanizable**, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en los apartados anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de **cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección**, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público 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 dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.*

### 2.3. Límite de Edificación

El límite de edificación de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 15 “Límite de edificación” del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad” de la citada Ley 38/2015, que se transcribe literalmente a continuación:

*1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria 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 edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.*

*En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.*

*2. La línea límite de edificación se sitúa a **cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma**, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.*

*En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por **zonas urbanas**, la línea límite de la edificación se sitúa a **veinte metros** de la arista más próxima a la plataforma.*

*Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.*

*3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas*

*delimitadas. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.*

*4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de esta ley.*

### 3. Banda de Reserva

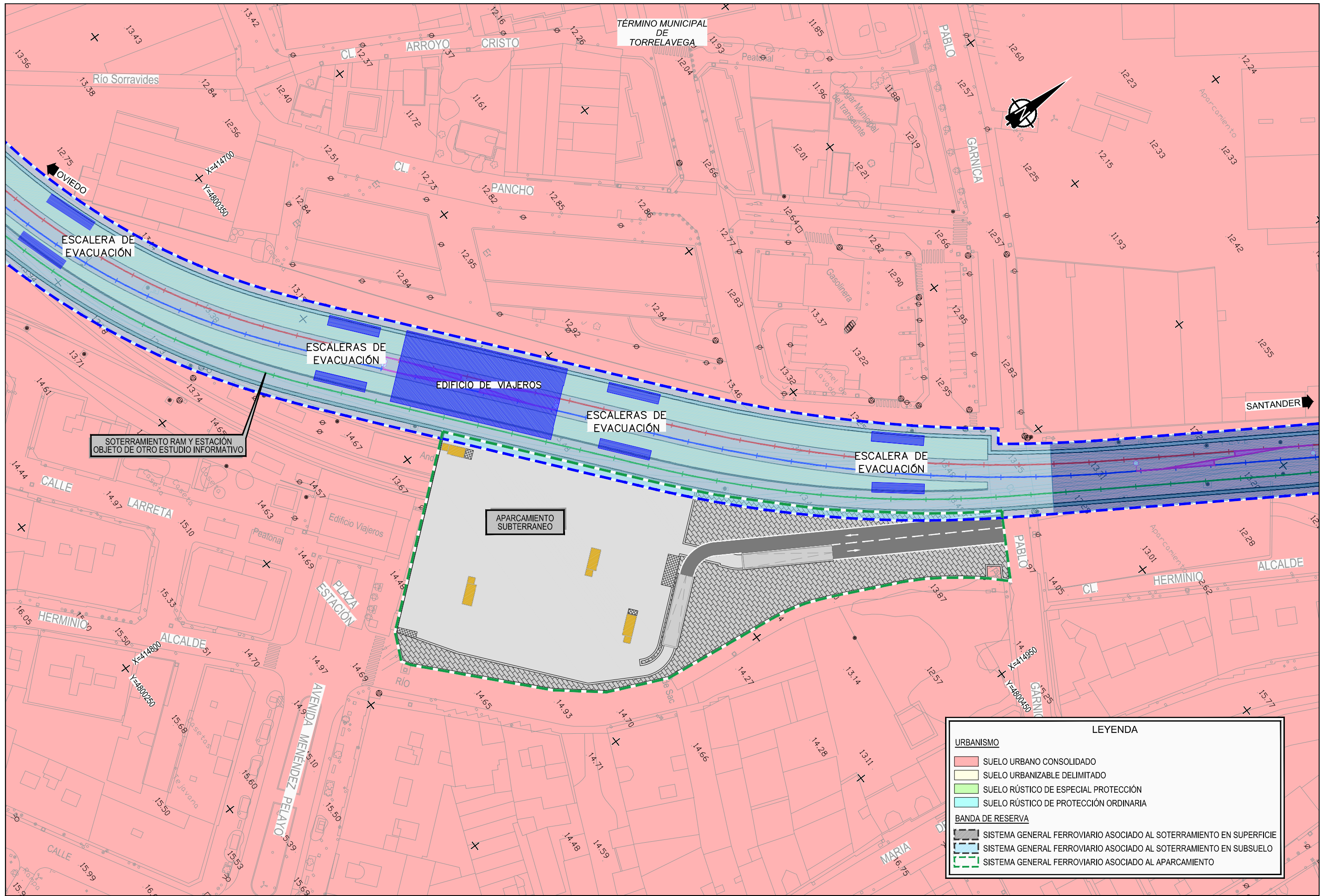
Como hasta la fecha la definición de la Banda de Reserva no está desarrollada reglamentariamente, se prevé en este Estudio Complementario que la Banda de Reserva coincida con la Zona de Dominio Público definida para las actuaciones incluidas en el mismo.

### 4. Planos

Se incluye a continuación el plano de planta en el que se refleja la Banda de Reserva asociada a las actuaciones incluidas en el presente Estudio Complementario, que es coincidente con su Zona de Dominio Público.

En dicho plano se incluye también la Banda de Reserva, tanto en superficie como en subsuelo, asociada al soterramiento definido por el “Estudio Informativo para el Soterramiento del Ferrocarril en Torrelavega.”

# APÉNDICE 1. PLANTA DE BANDA DE RESERVA



LEYENDA	
<b>URBANISMO</b>	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#f08080; border:1px solid black;"></span>	SUELO URBANO CONSOLIDADO
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#ffff00; border:1px solid black;"></span>	SUELO URBANIZABLE DELIMITADO
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#90ee90; border:1px solid black;"></span>	SUELO RÚSTICO DE ESPECIAL PROTECCIÓN
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#add8e6; border:1px solid black;"></span>	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ORDINARIA
<b>BANDA DE RESERVA</b>	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#cccccc; border:1px solid black;"></span>	SISTEMA GENERAL FERROVIARIO ASOCIADO AL SOTERRAMIENTO EN SUPERFICIE
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border-top:1px dashed black; border-bottom:1px dashed black;"></span>	SISTEMA GENERAL FERROVIARIO ASOCIADO AL SOTERRAMIENTO EN SUBSUELO
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border-top:1px dashed black; border-bottom:1px dashed black; border-left:1px dashed black; border-right:1px dashed black;"></span>	SISTEMA GENERAL FERROVIARIO ASOCIADO AL APARCAMIENTO

\\192.168.3.0\Proyectos\TMSD 2021\F-2021\_83-SOTERRAMIENTO TORRELAVEGA (INCO)\TRABAJO2. EL APARCAMIENTO SUBTERRANEO\ANEXO14 BANDA DE RESERVA\1. BANDA RESERVA.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA  
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO PROYECTO:  
 ESTUDIO COMPLEMENTARIO AL "ESTUDIO INFORMATIVO PARA EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN TORRELAVEGA"  
 DEL APARCAMIENTO SUBTERRANEO JUNTO A LA NUEVA ESTACIÓN EN TORRELAVEGA

AUTOR DEL ESTUDIO:  
 D. ALBERTO JAVIER GONZÁLEZ SAN JOSÉ



ESCALA ORIGINAL A3  
 NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA:  
 MARZO 2022

Nº DE PLANO:  
**AP.1**  
 Nº DE HOJA:  
 HOJA 1 DE 1

TÍTULO DE PLANO:  
**ANEJO 14. LIMITACIONES A LA PROPIEDAD BANDA DE RESERVA**