



ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL
AEROPUERTO DE GIRONA – COSTA BRAVA.

ANEJO 15. PLANEAMIENTO Y EXPROPIACIONES

ANEJO 15. PLANEAMIENTO Y EXPROPIACIONES

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE.....	1
2.1	Descripción urbanística de las alternativas.....	1
2.1.1	Alternativa 1.....	2
2.1.1.1	Término municipal de Sils.....	2
2.1.1.2	Término municipal de Vilobí d'Onyar.....	2
2.1.1.3	Término municipal de Riudellots de la Selva.....	2
2.1.2	Alternativa 2.....	3
2.1.2.1	Término municipal de Sils.....	3
2.1.2.2	Término municipal de Vilobí d'Onyar.....	3
2.1.2.3	Término municipal de Riudellots de la Selva.....	3
3.	EXPROPIACIONES.....	4
3.1	Fuentes consultadas.....	4
3.2	Normativa de Aplicación.....	4
3.3	Expropiaciones.....	4
3.3.1	Clasificación de los terrenos.....	4
3.3.2	Banda de expropiación.....	4
3.3.2.1	Trazado ferroviario en superficie.....	4
3.3.2.2	Trazado ferroviario en túneles y viaductos.....	4
3.3.3	Edificaciones afectadas.....	5
3.3.3.1	Alternativa 1.....	5
3.3.3.2	Alternativa 2.....	5
3.4	Superficies de expropiación.....	5
3.5	Ocupaciones temporales.....	5
3.6	Imposición de servidumbres.....	5
3.7	Valoración.....	6

APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

APÉNDICE 2. PLANOS DE EXPROPIACIONES

1. INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se recogen todas aquellas figuras de Planeamiento Urbanístico, actualmente vigentes, que afectan al uso y gestión del suelo en el conjunto de los municipios atravesados por el trazado propuesto en el “*Estudio Informativo de la nueva estación ferroviaria en el aeropuerto de Girona – Costa Brava*”.

El objeto de este análisis es informar sobre la situación urbanística y el planeamiento territorial que han sido tenidos en cuenta, junto con otros condicionantes, para la definición de las distintas alternativas de trazado propuestas.

En segundo lugar, en el presente anejo se describen los criterios seguidos para la determinación de los terrenos y otros bienes inmuebles que será necesario expropiar o bien ocupar temporalmente, de acuerdo con las Leyes vigentes y la escala de trabajo. Se avanza una estimación económica de la valoración de esta ocupación. Se trata de un anejo meramente informativo que no da inicio a ningún expediente expropiatorio.

2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Las fuentes de información que se han utilizado para el presente análisis han sido los diferentes instrumentos de planeamiento y gestión urbanística vigentes en cada uno de los municipios, incluidas las oportunas modificaciones que, según los casos, se hayan aprobado con carácter de Aprobación Definitiva a los mismos. En la siguiente tabla se resume cuál es la situación del planeamiento vigente en cada uno de los municipios en estudio:

MUNICIPIO	ORDENACIÓN	AÑO
Sils	Pla d'ordenació urbanística municipal (9/11/2012)	2012
Vilobí d'Onyar	Normes subsidiàries de planejament (10/07/1987) POUM (Aprobación inicial 29 de julio de 2010)	1987 2010
Riudellots de la Selva	Normes subsidiàries de planejament	1999

Respecto del planeamiento, cabe destacar el gran número de figuras urbanísticas registradas en el Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya (RPUC) que afectan al ámbito, entre otros se destacan:

- Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) (16 de marzo 1995)
- Pla territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) (14 de septiembre 2010)
- PDU del sistema urbà Girona (PDUSUG) (27 de julio 2010)

También, como figura de ordenación territorial, es relevante la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Girona, que fue sometido a información pública con fecha de publicación 28 de diciembre de 2021 junto con su Estudio Ambiental Estratégico.

Como resultado del análisis de la documentación gráfica recopilada, se incluyen en el APÉNDICE 1 los planos de trazado en los que se recoge la clasificación urbanística de los suelos por los que discurren las alternativas estudiadas.

2.1 Descripción urbanística de las alternativas

A continuación, se describen por tramos las figuras de planeamiento urbanístico que afectan a las dos alternativas desarrolladas.

Dado que, en algunos de los términos municipales afectados la normativa vigente tiene una antigüedad mayor de 10 años, algunos de los datos aquí aportados pueden ser susceptibles de cambios, al no haberse incorporado a los planeamientos existentes, las últimas modificaciones o actuaciones efectuadas en la zona.

2.1.2 Alternativa 2

La alternativa 2 comparte trazado con la alternativa 1 hasta el cruce con la carretera GIV-5341, afectando a los términos municipales de Sils y Vilobí d'Onyar. Los andenes de la estación se sitúan en torno al PK49+000 y los mangos de la estación alcanzan el viaducto sobre la carretera N-156 ya en el término municipal de Riudellots de la Selva.

La estación se ubica mayoritariamente en el término municipal de Vilobí, aunque algunos de sus elementos de urbanización y plataforma se sitúan en el término municipal de Riudellots.

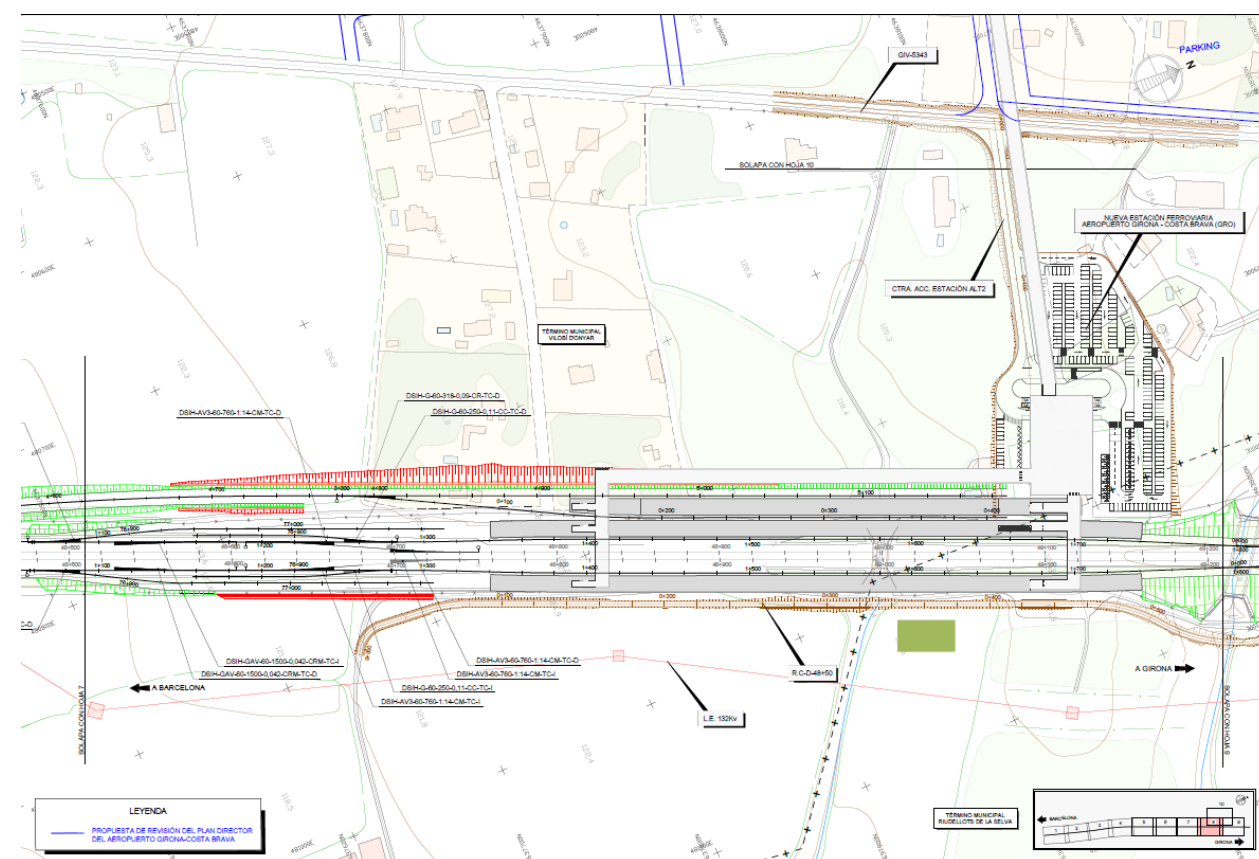


Figura 2. Plano de planta de estación y urbanización Alternativa 2

2.1.2.1 Término municipal de Sils

El trazado se inicia en el municipio de Sils, correspondiente a la vía para tráficos de lanzadera, entre la línea ferroviaria actual y la autopista AP7. La ampliación de la plataforma en este municipio afecta mayoritariamente a suelo no urbanizable.

2.1.2.2 Término municipal de Vilobí d'Onyar

En este término, se prolonga el PAET existente configurando la nueva estación en las proximidades del aeropuerto. La estación y la urbanización se sitúan al oeste de la línea ferroviaria, en coordinación con el planeamiento de la Propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto. La estación se conecta viariamente con la carretera GIV-5343. Se incluye en la actuación una pasarela peatonal de conexión entre la estación y la terminal del aeropuerto.

La ampliación de la plataforma, urbanización y pasarela peatonal afecta mayoritariamente a suelo no urbanizable.

2.1.2.3 Término municipal de Riudellots de la Selva

En este término se ubica una parte minoritaria de la urbanización y ampliación de la plataforma hasta el inicio del viaducto sobre la N-156.

El terreno afectado en este municipio tiene calificación de sistema ferroviario. El Ayuntamiento podrá ajustar el espacio reservado con esta calificación posteriormente a la aprobación de este Estudio.

3. EXPROPIACIONES

3.1 Fuentes consultadas

Las fuentes consultadas para la obtención de la relación de bienes afectados, así como su clasificación según su naturaleza son:

- De carácter externo:
 - Límites municipales de España descargados del Centro Nacional de Información Geográfica.
 - Catastro de España
- De carácter interno:
 - Cartografía
 - Alternativas de trazado
 - Usos y aprovechamientos del Suelo

3.2 Normativa de Aplicación

- Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y su Reglamento, R.D. 26 de abril de 1957.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto Ley 6/2010 de 9 de abril de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo para la capitalización de rentas en suelo rústico.

3.3 Expropiaciones

3.3.1 Clasificación de los terrenos

De cara a la valoración de bienes y derechos, se ha establecido una clasificación de los suelos en dos categorías urbano/urbanizable y no urbanizable (rústico). La asignación de terrenos a cada una de estas categorías se ha obtenido de los planos de Planeamiento Urbanístico que figuran en el *APÉNDICE 1*.

3.3.2 Banda de expropiación

3.3.2.1 Trazado ferroviario en superficie

Con arreglo a la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, del Sector Ferroviario, la superficie a expropiar (Zona de Dominio Público) por el "Estudio Informativo de la Nueva estación ferroviaria en el Aeropuerto de Girona – Costa Brava", viene determinada por una banda horizontal, denominada plataforma, más una zona a ambos lados de ésta que llega hasta las aristas exteriores de la explanación (incluyendo los elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto la correcta explotación de la línea ferroviaria), a la que se añade una segunda zona a partir de las citadas aristas, medida en horizontal y perpendicular a éstas, de cinco (5) de anchura en suelo urbano y de ocho (8) metros en suelo rústico. A estos efectos:

- Se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea ferroviaria, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.
- Se considera arista exterior de la explanación, la intersección del pie de talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

Se consideran elementos funcionales e instalaciones de un ferrocarril todos los bienes, medios o zonas permanentemente afectados a la conservación del mismo o a la explotación del servicio público ferroviario, tales como paseos, bermas, cunetas, señales, cerramientos, transmisiones, conectores, canalizaciones superficiales, subterráneas o aéreas, casetas, casillas, transformadores, subestaciones, líneas de alimentación, línea aérea de contacto y otros análogos.

3.3.2.2 Trazado ferroviario en túneles y viaductos

Según determina el artículo 13 de la Ley del Sector Ferroviario, en los casos especiales de viaductos y obras similares, se tomará como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

Para los viaductos se considerará el mismo criterio de expropiación que el trazado en superficie, es decir, desde la proyección vertical de cada elemento se suma 5 u 8 metros a cada lado dependiendo del tipo de terreno.

Para los túneles, se considerará el mismo criterio de expropiación que el trazado en superficie, es decir, se expropian 5 u 8 metros a partir de la arista de explanación correspondiente a la excavación de los emboquilles. No se expropia ninguna banda sobre el túnel en mina.

Para los túneles artificiales, se expropiará temporalmente la zona de terreno necesaria para realizar la excavación, ZIA y depósito temporal de tierra excavadas. Estas zonas serán restituidas a su estado original y no generan ocupación definitiva.

3.3.3 Edificaciones afectadas

3.3.3.1 Alternativa 1

La alternativa 1 no afecta a edificaciones en su implantación.

3.3.3.2 Alternativa 2

La alternativa 2 afecta a 3 inmuebles próximos a la estación con referencias catastrales:

Referencia catastral	Localización	Clase	Uso principal	Sup. Construida (m2)	Año de construcción	Parcela catastral (m2)
17248A005000250001TJ	LG AEROPUERTO Polígono 5 Parcela 25 000031300DG76F AEROPORT GIR-C BRA. 17185 VILOBI D'ONYAR (GIRONA)	Urbano	Residencial	416	1990	4.614
17248A005000220001TD	LG AEROPUERTO Polígono 5 Parcela 22 000019300DG76F AEROPORT GIR-C BRA. 17185 VILOBI D'ONYAR (GIRONA)	Urbano	Residencial	294	1989	2.996
17248A005000210001TR	Polígono 5 Parcela 21 AEROPORT GIR-C BRA. VILOBI D'ONYAR (GIRONA)	Urbano	Residencial	271	1985	3.191

No se consideran en este estudio las afecciones a inmuebles por la pasarela de conexión en el ámbito de desarrollo de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Girona – Costa Brava. Esas afecciones se consideran vinculadas al desarrollo del aeropuerto.

3.4 Superficies de expropiación

Aplicando los criterios descritos en el apartado anterior, se han elaborado los planos de expropiaciones y ocupaciones temporales que se adjuntan en el APÉNDICE 2 y de los que se obtienen las siguientes superficies de expropiación definitiva:

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	3.768,76 m2	0 m2	3.768,76 m2
Vilobí d'Onyar	104.041,09 m2	0 m2	104.041,09 m2
Riudellots de la Selva	0 m2	0 m2	0 m2

Tabla 1. Alternativa 1. Expropiación definitiva

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	3.768,76 m2	0 m2	3.768,76 m2
Vilobí d'Onyar	104.631,31 m2	981 m2	105.612,31 m2
Riudellots de la Selva	7.440,36 m2	0 m2	7.440,36 m2

Tabla 2. Alternativa 2. Expropiación definitiva

3.5 Ocupaciones temporales

Las ocupaciones temporales surgen ante la necesidad de disponer de zonas de acopio de materiales, instalaciones de obra, rellenos puntuales más allá de la banda de expropiación, caminos provisionales de obra, etc., es decir, zonas de terreno que resultan estrictamente necesario ocupar para llevar a cabo la correcta ejecución de las obras y por un espacio de tiempo determinado.

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	0 m2	0 m2	0 m2
Vilobí d'Onyar	3.200 m2	0 m2	0 m2
Riudellots de la Selva	0 m2	0 m2	0 m2

Tabla 3. Alternativa 1. Ocupación temporal

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	0 m2	0 m2	0 m2
Vilobí d'Onyar	3.200 m2	0 m2	0 m2
Riudellots de la Selva	0 m2	0 m2	0 m2

Tabla 4. Alternativa 2. Ocupación temporal

3.6 Imposición de servidumbres

Las imposiciones de servidumbres surgen ante la necesidad de disponer la reposición de servicios o servidumbres afectadas, exigiendo franjas de terrenos sobre los que es imprescindible imponer una serie de gravámenes, al objeto de limitar el ejercicio del pleno dominio del inmueble.

3.7 Valoración

Durante el desarrollo del Proyecto se realizará la valoración pormenorizada de los bienes y derechos afectados aplicando la normativa legal vigente; en especial, la contenida en el RD legislativo 7/2015, de 30 de octubre y el RD 1492/2011, de 24 de octubre, así como lo contenido en la Ley de Expropiación forzosa.

En cuanto al vuelo y demás instalaciones afectadas:

- Las plantaciones y sembrados preexistentes, así como las indemnizaciones por razón de arrendamientos rústicos u otros derechos, se tasarán con arreglo a los criterios de las Leyes de Expropiación Forzosa y de Arrendamientos Rústicos.
- Las edificaciones, construcciones e instalaciones, cuando deban valorarse con independencia del suelo, se tasarán por el método de coste de reposición según su estado y antigüedad en el momento al que deba entenderse referida la valoración.
- Las indemnizaciones a favor de los arrendatarios rústicos y urbanos se fijarán de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y las normas de la legislación de Arrendamientos.

En cuanto a las servidumbres:

- Se valoran en función del tipo de gravamen o grado de limitación del pleno dominio impuesto sobre el bien o parcela afectada. En general se valora teniendo en cuenta la diferencia entre el valor en venta que poseía la parcela inicialmente a la imposición de la servidumbre y el valor en venta que poseerá como consecuencia de la carga o gravamen que se pretende imponer.
- En el caso de terrenos incluidos en un suelo RÚSTICO, se estima esta diferencia en un 50% del valor de los terrenos afectados, siendo necesario analizar cada caso en función del perjuicio que se realiza a la parcela, pudiendo variar de 10 al 100%. Al valor calculado por servidumbre del suelo se le añade el 100% del valor del vuelo que vaya a ser afectado.
- En el caso de terrenos incluidos en Suelo Urbanizado, se estima esta diferencia en un 5%-10% del valor de los terrenos afectados.

En cuanto a las ocupaciones temporales:

- Su tasación se ha realizado de conformidad con lo que establece la vigente Ley de Expropiación Forzosa, es decir "... Se referirán siempre a la apreciación de los rendimientos que el propietario haya dejado de percibir por las rentas vencidas durante la ocupación, sumando, además los perjuicios estimados que se causen a la finca o los gastos que supongan restituirla a su estado primitivo...", obviamente con la salvedad de que los perjuicios irrogados en ningún caso puedan ser superiores al valor del bien, en cuyo caso se optará por su expropiación.
- Teniendo en cuenta la duración prevista de las obras, se ha estimado que la indemnización correspondiente a la ocupación temporal de los terrenos incluidos en Suelo rústico/no urbanizable se debe valorar en el 10% del valor del terreno afectado por cada año de ocupación

del mismo. Al valor calculado por ocupación del suelo se le añade el 100% del valor del vuelo existente.

- En el caso de terrenos incluidos en Suelo Urbanizado, se estima en un 2% del valor de los terrenos ocupados temporalmente, que equivale al establecido por la Ley de Impuestos Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados para la valoración de usufructos temporales.

Se ha estimado un valor de 200 €/m² para las afecciones en suelo urbano y 6 €/m² para las afecciones en suelo rústico. Teniendo en cuenta estos costes, el valor de las expropiaciones para las parcelas afectadas por las diferentes actuaciones objeto de este Estudio Informativo asciende a las cantidades de:

TÉRMINU MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	22.612,56 €	0,00 €	22.612,56 €
Vilobí d'Onyar	624.246,54 €	0,00 €	624.246,54 €
Riudellots de la Selva	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	646.859,10 €	0,00 €	646.859,10 €

Tabla 5. Alternativa 1. Valoración

TÉRMINU MUNICIPAL	SUELO RÚSTICO	SUELO URBANO	TOTAL
Sils	22.612,56 €	0,00 €	22.612,56 €
Vilobí d'Onyar	627.787,86 €	196.200,00 €	823.978,86 €
Riudellots de la Selva	44.642,16 €	0,00 €	44.642,16 €
TOTAL ALT 2	695.042,58 €	5.886,00 €	981.242,58 €

Tabla 6. Alternativa 2. Valoración

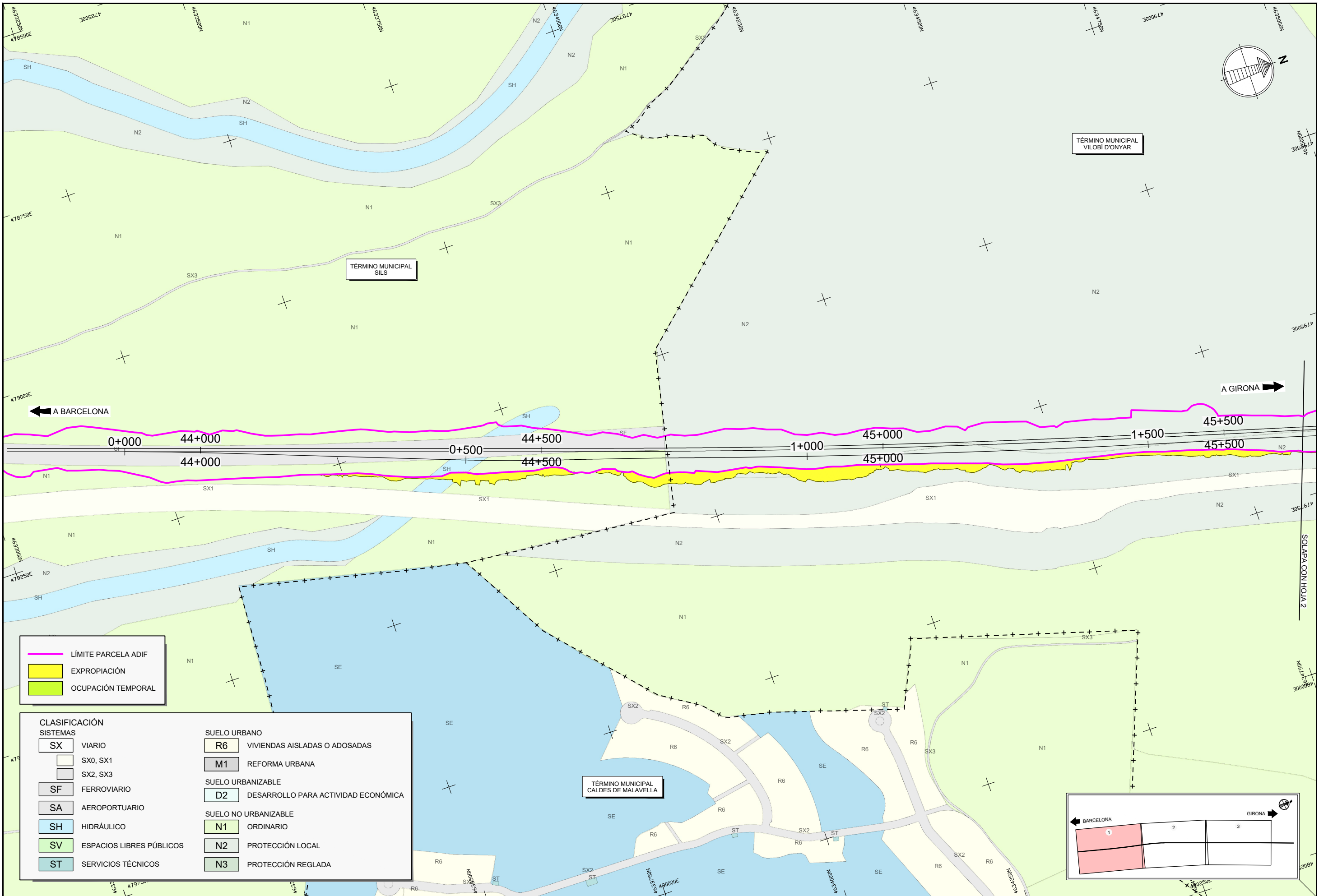
A estas valoraciones hay que añadir el coste de las edificaciones a expropiar.

POR ÚLTIMO Y MUY ESPECIALMENTE HA DE SIGNIFICARSE DE MODO EXPRESO, QUE LA CANTIDAD DETERMINADA ANTERIORMENTE ES UNA CANTIDAD EXCLUSIVAMENTE PARA USO Y CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN, Y QUE NECESARIA E INELUDIBLEMENTE HABRÁ DE AJUSTARSE Y CONCRETARSE, DE CONFORMIDAD CON EL MANDATO Y JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL, EN CADA CASO Y PARA CADA FINCA AFECTADA, EN EL PRECEPTIVO EXPEDIENTE EXPROPIATORIO QUE FORZOSA Y NECESARIAMENTE HABRÁ DE INCOARSE.

A los efectos que establece el artículo 17 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa de 16/12/54 y concordantes con su Reglamento de 26/4/57, durante la redacción del Proyecto Básico se

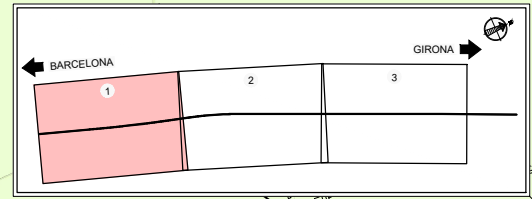
elaborará la preceptiva relación concreta e individualizada, en la que se describen, todos los aspectos materiales y jurídicos, de los bienes o derechos que se consideran de necesaria expropiación.

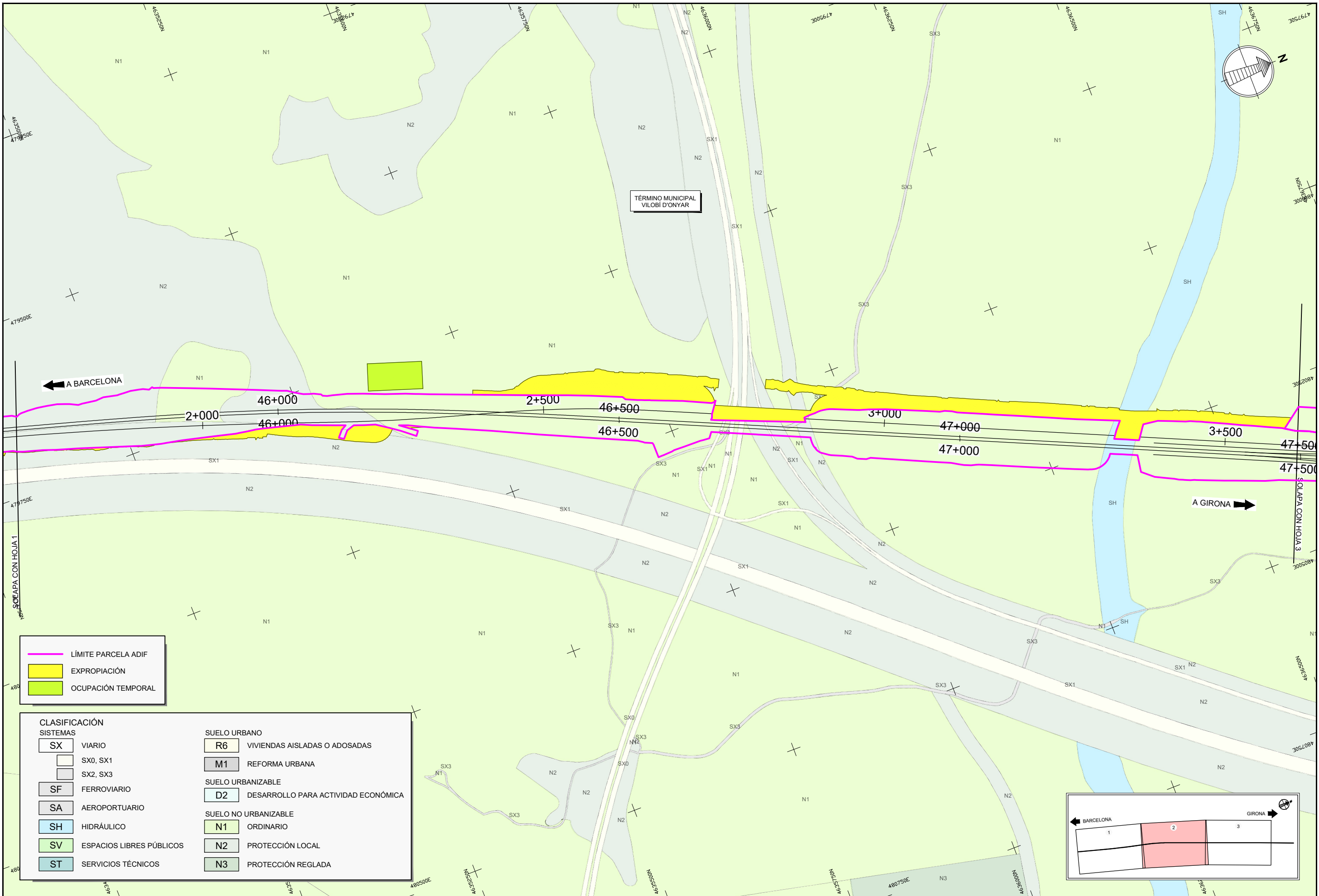
APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO



- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL

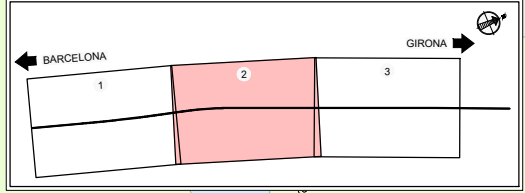
CLASIFICACIÓN SISTEMAS		SUELO URBANO	
SX	VIARIO	R6	VIVIENDAS AISLADAS O ADOSADAS
SX0, SX1		M1	REFORMA URBANA
SX2, SX3		D2	DESARROLLO PARA ACTIVIDAD ECONÓMICA
SF	FERROVIARIO	SUELO URBANIZABLE	
SA	AEROPORTUARIO	N1	ORDINARIO
SH	HIDRÁULICO	N2	PROTECCIÓN LOCAL
SV	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	N3	PROTECCIÓN REGLADA
ST	SERVICIOS TÉCNICOS	SUELO NO URBANIZABLE	

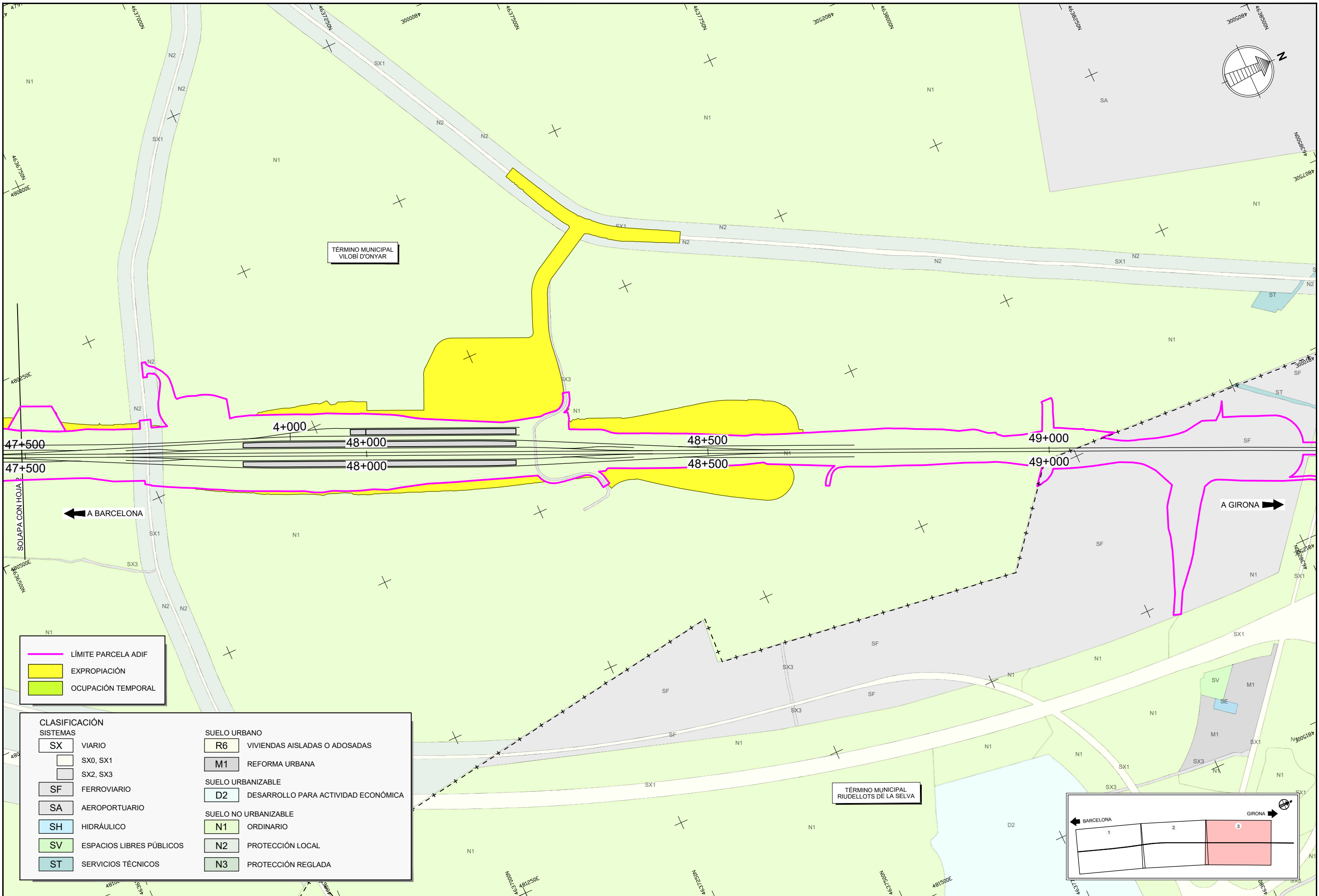




LÍMITE PARCELA ADIF
 EXPROPIACIÓN
 OCUPACIÓN TEMPORAL

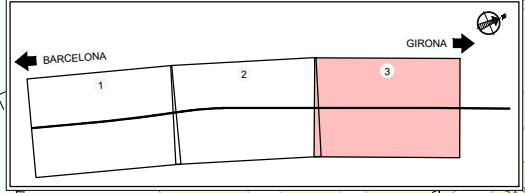
CLASIFICACIÓN SISTEMAS		SUELO URBANO	
SX	VIARIO	R6	VIVIENDAS AISLADAS O ADOSADAS
SX0, SX1		M1	REFORMA URBANA
SX2, SX3		D2	DESARROLLO PARA ACTIVIDAD ECONÓMICA
SF	FERROVIARIO	SUELO URBANIZABLE	
SA	AEROPORTUARIO	N1	ORDINARIO
SH	HIDRÁULICO	N2	PROTECCIÓN LOCAL
SV	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	N3	PROTECCIÓN REGLADA
ST	SERVICIOS TÉCNICOS	SUELO NO URBANIZABLE	

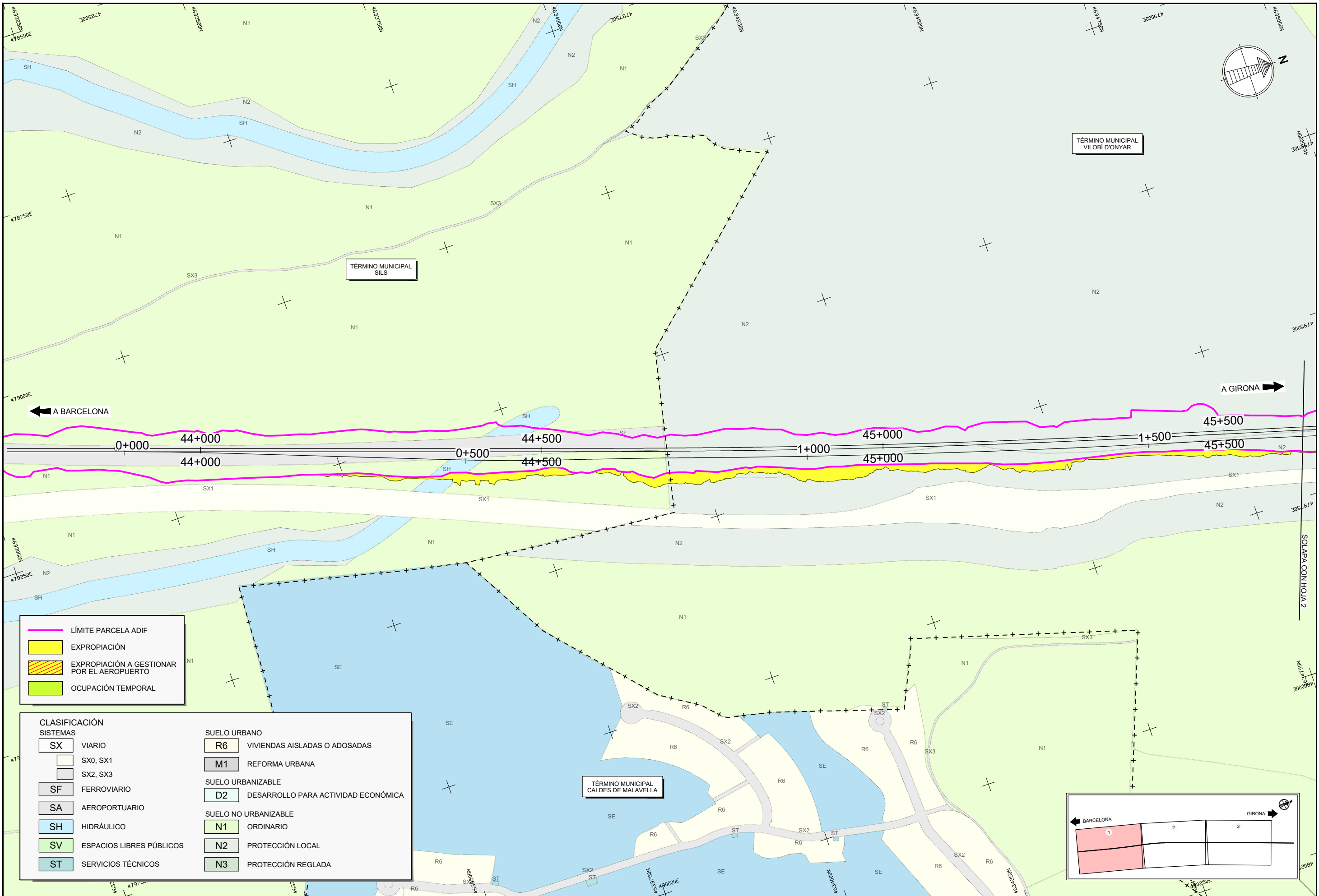




- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL

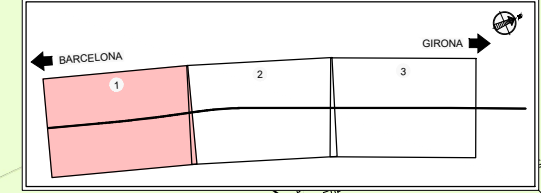
CLASIFICACIÓN SISTEMAS		SUELO URBANO	
SX	VIARIO	R6	VIVIENDAS AISLADAS O ADOSADAS
□	SX0, SX1	M1	REFORMA URBANA
□	SX2, SX3	SUELO URBANIZABLE	
SF	FERROVIARIO	D2	DESARROLLO PARA ACTIVIDAD ECONOMICA
SA	AEROPORTUARIO	SUELO NO URBANIZABLE	
SH	HIDRÁULICO	N1	ORDINARIO
SV	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	N2	PROTECCIÓN LOCAL
ST	SERVICIOS TÉCNICOS	N3	PROTECCIÓN REGLADA

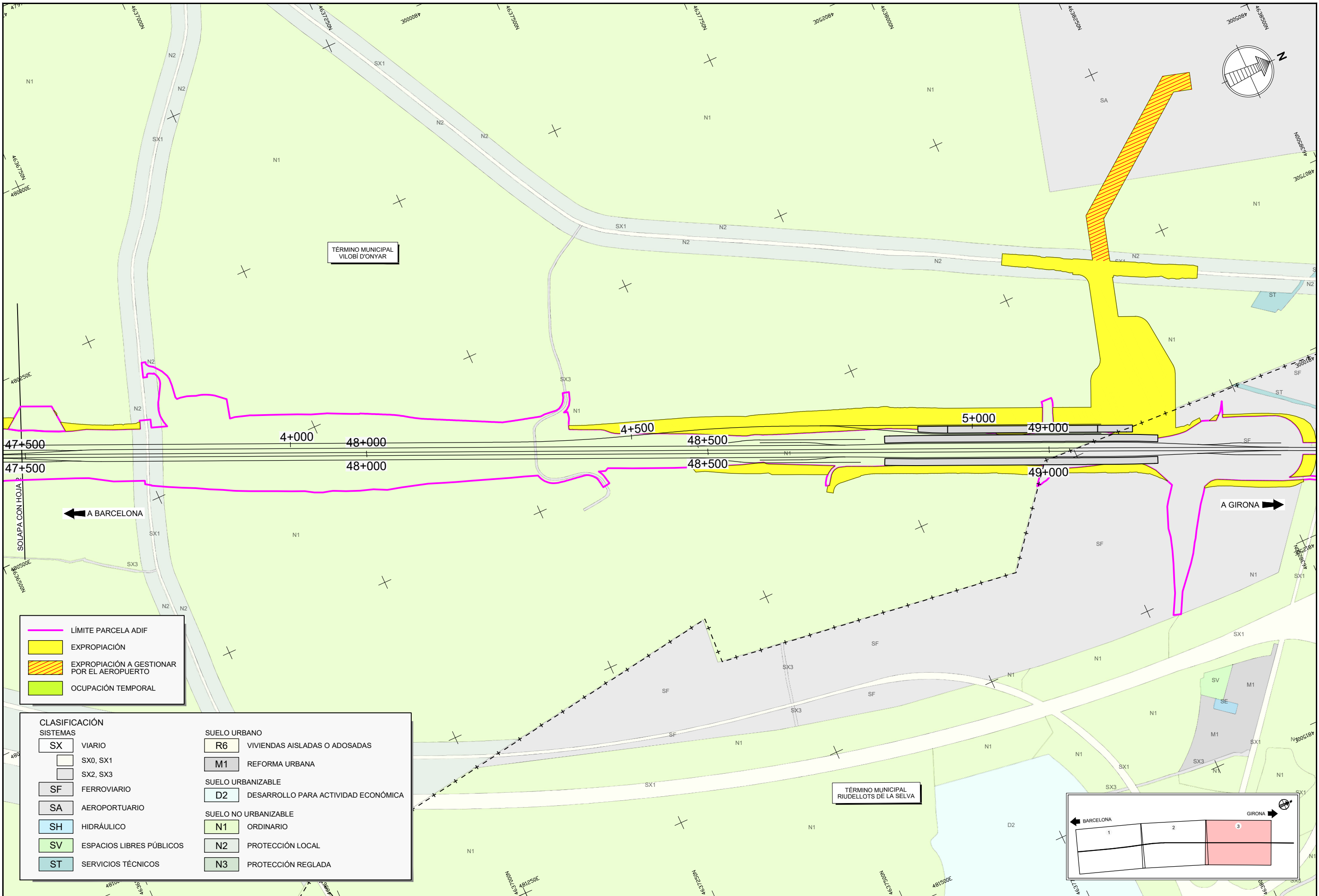




LÍMITE PARCELA ADIF
 EXPROPIACIÓN
 EXPROPIACIÓN A GESTIONAR POR EL AEROPUERTO
 OCUPACIÓN TEMPORAL

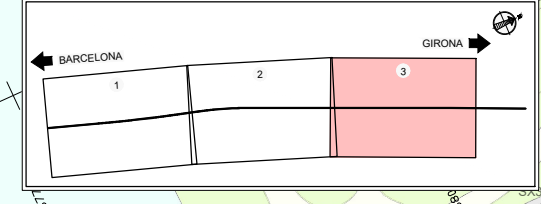
CLASIFICACIÓN SISTEMAS		SUELO URBANO	
SX	VIARIO	R6	VIVIENDAS AISLADAS O ADOSADAS
SX0, SX1		M1	REFORMA URBANA
SX2, SX3		D2	DESARROLLO PARA ACTIVIDAD ECONÓMICA
SF	FERROVIARIO	SUELO URBANIZABLE	
SA	AEROPORTUARIO	N1	ORDINARIO
SH	HIDRÁULICO	N2	PROTECCIÓN LOCAL
SV	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	N3	PROTECCIÓN REGLADA
ST	SERVICIOS TÉCNICOS		



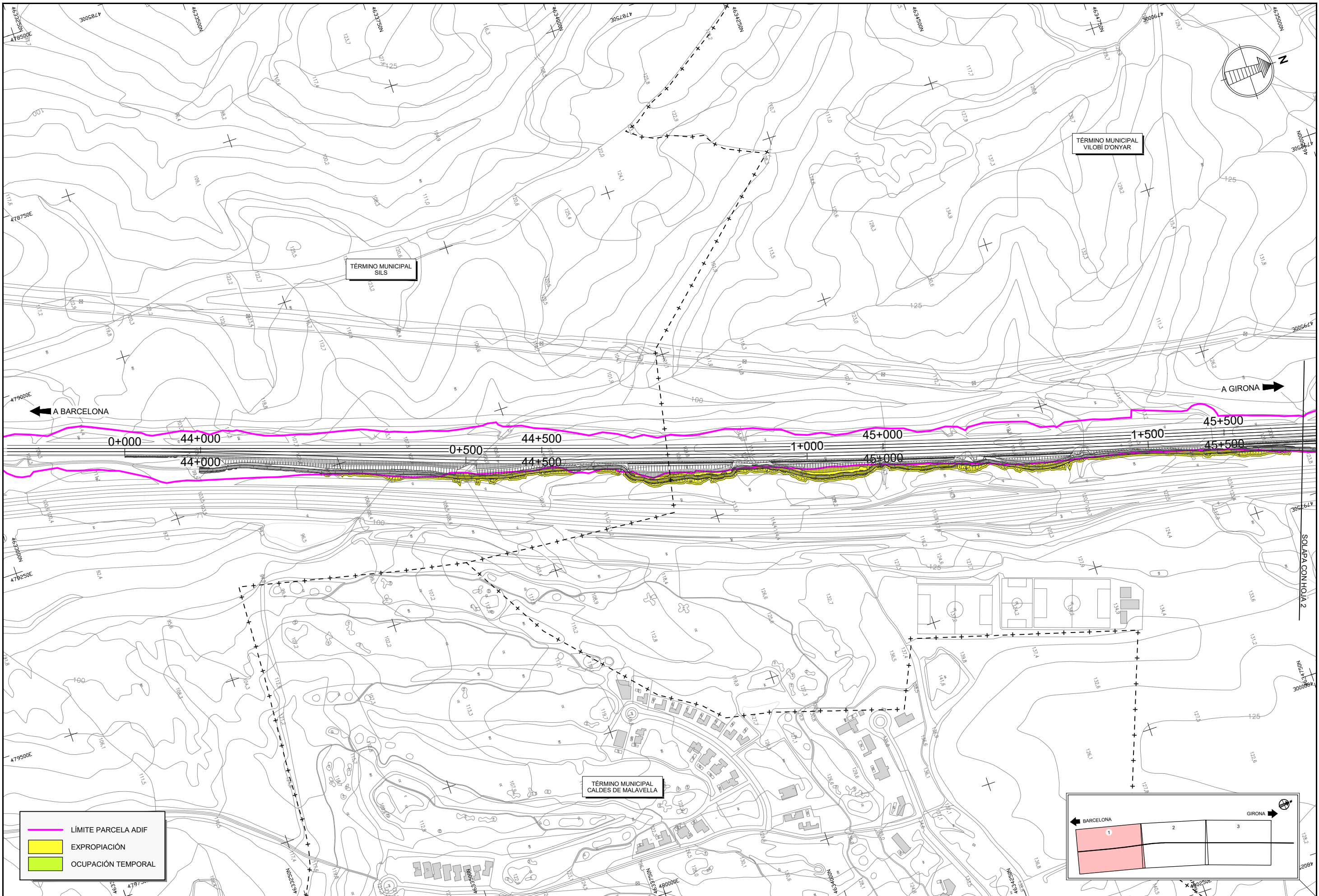


LÍMITE PARCELA ADIF
 EXPROPIACIÓN
 EXPROPIACIÓN A GESTIONAR POR EL AEROPUERTO
 OCUPACIÓN TEMPORAL

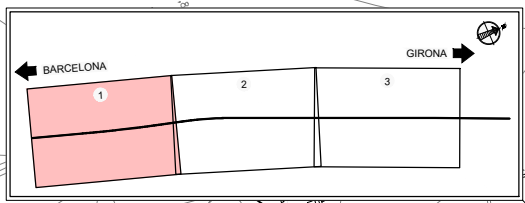
CLASIFICACIÓN SISTEMAS		SUELO URBANO	
SX	VIARIO	R6	VIVIENDAS AISLADAS O ADOSADAS
SX0, SX1		M1	REFORMA URBANA
SX2, SX3		D2	DESARROLLO PARA ACTIVIDAD ECONOMICA
SF	FERROVIARIO	SUELO NO URBANIZABLE	
SA	AEROPORTUARIO	N1	ORDINARIO
SH	HIDRÁULICO	N2	PROTECCIÓN LOCAL
SV	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	N3	PROTECCIÓN REGLADA
ST	SERVICIOS TÉCNICOS		



APÉNDICE 2. PLANOS DE EXPROPIACIONES



- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL



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 INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.

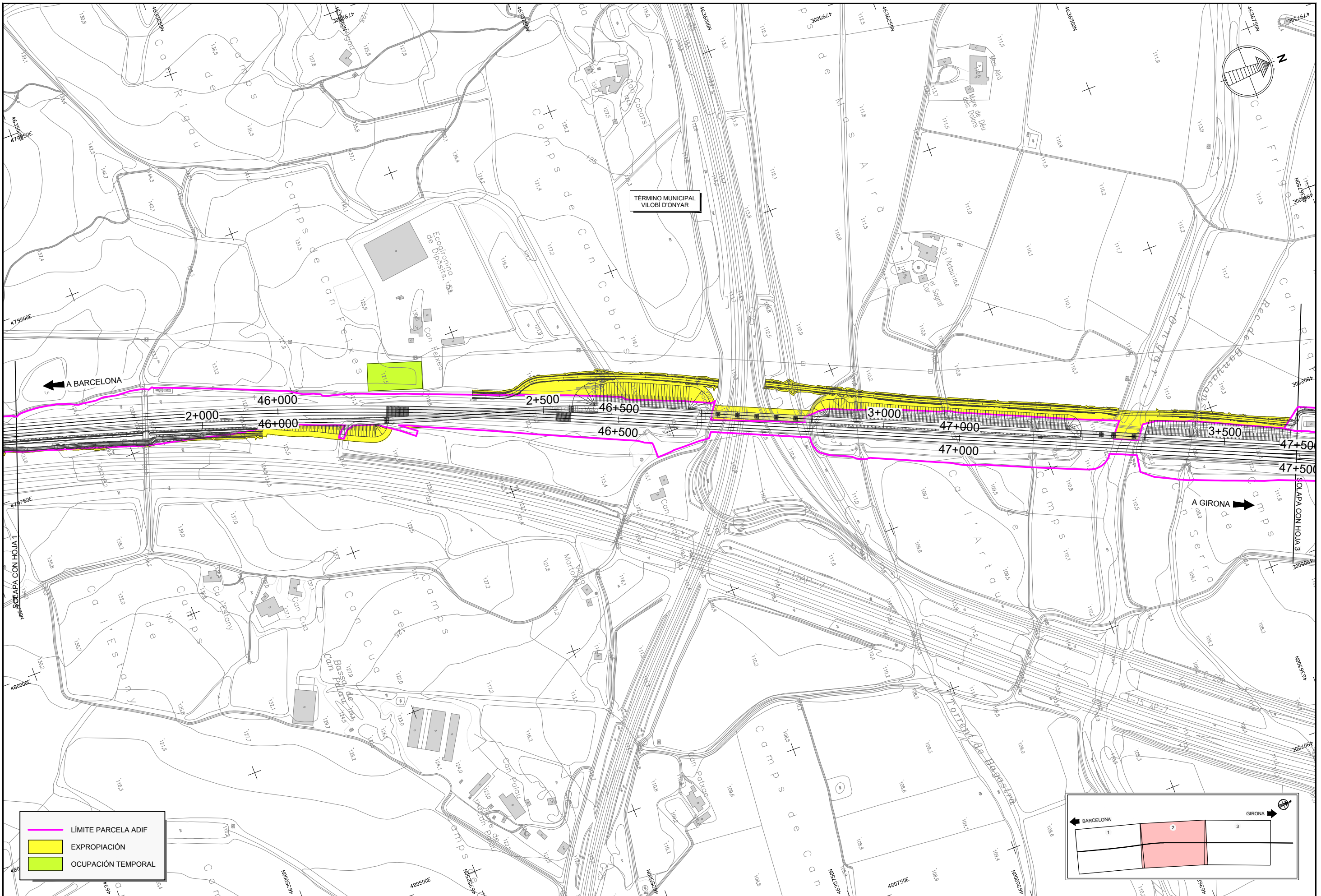
AUTOR DEL ESTUDIO:
D. JOSÉ A. PÉREZ GANDARA
saitec engineering

ESCALA ORIGINAL A3:
1:5.000
NUMÉRICA GRÁFICA

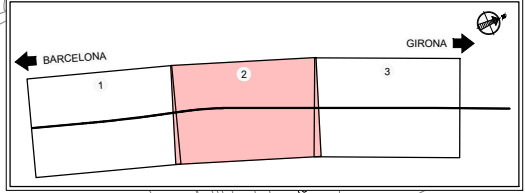
FECHA:
MARZO 2023

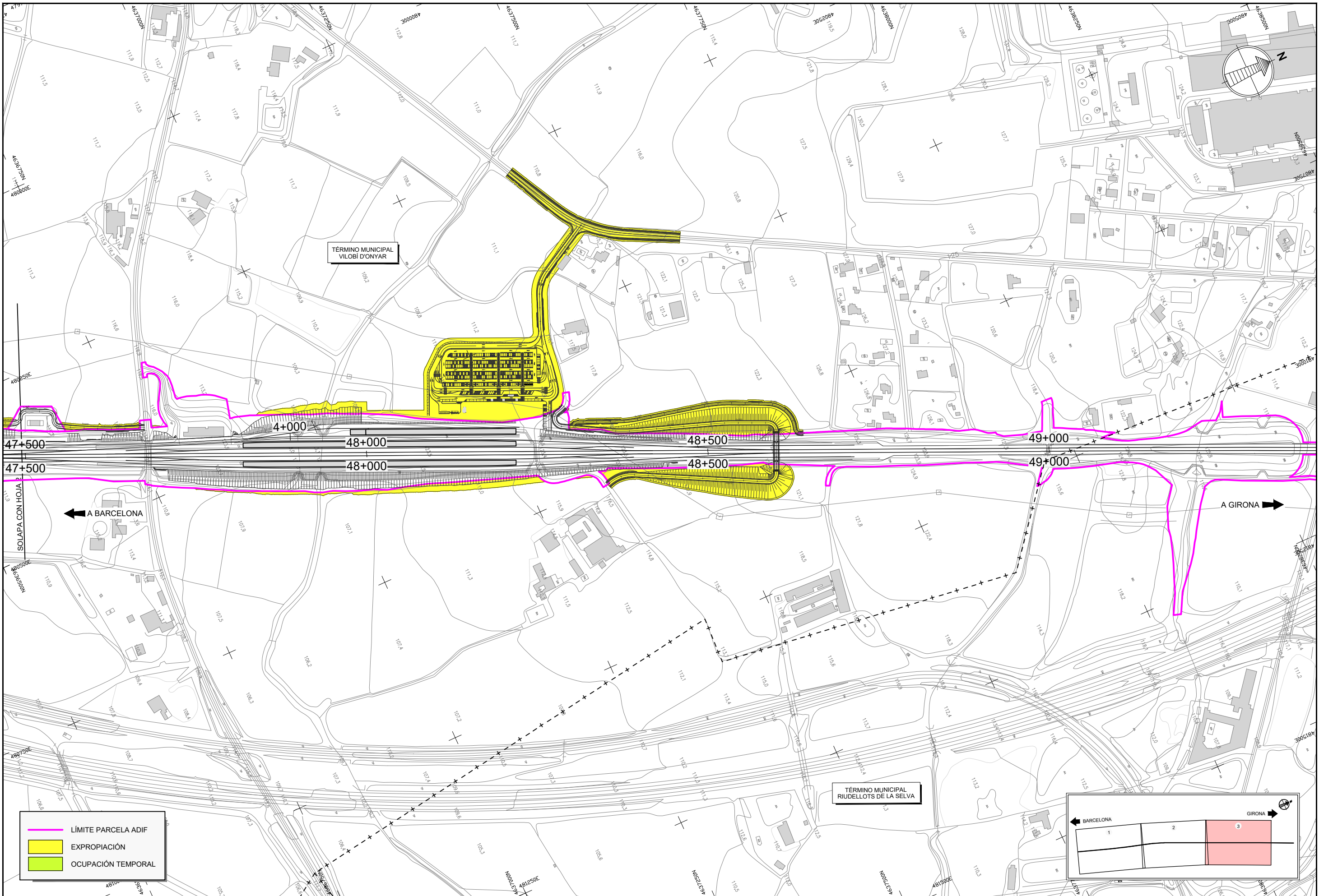
Nº DE PLANO:
Anejo 15.1.2
Nº DE HOJA:
HOJA 1 DE 3

TÍTULO DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
ALTERNATIVA 1
EXPROPIACIONES

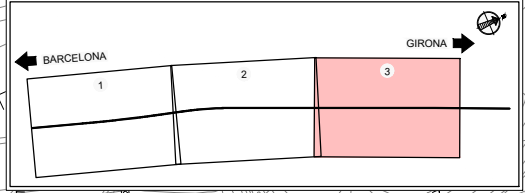


- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL





- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL



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 INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.

AUTOR DEL ESTUDIO:

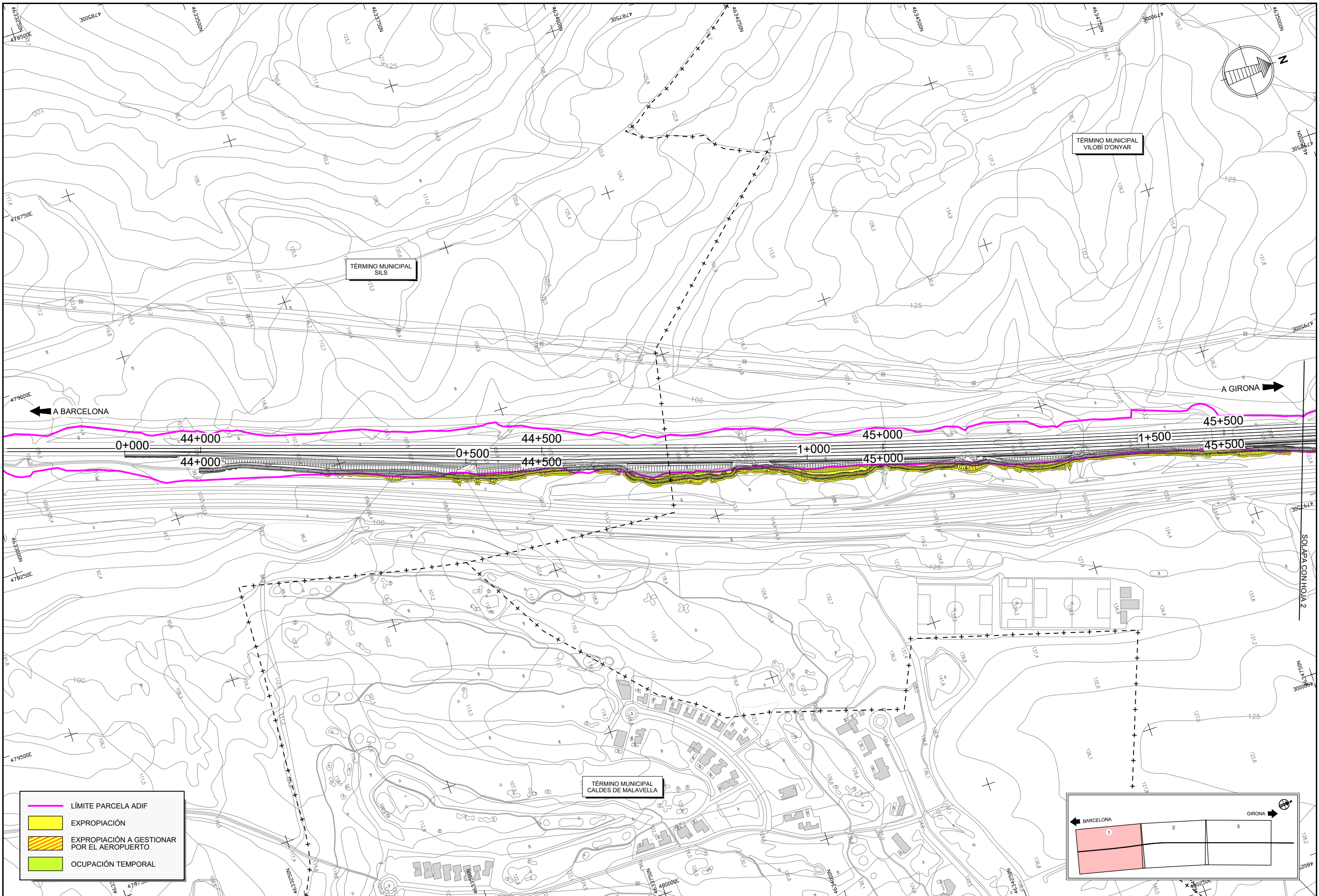
saitec engineering
 D. JOSÉ A. PÉREZ GÁNDARA

ESCALA ORIGINAL A3:
 1:5.000
 NUMÉRICA GRÁFICA

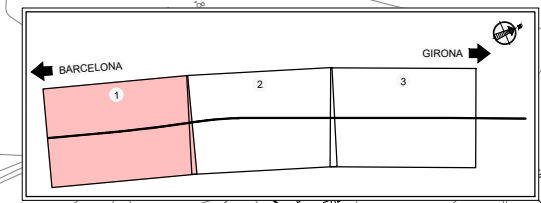
FECHA:
MARZO 2023

Nº DE PLANO:
Anejo 15.1.2
 Nº DE HOJA:
 HOJA 3 DE 3

TÍTULO DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ALTERNATIVA 1 EXPROPIACIONES



- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- EXPROPIACIÓN A GESTIONAR POR EL AEROPUERTO
- OCUPACIÓN TEMPORAL



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 INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.

AUTOR DEL ESTUDIO:

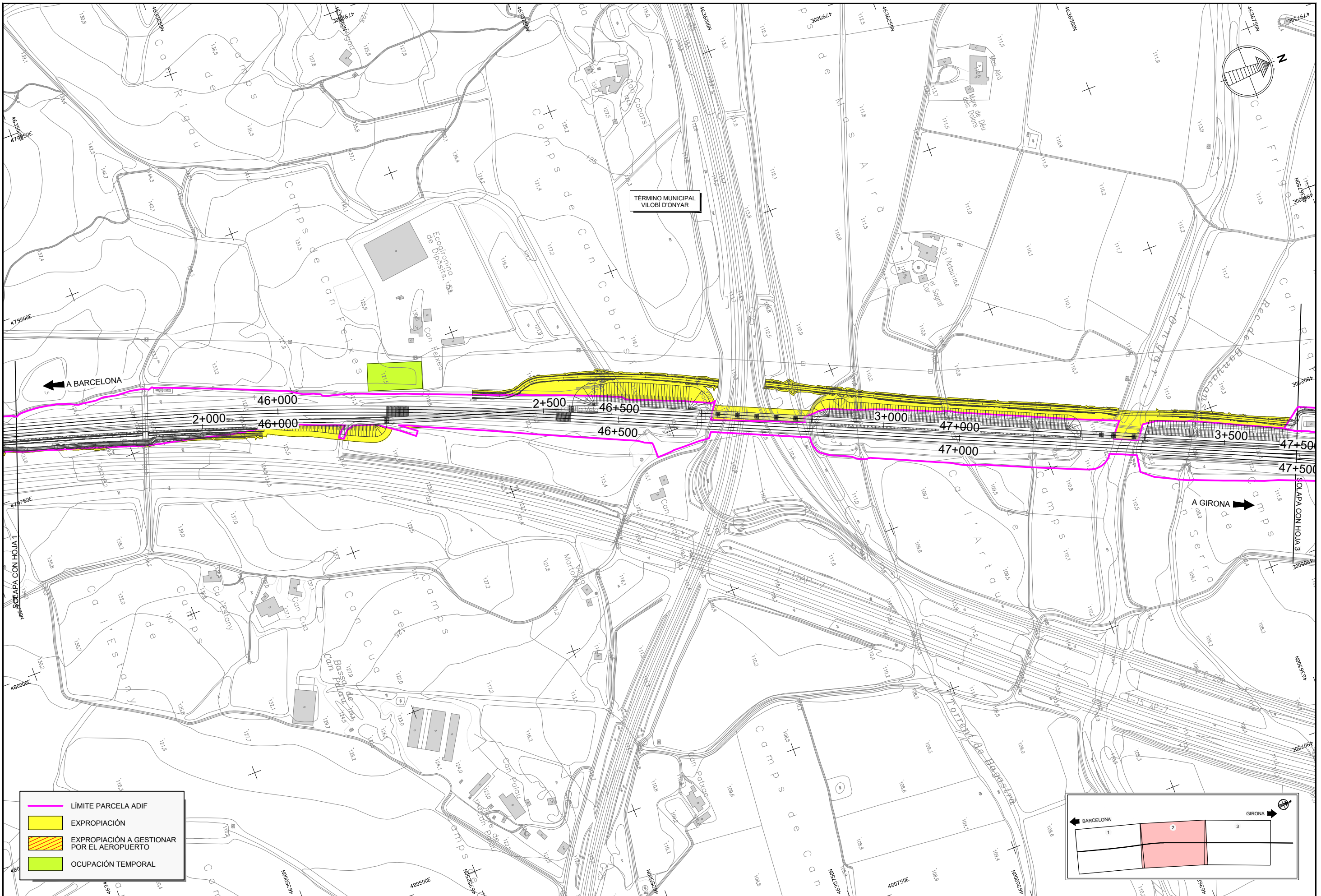
saitec engineering
 D. JOSÉ A. PÉREZ GÁNDARA

ESCALA ORIGINAL A3:
 1:5.000
 NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA:
MARZO 2023

Nº DE PLANO:
Anejo 15.2.2
 Nº DE HOJA:
 HOJA 1 DE 3

TÍTULO DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ALTERNATIVA 2 EXPROPIACIONES

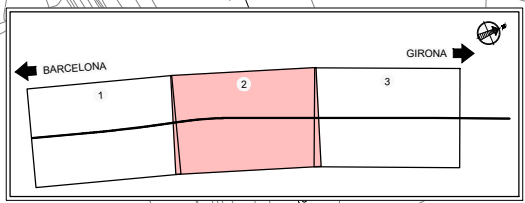


TÉRMINO MUNICIPAL
VILOBÍ D'ONYAR

← A BARCELONA

A GIRONA →

- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- EXPROPIACIÓN A GESTIONAR POR EL AEROPUERTO
- OCUPACIÓN TEMPORAL



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 INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.

AUTOR DEL ESTUDIO:

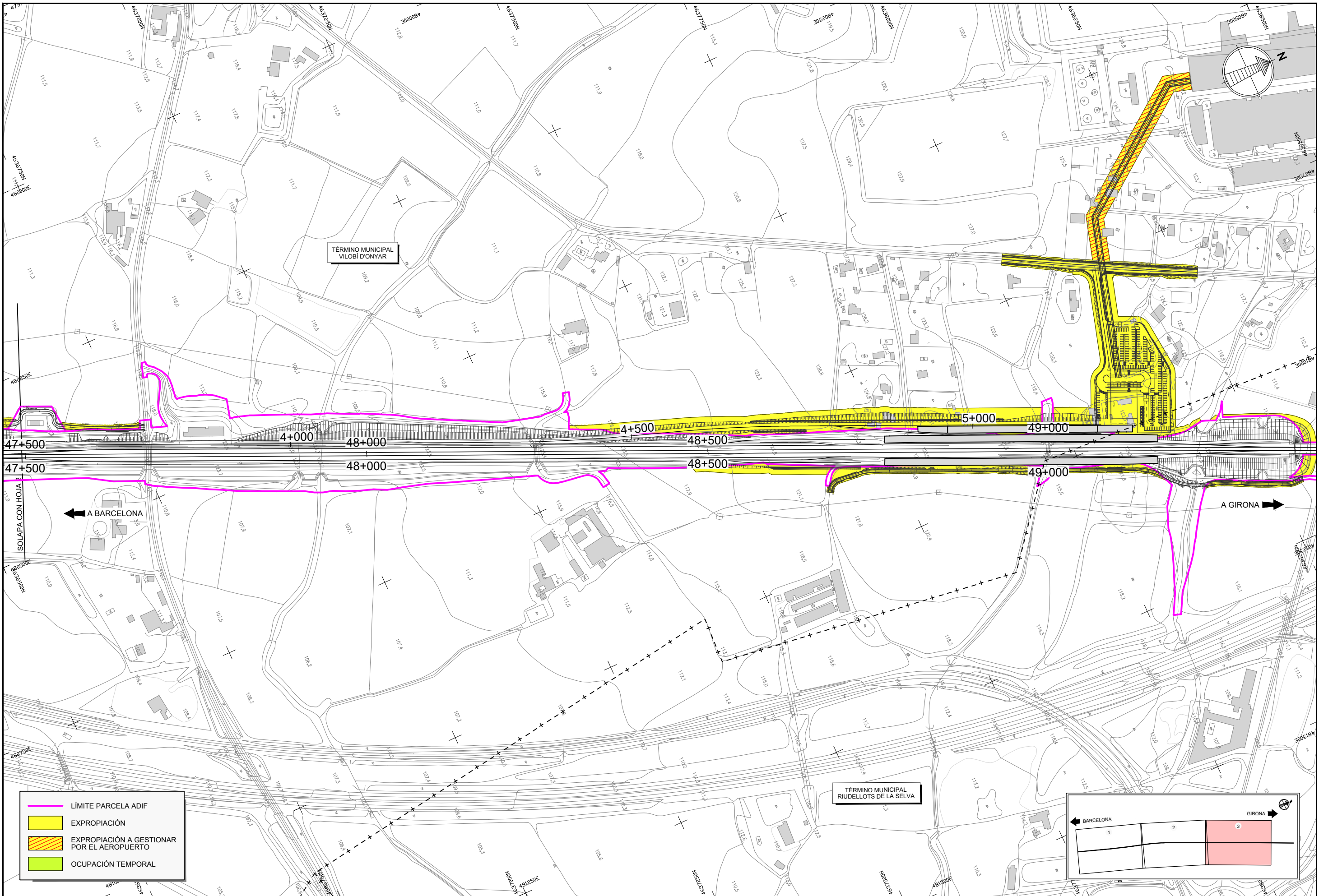
saitec engineering
D. JOSÉ A. PÉREZ GANDARA

ESCALA ORIGINAL A3:
1:5.000
NUMÉRICA GRÁFICA

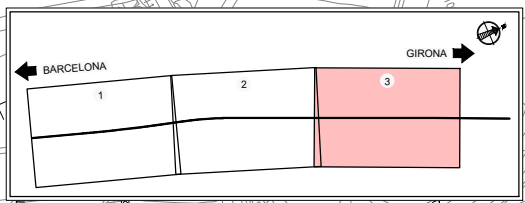
FECHA:
MARZO 2023

Nº DE PLANO:
Anejo 15.2.2
Nº DE HOJA:
HOJA 2 DE 3

TÍTULO DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ALTERNATIVA 2 EXPROPIACIONES



- LÍMITE PARCELA ADIF
- EXPROPIACIÓN
- EXPROPIACIÓN A GESTIONAR POR EL AEROPUERTO
- OCUPACIÓN TEMPORAL



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 INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.

AUTOR DEL ESTUDIO:

saitec engineering
D. JOSÉ A. PÉREZ GÁNDARA

ESCALA ORIGINAL A3:
1:5.000
NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA:
MARZO 2023

Nº DE PLANO:
Anejo 15.2.2
Nº DE HOJA:
HOJA 3 DE 3

TÍTULO DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ALTERNATIVA 2 EXPROPIACIONES