
OCUPACIÓN Y DOMINIO PÚBLICO

**ANEJO
15**

ÍNDICE

1. Objeto	1
2. Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes	1
3. Capítulo III. Limitaciones a la propiedad.....	2
3.1. Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.....	2
3.2. Zona de dominio público	2
3.3. Definiciones y criterios aplicados respecto a la zona de dominio público, de protección y línea límite de edificación	3
3.3.1. Definiciones.....	3
3.3.2. Zona de dominio público	4
3.3.3. Zona de protección.....	4
3.3.4. Línea límite de edificación.....	5
3.3.5. Líneas cerradas o de construcción abandonada. Tramos de línea en desuso por la ejecución de variantes ferroviarias	5
4. Conclusión: Banda de reserva.....	6

1. Objeto

Se incluye el presente documento como anejo al Estudio Informativo para la Reordenación de Espacios en la Estación de Santander.

Se incluye definición de aspectos relativos a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en concreto al *Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General*, y al *Capítulo III. Limitaciones a la propiedad*.

Dando cumplimiento a dicha Ley se incluye el presente anejo cuyo objeto es realizar una propuesta de la banda de reserva de ocupación necesaria para la adecuada explotación de la Estación de Santander, y de sus zonas de dominio público, para de este modo determinar el suelo susceptible de ser liberado para otros usos.

2. Capítulo II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en su Capítulo II “Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General”, artículo 5. “Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General”, apartado 7, indica:

7. 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.

Una vez la infraestructura de interés general se encuentre ejecutada, se deberán respetar las condiciones de suelo de protección de comunicaciones ferroviarias.

En las normas urbanísticas vigentes en el término municipal donde se desarrolla la infraestructura, Santander, se especifican las limitaciones de usos y actividades para esta categoría de suelo que vienen determinadas por la presencia de infraestructuras ferroviarias, así como las servidumbres que las mismas generan en suelos circundantes. Esta protección se puede superponer con la categoría de suelo por la que discurra la actuación. Los condicionantes prescritos por la legislación sectorial pertinente se superpondrán, si fueran más restrictivos, con los propios de la categoría de suelo por la que discurra la actuación.

3. Capítulo III. Limitaciones a la propiedad.

3.1. Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación

A los efectos de la Ley 38/2015, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Los órganos de la Administración General del Estado, en el ejercicio de las facultades que les correspondan en relación con las zonas de dominio público y de protección y con el límite de edificación, se coordinarán entre sí y con los de otras administraciones públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda

3.2. Zona de dominio público

La presente Ley establece:

Art. 13. Zona de dominio público.

Con arreglo a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la Zona de Dominio Público 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 férrea), a la que se añade una segunda zona a partir de las citadas aristas, medida en horizontal y perpendicular a éstas, de **cinco metros de anchura en suelo urbano o urbanizable y de ocho metros en los restantes tipos de suelo.**

A estos efectos:

1. 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 férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.
2. 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.

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 los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquéllos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

Art. 14. Zona de protección.

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 y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a **70 metros** de las aristas exteriores de la explanación.

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 serán de **ocho metros** contados desde las aristas exteriores de la explanación

Art. 15. 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, 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 la Ley del Sector Ferroviario. 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.

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.

3.3. Definiciones y criterios aplicados respecto a la zona de dominio público, de protección y línea límite de edificación

3.3.1. Definiciones**- EXPLANACIÓN:**

En el Anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se define la **Explanación** como “*la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.*”

Asimismo, el artículo 13.3 de dicha Ley establece que 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*”.

Dicho artículo añade que, en aquellos terrenos en los que no pueda situarse dicha arista exterior de la explanación, la misma será conformada por una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de **3 metros** medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, en los que la arista exterior de la explanación no se establece taxativamente, se indica que deberá ser fijada dando para ello una regla general: “*las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno*”.

Además, en los siguientes supuestos la **arista exterior de la explanación deberá situarse:**

- **En áreas de Estaciones donde existan andenes:** En el borde interior del andén, sino existen otras instalaciones ferroviarias.

En los supuestos en que, en una misma estación, haya una zona con andén y otra sin andén, habrá que aplicar en cada zona la norma correspondiente –con y sin andén–.

Igualmente, en los supuestos de Estaciones con andén, y otra u otras vías que se ubiquen en la zona exterior a dichos andenes, habrá que considerar dicha área sin andén.

- **En áreas de Estaciones donde no existan andenes:** Si no existen otras instalaciones, cunetas, canalizaciones, ni de acuerdo a los criterios recogidos en el artículo 13.3 de la LSF es posible la fijación de la arista exterior de explanación, se considerará ésta a 3 metros del carril exterior, midiéndose a partir de esa distancia los 8 o 5 metros para delimitar la zona de dominio público.

- **En Estaciones con cerramiento:** El límite de la zona de dominio público se determinará de igual modo que en los apartados precedentes. Las vallas o muros de cerramiento del ferrocarril podrán no coincidir con el límite de la explanación, por lo que, con carácter general, dichos cerramientos no podrán considerarse como arista exterior de la explanación.

- **En Estaciones sin cerramiento:** la arista exterior de la explanación se fijará siguiendo idéntico criterio al de estaciones con cerramiento.

- PLATAFORMA

El artículo 34 del Reglamento del Sector Ferroviario, **a efectos de situar la línea límite de edificación**, considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes. Derivando de dicho precepto que –a los efectos de establecer la línea límite de edificación- considera **plataforma la estructura construida sobre la explanación** que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.

Sin perjuicio de lo anterior, y con objeto de facilitar y homogeneizar la ubicación de la Línea Límite de Edificación, a continuación, se señala cómo se ha de determinar, con carácter general, esa arista, **siempre que no haya alguna otra infraestructura o instalación necesaria para el funcionamiento del ferrocarril:**

- **Con Carácter General:** La arista de la plataforma se conformará, según los casos, por el borde exterior de la estructura que sustenta la vía y que se sitúa sobre la explanación, o por la arista externa del carril exterior más 3 metros, contándose la L.L.E. a partir de dicha distancia.

- **Estaciones y apeaderos:** La plataforma estará constituida por el espacio ocupado por las vías entre andenes, contándose la L.L.E. desde el borde interior del andén, si no existen otras instalaciones ferroviarias.

En los supuestos en que haya alguna infraestructura o instalación necesaria para el funcionamiento del ferrocarril, la última de dichas infraestructuras o instalaciones conformará la arista exterior de la plataforma, tanto si la misma se sitúa fuera de los 3 metros desde la arista externa del carril exterior como si se ubica dentro de esos 3 metros, no extendiéndose la distancia en este último supuesto a los 3 metros desde el carril exterior.

3.3.2. Zona de dominio público

- **Con carácter general:** En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, la zona de dominio público estará constituida por una franja de terreno de **8 metros** a cada lado de la plataforma, medidos desde la arista exterior de la explanación (Art.13.1LSF).

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como **urbano o urbanizable**, y siempre que cuente con el **planeamiento más preciso** que requiera la legislación urbanística aplicable, **para iniciar su ejecución**, la zona de dominio público alcanza hasta una línea situada a **5 metros**, medidos igualmente desde la arista exterior de la explanación (Art.14.2 LSF).

3.3.3. Zona de protección

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.

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 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.

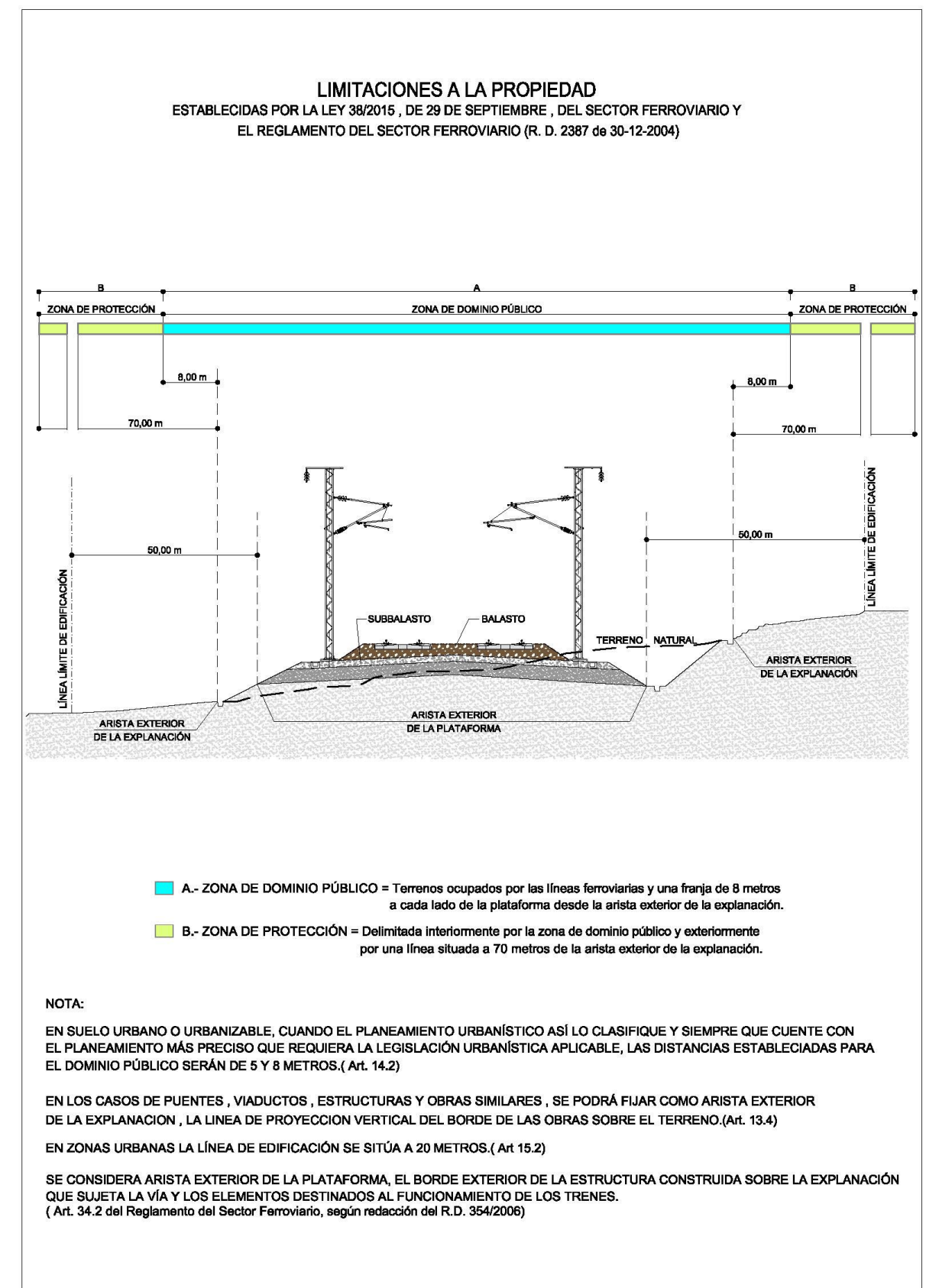
3.3.4. Línea límite de edificación

Dentro de la superficie afectada por dicha línea límite no pueden realizarse obras de construcción, reconstrucción o ampliación, excepto las imprescindibles para la conservación y mantenimiento de edificaciones existentes.

- En **zonas urbanas** la línea límite de edificación se sitúa a **20 metros** de la arista exterior más próxima de la plataforma (Art. 15.2 LSF). Reglamentariamente puede determinarse una distancia inferior, en función de las características de las líneas.
- En los supuestos en los que, por ser muy amplia la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la **línea límite de edificación quede dentro de la zona de dominio público**, dicha línea límite se hará coincidir con el borde exterior de la referida zona.

3.3.5. Líneas cerradas o de construcción abandonada. Tramos de línea en desuso por la ejecución de variantes ferroviarias

En las líneas férreas cerradas que no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y en las de construcción abandonada no son de aplicación las limitaciones a la propiedad por razones del servicio ferroviario, esto es, no hay ni zona de dominio público ni zona de protección ni línea límite de la edificación. Los terrenos pertenecientes a esas líneas pasaron a ser bienes patrimoniales de ADIF en virtud de la Disposición Adicional Séptima de la anterior Ley del Sector Ferroviario.



4. Conclusión: Banda de reserva.

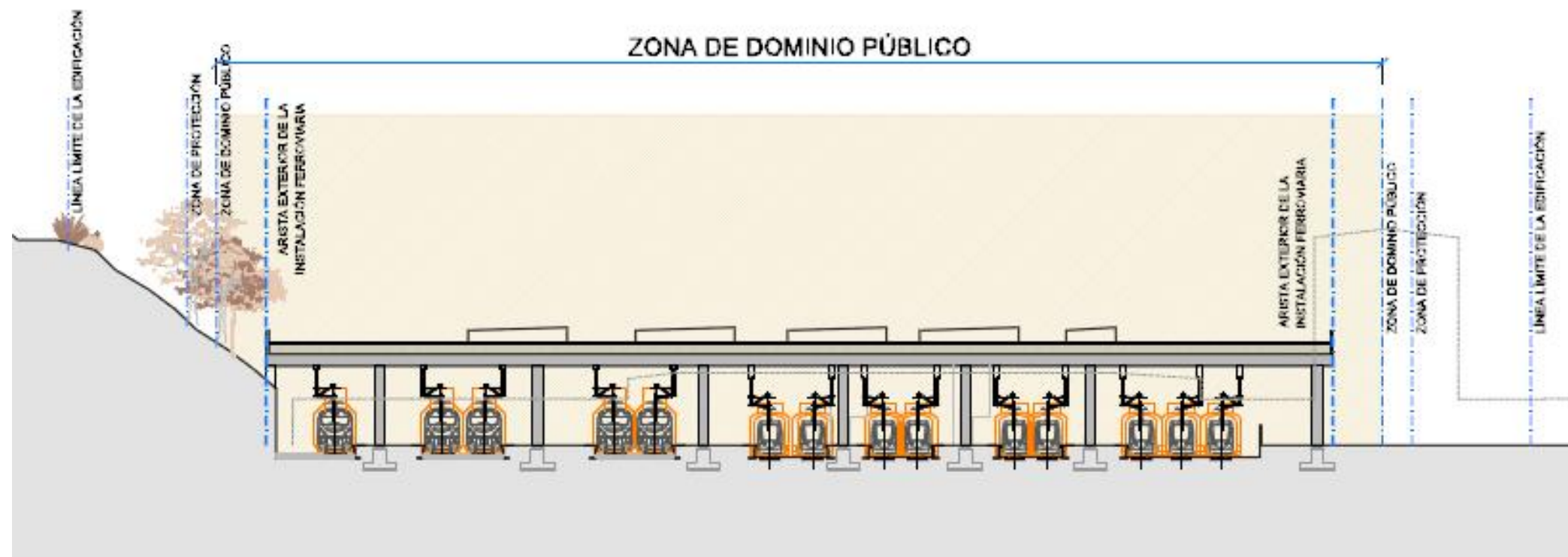
Para el caso particular del presente Estudio Informativo de la estación de Santander se toman las siguientes distancias aplicando la normativa y por ser suelo urbano para generar una banda de reserva, se incluyen asimismo algunas de las características conforme a la legislación aplicable, Ley del Sector Ferroviario:

- **Zona de dominio público por ser suelo urbano: 5 m.** Esta banda debe ser de titularidad pública, es decir pertenecer a ADIF o a Administraciones públicas.
- **Zona de protección por ser suelo urbano 8 m.** En esta banda las edificaciones existentes pueden permanecer, pero no se puede ejecutar nueva construcción.
- **Línea límite de edificación por ser zona urbana 20 m.** Línea a partir de la que se generan nuevas edificaciones. Las edificaciones existentes en esta banda se conservan, pero no se pueden ampliar.

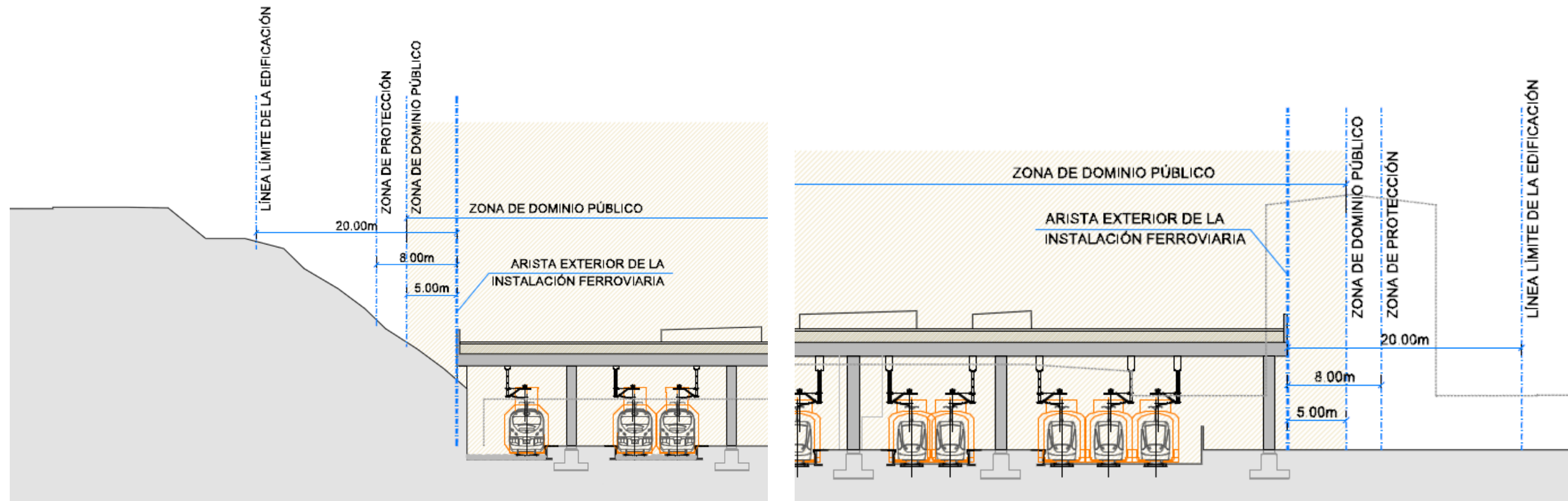
Cabe señalar conforme se indica en el art. 5.7 de la Ley del Sector Ferroviario:

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.**

Se incluye a continuación una sección general de cobertura y detalle de banda de reserva de dominio público.



Sección de vías de ancho ibérico y métrico para la reordenación de la estación de Santander



Sección de vías de ancho ibérico y métrico para la reordenación de la estación de Santander