

ANEJO Nº 19.  
**BANDA DE RESERVA**



**ÍNDICE**

1.	OBJETO.....	1
2.	LIMITACIONES A LA PROPIEDAD .....	1
3.	BANDA DE RESERVA.....	4
4.	PLANOS.....	4



## ANEJO Nº 19. BANDA DE RESERVA

### 1. OBJETO

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 infraestructura ferroviaria incluida en el Estudio Informativo de la Variante de Conexión del centro urbano de Elche con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche (en adelante Variante de Elche), y su zona de dominio público asociada, y completando esta información con la zona de protección y 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 de protección y un límite de edificación.

- 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 el Estudio Informativo 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 desmote, 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 alternativas de la Variante de Elche, que se resume a continuación:

P.K. 0+000 a P.K. 1+400:

Se sitúa en la franja de reserva para infraestructuras ferroviarias. Esta franja está delimitada a la izquierda por Suelo No Urbanizable Común y a la derecha, por Área de Desarrollo No Previsto dentro del Suelo No Urbanizable Común.

En esta zona, a la superficie total ocupada se le deduce la superficie de Dominio Público Ferroviario existente.

P.K. 1+400 a P.K. 1+820:

Se sitúa en la franja de reserva para infraestructuras ferroviarias y por el Área de Desarrollo No Previsto dentro del Suelo No Urbanizable Común.

P.K. 1+820 a P.K. 2+270:

Se sitúa en Suelo Urbanizable.

P.K. 2+270 a P.K. 2+300:

Se sitúa en Suelo No Urbanizable de especial protección de cauces.

P.K. 2+270 a P.K. 3+150:

Se sitúa en Suelo No Urbanizable Común.

P.K. 3+150 a P.K. Final:

Se sitúa en Zona de servidumbre de infraestructuras.

De acuerdo con lo antes expuesto, el límite de la expropiación con relación a la arista exterior de la explanación, se define como sigue:

- Con carácter general y con independencia de si se dispone vía única o doble, la línea de expropiación se sitúa a 8 m de la arista exterior de la explanación, en terrenos calificados de rústicos (Suelo No Urbanizable Común, Área de Desarrollo No Previsto y franjas de servidumbres de infraestructuras ferroviarias y viarias).
- En los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables, la línea de expropiación se sitúa a 5 m de la arista exterior de la explanación.
- En las inmediaciones de edificaciones, la línea de expropiación se sitúa a 2 m de la arista exterior de la explanación o del muro dispuesto para evitar la afección de la edificación.
- En los viaductos y estructuras, el límite de expropiación se sitúa a 2 m desde la línea de proyección vertical del borde del viaducto/estructura sobre el terreno.

- En la reposición de caminos (longitudinales a la traza o transversales, la línea de expropiación se situará a 1 m de la arista exterior de la explanación del camino.
- En los tramos en que se proyecta un camino paralelo a la línea ferroviaria, el límite de expropiación se sitúa a 5 m del cerramiento, situado este cerramiento a 3 m de la arista de la expropiación.

Al tratarse de un Estudio Informativo no se prevén expropiaciones, ocupaciones temporales ni servidumbres de las reposiciones de servicio que se deberán definir en el correspondiente Proyecto Constructivo.

- 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.*

- 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.*

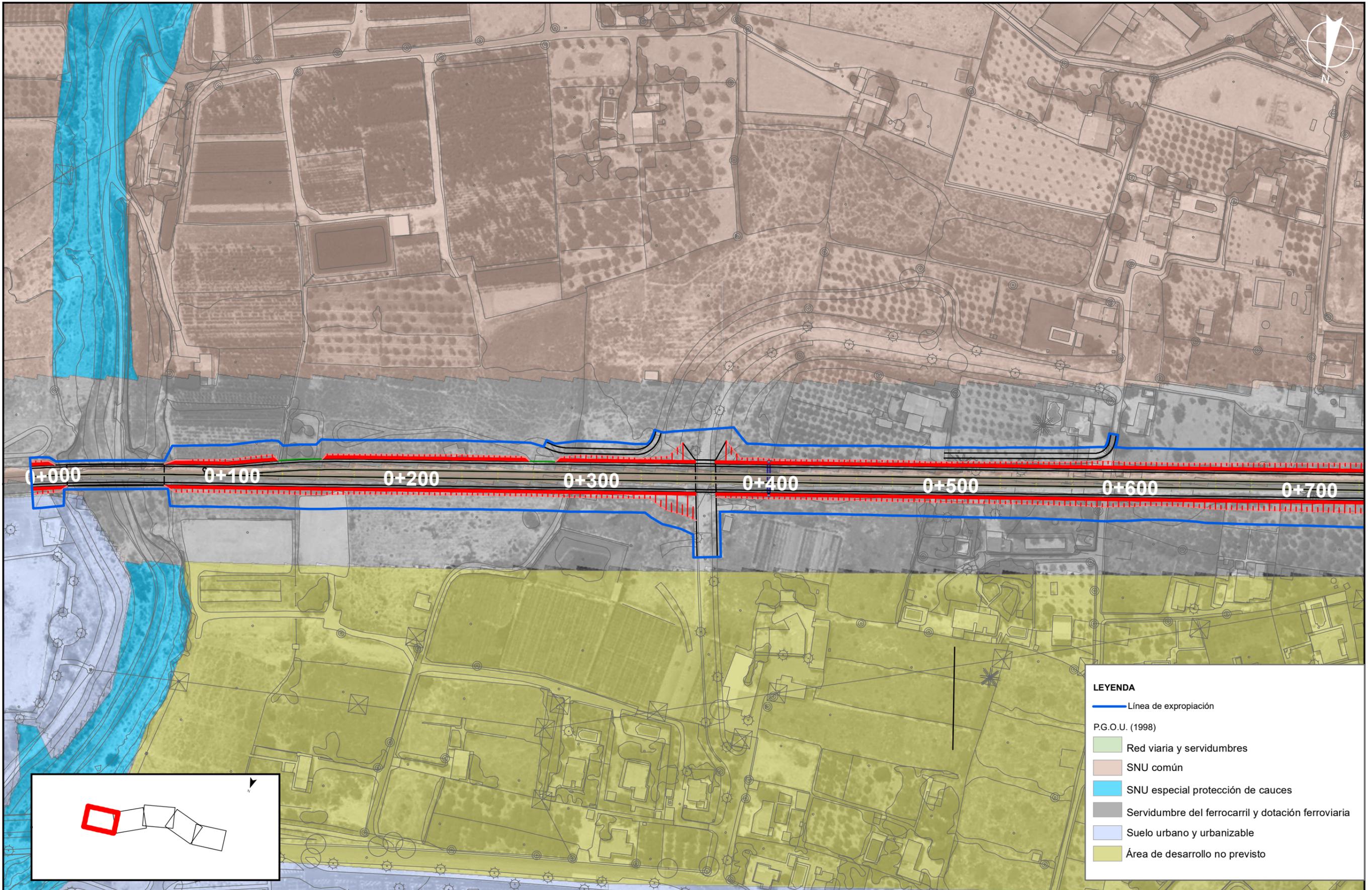
3. *Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación 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 Informativo que la banda de reserva coincide con la zona de dominio público definida para la infraestructura ferroviaria.

### **4. PLANOS**

Se incluyen a continuación los planos de planta en los que se reflejan la ocupación de terrenos y la zona de dominio público limitadas por las líneas de expropiación, para las alternativas estudiadas.

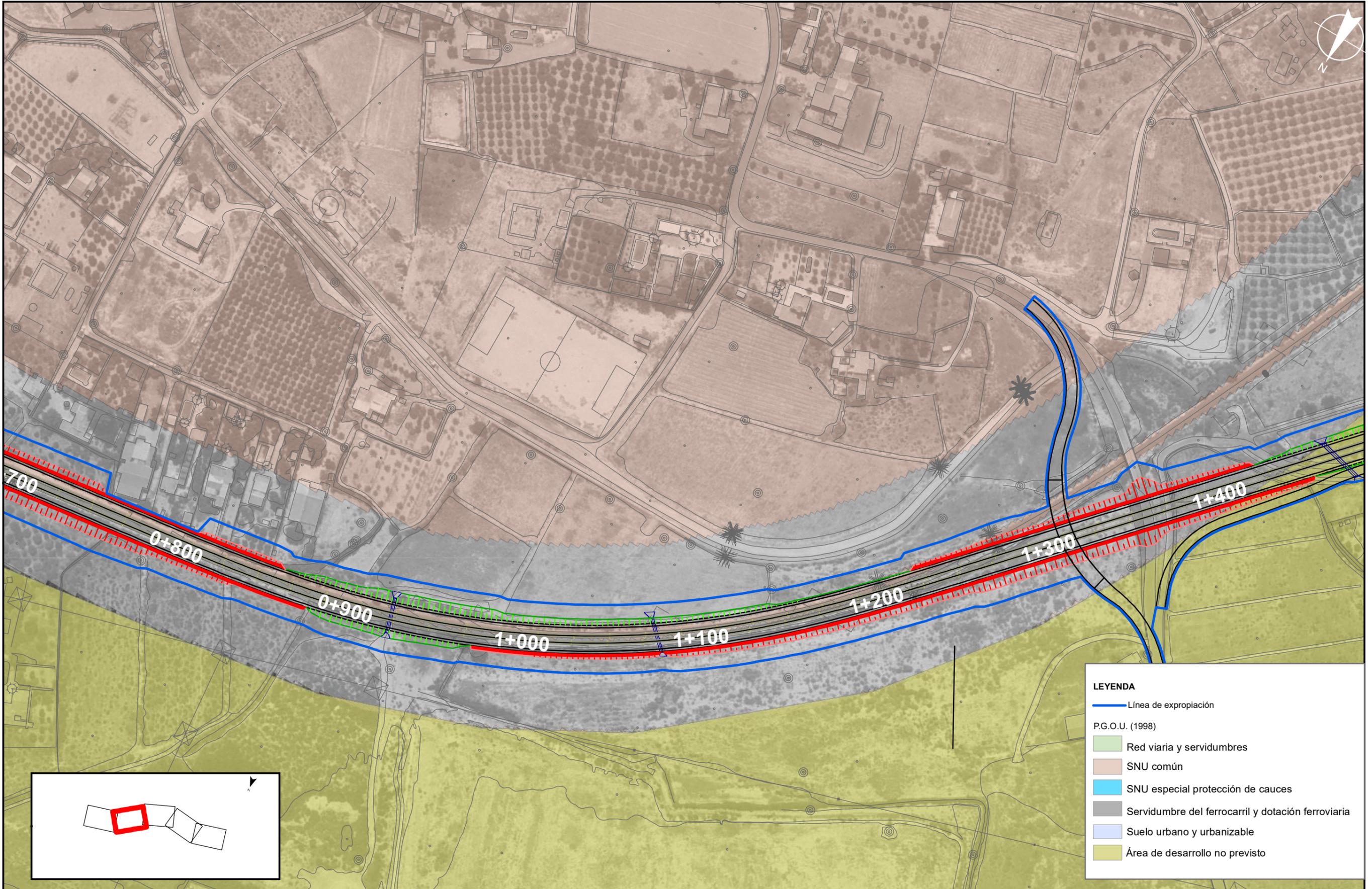


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

<p><b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b></p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II</b>	AUTOR DEL PROYECTO:  <b>ESTEYCO</b>	ESCALA ORIGINAL A-1: 1:1.000	FECHA: MARZO 2018	Nº DE PLANO: Anejo nº 19.1	<p>TÍTULO DEL PLANO: <b>BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 1</b></p>
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	CARLOS GARCÍA ACÓN INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS		Nº DE HOJA: HOJA 1 DE 5			
	NUMÉRICA	GRÁFICA	HOJA 1 DE 5				



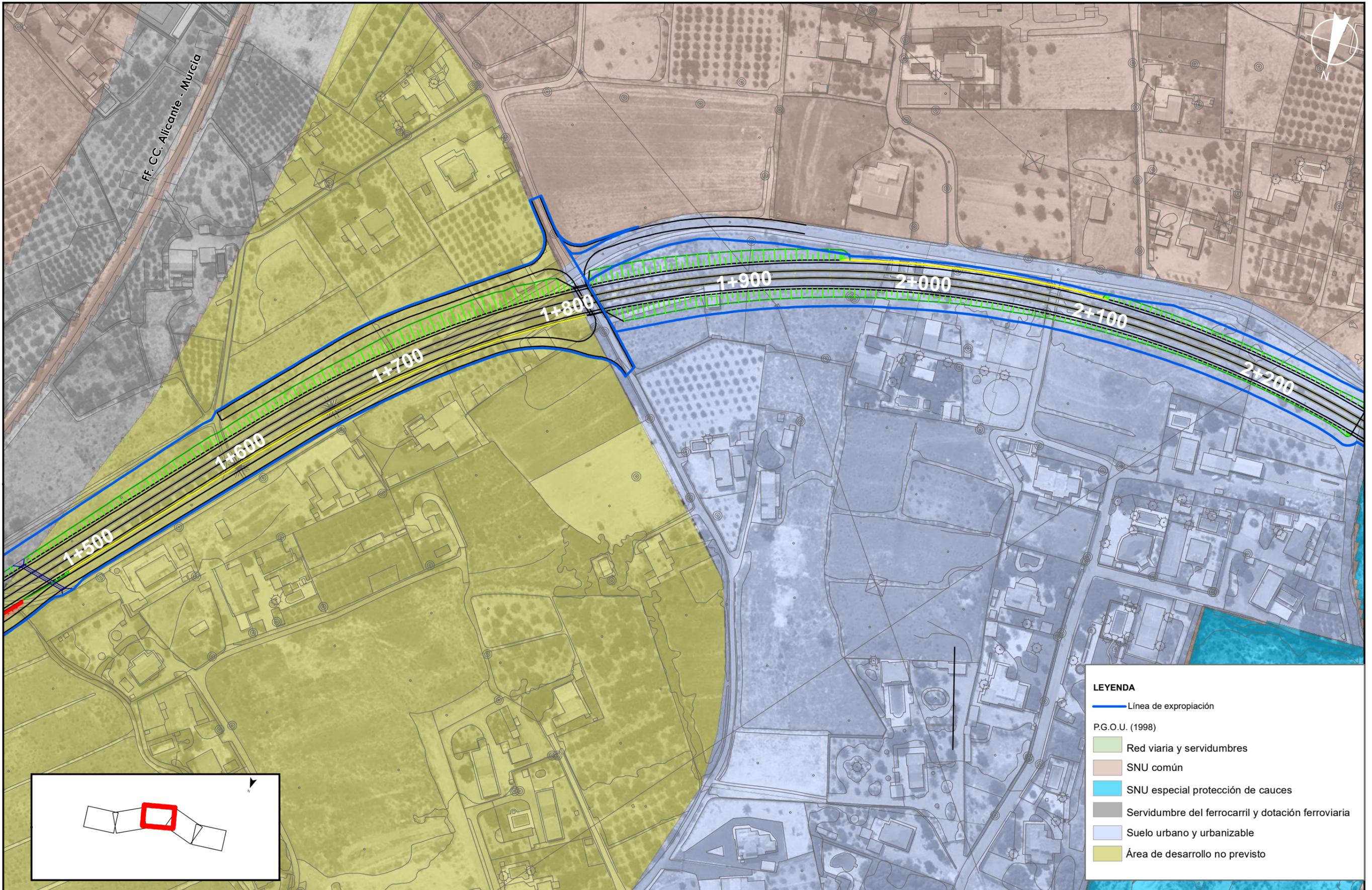


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

 <p><b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b></p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p><b>ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II</b></p>	<p>AUTOR DEL PROYECTO:</p> <p><i>CSF</i> ESTEYCO </p> <p><b>CARLOS GARCÍA ACÓN</b> INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</p>	<p>ESCALA ORIGINAL A-1:</p> <p>1:1.000  Metros</p> <p>NUMÉRICA   GRÁFICA</p>	<p>FECHA:</p> <p>MARZO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO:</p> <p>Anejo nº 19.1</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO:</p> <p><b>BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 1</b></p>
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS					<p>Nº DE HOJA:</p> <p>HOJA 2 DE 5</p>	

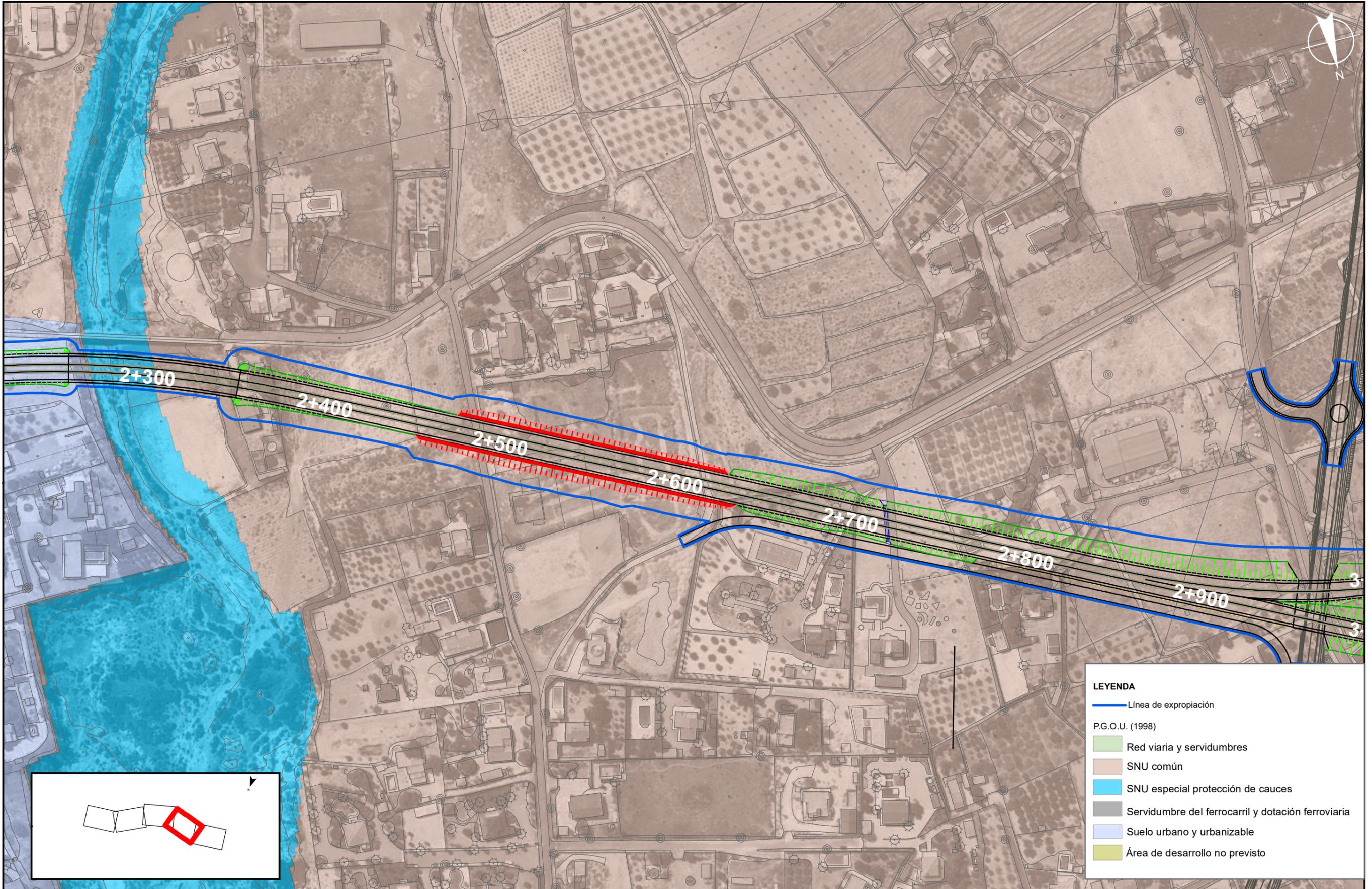




**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto



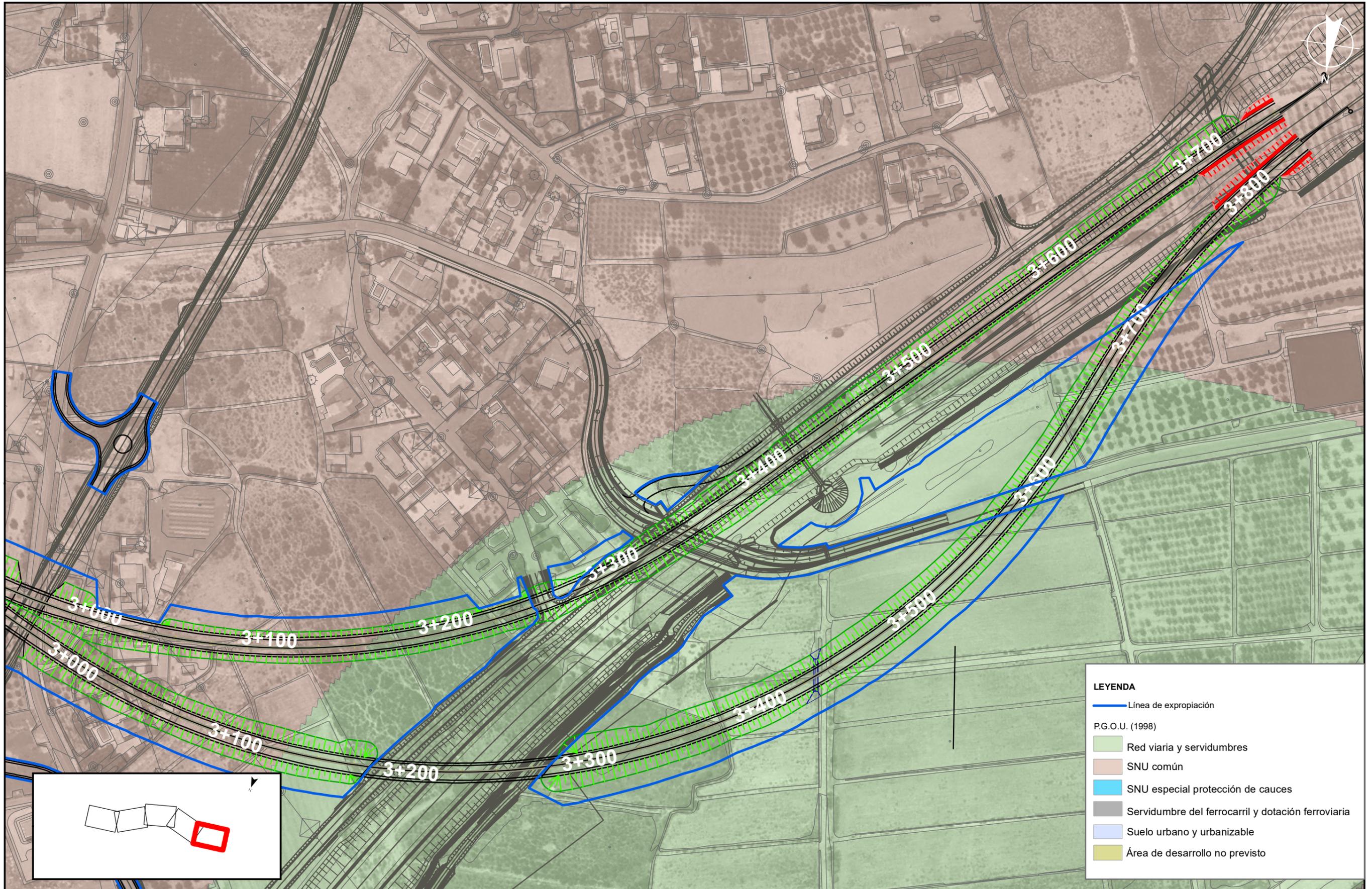


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

<p><b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b></p> <p><small>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</small> <small>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</small></p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p><b>ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II</b></p>	<p>AUTOR DEL PROYECTO:</p> <p><i>CSF</i> <b>ESTEYCO</b></p> <p><b>CARLOS GARCÍA ACÓN</b> <small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small></p>	<p>ESCALA ORIGINAL A-1:</p> <p>1:1.000</p> <p>0 25 50 Metros</p> <p>NUMÉRICA   GRÁFICA</p>	<p>FECHA:</p> <p>MARZO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO:</p> <p>Anejo nº 19.1</p> <p>Nº DE HOJA:</p> <p>HOJA 4 DE 5</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO:</p> <p><b>BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 1</b></p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------





**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO DEL PROYECTO:  
**ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II**

AUTOR DEL PROYECTO:  
  
**CARLOS GARCÍA ACÓN**  
 INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ESCALA ORIGINAL A-1:  
 1:1.000  
 NUMÉRICA | GRÁFICA

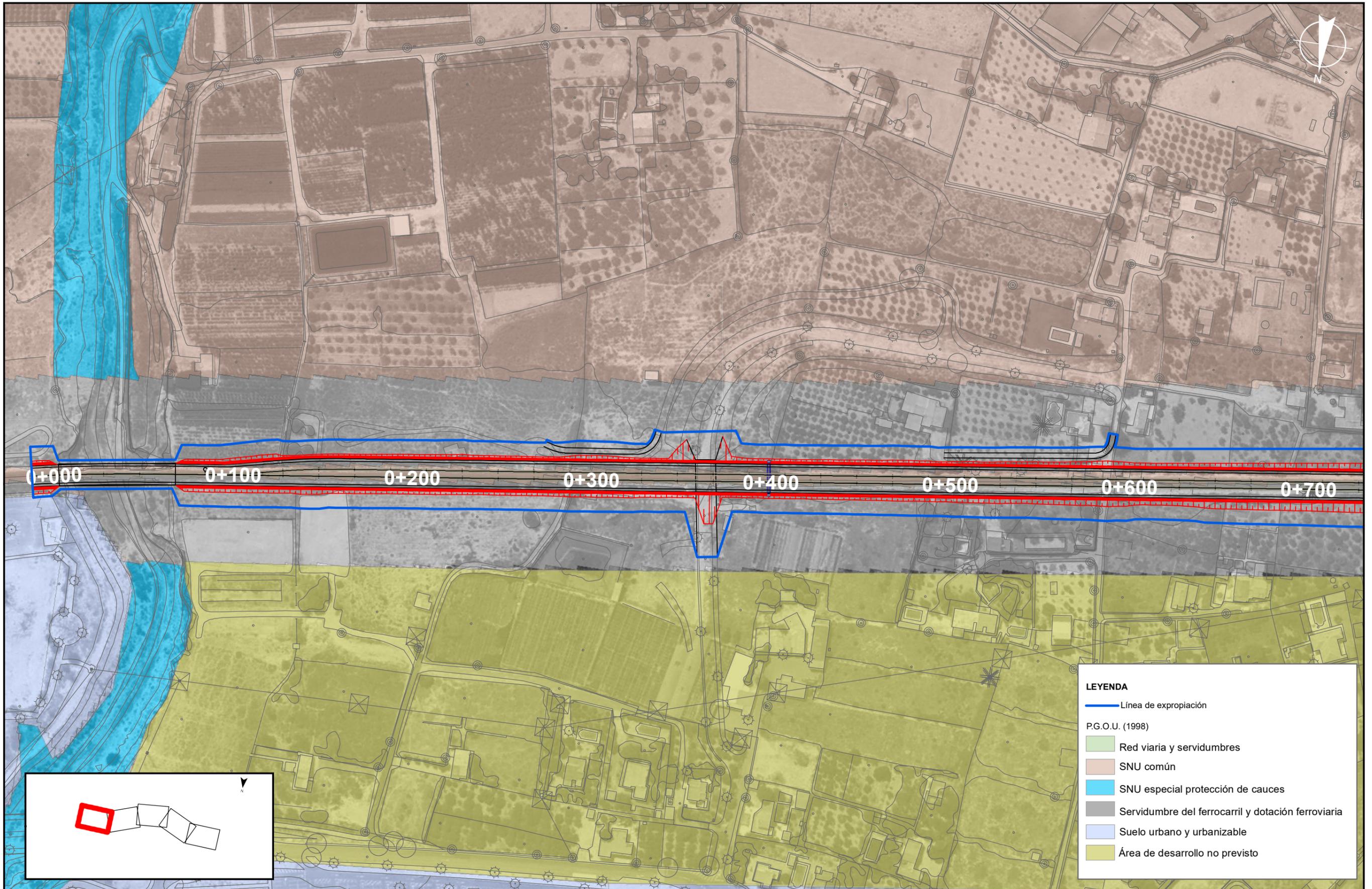


FECHA:  
 MARZO 2018

Nº DE PLANO:  
 Anejo nº 19.1  
 Nº DE HOJA:  
 HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:  
**BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 1**

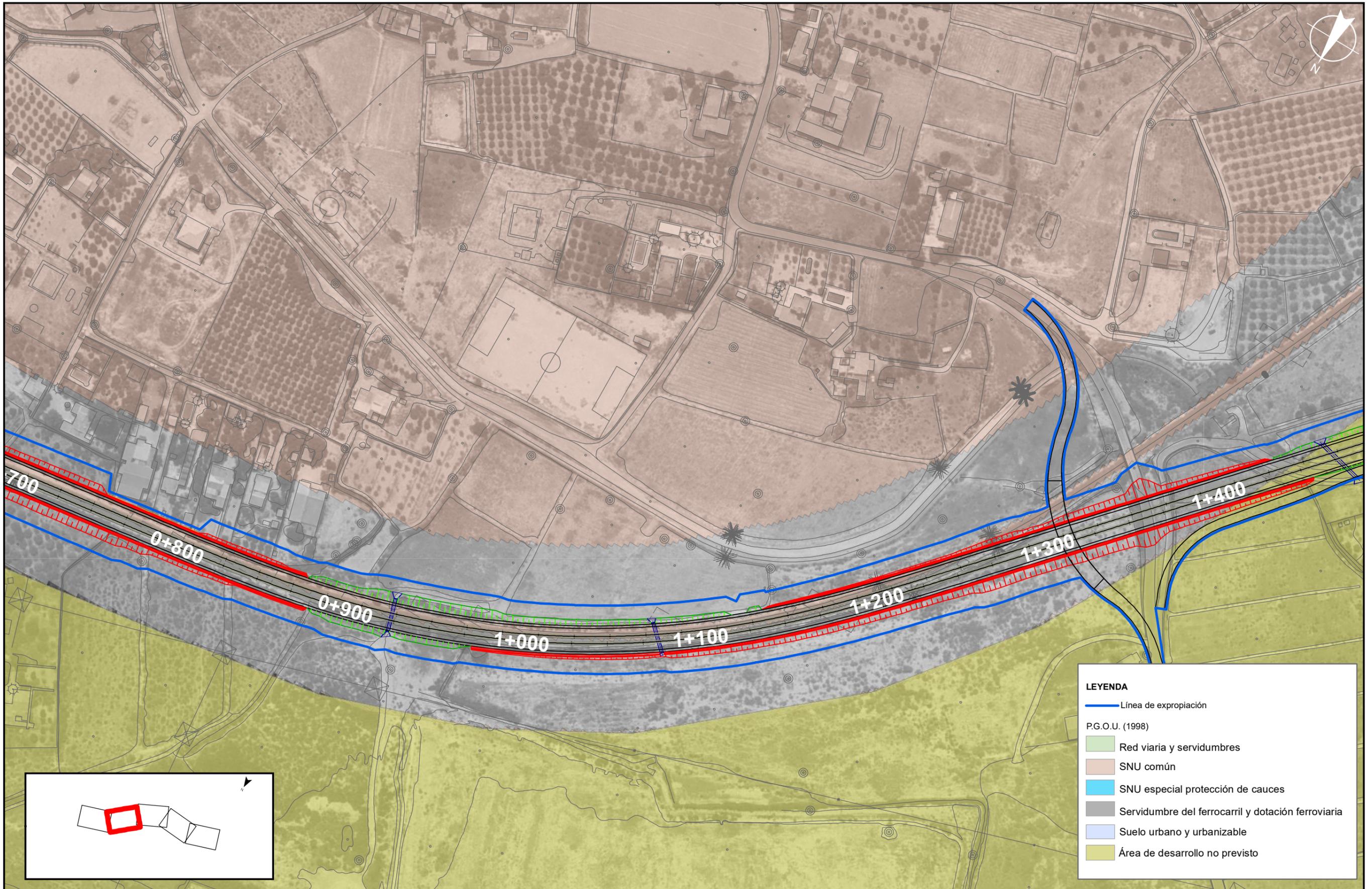




**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto



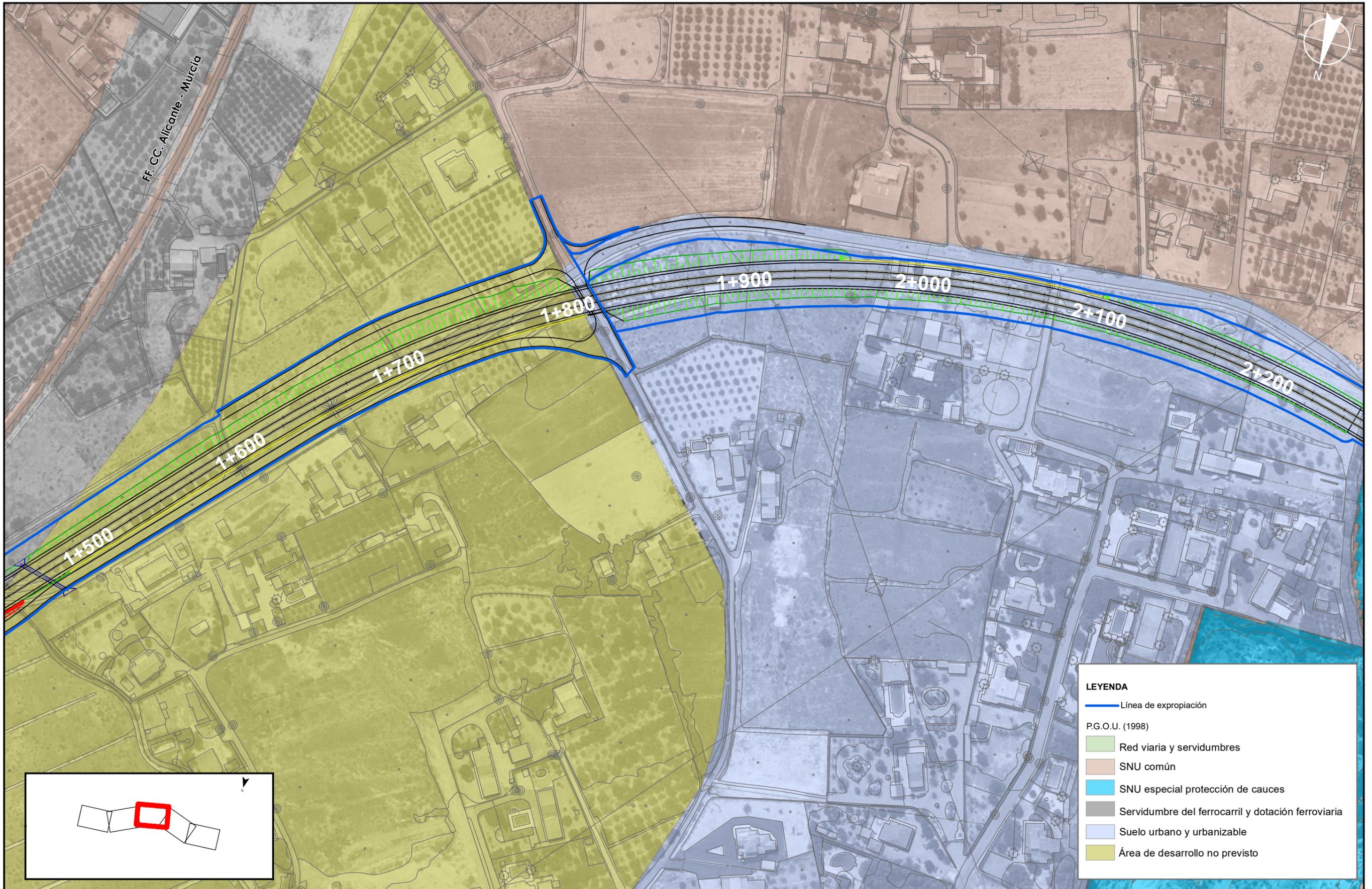


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

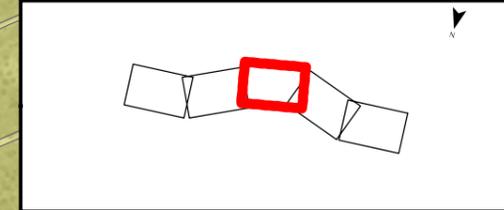
<p><b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b></p> <p><small>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</small> <small>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</small></p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p><b>ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II</b></p>	<p>AUTOR DEL PROYECTO:</p> <p><i>CSF</i> <b>ESTEYCO</b></p> <p><b>CARLOS GARCÍA ACÓN</b> <small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small></p>	<p>ESCALA ORIGINAL A-1:</p> <p>1:1.000</p> <p>NUMÉRICA GRÁFICA</p>	<p>FECHA:</p> <p>MARZO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO:</p> <p>Anejo nº 19.2</p> <p>Nº DE HOJA:</p> <p>HOJA 2 DE 5</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO:</p> <p><b>BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 2</b></p>



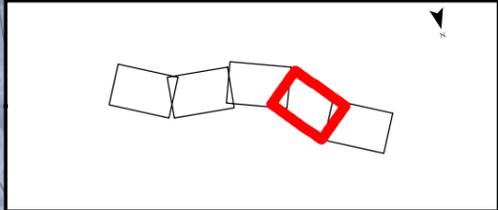
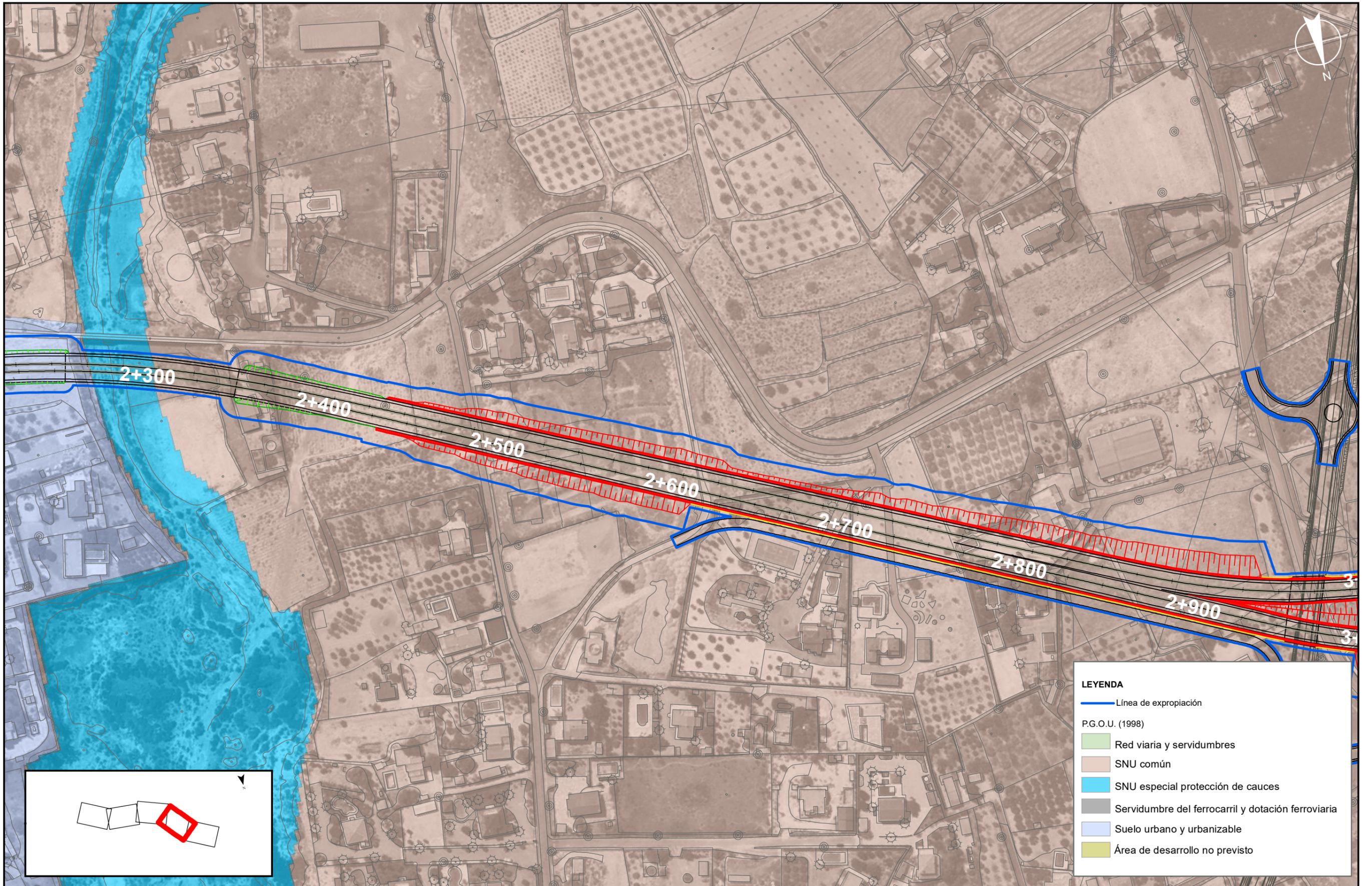


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto





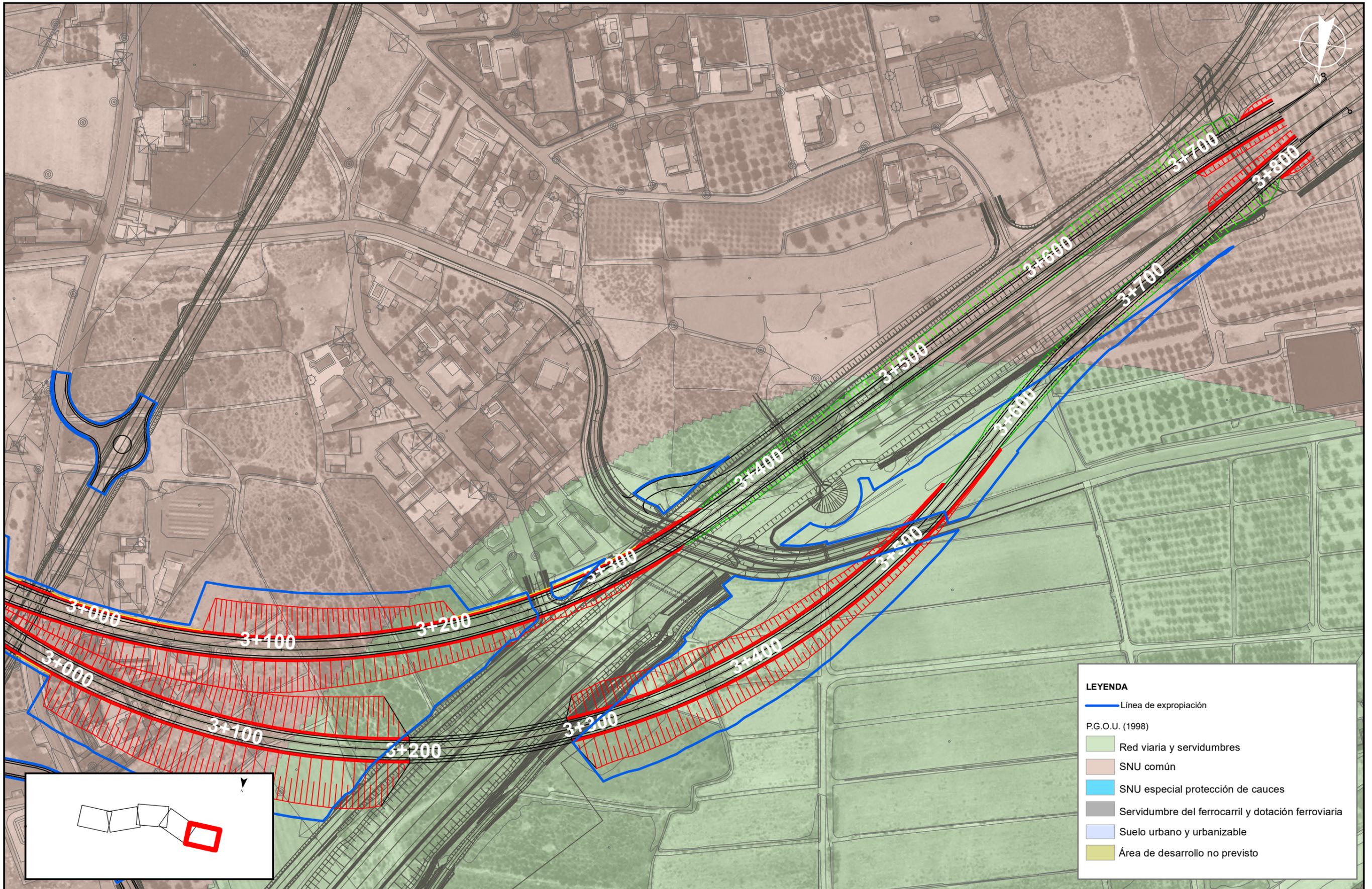


**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

<p><b>GOBIERNO DE ESPAÑA</b> <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b></p> <p><small>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</small> <small>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</small></p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p><b>ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II</b></p>	<p>AUTOR DEL PROYECTO:</p> <p> <b>ESTEYCO</b></p> <p><small>CARLOS GARCÍA ACÓN</small> <small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small></p>	<p>ESCALA ORIGINAL A-1:</p> <p>1:1.000</p> <p>NUMÉRICA   GRÁFICA</p>	<p>FECHA:</p> <p>MARZO 2018</p>	<p>Nº DE PLANO:</p> <p>Anejo nº 19.2</p> <p>Nº DE HOJA:</p> <p>HOJA 4 DE 5</p>	<p>TÍTULO DEL PLANO:</p> <p>BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 2</p>





**LEYENDA**

- Línea de expropiación
- P.G.O.U. (1998)
- Red viaria y servidumbres
- SNU común
- SNU especial protección de cauces
- Servidumbre del ferrocarril y dotación ferroviaria
- Suelo urbano y urbanizable
- Área de desarrollo no previsto

**GOBIERNO DE ESPAÑA**  
**MINISTERIO DE FOMENTO**

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO DEL PROYECTO:  
ESTUDIO INFORMATIVO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ELCHE: VARIANTE DE CONEXIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD CON EL CENTRO URBANO FASE II

AUTOR DEL PROYECTO:  
*CSF*  
**ESTEYCO**  
CARLOS GARCÍA ACÓN  
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ESCALA ORIGINAL A-1:  
1:1.000  
NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA: MARZO 2018  
Nº DE PLANO: Anejo nº 19.2  
Nº DE HOJA: HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO:  
BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 2

