



Dña. M^a CRUZ NIETO TORTUERO, Gerente de Área de Patrimonio y Urbanismo Centro del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en representación de la mencionada Entidad Pública Empresarial, para lo que se encuentra debidamente facultada, ante ese Ayuntamiento,

EXPONE:

Que de conformidad con lo establecido en el R.D. 2.395/2004, de fecha 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y de acuerdo a la Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ADIF asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en relación con la Red Ferroviaria de Interés General.

Que se ha recibido en la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, escrito remitido por el Ayuntamiento de Tres Cantos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57b de la Ley 9/2001, de fecha 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid, solicitando la emisión de informe en relación al Documento de Aprobación Inicial del **Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada de las parcelas TPT-1 y TPT-2 del Sector AR Nuevo Tres Cantos y de la red viaria circundante a estas dos manzanas** promovido por Proyectos Sanitarios 3C S.L.

La notificación practicada contiene las siguientes referencias:

EXPEDIENTE: 22PD0001

ASUNTO: PLAN ESPECIAL

EMPLAZAMIENTO: AR NTC TPT.1 y TPT.2

TITULAR: PROYECTOS SANITARIOS 3C SL

El citado documento de Plan Especial contiene determinaciones que afectan a terrenos e instalaciones cuya gestión está encomendada a Adif.

Por todo lo anteriormente citado, en el ejercicio de sus competencias, Adif, por medio del presente escrito emite el siguiente:

INFORME

PRIMERO.- El ámbito de afección del Plan Especial se sitúa al este de la LÍNEA 102 - MADRID-CHAMARTIN-BIF. ARANDA del EJE 01 - Madrid Chamartín - Irun/Hendaya, según la nomenclatura el catálogo de Ejes y Líneas de la Red Ferroviario de Interés General (RFIG), publicado en el anexo G de la Declaración de la Red publicada anualmente por Adif.

D. G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Patrimonio y Urbanismo
Gerencia de Área Centro

Avda. Pio XII, 97 bis, planta baja, 28036 Madrid
Tel. (+34) 913006487 Fax. (+34) 913008020

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 32FC3BEY5Q0APEWJWR3GP3GN6C
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





Desde el punto de vista patrimonial y analizado el Inventario Físico y Jurídico de Bienes Inmuebles del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, se observa que Adif es titular de parte del suelo afectado por el ámbito del Plan Especial. Visto el plano P-02 Topográfico y P-05 Afecciones, puede comprobarse que el ámbito invade en parte el talud que sustenta la plataforma, así como la Zona de Dominio Público situado a 5 metros de la base de ese talud según se expone en el punto SEGUNDO de este informe. Este extremo se desarrollará en el punto SEXTO

SEGUNDO.- Debe recordarse que cualquier actuación en el entorno de la línea ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF), el RD 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y el RD 929/2020, de fecha 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento.

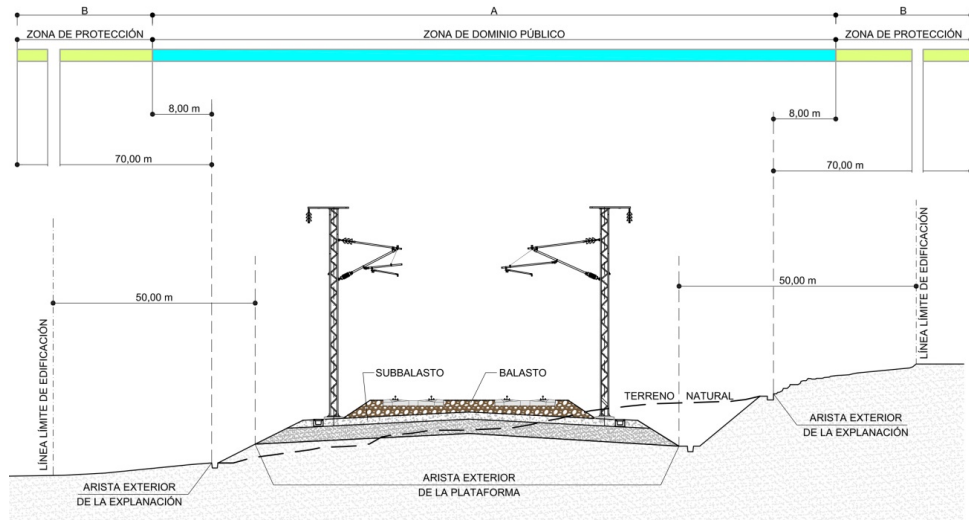
Se ha observado que, en la memoria del documento, en el apartado 4.3 Legislación sectorial se cita el RD 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Este Real Decreto se encuentra derogado y en sustitución es aplicable el referido el RD 929/2020, de fecha 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Deberá corregirse en la documentación del Plan Especial.

Deberán respetarse las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso establecidas en el capítulo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario en el que se definen para todas las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público (ZDP), otra zona de protección (ZP) y la línea límite de edificación (LLE).

- *“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 (8) metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.”(art.13.1 LSF)*
- *“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 setenta (70) metros de las aristas exteriores de la explanación.”(art.14.1 LSF)*
- *“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. (art.15.1 LSF)*
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 (20) metros de la arista más próxima a la plataforma...”(art.15.2 LSF)

- *“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 apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco (5) metros para la zona de dominio público y de ocho (8) metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.”(art. 14.2)*



Se recuerda que aun siendo recomendable que se incluyan en la documentación gráfica del documento las zonas de afección ferroviaria, éstas nunca tendrán carácter vinculante ya que es competencia exclusiva del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la definición de las aristas de plataforma y explanación atendiendo al estado de la infraestructura en cada momento.

TERCERO.- En relación al punto anterior donde se exponen las limitaciones a la propiedad de la Ley del Sector Ferroviario, se ha observado que en el documento se hace referencia en varias ocasiones a la "Línea de Edificación de la línea ferroviaria". El término correcto sería "Línea Límite de Edificación" haciendo referencia al art 15 de la LSF.

Se ha observado también que en el documento se hace referencia (en los apartados 6.4.2.4.- Superficies afectadas por el Trazado Ferroviario de cercanías C-7 y 9.3.2.- Servidumbres Ferroviarias de la Memoria y en los Planos) a la Zona de Protección y a la Línea Límite de Edificación. No se cita en ningún momento la Zona de Dominio Público (art. 13 de la LSF), siendo necesario que se describa al igual que las otras dos zonas y se tenga en cuenta las restricciones que le corresponden en virtud de la LSF (ver artículo 16).





CUARTO.- En relación con lo expuesto en los puntos anteriores, así mismo se recuerda que (art. 16 LSF) *"Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias..."*

Por lo tanto, conforme a la legislación sectorial vigente, y con carácter previo a cualquier actuación, el promotor deberá contar con Autorización expresa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, dirigiéndose para su tramitación a la Gerencia de Área de Zonas de Afección (autorizacionezonadeafeccion@adif.es)

A través del siguiente enlace de la web de ADIF, se puede descargar el Modelo de Solicitud "Autorización de obras o actividades en zonas de afección del ferrocarril" a remitir:

<https://www.adif.es/solicitud-de-actuaciones-en-zona-de-afeccion-del-ferrocarril>

A este respecto, cuando se vaya a solicitar la autorización deberá presentarse un proyecto firmado por técnico competente que debe incluir la definición de la superficie de ocupación necesaria para efectuar las obras para que Adif pueda computar la ocupación del dominio público ferroviario que se va a producir.

QUINTO.- Deberá mantenerse en todo momento el acceso a personal de Adif a las vía y sus instalaciones.

El Plan Especial plantea la realización de un camino peatonal y de tráfico restringido al Canal de Isabel II para acceso al pontón que conecta con las instalaciones hidráulicas. Será necesario modificar la memoria indicando que el paso restringido dará servicio a las dos entidades.

En concreto, se observa que el viario de acceso restringido desde la calle Isaac Peral hasta el pontón, se sitúa íntegramente en la Zona de Protección según están marcadas en el plano P-05. Es preciso señalar que esta obra deberá contar con autorización expresa de Adif, así como cualquiera otra que afecte a la Zona de Protección y Zona de Dominio Público.

Con carácter general no podrán autorizarse obras dentro de la Zona de Dominio Público.

SEXTO.- En cuanto a la parcela EL-1 + RVL-3 de 1.043,45 m², en el documento únicamente se cita (punto 6.5.2) que esta parcela está afectada por limitaciones por el Canal de Isabel II. Sin embargo, esta superficie está afectada, prácticamente en su totalidad también por las limitaciones establecidas en la Ley del Sector Ferroviario.

En base a ello, es preciso indicar que esta superficie se encontraría no solo afectada por la Zona de Protección, sino también por la Zona de Dominio Público (ver punto SEGUNDO de este informe, en relación con el artículo 13 de la Ley del Sector Ferroviario) y que incluso se superpone con suelos del talud de la vía incluyéndose una parte de esta superficie dentro de la Arista Exterior de la Explanación.

Parte de esta parcela está incluida en el inventario Físico y Jurídico de Bienes Inmuebles del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, como se ha expuesto en el punto PRIMERO de este informe.

Adif, como Entidad Pública titular de los suelos de dominio público afectos a la infraestructura y servicio ferroviario, no puede disponer de estos suelos para otros usos distintos, mientras no hayan sido desafectados de su condición actual de Dominio Público. Los suelos afectados por la Zona de Dominio Público no se pueden



desafectar por lo que deberán seguir formando parte del inventario de Adif, no siendo posible la cesión de estos suelos al Ayuntamiento como Red Local de Espacio Libre. Se solicita además que se modifique la calificación planteada para estos suelos incluidos en la Zona de Dominio Público (Red Local de Espacio Libre asociado a viario) haciéndola coincidir con su uso real que es el Ferroviario.

Se solicita de manera adicional que se proceda a las oportunas correcciones en el Registro de la Propiedad.

SÉPTIMO.- Particularmente, desde la Subdirección de Operaciones de Red Convencional Centro del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, se informa:

- No solo el Canal de Isabel II, sino también Adif debe de mantener el acceso en todo momento (incluso durante las obras) a sus instalaciones para labores de inspección, mantenimiento y ante la posibilidad de algún tipo de incidencia.
- El nuevo acceso que quiere llevarse a cabo para acceder a las instalaciones del Canal de Isabel II, y a las de Adif, según lo expuesto, será autorizable en la Zona de Protección, pero no en la Zona de Dominio Público.
- Debido a que se pretende una afluencia mayor de personas, en base a criterios de seguridad será necesario la instalación de un cerramiento tipo M. Para su instalación será necesario contar con autorización de Adif según el punto CUARTO de este informe.

OCTAVO.- Es preciso indicar que la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario en su artículo 16 establece que "*.....Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas*"

Las posibles afecciones futuras por ruidos o vibraciones en suelos colindantes con el ferrocarril corresponderán a la normal explotación de mantenimiento de ADIF y las medidas futuras a adoptar respecto a la insonorización y las necesarias para el normal mantenimiento de las instalaciones precisas a tal fin, serán responsabilidad del Promotor de las actuaciones.

La naturaleza de los usos previstos en el ámbito afectado por el Plan Especial y los exigibles estándares de calidad de vida asociados a ellos, deberán conjugarse con el servicio público ferroviario que se presta y las posibles molestias generadas por ello.

El documento del Plan Especial incluye como anexo un estudio de vibraciones y un estudio acústico que determina que las condiciones son favorables para el uso pretendido tras la instalación de una pantalla acústica. Tanto esta pantalla acústica como cualquier otra solución para mitigar las posibles molestias por ruido (en plantas altas puede que los niveles acústicos sean mayores) o vibraciones, serán soportadas por cuenta y cargo del promotor de la actuación sin que puedan ser repercutidas a Adif en ningún caso.

Estas medidas a adoptar, al igual que el obligatorio cerramiento de tipo urbano que asegure el aislamiento del ámbito ferroviario, en cumplimiento del Reglamento que desarrolla la Ley del Sector Ferroviario, deben ser soportadas por cuenta y cargo del promotor de la actuación urbanística.

NOVENO.- Cabe recordar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponde al Ministerio de Fomento la planificación de la infraestructura ferroviarias integrantes de la Red



Ferroviaria de Interés General, y es de su competencia la información relativa a las infraestructuras ferroviarias que se están ejecutando.

CONCLUSIÓN.-A la vista de lo expuesto se emite el presente informe solicitando que sean tenidas en cuenta sus consideraciones.

Rf: JUI. 0888.0529

Madrid, 11 de agosto de 2022

AYUNTAMIENTO DE TRES CANTOS

Pza. del Ayuntamiento 1. 28760 Tres Cantos



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 32FC3BEY5Q0APEWJWR3GP3GN6C
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>