

SR. ALCALDE PRESIDENTE
Ajuntament de Barberà del Vallès
Av. Generalitat, 70
08210 - Barberà del Vallès
Vallès Occidental

Ref.: JUI/ 0188-22

Barcelona, 11 de mayo de 2022

ASUNTO: Projecte d'un Passatge de connectivitat per a vianants i bicicletes entre el nucli urbà de Barberà del Vallès i el sector Baricentro a través del nus del Vallès.

A la vista de la documentació descargada mediante enlace que nos ha remitido la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística del Ministerio de Transportes., Movilidad y Agenda Urbana sobre el asunto citado, ADIF manifiesta:

1º Cuestiones generales. -

Documentación analizada.

Se trata del documento relativo al *Projecte d'un Passatge de connectivitat per a vianants i bicicletes entre el nucli urbà de Barberà del Vallès i el sector Baricentro a través del nus del Vallès*, los autores del proyecto son los arquitectos Enric Batlle i Durany, Joan Roig i Duran, Ivan Sánchez Fabra y Antoni Monté Llopis, de Batlle i Roig Arquitectura SLP, y las ingenieras de Caminos Canales y Puertos, Lola Simón y María Blanco de SBS Simón y Blanco SLP, y constituidos conjunta y solidariamente en Unión Temporal de Empresas denominada como UTE CONECTIVIDAD NÚCLEO URBANO BARBERÀ. Febrero de 2022.

Objeto.

El objeto de la solicitud del Ayuntamiento de Barberá del Vallés es la solicitud de informe sectorial según lo previsto en el art. 37 y siguientes sobre los proyectos de obras ordinarias locales del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el cual se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de las entidades locales (ROAS).

El objetivo de este proyecto es la redacción y dirección de las obras del pasaje de conectividad para peatones y bicicletas entre el núcleo urbano de Barberà del Vallès y el sector Baricentro a través del nudo del Vallès, con el fin de mejorar dicha la conectividad de los peatones y bicicletas del núcleo urbano de Barberà del Vallès con el sector Baricentro salvando las diferentes infraestructuras existentes, como es el caso de la autopista AP-7, junto con sus incorporaciones y salidas afectan en el cruce del pasaje, y la N-150 (actualmente único medio de conexión directa con vehículos entre ambos puntos), a través de un recorrido accesible adaptándose a las preexistencias del sitio.

El proyecto consiste en establecer la conexión más directa posible mediante una pasarela accesible en todo su recorrido, facilitando a los peatones y bicicletas la comunicación y accesibilidad directa del sector Baricentro con el propio municipio. El estado actual de las infraestructuras no permite a

D.G. DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Patrimonio y Urbanismo
Gerencia de Área Noreste
C/ Ocatá s/n, 1ª Planta
Estació de França (08003 Barcelona)
Tel. (+34) 932 144 760
Fax. (+34) 932 144 753

jmdelasheras@adif.es

www.adif.es



los usuarios acceder con facilidad y seguridad al sector Baricentro, ya que obliga a los peatones y ciclistas a utilizar los espacios residuales de los arcones de las carreteras, que se convierten en insuficientes, inseguros y no accesibles para todos los tipos de usuarios, así como el peligro que supone el cruce de las infraestructuras sin espacio habilitado para ello con seguridad.

Situación y afectación ferroviaria.

El ámbito del Proyecto incluye actuaciones que afectan al trazado ferroviario, que discurre en túnel (Túnel de Baricentro), de la *Línea de Red Convencional Ramal Papiol-Mollet (L246 MOLLET-SANT FOST A CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI*)*, en el punto kilométrico 018/382, del Índice cartográfico C-539.006 BARBERÀ DEL VALLÈS.

En concreto, el trazado ferroviario discurre entre las pilas 5 y 6 de la pasarela proyectada.

*Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

Régimen urbanístico del suelo.

El pasaje se proyecta sobre suelo clasificado como **suelo urbano consolidado**.

2º Normativa legal de aplicación sectorial. –

Este proyecto, por cruzar el trazado ferroviario perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General, está afectado por lo que determina la normativa legal sectorial ferroviaria.

Resultan de referencia básica la LEY 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF); el REAL DECRETO 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) y el REAL DECRETO 2395/2004 de 30 de diciembre, por el que aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Según el art. 4. de la Ley 38/2015, la Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional. Por infraestructura ferroviaria se entiende la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado, al almacenamiento de combustible necesario para la tracción y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos, los centros de control de tráfico y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

Resulta de aplicación el REAL DECRETO 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviaria.

También resulta de aplicación lo establecido en el DECRETO LEGISLATIVO 1/2010 (LUC) de 3 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya y



la Ley 3/2012 del 22 de febrero que la modifica; Decreto 305/2006 de 18/07 por el que se aprueba el Reglamento de la LUC.

3º Artículos de mayor aplicación Sectorial que se deben tener en cuenta en el proyecto. -

Los proyectos y obras que se ejecuten deberán tener en cuenta las limitaciones a la propiedad y protecciones al ferrocarril.

Del Artículo 13 LSF - Zona de Dominio Público. -

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.

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 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.

Del Artículo 14 LSF - 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** (1) aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en el apartado anterior 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.

(1) El TR de la LUC Decreto Legislativo 1/2010 de 3 de agosto establece en el Art. 116.4 que, en suelo urbano, es suficiente, para la ejecución urbanística, la aprobación del planeamiento urbanístico general, si éste contiene la ordenación detallada; si no es así, es preciso haber aprobado un plan de mejora urbana.

Del Artículo 15 LSF - 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 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 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.

Del Apartado 1 y del Apartado 2 del Artículo 16 en relación con otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección. -

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. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

Los solicitantes de una autorización para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de dominio público del ferrocarril estarán obligados a prestar al administrador de la infraestructura ferroviaria las garantías que éste exija en relación con la correcta ejecución de las actividades autorizadas, de conformidad con lo que, en su caso, se determine reglamentariamente.

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.

No obstante, lo anterior, **sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera.**

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

Del Artículo 30 del RSF. Medidas de protección. –

La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquélla y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

En particular, se observarán las siguientes normas:

- Plantaciones de arbolado. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.

- Talas de arbolado. Las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.

- Obras subterráneas. Dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

- Movimientos de tierras y explanaciones. Se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

- **Pasos elevados.** Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. En líneas ferroviarias con vías separadas se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos. El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el administrador de infraestructuras ferroviarias. Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.



Bienes demaniales afectados. –

La ocupación de los terrenos de dominio público, tanto de suelo, subsuelo y vuelo, se regularán mediante Concesión Administrativa para el aprovechamiento especial situado en dominio público ferroviario, conforme a lo dispuesto en el Art. 93 de la Ley 38/2015 y según lo previsto en el art. 69 de la LEY 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 y revisado en el art. 74 de la LEY 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

4º Conclusión. –

Del análisis de la documentación se desprende que existen tramos de franjas del Proyecto que están afectados por las determinaciones impuestas por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y por el reglamento que la desarrolla, tal y como se pone de manifiesto en el apartado 3º de este informe.

Al tratarse de un proyecto de obras ordinarias y al verse afectado el trazado ferroviario perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), **deberá solicitarse la preceptiva Autorización de obras** para los tramos de las franjas del Proyecto que afecten a las zonas de influencia del ferrocarril, (según se determina en los Arts. 16.1 LSF y del 28 al 33 del RSF). La afectación de bienes demaniales se determinará, en su caso, en el mismo expediente de autorización de obras.

El modelo de Solicitud de autorización de actuaciones en zonas de afección ferroviaria está a disposición de los interesados en la página web de ADIF:

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

Podrá enviar la solicitud a la siguiente dirección: autorizacioneszonaafeccion@adif.es, o bien deberá comunicarlo electrónicamente a través del registro general de ADIF.

Si el Promotor de las obras tuviera dudas sobre el procedimiento o alguna cuestión adicional en relación a las autorizaciones, deberá contactar con la Jefatura de Área de Mantenimiento de Barcelona, área que se encarga de la tramitación territorial de las autorizaciones de obra en su término municipal.

El contacto del responsable del área es el siguiente:

Sr. Francisco José Jiménez Jiménez

JJFRAN@ADIF.ES

Tel. 934963202

Ubicación:

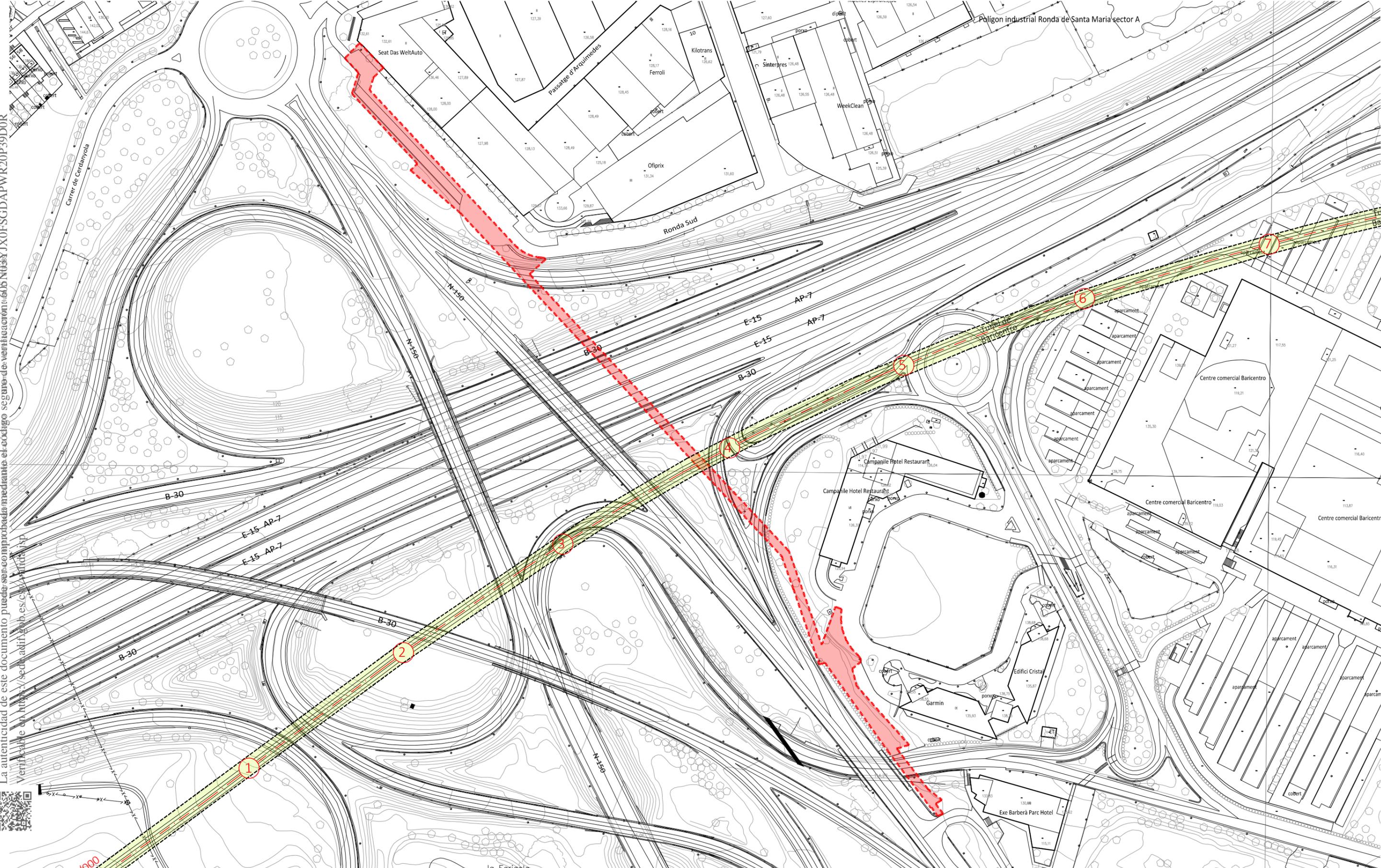
CALLE C/Ocata 1ª PLTA SN (JUNTO A LA ESTACIÓN DE FRANCIA)
BARCELONA(Barcelona)

Atentamente,

ANNEXO.

Plano de solapes de la actuación con terrenos de titularidad de Adif.





La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código de verificación: 605 N03Y JX0FSGDAPWR20P39D00



Dirección de Patrimonio y Urbanismo Gerencia de Área Noreste	LEYENDA — LÍMITE INVENTARIO DE ADIF - - - - - ÁMBITO PROYECTO	ÍNDICE CARTOGRÁFICO UNIDAD: C - 539.006 BARBERÀ DEL VALLÈS Línea: RAMAL PAPIOL - MOLLET L246 MOLLET-SANT FOST A CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI (RFIG) Kms.: 018/382	DOCUMENTO URBANÍSTICO PROYECTO PASAJE DE CONECTIVIDAD PARA PEATONES Y BICICLETAS ENTRE EL NÚCLEO URBANO DE BARBERÀ DEL VALLÈS I EL SECTOR BARICENTRO.	DESCRIPCIÓN PLANO SOLAPE ÁMBITO PROYECTO
Escala Fecha MAYO 2021 NUM_REG 0188 - 22				