

**PLANEAMIENTO, OCUPACIONES Y BANDA DE RESERVA FERROVIARIA**

**ANEJO**

**13**

<b>1. Objeto y ámbito de estudio .....</b>	<b>1</b>
1.1. Objeto .....	1
1.2. Ámbito de estudio .....	1
<b>2. Descripción de alternativas.....</b>	<b>1</b>
<b>3. Planeamiento .....</b>	<b>3</b>
3.1. Plan Territorial.....	3
3.2. Planes municipales .....	4
<b>4. Ocupaciones y limitaciones de la propiedad .....</b>	<b>7</b>
4.1. Banda de reserva.....	7
4.2. Limitaciones a la propiedad .....	7
<b>5. Expropiaciones.....</b>	<b>8</b>
5.1. Términos municipales afectados.....	8
5.2. Normativa de aplicación.....	8
5.2.1. Fuentes consultadas.....	8
5.2.2. Normativa de aplicación.....	8
5.3. Metodología empleada .....	9
5.4. Criterios de valoración de los bienes y derechos afectados .....	10º
5.4.1. Metodología .....	10
5.4.2. Precios unitarios .....	10
5.4.3. Superficies y usos.....	10
5.4.4. Valoraciones .....	11
<b>Apéndice 1. Planos de Banda de reserva ferroviaria .....</b>	<b>12</b>
<b>Apéndice 2- Planos de ocupación .....</b>	<b>20</b>

## 1. Objeto y ámbito de estudio

### 1.1. Objeto

El objeto del presente Estudio Informativo es estudiar una alternativa a la planificada para la Estación Central, con una nueva ubicación que permita potenciar su demanda, interconexión ferroviaria y mejora de los servicios de movilidad de forma general, y con un nuevo diseño que permita adaptarse a los nuevos requerimientos funcionales motivados por los cambios en la planificación estratégica y explotación.

### 1.2. Ámbito de estudio

A nivel territorial, la ubicación escogida para la nueva estación intermodal se encuentra en la provincia de Tarragona, a medio camino entre los municipios de Reus y Vila-Seca, en el cruce de la línea convencional 210 Miraflores-Reus-Tarragona, que explota los servicios Regionales/Rodiales (RT1, R14, R15 y R16) con la línea 600, que explotará los servicios de alta velocidad del Corredor Mediterráneo.



*Ubicación de la estación intermodal a nivel territorial*

La ubicación de la estación en esta intersección tiene por objeto aglutinar en un mismo punto el acceso a la mayor cantidad de medios de transporte, de tal manera que se puedan producir, en el mismo, los transbordos e interconexiones de los pasajeros entre los distintos medios de transporte, dando mayor versatilidad y movilidad a la región.

También permite dotar a los municipios cercanos de un servicio de Alta velocidad que conecte con otras regiones de España.

Cabe destacar que a unos 11 min de distancia en vehículo se encuentra el aeropuerto de Reus, por lo que la estación se encuentra en un lugar central respecto de los focos de población y de transporte más cercanos.

Respecto del resto de focos de población se encuentra a unos 9 min de la localidad de Reus, a unos 11 min de la localidad de Vila-Seca y a unos 15 min de la localidad de Tarragona.

El entorno cercano a la estación se encuentra rodeado de autopistas interurbanas que conectan todos estos municipios y que permitirán en un futuro conectar esta estación con el resto de focos de población.

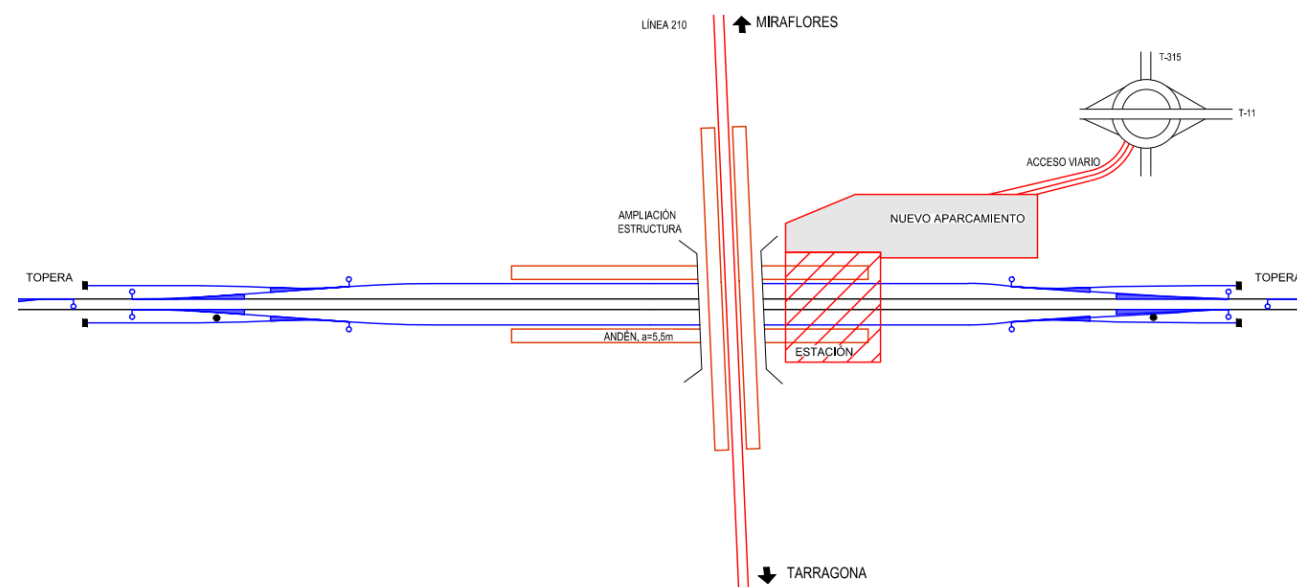
## 2. Descripción de alternativas

La estación intermodal va a integrar una estación ferroviaria en la línea de alta velocidad y una estación ferroviaria en la convencional, las cuales van a compartir edificio, urbanización y accesos para permitir la intermodalidad entre ambas. Además, todos los elementos han sido diseñados para poder también integrar en un futuro una parada del Nuevo tranvía del Camp de Tarragona de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, el cual no es objeto del presente estudio informativo.

Tras un análisis de explotación ferroviaria, y teniendo en cuenta los requerimientos de explotación y funcionalidad ferroviaria, se plantean dos alternativas de configuración de vías en la estación de alta velocidad:

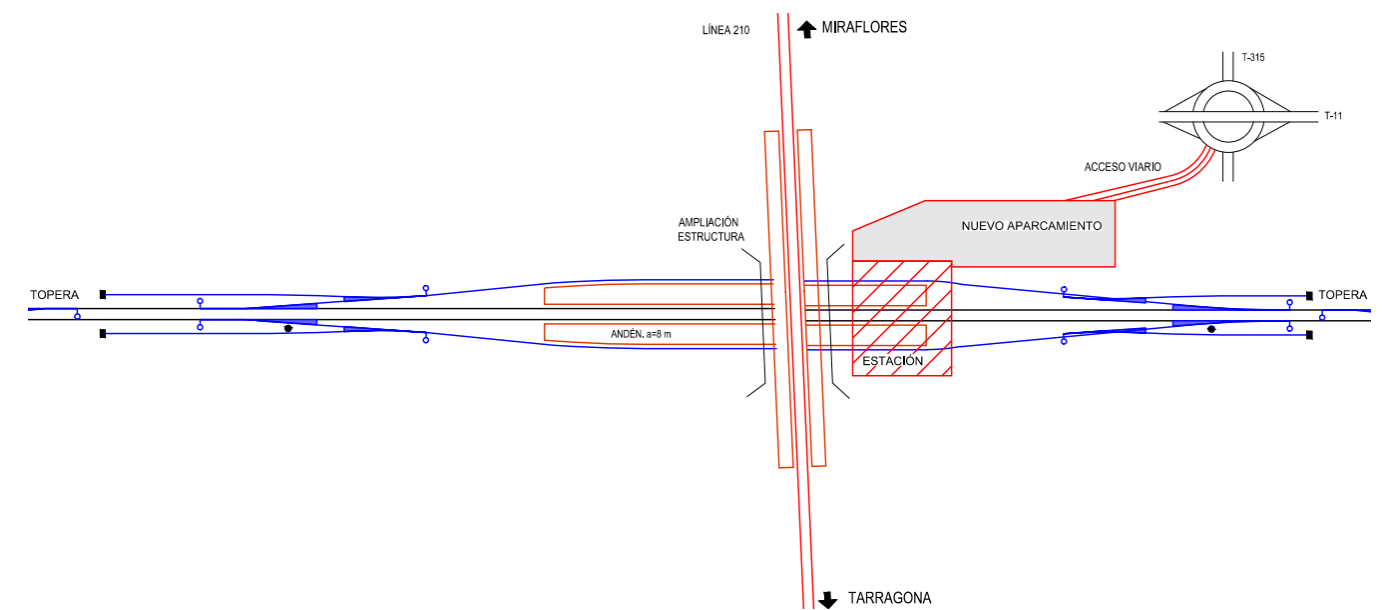
- Alternativa 1: La estación ferroviaria consta de dos vías generales más dos de apartado, con andenes exteriores.

En el exterior de las vías de apartado se dispondrán sendos andenes de longitud útil mínima 410 m, capaces de atender composiciones dobles de trenes de alta velocidad.



- Alternativa 2: Misma composición de vías que la alternativa 1, pero la disposición de los andenes es entre vías generales y vías de apartado.

Entre las vías generales y la vía de apartado se dispondrán sendos andenes de longitud útil mínima 410 m, capaces de atender composiciones dobles de trenes de alta velocidad.



Ambas alternativas derivan en dos configuraciones de edificio de estación intermodal adaptadas a esta configuración ferroviaria, pero comparten la misma actuación en la línea convencional, la misma ubicación, parking y acceso a éste, comunes para ambas alternativas.

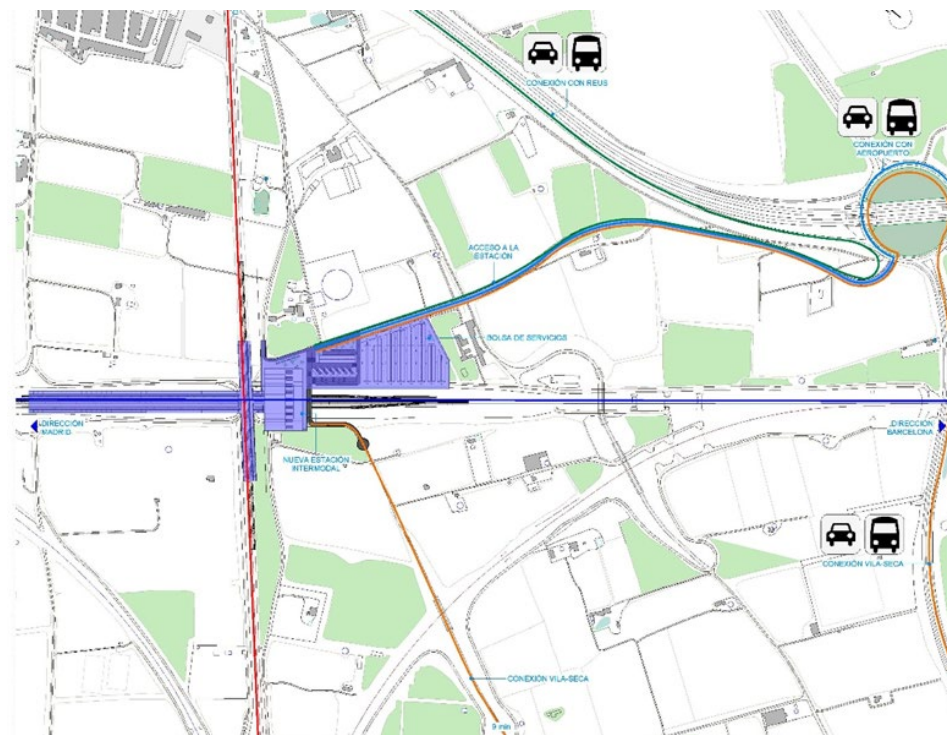
La estación en la línea convencional para ambas alternativas, como puede verse en los dos esquemas anteriores, tendría una configuración ferroviaria en forma de apeadero, con dos vías generales a las que se les adosan dos andenes que permitan la parada de trenes de 200 metros de longitud.

La estación intermodal, así como la bolsa de servicios y el aparcamiento asociado a la misma, se ubican en el entorno a la encrucijada que conforma el cruce de vías de la red convencional (entre las localidades de Reus y Vila-Seca) con el tramo de la línea de Alta Velocidad del Corredor Mediterráneo.

Esta encrucijada se ubica en unos terrenos sin urbanizar, en una posición central respecto de los focos de población y de flujo de personas de la zona. Se encuentra en la provincia de Tarragona, y a unas distancias aproximadamente equidistantes de las localidades, Reus y Vilaseca, así como del aeropuerto de Reus.

Cercano a este entorno nos encontramos las carreteras y autopistas interurbanas T-11, AP-7, C-14 y T-315, que rodean el ámbito en el que se localiza la propuesta.

Por tanto, para la conexión de la estación con la red de carreteras, así como con el resto de municipios y nodos de transporte, es necesaria la ejecución de un vial de conexión que comunique la estación con la glorieta que conecta la autopista T-11 con la carretera T-315, tal como se indica en la siguiente imagen, y es a través de esta carretera con la que se realiza la conexión de la estación intermodal con los principales núcleos de población (Reus, Vilaseca y Tarragona).



### 3. Planeamiento

Se han realizado las siguientes consultas sobre información en materia de planeamiento:

- Consultas a las administraciones:
  - Ayuntamiento de Reus
  - Ayuntamiento de Vila-Seca
  - Servicios Territoriales de Tarragona del Departamento de Territorio de Generalitat de Cataluña
- Consultas al Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña (RPUC)

El Servicio Territorial de Tarragona del Departamento de Territorio informa de lo siguiente:

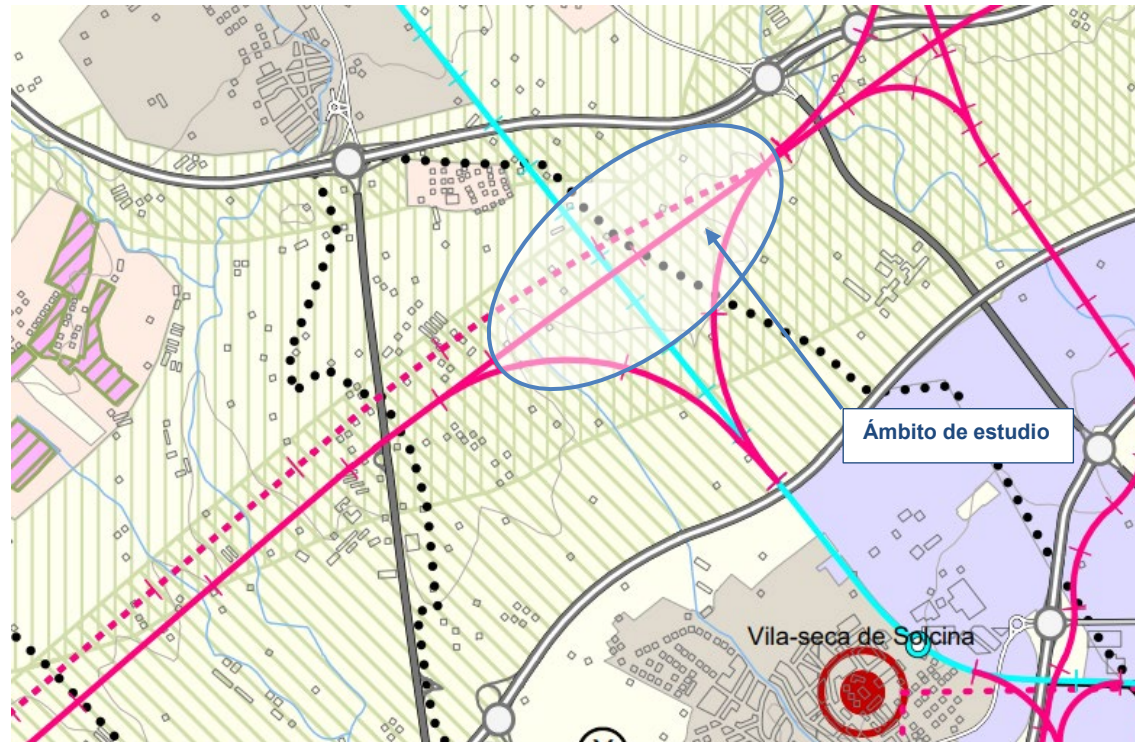
En materia de planeamiento urbanístico se puede encontrar información sobre el planeamiento general de los municipios en el Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña (\*RPUC).

#### 3.1. Plan Territorial

En materia de planeamiento territorial se consulta el Plan territorial parcial del Camp de Tarragona donde se muestra información sobre el sistema de espacios abiertos, los sistemas de asentamientos y el sistema de infraestructuras de movilidad y transporte, así como las Normas de ordenación territorial del Plan.

- Exp. 2007 / 029254 / T Plan territorial parcial del Camp de Tarragona (\*PTPCT), aprobado definitivamente en fecha 12 de enero de 2010 por acuerdo del Gobierno de la Generalitat y publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña (DOGC) n.º 5559, de 3 de febrero de 2010.

En el marco del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, el ámbito de estudio se incluye parcialmente en la categoría de suelo de **preservación de corredores de infraestructuras** como puede comprobarse en la figura adjunta.



Sistema de espacios abiertos. Categorías de suelo	Red Ferroviaria. Propuestas
Sòl de preservació de corredors d'infraestructures	Nou traçat
Sòl de potencial interès estratègic	Condicionament
	Traçats en estudi

Fuente: Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona y elaboración propia

### 3.2. Planes municipales

Los municipios en los que se enmarca el ámbito de estudio son Vila Seca y Reus, cuyos PGOU vigentes son:

#### - Municipio de Vila-Seca:

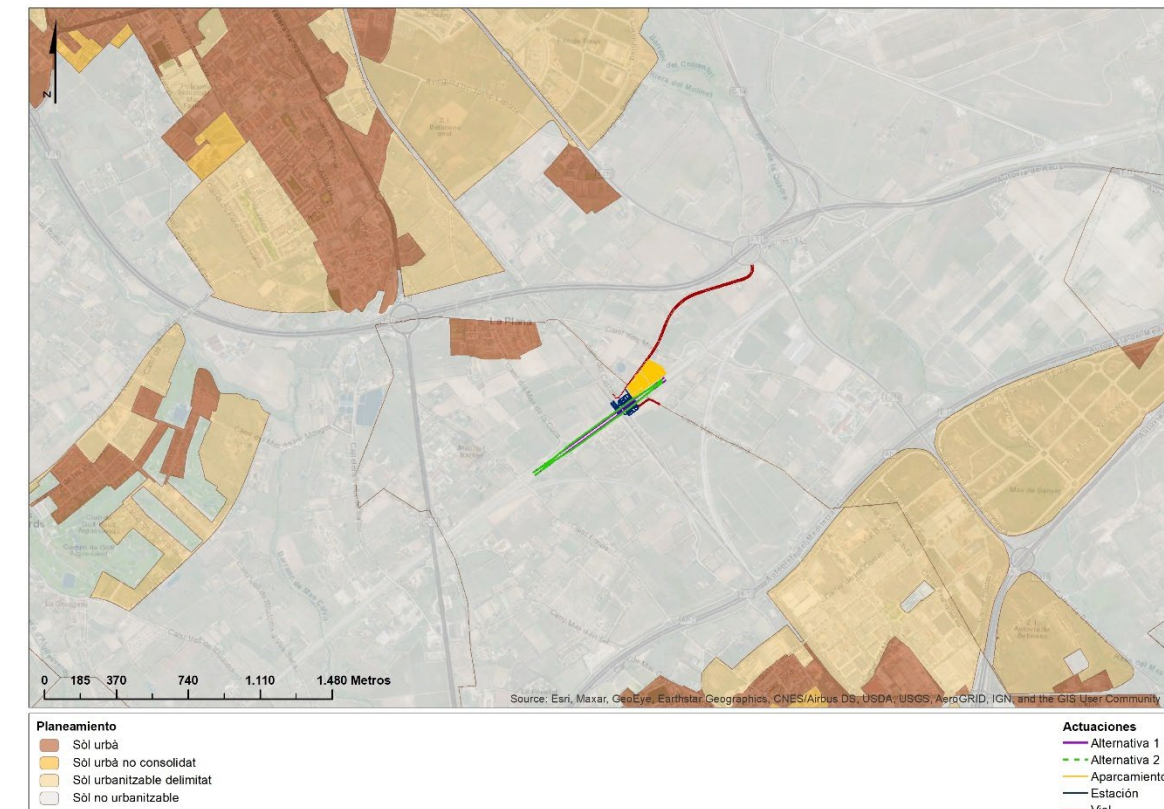
- Exp. 1993 / 000097 / T Revisión del Plan general de Ordenación Urbana de Vila-seca, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona en sesión 16 de junio de 1993 y publicado en el DOGC n.º 1791 de 1 de septiembre de 1993.
- Exp. 2006 / 025356 / T Texto articulado de la normativa vigente, en el término municipal de Vila-seca, publicado en el DOGC de 15 de junio de 2007.

#### Municipio de Reus:

- Exp. 1998 / 000764 / T Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Reus, aprobado definitivamente por el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, el 11 de marzo de 1999 y publicado en el DOGC n.º 2879 de 30 de abril de 1999.

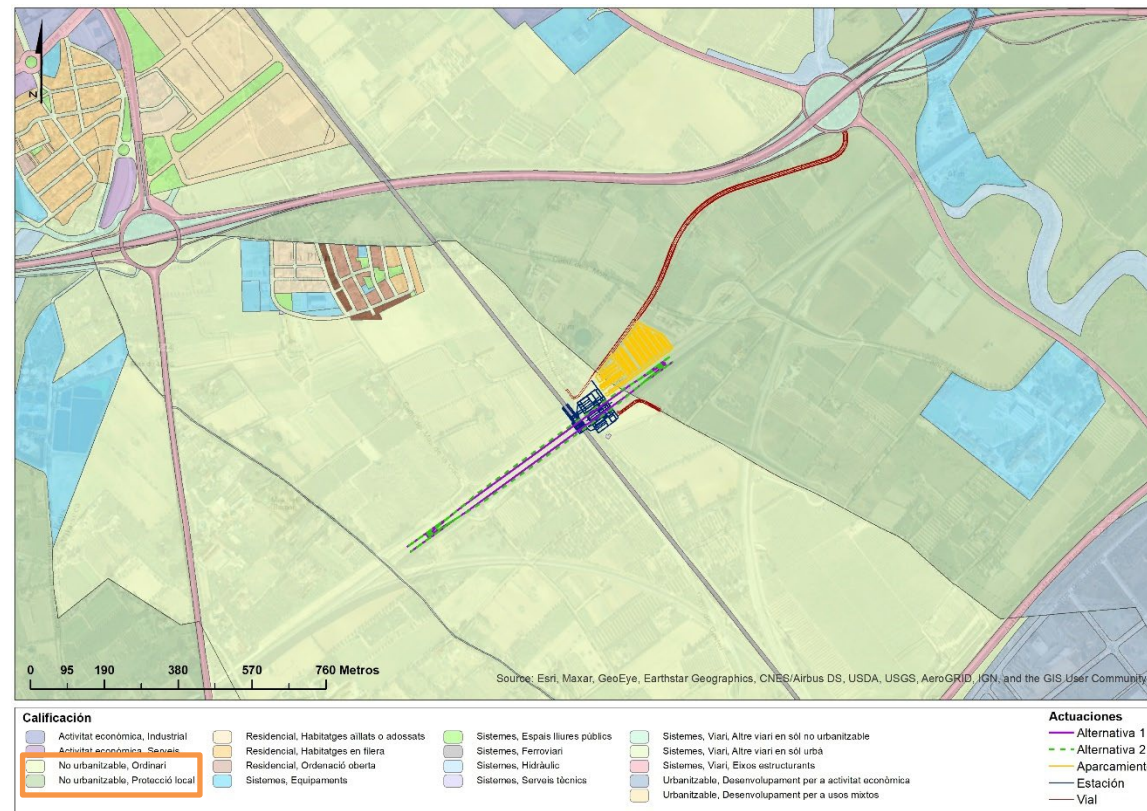
Tras la consulta del Mapa urbanístico de Cataluña y del registro de planeamiento urbanístico de Cataluña que aglutina la información relativa al planeamiento urbanístico se coteja que los terrenos sobre los que se plantean actuaciones pertenecen a los términos municipales de Vila Seca y Reus y están clasificados como SNU. Ver ilustración adjunta.

#### • Clasificación Urbanística Vila Seca y Reus en el ámbito de estudio:



Fuente: Generalitat de Catalunya y elaboración propia

• **Calificación Urbanística Vila Seca y Reus en el ámbito de estudio:**



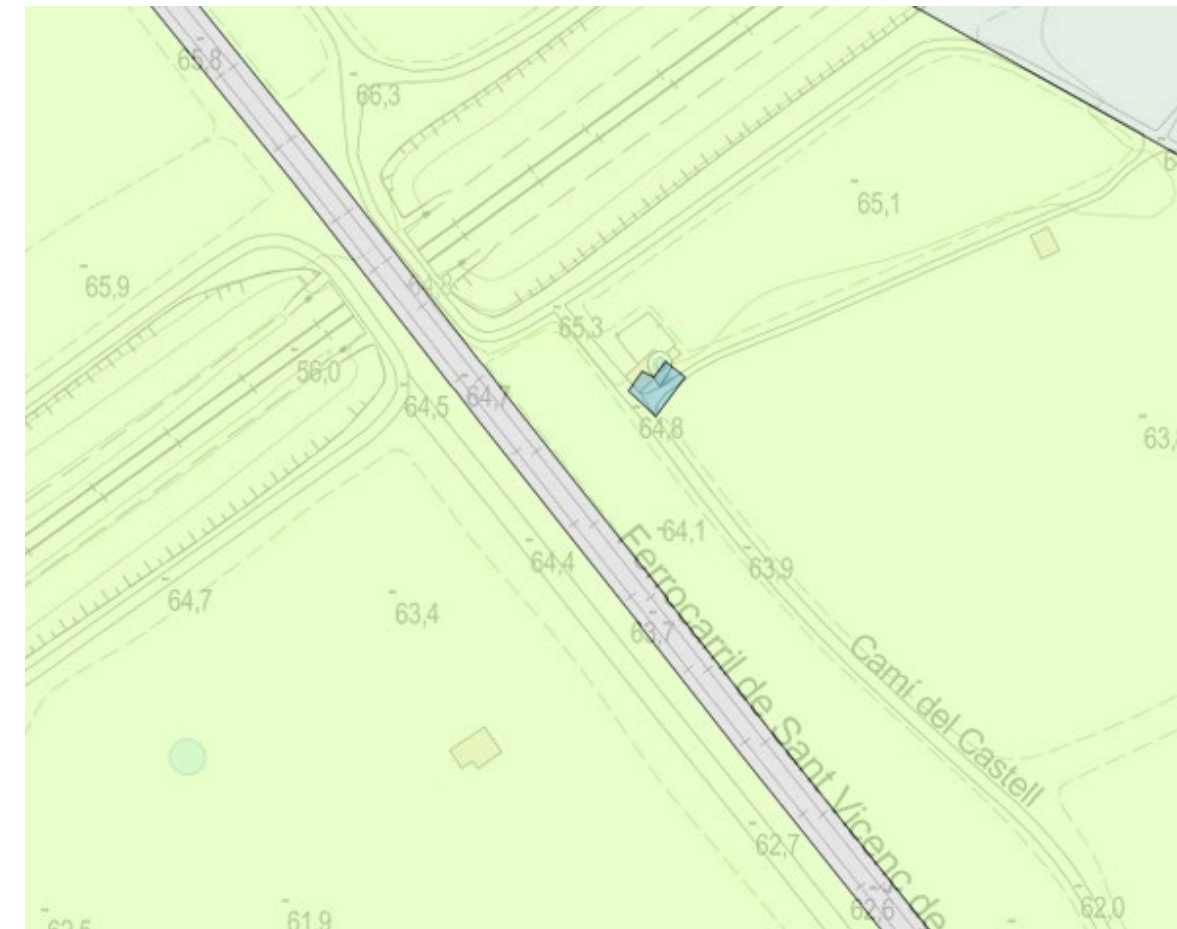
	T.M. Reus- Clasificación Suelo No Urbanizable Calificación: Protección del paisaje
	T.M. Vila- Seca Clasificación: Suelo No Urbanizable Calificación: Agrícola Permanente

Mapa urbanístic de Catalunya.

Los terrenos de **Vila-Seca** afectados se califican como suelo no urbanizable ordinario (N1), excepto un pequeño edificio técnico, calificado como Infraestructuras de servicios técnicos (ST).

Los terrenos de **Reus**, se califican como suelo no urbanizable con protección local (Área de protección de paisaje, N2).

Tan sólo aparece en planeamiento municipal la calificación de los suelos de la línea ferroviaria de Rodalíes de Tarragona a Reus, que figura como sistemas ferroviarios no estando la Línea de Alta Velocidad contemplada por ser posterior al planeamiento municipal.



Mapa urbanístic de Catalunya. Detalle de la zona del edificio técnico

En los términos municipales en los que se enmarcan las actuaciones se han producido las siguientes modificaciones puntuales y otros expedientes relacionados con el planeamiento. Los terrenos objeto de estudio se encuentran afectados bajo los siguientes expedientes y normas de planeamiento.

Expediente	Àmbito	Tipo	Fecha aprobació	Nombre
2018 / 067733 / T	Comarques de Tarragona	Pla especial urbanístic	28/11/2019	Revisió del Pla especial de protecció de la infraestructura de la portada d'aigües de l'Ebre a les Comarques de Tarragona.
2007 / 029254 / T	Camp de Tarragona	Pla territorial parcial	Ene-2010	Pla territorial parcial del Camp de Tarragona.
1993 / 000097 / T	Vila-seca	Revisió pla general ordenació urbana municipal	16/06/1993	Revisió i adaptació del Pla general d'ordenació urbana.
2000 / 000629 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	07/02/2001	Modificació puntual del Pla general en relació a la unitat d'actuació Pineda-6 de la Pineda (UA-PI-6).
2000 / 000759 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	21/12/2000	Modificació del Pla general respecte a la UA - PI- 2 i UA - PI - 3.
2002 / 002984 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	03/07/2002	Modificació puntual del Pla general pel que fa a la nova dotació d'habitatges per a joves, a l'àmbit de la UA-VI-8 i a l'àmbit de la UA-VI-8.
2002 / 004405 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	21/10/2003	Modificació puntual del Pla general respecte a la zona UA-VI-2.
2003 / 006210 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	05/03/2003	Modificació puntual del Pla general respecte a la UA-PL-2.
2003 / 007091 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	21/05/2003	Modificació puntual del Pla general respecte a l'ús de l'edifici de la discoteca Level 0 de La Pineda.
2005 / 019055 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	15/09/2005	Adaptació-modificació del Pla general a les determinacions del Pla director urbanístic de les activitats industrials i turístiques del camp de Tarragona.
2006 / 022939 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació		Modificació puntual del Pla general respecte amb la definició de la subclau 50a, condicions urbanístiques de la indústria "Vilacam SL".
2007 / 027511 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	12/07/2007	Modificació puntual del Pla general respecte al solar situat al carrer Riera, 57.
2008 / 034422 / T	Vila-seca	Modificació de pla general d'ordenació	12/01/2009	Modificació puntual del PGOU de les condicions d'edificació i usos a l'àmbit de dues finques urbanes situades al c/Luís Mariano de la Pineda (antic CYE i discoteca Equinox) i delimitació del polígon d'actuació urbanística PAU-PI-2.
1998 / 000764 / T	Reus	Revisió pla general ordenació urbana municipal	11/03/1999	Revisió del Pla General d'ordenació urbana.
2000 / 000210 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	12/04/2000	Correcció d'errades en la normativa i plànols de la revisió del Pla general.
2000 / 000750 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació		Modificació puntual del Pla general pel que afecta a les condicions dels establiments de venda de pa i altres.
2000 / 000925 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació		Modificació puntual del Pla general pel que fa a diversos àmbits i que inclou esmenes d'errades materials.
2002 / 005046 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	07/03/2003	Modificacions puntuals varies de la revisió del Pla general d'ordenació urbana.
2004 / 014164 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	22/06/2005	Modificació puntual de la Revisió del Pla general que afecta al sector C. 2b "Carretera d'Alcolea"
2005 / 018580 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació		Modificació del Pla general d'ordenació que complementa el Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic historicoartístic i natural de la ciutat.
2005 / 019362 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	27/10/2005	Modificació puntual de la Revisió del Pla general pel que afecta a l'entorn de la prolongació del carrer Escorxador, a la previsió de places d'aparcament en els edificis i a la qualificació de l'immoble seu de la Guàrdia Urbana.
2009 / 036454 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	29/07/2009	Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana que afecta a l'àrea 4.54 "Fustes Olesti".
2019 / 070037 / T	Reus	Modificació de pla general d'ordenació	13/08/2020	Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana de Reus a l'entorn del Parc de Bombers i entorn del c/ de Vilafranca del Penedès.
2014 / 053739 / T	Reus	Pla especial urbanístic	30/10/2014	Pla especial urbanístic del catàleg de masos i edificacions en sòl no urbanitzable.



Las actuaciones estudiadas son de interés general asociadas a las infraestructuras ferroviarias existentes por lo que deberán ser tenidas en cuenta en futuras revisiones de los planes

## 4. Ocupaciones y limitaciones de la propiedad

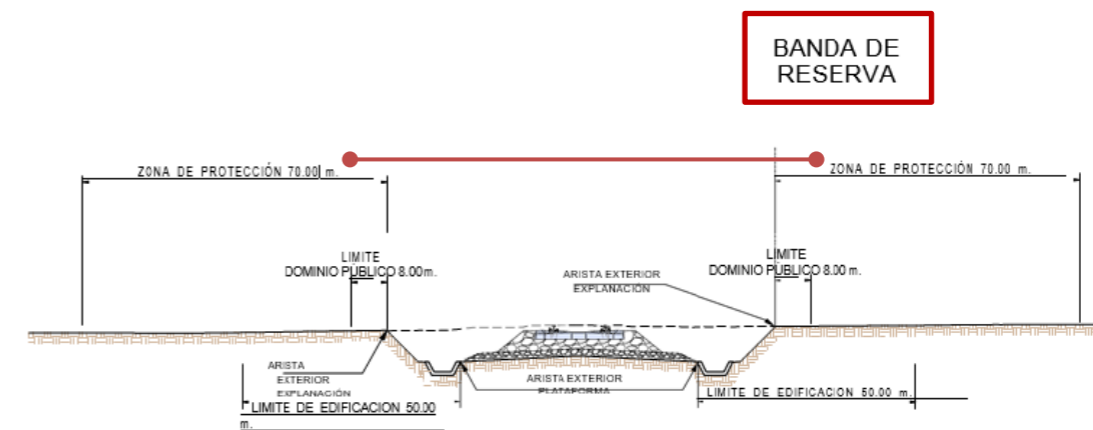
### 4.1. Banda de reserva

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. Limitaciones a la Propiedad”, Artículo 5, “Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General”, punto 7 dice que:

*Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, 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 en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos 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, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso.*

Para dar cumplimiento a dicha Ley se incluye en el Estudio Informativo el presente apartado, cuyo objeto es realizar una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura, y de sus zonas de dominio público.



EXCEPCIONES DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN Y LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	
1.	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona de dominio público: 5 metros.</li> <li>- Zona de protección: 20 metros.</li> </ul>
2.	En el caso de zona urbana <ul style="list-style-type: none"> <li>- Línea límite de edificación: 20 metros.</li> </ul>

El área de la banda de reserva ferroviaria para la alternativa 1 es 106.661 m<sup>2</sup> y para la alternativa 2 es 105.938 m<sup>2</sup>. Los planos que representan estas bandas se encuentran en el apéndice 1 del presente anejo.

### 4.2. Limitaciones a la propiedad

Una vez se encuentre aprobado definitivamente el estudio informativo, se deberán respetar las limitaciones a la propiedad establecidas por la Ley del sector ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario.

## 5. Expropiaciones

### 5.1. Términos municipales afectados

Los términos municipales afectados por la expropiación son Vila Seca y Reus, en la provincia de Tarragona.

### 5.2. Normativa de aplicación

#### 5.2.1. 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:

- Catastro España. El Catastro Inmobiliario es un registro administrativo dependiente del Ministerio de Hacienda en el que se describen los bienes inmuebles rústicos, urbanos y de características especiales. Está regulado por el Texto Refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, la inscripción en el mismo es obligatoria y gratuita, características que lo diferencian del Registro de la Propiedad.
- Planeamiento urbanístico de cada uno de los Términos Municipales afectados.

De carácter interno:

- Cartografía
- Opciones y Alternativas de trazado.

#### 5.2.2. 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.

• A efectos de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Suelo y en este Reglamento, se entenderá por:

1. Explotación en suelo rural, la unidad económica de producción que desarrolla el conjunto de actividades, usos y utilidades en una parcela o finca de suelo rural que se toma como marco de referencia a los efectos de calcular la renta real o potencial a que se refieren los artículos 7 y siguientes del presente Reglamento.

2. Construcción, las edificaciones e instalaciones definidas en los apartados 3 y 4 de este artículo, excepto aquellas de escasa entidad constructiva y sencillez técnica que no tengan, de forma eventual o permanente, carácter residencial ni público y se desarrollen en una sola planta, como son los tinglados y cobertizos de pequeña entidad.

3. Edificación, las obras de nueva construcción y de ampliación, modificación, reforma o rehabilitación que alteren la configuración arquitectónica de los edificios, entendiéndose por tales las que tengan carácter de intervención total o parcial que produzcan una variación esencial de la composición general exterior, la volumetría, o el conjunto del sistema estructural, o tengan por objeto cambiar los usos característicos del edificio. Asimismo, las obras que tengan el carácter de intervención total en edificaciones catalogadas o que dispongan de algún tipo de protección de carácter ambiental o histórico-artístico, regulada a través de norma legal o documento urbanístico y aquellas otras de carácter parcial que afecten a los elementos o partes objeto de protección. Se considerarán comprendidas en la edificación, sus instalaciones fijas y el equipamiento propio, así como los elementos de urbanización que permanezcan adscritos al edificio.

4. Instalación, el resto de los elementos físicos inmovilizados permanentemente que no tengan la consideración de edificaciones de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior. En el suelo rural se deberán distinguir dos tipos de instalaciones:

- a) Las necesarias para la actividad económica desarrollada, que se valorarán conjuntamente con el mismo.
- b) Las innecesarias para la actividad económica desarrollada, que se valorarán independientemente del mismo.

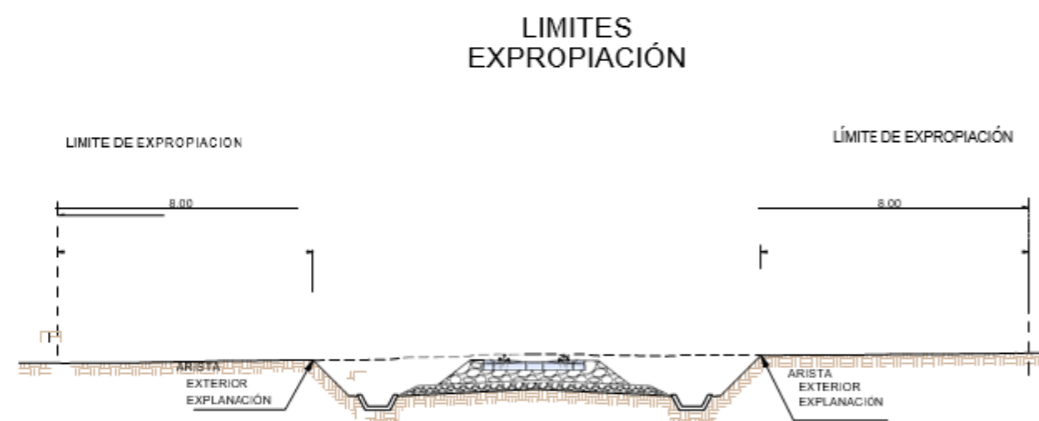
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre de 2015, del Sector Ferroviario.

### 5.3. Metodología empleada

Se expropia el pleno dominio de las superficies que ocupen la explanación de la línea férrea, 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 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 Capítulo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre de 2015, del Sector Ferroviario, relativa a las limitaciones a la propiedad y que se concretan con el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y posteriores modificaciones de artículos del citado reglamento.

En proyectos de plataforma, los límites de expropiación establecidos son los siguientes:

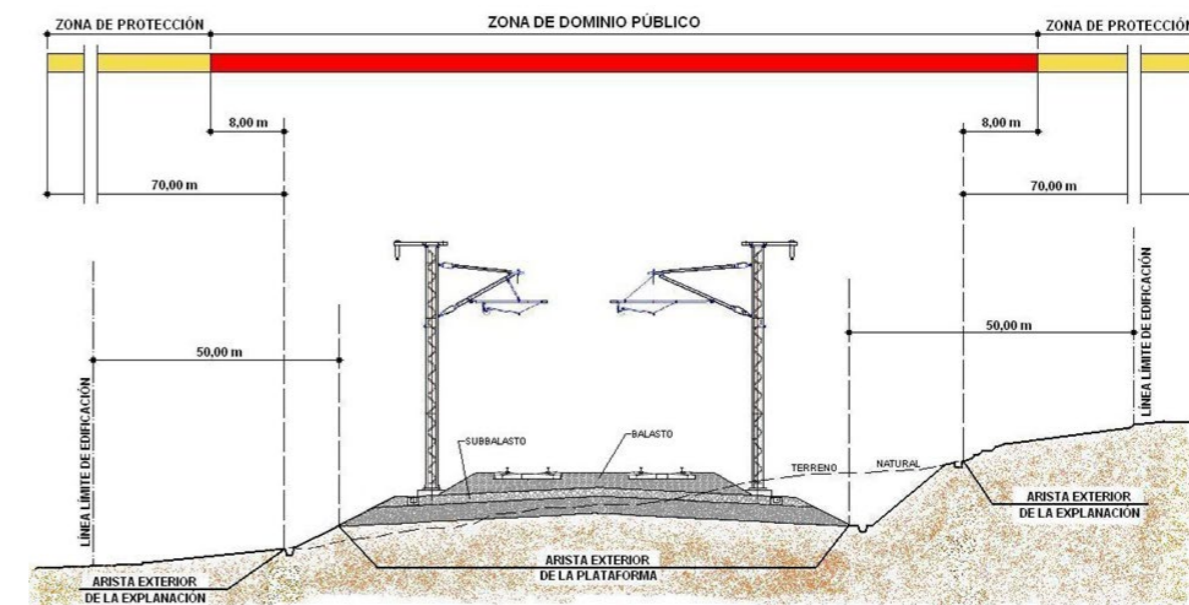
- El límite de expropiación se sitúa a 8,00 metros desde el borde de la explanación (arista de talud de desmorte o terraplén) o desde el borde exterior de la cuneta de guarda cuando ésta exista.



- En los terrenos catalogados fiscalmente como urbanos o en las inmediaciones de edificaciones rurales, el límite de expropiación se situará a 5,00 metros.

- En los tramos en que se proyecte un vial de enlace para reposición de servidumbres, paralelo a la traza, la expropiación se extiende hasta 1,00 metro desde el borde de la explanación prevista para el vial.
- En los tramos en que se proyecte un camino de servicio, el límite de expropiación se situará a 3 metros del cerramiento. La explanación de este camino se situará dentro de los límites de expropiación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmorte, 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.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como excepcionalmente, 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.

Se realiza un estudio de los distintos tipos de terrenos afectados por las opciones y alternativas estudiadas atendiendo al uso actual del suelo, y al planeamiento urbanístico vigente, dividido por término municipal y tramo.

De conformidad con dicha ley, aquellos espacios ocupados con expropiación definitiva que se afecta deberán incluirse como banda de reserva ferroviaria, en el planeamiento de los términos municipales de Villaseca y Reus.

La fijación de la línea perimetral de la expropiación con relación a la arista exterior de la explanación queda estrictamente definida en los planos parcelarios.

## 5.4. Criterios de valoración de los bienes y derechos afectados

### 5.4.1. Metodología

Para la valoración de los bienes y derechos afectados se aplicará la normativa legal vigente, en especial la contenida en el RD legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo y rehabilitación urbana, y el RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo, así como lo contenido en la Ley de Expropiación forzosa y su reglamento.

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.

### 5.4.2. Precios unitarios

De la aplicación de los criterios anteriormente señalados se han obtenido los valores unitarios que deben adoptarse a efectos únicamente orientativos para obtener un coste de expropiación de las soluciones propuestas en el estudio.

En ningún caso estos precios unitarios servirán como valoración a efectos de tasación de los bienes y derechos afectados en proyectos de definición y detalle de las soluciones, siendo necesario el cálculo de detalle y la definición concreta de los bienes objeto de expropiación.

CULTIVOS	PRECIO UNITARIO (€/m2)	EXPROPIACIÓN (€/m2)
Dominio público	0,00	0,00
Almendro regadío	7,00	7,00
Labor o labradío seco	3,00	3,00
Frutales regadío	8,00	8,00
Avellano regadío	7,00	7,00
Huerta regadío	6,00	6,00
Olivos regadío	6,50	6,50
Olivos seco	4,00	4,00

### 5.4.3. Superficies y usos

Alternativa 1:

MUNICIPIO	USO	AREA_EXPRO (m <sup>2</sup> )
Reus	Almendro regadío	3140
Reus	Avellano regadío	8592
Reus	Frutales regadío	1013
Reus	Huerta regadío	7
Reus	Olivos regadío	15897
Reus	Vía de comunicación de dominio público	-
Vila Seca	Olivos seco	889
Vila Seca	Avellano regadío	1459
Vila Seca	Frutales regadío	1937
Vila Seca	Olivos regadío	3459
Vila Seca	Labor o Labradío seco	111
Vila Seca	Vía de comunicación de dominio público	-

Alternativa 2:

MUNICIPIO	USO	AREA_EXPRO (m <sup>2</sup> )
Reus	Almendro regadío	3141
Reus	Avellano regadío	7905
Reus	Frutales regadío	1013
Reus	Huerta regadío	7
Reus	Olivos regadío	15897
Reus	Vía de comunicación de dominio público	-
Vila Seca	Olivos secano	878
Vila Seca	Avellano regadío	1442
Vila Seca	Frutales regadío	1976
Vila Seca	Olivos regadío	3450
Vila Seca	Labor o Labradío secano	111
Vila Seca	Vía de comunicación de dominio público	-

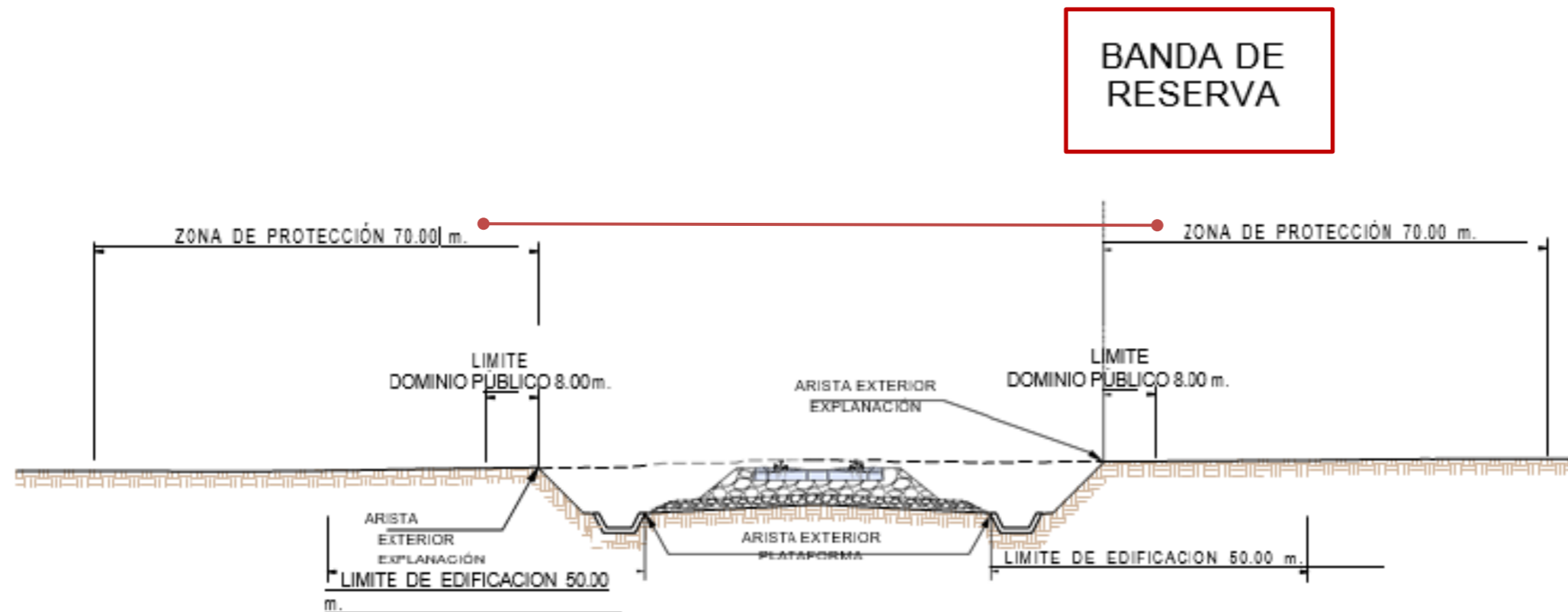
#### 5.4.4. Valoraciones

El total de la propuesta de coste de expropiación del estudio para la alternativa 1 es de **DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS (245.682,00 €)**

El total de la propuesta de coste de expropiación del estudio para la alternativa 2 es de **DOSCIENTOS CUARENTA MIL NOVECIENTOS SETENTA EUROS CON CINCUENTA CÉNTIMOS (240.970,50 €)**

# **APÉNDICE 1. PLANOS DE BANDA DE RESERVA FERROVIARIA**

---



BANDA DE RESERVA

- EXCEPCIONES DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN Y LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
1. 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:
    - Zona de dominio público: 5 metros.
    - Zona de protección: 20 metros.
  2. En el caso de zona urbana
    - Línea límite de edificación: 20 metros.

P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\10.1. PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 1.dwg

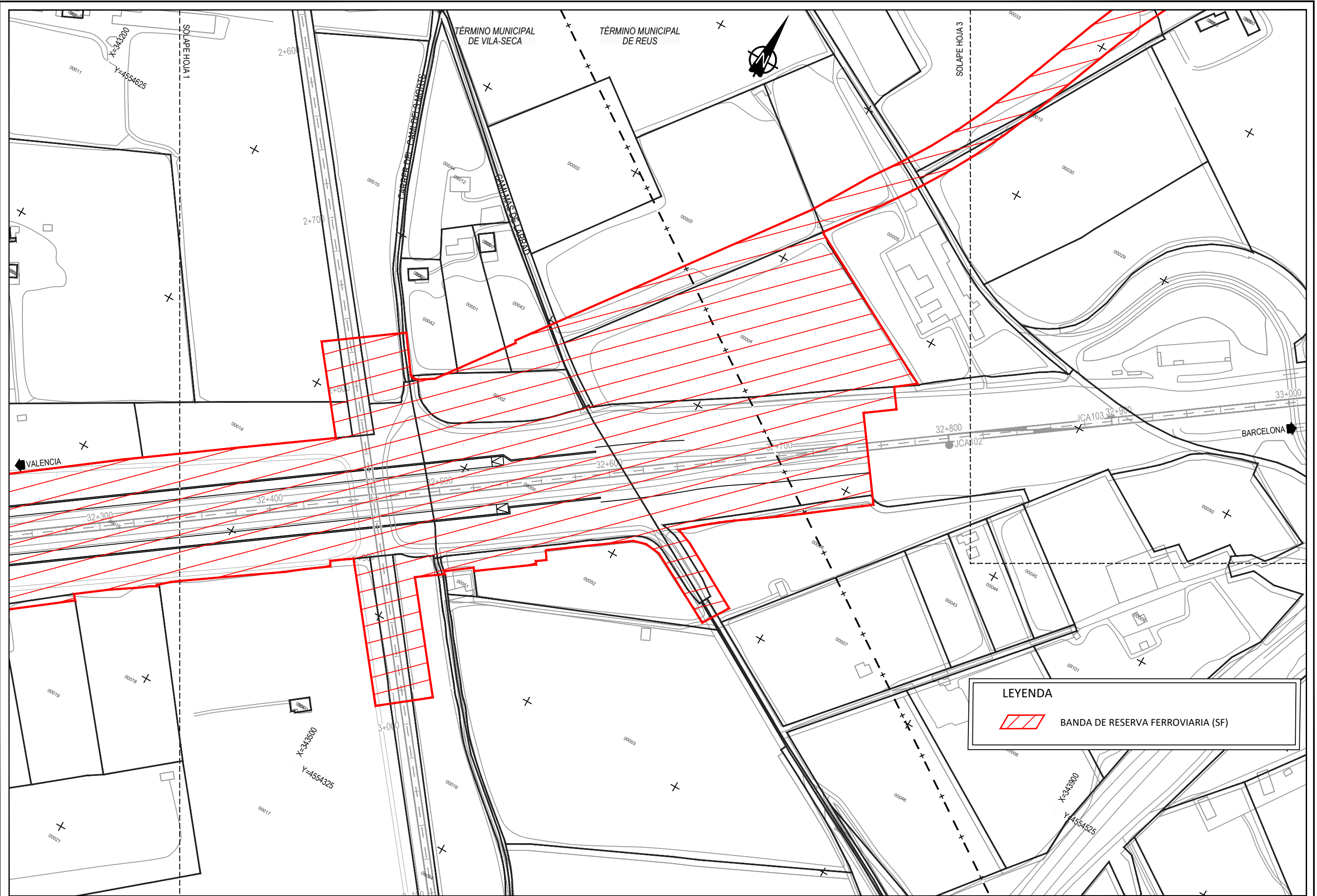
**LEYENDA**

 BANDA DE RESERVA FERROVIARIA (SF)






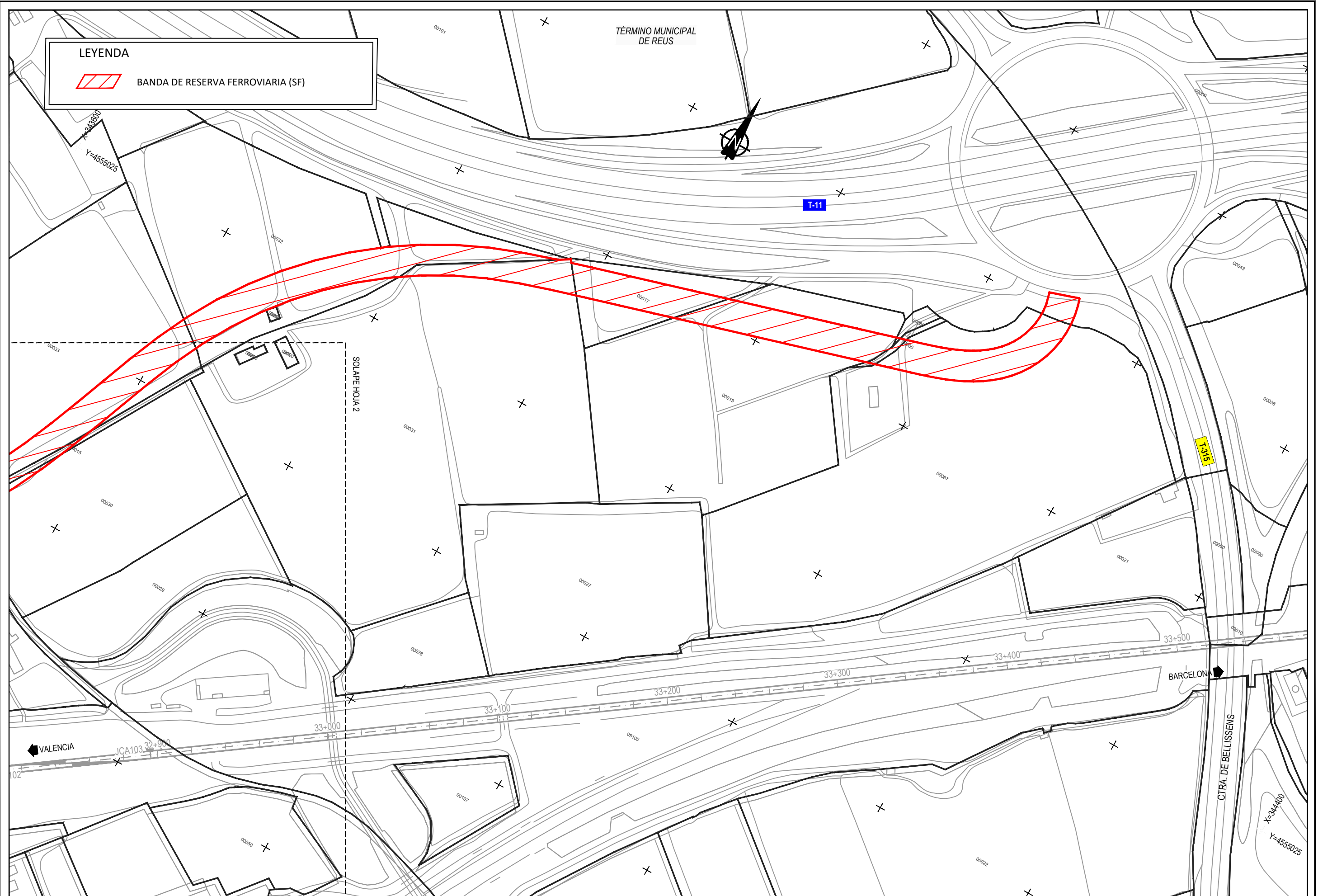
P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\10.1. PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 1.dwg



**LEYENDA**

 BANDA DE RESERVA FERROVIARIA (SF)

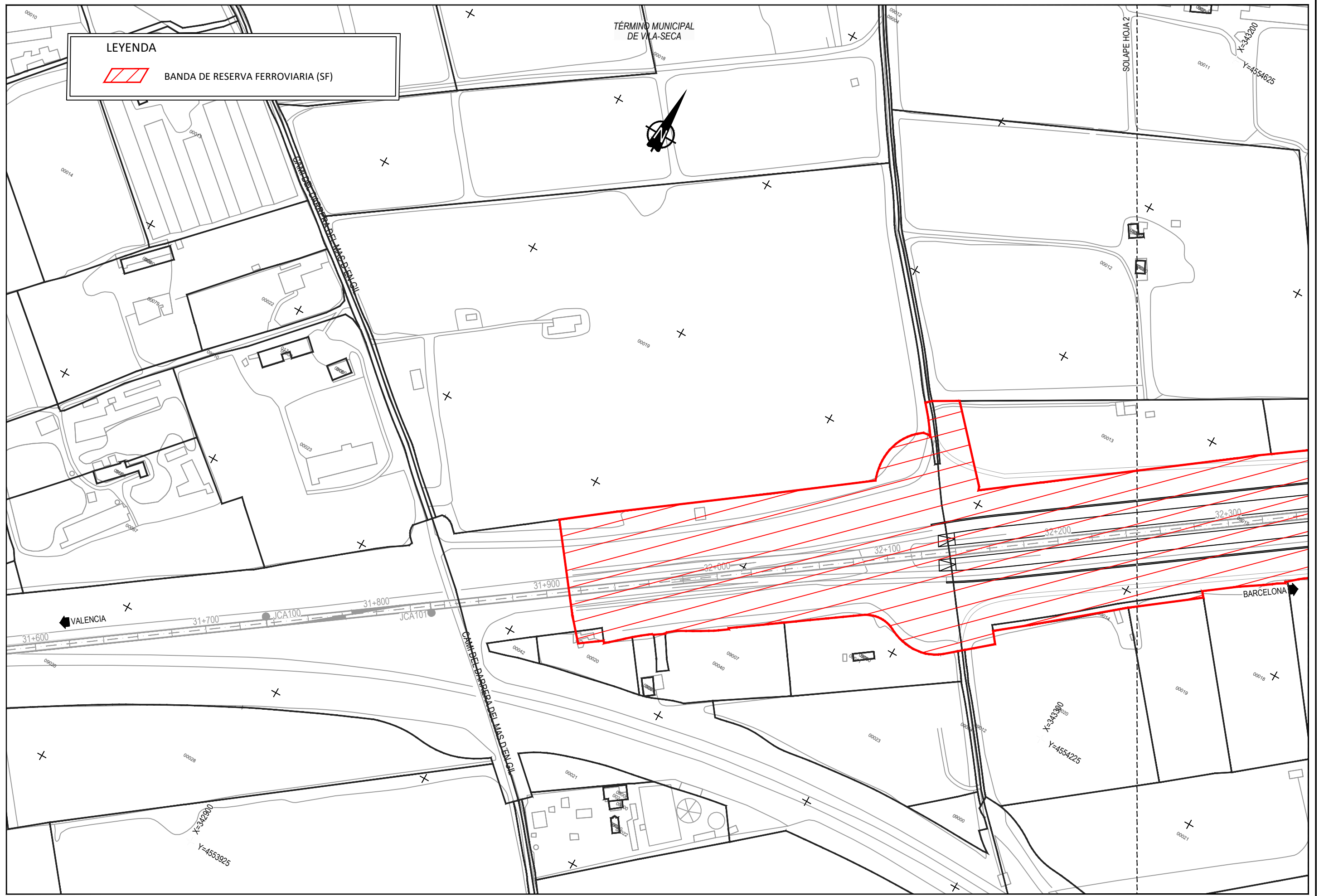
P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\PLANOS\10.1.PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 1.dwg



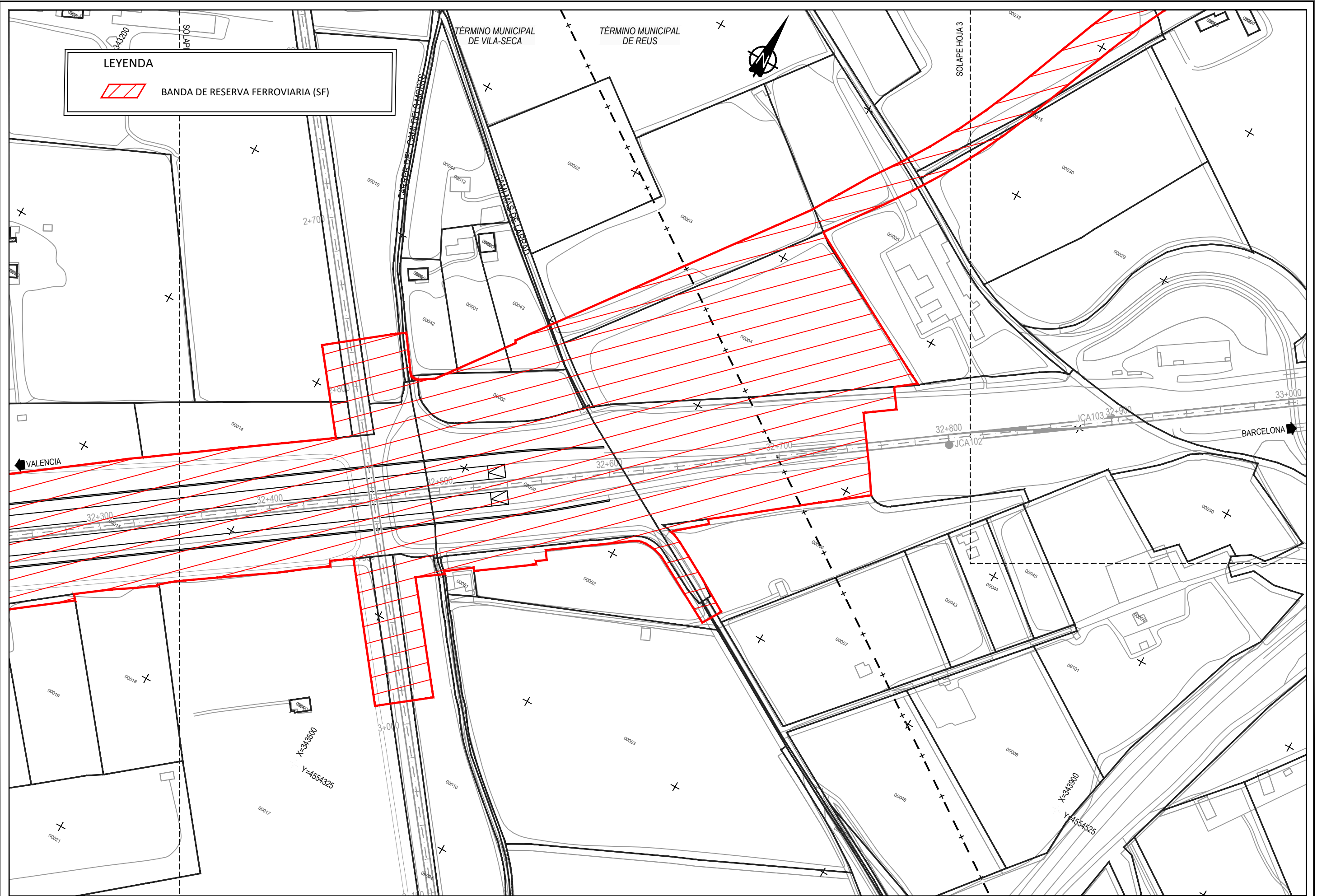
P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Memoria y Anexos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\10.2 PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 2.dwg

**LEYENDA**

 BANDA DE RESERVA FERROVIARIA (SF)



P:\2022\221330\02\_dco\_tecnica\02.03.Ejecucion\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\10.2 PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 2.dwg



**LEYENDA**

 BANDA DE RESERVA FERROVIARIA (SF)



TÍTULO  
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA ESTACIÓN INTERMODAL  
EN EL ÁMBITO DE TARRAGONA

AUTOR DEL PROYECTO:  


ESCALA ORIGINAL A3  
1.2000  
Numérica

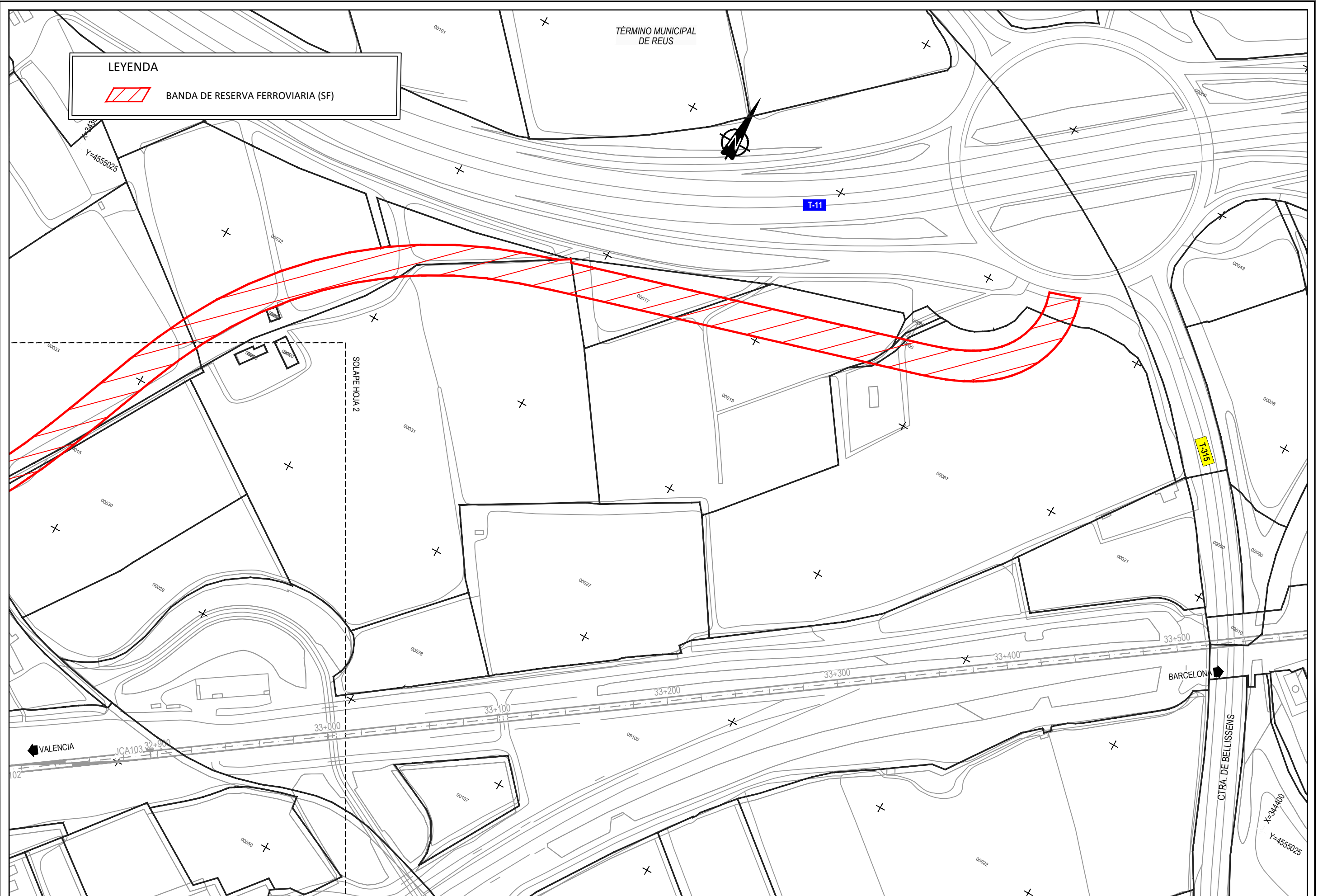
  
Gráfica

FECHA  
SEPTIEMBRE  
2023

TÍTULO DEL PLANO  
PLANTAS GENERALES  
BANDA DE RESERVA ALTERNATIVA 2  
EXPROPIACIONES

Nº DE PLANO  
10.4.2  
Hoja 2 de 3

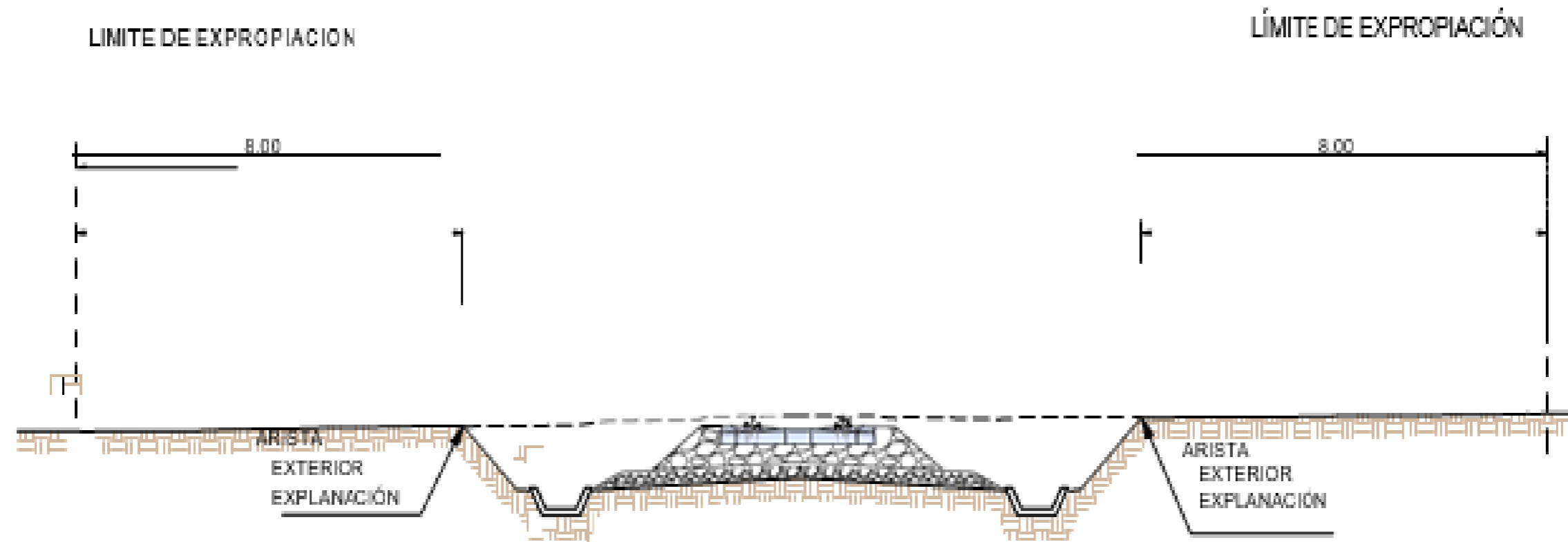
P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\PLANOS\10.2 PLANOS\_BANDA\_ALTERNATIVA 2.dwg



## **APÉNDICE 2- PLANOS DE OCUPACIÓN**

---

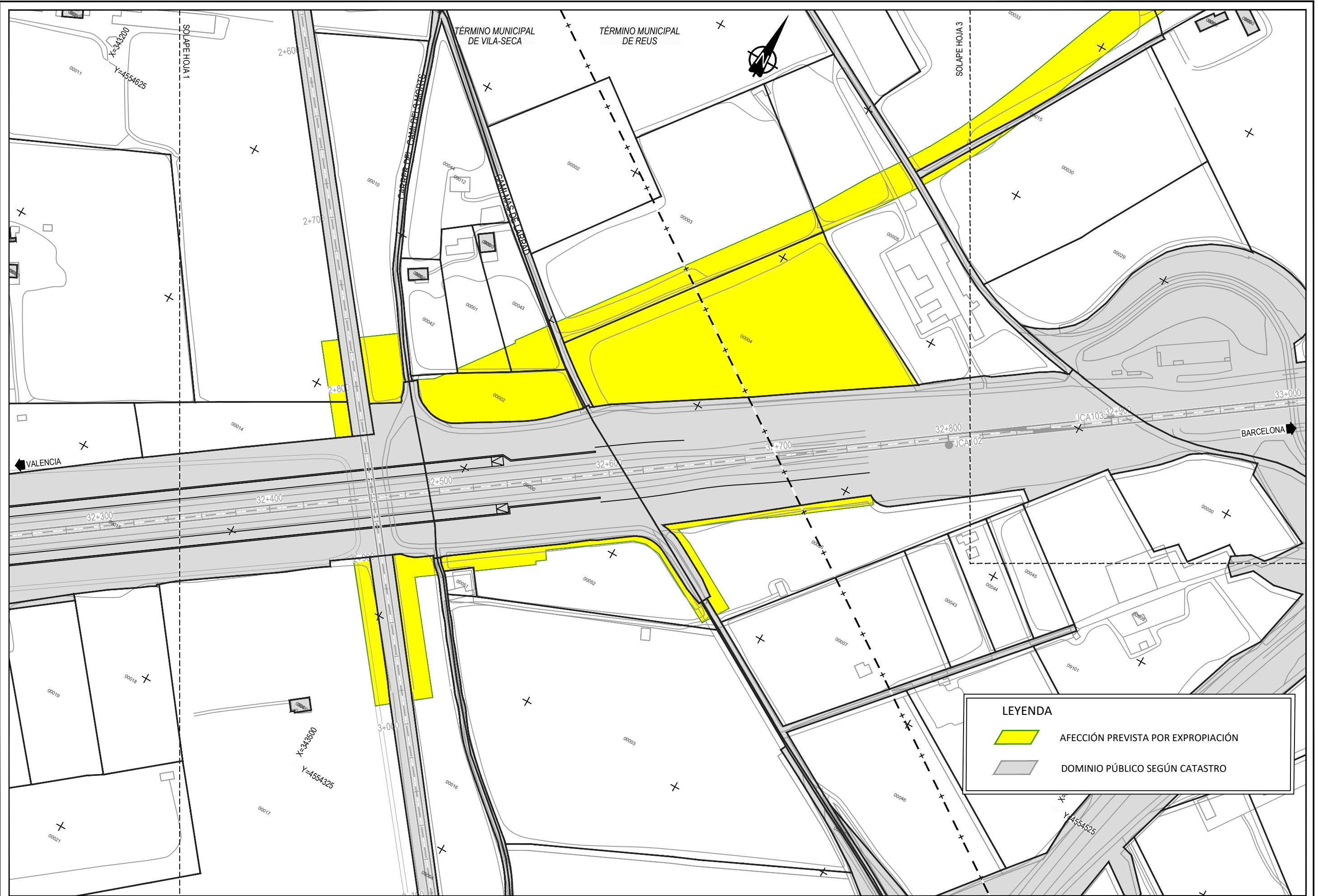
# LIMITES EXPROPIACIÓN

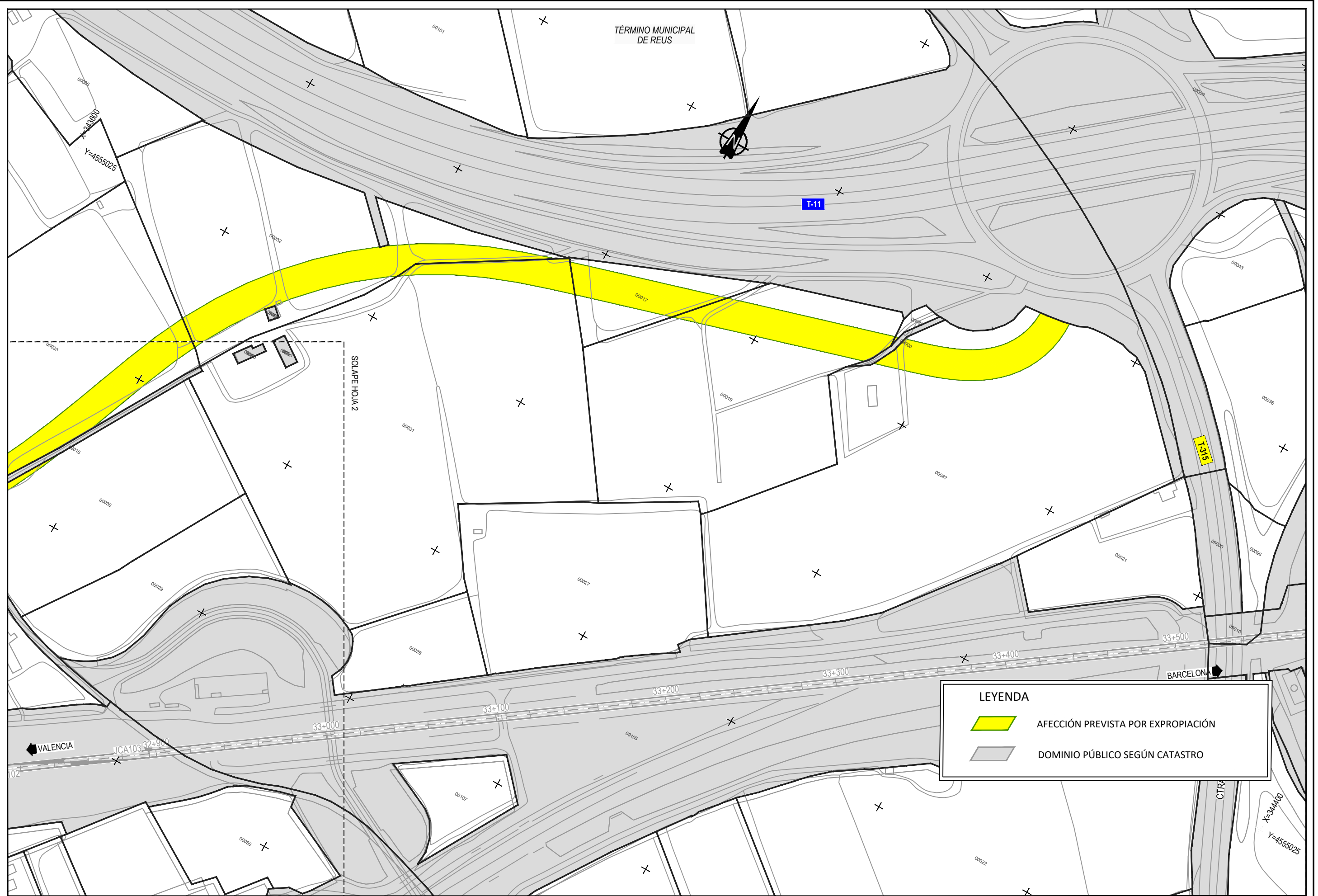








P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos9\_EXPROPIACIONES\10.1\_PLANOS\_EXPRO\_ALTERNATIVA 1.dwg



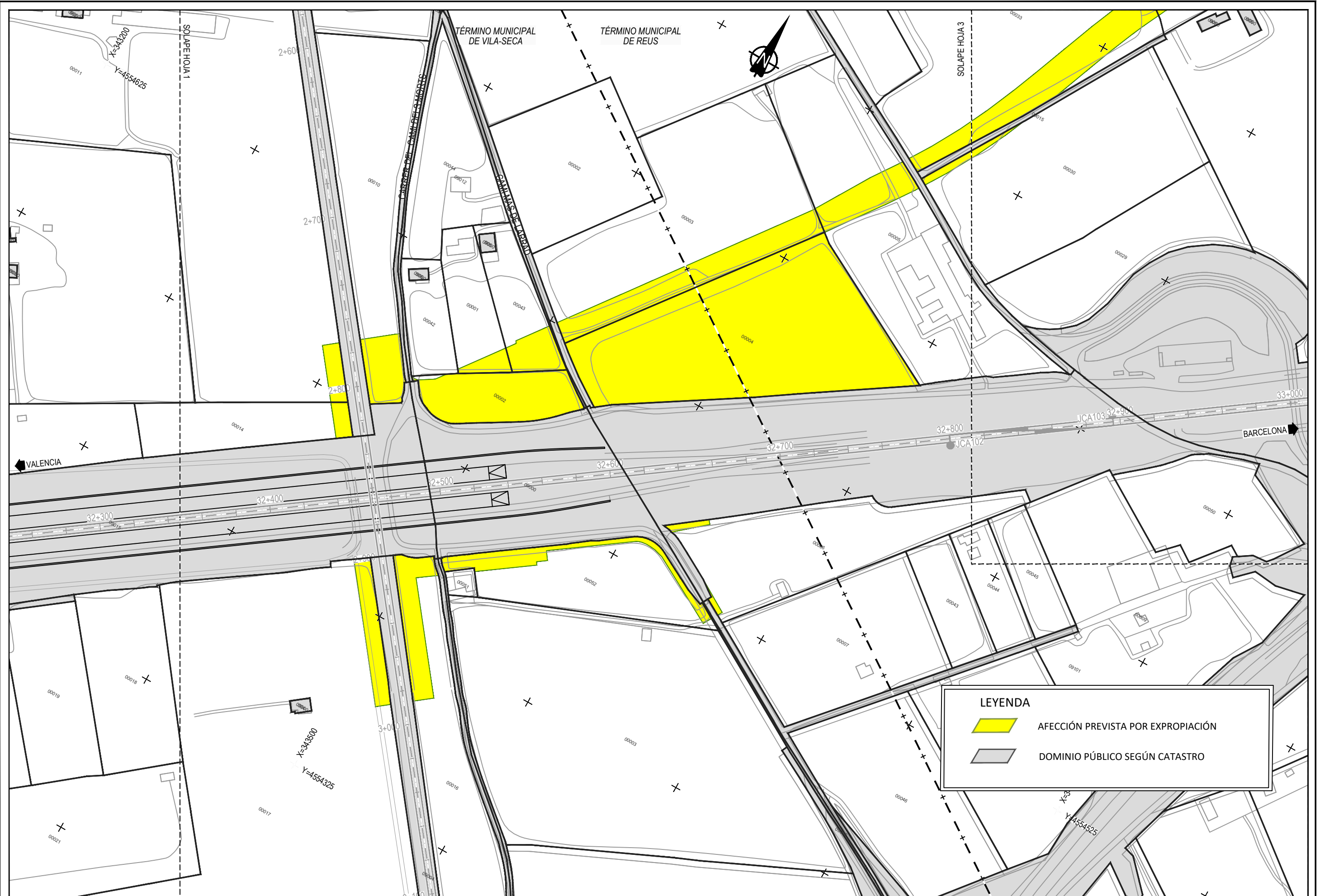


**LEYENDA**



-  AFECCIÓN PREVISTA POR EXPROPIACIÓN
-  DOMINIO PÚBLICO SEGÚN CATASTRO



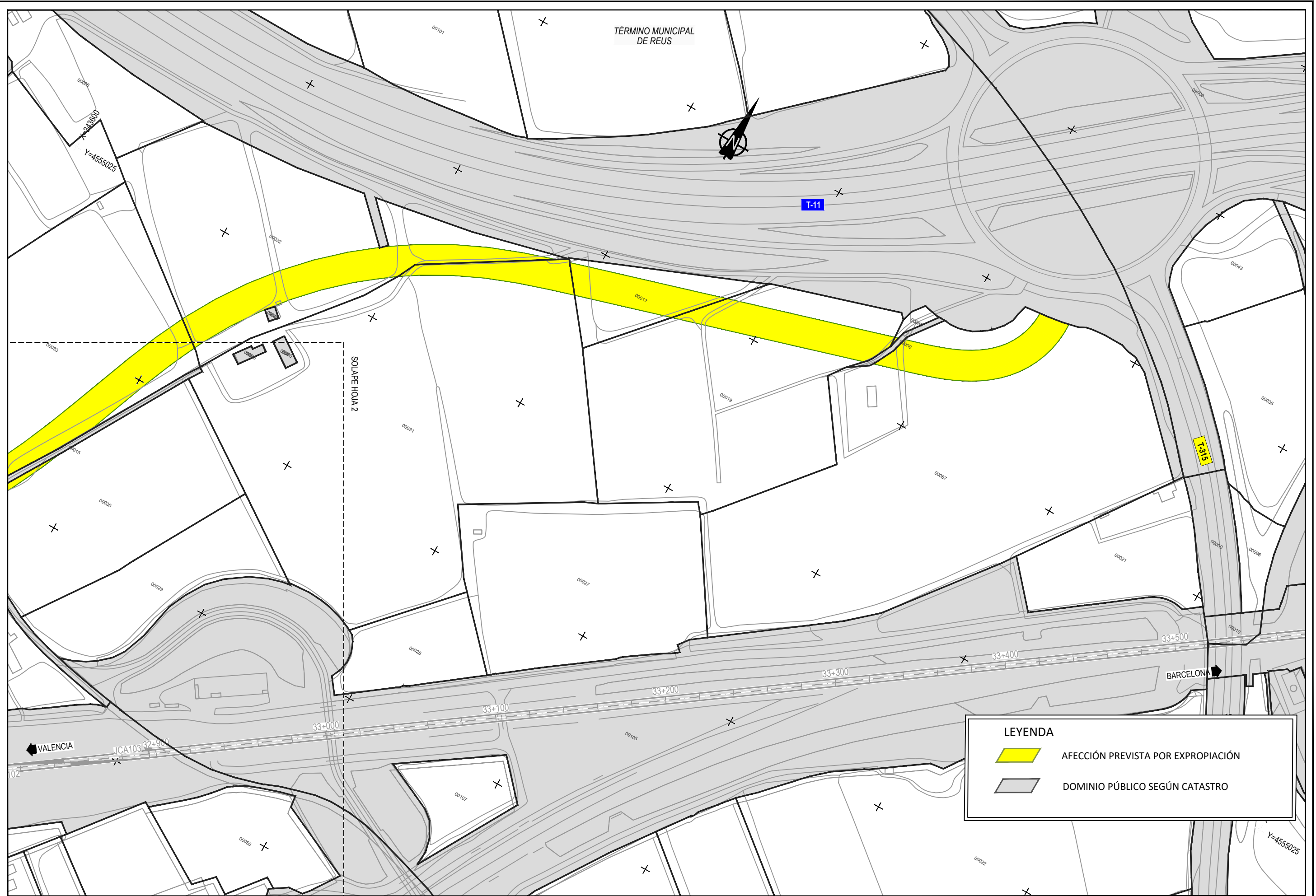
P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anejos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\9\_EXPROPIACIONES\10.2 PLANOS\_EXPRO\_ALTERNATIVA 2.dwg





**LEYENDA**

-  AFECCIÓN PREVISTA POR EXPROPIACIÓN
-  DOMINIO PÚBLICO SEGÚN CATASTRO

P:\2022\221330\02\_doc\_tecnica\02.03.Ejecucion\02.03.02\_Mecanografía\01\_Estudio informativo\01\_Memoria y Anexos\13\_Planeamiento urbanístico y expropiaciones\planos\9\_EXPROPIACIONES\10.2 PLANOS\_EXPRO\_ALTERNATIVA 2.dwg



**LEYENDA**

-  AFECCIÓN PREVISTA POR EXPROPIACIÓN
-  DOMINIO PÚBLICO SEGÚN CATASTRO