

ANEJO Nº 11 EXPROPIACIONES Y BANDA DE RESERVA

ANEJO Nº 11 EXPROPIACIONES**ÍNDICE**

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
1.1	OBJETO DEL ESTUDIO INFORMATIVO	1
1.2	OBJETO DEL PRESENTE ANEJO	1
2	ANTECEDENTES Y PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS LIMÍTROFES	2
3	UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	3
3.1	UBICACIÓN	3
3.2	DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN ESTUDIADA	3
4	MARCO NORMATIVO	4
4.1	LEY 26/2022, DE 19 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO	4
4.2	REAL DECRETO 2387/2004, DE 30 DE DICIEMBRE, REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO	5
5	BANDA DE RESERVA DE LA PREVISIBLE OCUPACIÓN	6
6	OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA NUEVA INFRAESTRUCTURA	6
6.1	ALTERNATIVA O EI APROBADO 2004	7
6.2	ALTERNATIVA 1	8
7	VALORACIÓN ESTIMADA	8
7.1	PRECIOS UNITARIOS	9
7.2	ALTERNATIVA O EI APROBADO 2004	9
7.3	ALTERNATIVA 1	10
7.4	RESUMEN	10

PLANOS

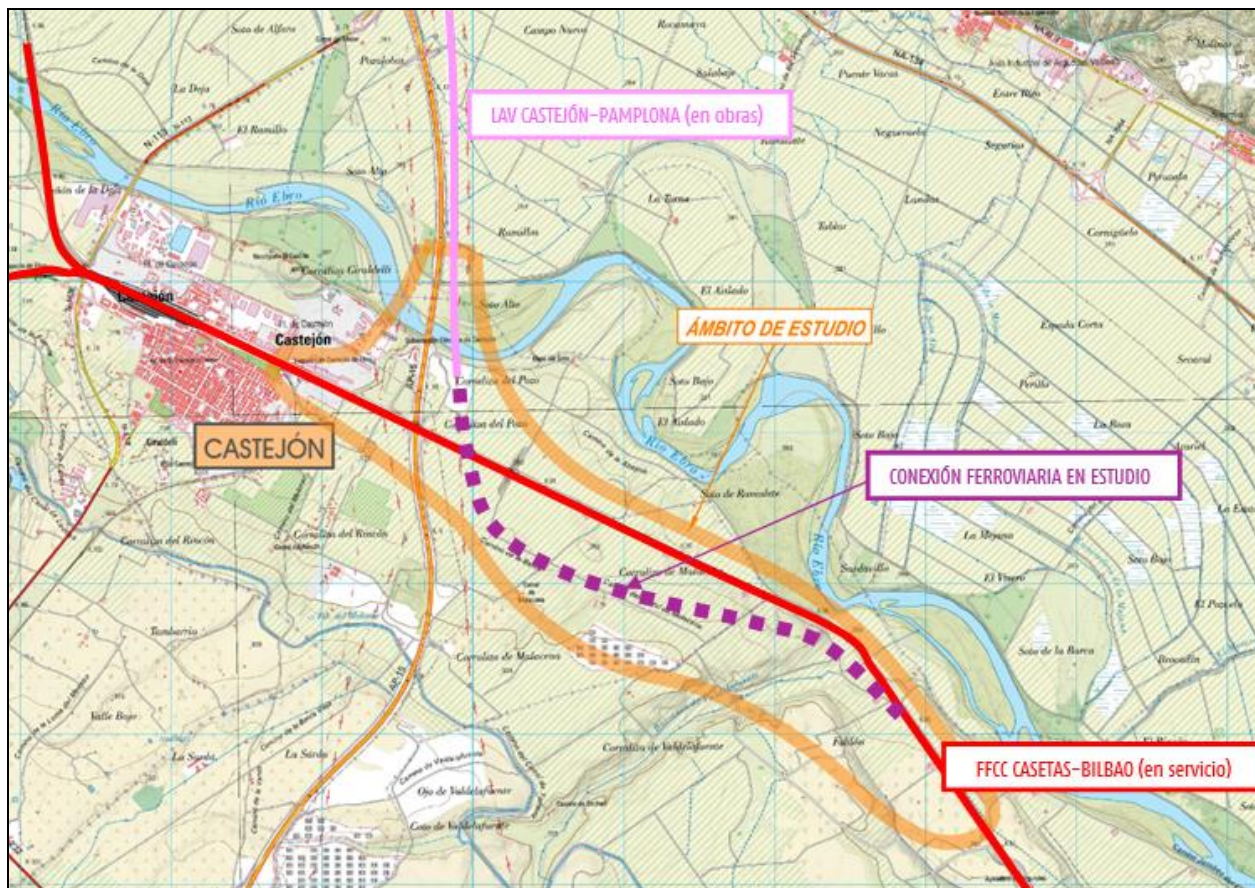
ALTERNATIVA O EI APROBADO 2004

ALTERNATIVA 1

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO

1.1 OBJETO DEL ESTUDIO INFORMATIVO

El objeto del presente “Estudio Informativo de la Conexión Ferroviaria de la Línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro” es analizar y determinar la solución óptima para la conexión ferroviaria, en el entorno de Castejón, de las obras de la Línea de Alta Velocidad Castejón-Comarca de Pamplona (obras de plataforma, de vía doble, parcialmente construidas), con la línea convencional ferroviaria en servicio Casetas-Bilbao, con el fin de poder llevar a cabo la puesta en servicio del tramo de Alta Velocidad Castejón-Pamplona con anterioridad a la construcción de los tramos de alta velocidad anterior (Zaragoza-Castejón, Estudio Informativo en redacción en el momento actual) y posterior.



Para la definición de esta conexión se parte del antecedente inmediato constituido por la solución dada a esta conexión en el E.I. Castejón – Comarca de Pamplona (y denominada **Alternativa 0** en el presente documento), tramitado ambientalmente y aprobado en 2004, analizándose los nuevos condicionantes ambientales surgidos tras la Declaración de Impacto Ambiental (en concreto ampliación de espacios de la Red Natura 2000), al tiempo que se compatibiliza dicha circunstancia con la definición de una infraestructura más eficiente, limitando su envergadura a lo estrictamente necesario (solución concretada en la denominada **Alternativa 1** en este Estudio). El presente Estudio por tanto tiene por objeto realizar el análisis justificativo y de definición de una optimización de la solución antecedente que cuenta con aprobación.

1.2 OBJETO DEL PRESENTE ANEJO

El objeto del presente Anejo es identificar, de modo preliminar, la superficie de terreno susceptible de afección por la nueva infraestructura, especificando aproximadamente la clasificación de bienes o derechos a expropiar en cada Alternativa, y su valoración estimada.

Por otra parte, y atendiendo al marco legislativo regulador (expuesto en siguientes apartados), cabe destacar que, una vez aprobado el Estudio Informativo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la infraestructura pasará a ser parte integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, RFIG, conforme se establece en la **Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario**.

En consecuencia, y para la futura infraestructura ferroviaria, cabría identificar de conformidad con la citada LSF 26/2022, las siguientes zonas (y medidas de regulación asociadas):

- Zona de Dominio Público,
- Zona de protección,
- Límite de edificación.

En los planos del presente Anejo se identifican las bandas indicadas (para el nivel de definición de Estudio Informativo) para cada una de las dos Alternativas.

Los términos municipales involucrados son Tudela y Castejón (de Ebro) en la Comunidad Foral de Navarra.

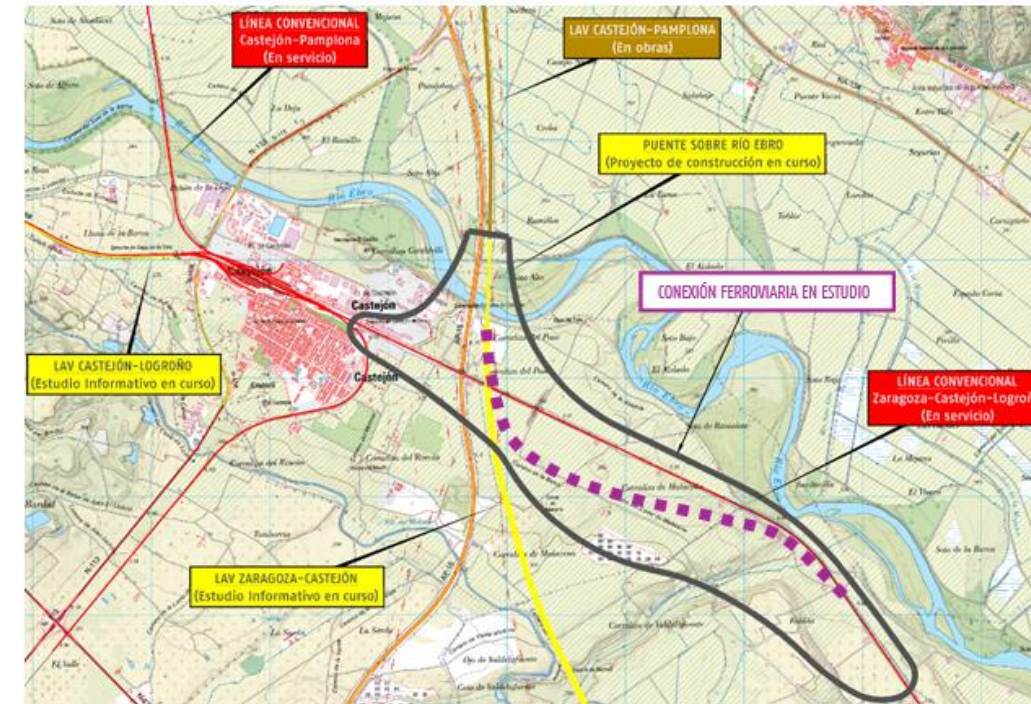
2 ANTECEDENTES Y PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS LIMÍTROFES

Como antecedentes al E.I. de la Conexión Ferroviaria de la Línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro, objeto de este documento, se encuentran los siguientes documentos y Estudios de la presente línea y conexiones con las adyacentes (existentes o previstas):

- Estudio Informativo Corredor Ferroviario Noreste de Alta velocidad. Tramo Castejón - Comarca de Pamplona, aprobado definitivamente por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación el 21 de julio del 2004 (BOE del 9 de agosto de 2004). Se encuentra en fase de obras actualmente.

Tras la aprobación del E.I. el Gobierno de Navarra contempló la redacción de diversos proyectos a través del Protocolo, firmado en Pamplona el mayo de 2009, donde se acordó el marco general y la metodología para el desarrollo de la cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, el Consorcio "Alta Velocidad-Comarca de Pamplona" y el ADIF, para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona y Nueva Estación de Alta Velocidad de Pamplona. El tramo 1 de dichas actuaciones (exceptuando los 5,5 km iniciales que suponen la conexión con la vía actual y el cruce en viaducto sobre el Río Ebro), se corresponde con el denominado Castejón-Villafranca (14,77 Km), cuyas obras de plataforma de vía doble se finalizaron en 2014, y con el que debe compatibilizarse la definición del trazado contemplado en el presente Estudio Informativo.

- Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo Zaragoza - Castejón en redacción actualmente. Tiene por objeto el análisis y definición del trazado en ancho estándar de la línea ferroviaria Zaragoza - Castejón apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías, incluyendo la conexión para viajeros con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona, así como su conexión en el entorno de Castejón con el trazado propuesto en los Estudios Informativos de las líneas Castejón - Pamplona y Castejón-Logroño (en Estudio Informativo).
- Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo: Castejón (Navarra) - Logroño (La Rioja) en redacción actualmente.
- Proyecto de Construcción de plataforma del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta Velocidad. Tramo: Viaducto sobre el Ebro y Conexión con la LAV Castejón-Comarca de Pamplona.



En la imagen siguiente se localizan los estudios indicados, junto con la identificación de las líneas ferroviarias en servicio en la actualidad y el ámbito de la actuación.

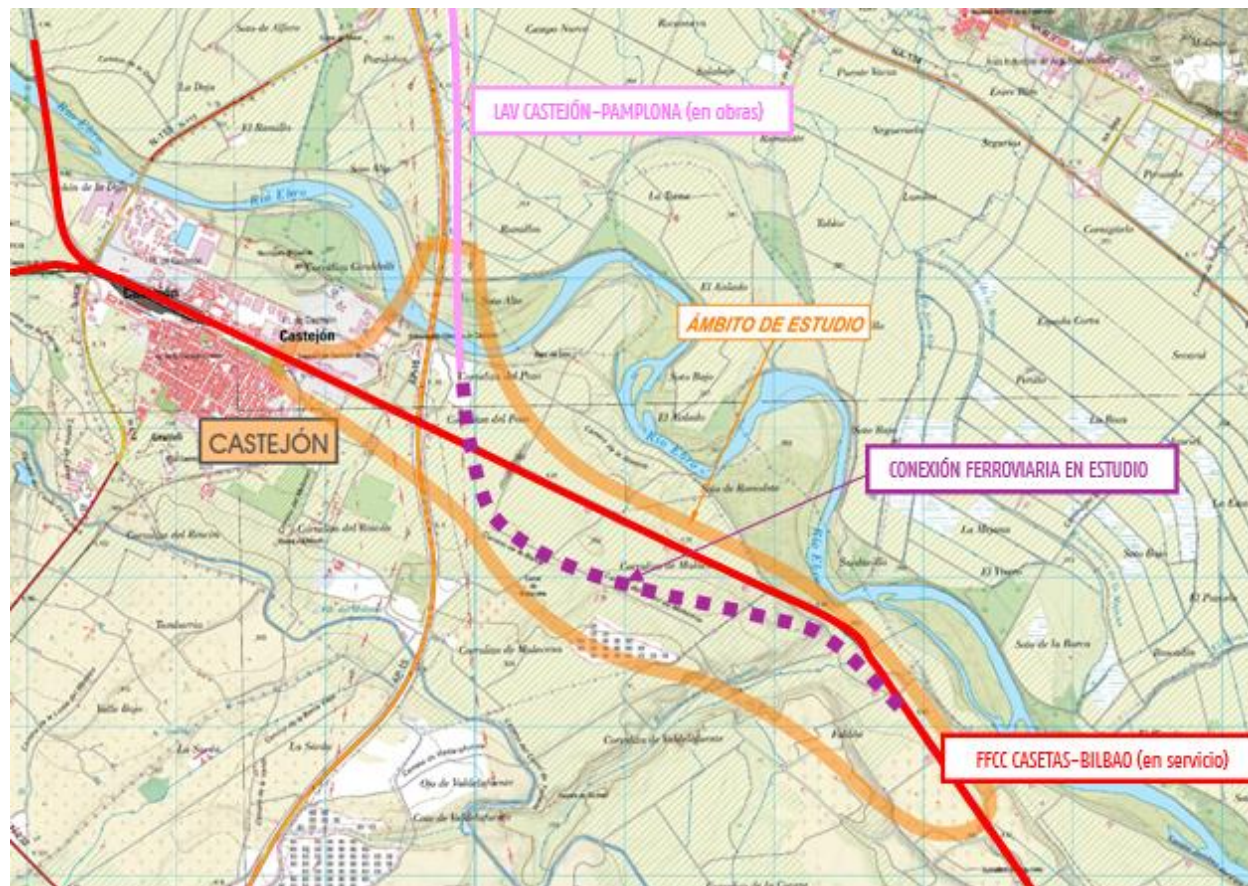
3 UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1 UBICACIÓN

El ámbito de estudio se define en la Comunidad Foral de Navarra, en los términos municipales de Castejón y Tudela, cercano al núcleo del primero. Se sitúa próximo al Río Ebro, en un entorno con varias infraestructuras viarias y ferroviarias (existentes o/y previstas).

Como se ha indicado anteriormente, el objeto del Estudio es analizar y determinar la solución óptima para la **conexión ferroviaria**, en el entorno de Castejón, de las obras de la Línea de Alta Velocidad Castejón-Comarca de Pamplona (obras de plataforma, de vía doble, parcialmente construidas), con la línea convencional en servicio Casetas-Bilbao, con el fin de poder llevar a cabo la puesta en servicio del tramo de Alta Velocidad Castejón-Pamplona con anterioridad a la construcción de los tramos de alta velocidad anterior (Zaragoza-Castejón, Estudio Informativo en redacción en el momento actual) y posterior.

Se presenta a continuación un plano de situación con la delimitación del ámbito de estudio.



3.2 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN ESTUDIADA

La actuación corresponde con un trazado ferroviario de vía única, previsto para ancho de vía convencional, 1.668 mm, electrificada que conecte la Línea de Alta Velocidad Castejón-Comarca de Pamplona (obras de plataforma, de vía doble, parcialmente construidas), con la línea convencional en servicio Casetas-Bilbao.

Se estudian dos alternativas:

- **Alternativa 0:** la denominada Alternativa 0 considerada de partida se corresponde con la solución prevista en el EI aprobado en 2004.

Como se ha indicado, han surgido nuevos condicionantes con posterioridad a la aprobación de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (en particular la ampliación de espacios de la Red Natura 2000 que resultarían afectados con dicha solución).

Supone el mantenimiento sin modificaciones de la línea actual en servicio Casetas-Bilbao, por lo que se agregaría en el territorio un nuevo corredor ferroviario correspondiente a la citada Alternativa 0.

- **Alternativa 1:** constituye una reconsideración de los condicionantes actuales que permite evitar la afeción a los espacios de ampliación de la Red Natura surgidos tras la aprobación de la D.I.A. y que al mismo tiempo define una infraestructura más eficiente, limitando su envergadura a lo estrictamente necesario.

En este escenario se elimina parte de la vía actual en servicio Casetas-Bilbao, de modo que el nuevo eje ferroviario de conexión objeto del Estudio se hace acompañar de una rectificación de la vía actual en servicio. Bajo esta Alternativa, el territorio se vería surcado por un solo eje ferroviario en el que se agrupase la línea actual (levemente rectificad) y el nuevo eje de conexión objeto del presente Estudio.

El final de la actuación objeto de estudio, aspecto común a las dos Alternativas estudiadas, se corresponde con el estribo de inicio del Viaducto de cruce sobre el Río Ebro que se encuentra redactado a nivel de Proyecto de Construcción y que ha sido tramitado con la Confederación Hidrográfica del Ebro.

4 MARCO NORMATIVO

4.1 LEY 26/2022, DE 19 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO

Conforme a la citada Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario:

Dos. El artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros y terminales de transporte de mercancías 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 del referido sistema común de transporte, tales 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.

2. Corresponde a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordar motivadamente de acuerdo a los criterios indicados en el apartado anterior, en cada momento, la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de nuevas infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías, cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas. Si la infraestructura ferroviaria, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que se pretendan incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurrieran, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fueran titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

...

4. Todos los elementos que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos ferroviarios conforme a un código oficial, expresando su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías. En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas por las que discurran las correspondientes líneas ferroviarias o donde se ubiquen las estaciones de transporte de

viajeros y las terminales de transporte de mercancías. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el establecimiento y modificación del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado». La inclusión o exclusión de elementos de la Red Ferroviaria de Interés General, adoptadas con arreglo a lo dispuesto en los apartados 2 y 3, determinará la modificación del mencionado Catálogo.

...

6. El Estado y las comunidades autónomas con elementos de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión de estos y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes.

...

Tres. El artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, y tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados. La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio. No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada. Por razones de interés general, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática que establece el «Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030» en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentren afectas al servicio ferroviario, así como la modernización de las líneas de tren convencional, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial. Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. *Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídos el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los administradores de infraestructuras y las comunidades autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.*

3. *Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle. El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.*

Diez. El artículo 12 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

Las particularidades de la aplicación de las limitaciones a la propiedad contenidas en este capítulo a los tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, a los que hace referencia el artículo 8.9, se desarrollarán reglamentariamente en la normativa específica de dichos tramos.»

4.2 REAL DECRETO 2387/2004, DE 30 DE DICIEMBRE, REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO

Conforme al Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Sección II. Zona de dominio público

Artículo 25. Normas particulares de la zona de dominio público.

1. La zona de dominio público comprende 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.

Sección III. Zona de protección

Artículo 26. Normas particulares de la zona de protección.

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación. 2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria

Sección V. Límite de edificación

Artículo 34. La línea límite de edificación.

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 edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c). 2. La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada

arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

5 BANDA DE RESERVA DE LA PREVISIBLE OCUPACIÓN

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:

7. "Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del Estudio Informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios Informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público."

Para dar cumplimiento a dicha Ley se incluye en el presente Anejo los planos con la propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y sus zonas de dominio público

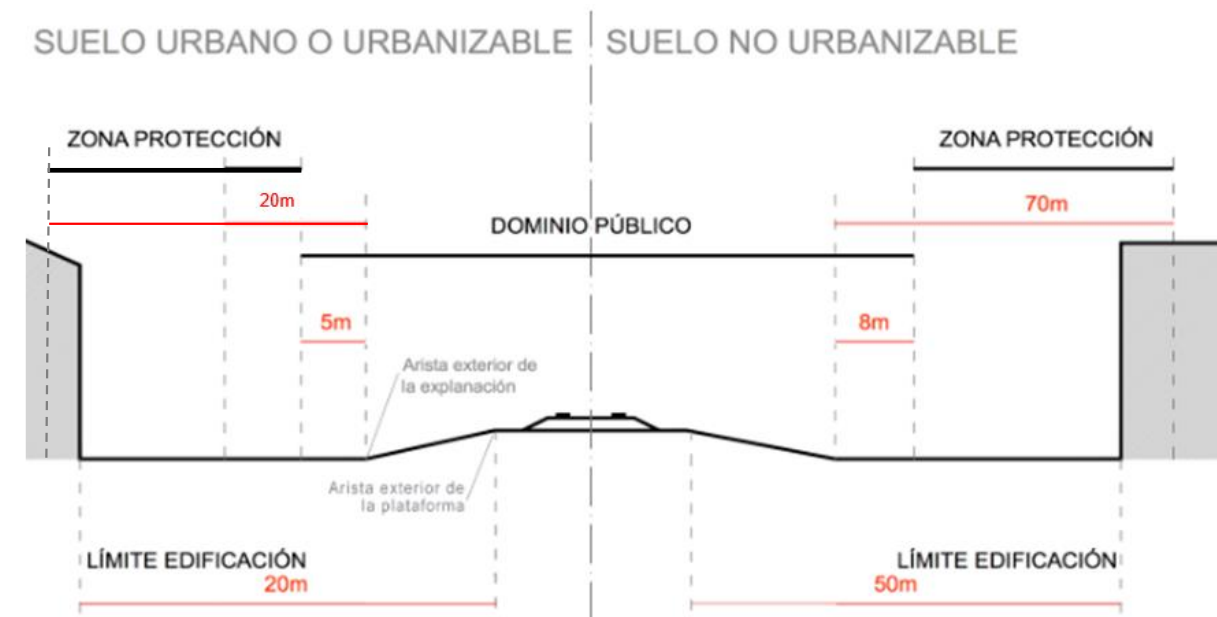
6 OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA NUEVA INFRAESTRUCTURA

Se considera conforme a las obras definidas en cada Alternativa (trazado ferroviario), la ocupación definitiva necesaria de terrenos que se representa en Planos. No se ha considerado a los efectos de representación gráfica en dichos Planos del presente Estudio la ocupación originada por elementos susceptibles de modificación en futuras etapas de redacción de Proyectos como son reposiciones viarias o de servicios afectados.

No obstante, se ha considerado la ocupación temporal de terrenos adyacentes a las obras que se consideran potencialmente de interés como superficies auxiliares de obra (uso que se ha considerado compatible con el estado actual de las superficies involucradas).

En el caso de la Alternativa 1, se identifica también la superficie a desafectar en el trazado de la actual Línea ferroviaria Casetas-Bilbao.

Como criterio para el establecimiento de la línea de Expropiación, se ha considerado la Línea de Dominio Público (8 m a cada lado de la arista exterior de la explanación ferroviaria). Igualmente se representan en Planos las distancias de Zona de Protección (70 m a cada lado de la arista exterior de la explanación ferroviaria) y Límite de Edificación (50 m a cada lado de la arista exterior de la plataforma).



Zonas de dominio público, protección y límite de edificación, según LSF 26/2022

En el caso de la actuación, todos los terrenos son No Urbanizables según el planeamiento vigente.

Para la determinación de las superficies a afectar, se ha procedido a la descarga de la información catastral (gráfica y alfanumérica) de los municipios de Tudela y Castejón de Ebro, a través de la web <https://catastro.navarra.es/> del Servicio de Descarga de Cartografía del Gobierno de Navarra. (Datos actualizados a fecha 8/11/2022).

Asimismo, se han adoptado los siguientes criterios:

- Para la obtención de las superficies de expropiación, se ha considerado el área correspondiente a la Línea de Dominio Público (8 m a cada lado de la arista exterior de la explanación ferroviaria), referenciando esta al parcelario catastral obtenido del Servicio de Descarga de Cartografía del Gobierno de Navarra. Las superficies obtenidas, se han incrementado un 20%, para considerar posibles actuaciones no desarrolladas en el Estudio Informativo.

- Para las ocupaciones temporales, se han considerado como áreas de referencia las correspondientes a las zonas de instalaciones auxiliares, incrementando igualmente los resultados obtenidos en un 20%, para contemplar posibles aumentos debidos, por ejemplo, a la reposición de servicios o situaciones provisionales.
- En lo que se refiere a la imposición de servidumbres, al no ser objeto de este Estudio la definición de las reposiciones de servicios, se ha considerado estimar las superficies a partir de las áreas de expropiación, considerando que suponen un 10% de estas, en base a la experiencia en actuaciones similares.

6.1 ALTERNATIVA 0 EI APROBADO 2004

De acuerdo a los criterios indicados en el apartado anterior, se ha procedido a estimar las superficies de afección correspondientes a la Alternativa 0, obteniendo las superficies indicadas a continuación:

TÉRMINO MUNICIPAL DE CASTEJÓN

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	2.969	9.271	297	12.537
CAMINO	3.019	1.153	302	4.474
CAÑADA	324	-	32	356
CONSTRUCCION	19	-	2	21
IMPRODUCTIVO	20.582	27.738	2.058	50.378
PASTOS	739	2.656	74	3.469
T. LABOR REGADIO	131.808	37.451	13.181	182.440
VIAS DE COMUNICACIÓN	3.601	2.243	360	6.204
INDUSTRIAL	5.422	-	542	5.964
TOTAL	168.483	80.512	16.848	265.843

Reseñar que la práctica totalidad de afecciones se producen en terreno rústico, a excepción de los 5.422 m² categorizados como suelo industrial, que se encuentran localizados en terreno urbano según catastro (en una parcela donde se encuentra instalado un parque fotovoltaico).

TÉRMINO MUNICIPAL DE TUDELA

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CAÑADA	10.916	1.819	910	13.645
IMPRODUCTIVO	455	76	38	569
PASTOS	2.212	369	184	2.765
T. LABOR REGADIO	70.670	11.778	5.889	88.337
T. LABOR SECANO	9.532	1.589	794	11.915
VIAS DE COMUNICACIÓN	9.300	1.550	775	11.625
TOTAL	103.085	17.181	8.590	128.856

Reseñar que la totalidad de afecciones se producen en terreno rústico.

TOTAL

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	2.969	9.271	297	12.537
CAMINO	3.019	1.153	302	4.474
CAÑADA	11240	1819	942	14.001
CONSTRUCCION	19	0	2	21
IMPRODUCTIVO	21.037	27.814	2.096	50.947
PASTOS	2951	3.025	258	6.234
T. LABOR REGADIO	202.478	49.229	19.070	270.777
T. LABOR SECANO	9.532	1.589	794	11.915
VIAS DE COMUNICACIÓN	12.901	3793	1135	17.829
INDUSTRIAL	5.422	0	542	5.964
TOTAL	271.568	97.693	25.438	394.699

A modo de resumen.

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CASTEJÓN	168.483	80.512	16.848	265.843
TUDELA	103.085	17.181	8.590	128.856
TOTAL	271.568	97.693	25.438	394.699

6.2 ALTERNATIVA 1

De acuerdo a los criterios indicados en el apartado 5 del presente documento, se ha procedido a estimar las superficies de afección correspondientes a la Alternativa 1, obteniendo los resultados indicados a continuación:

TÉRMINO MUNICIPAL DE CASTEJÓN

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	659	9.448	66	10.173
CAMINO	8.298	1.204	830	10.332
CAÑADA	10.799	-	1.080	11.879
CONSTRUCCION	19	-	2	21
IMPRODUCTIVO	19.459	28.763	1.946	50.168
PASTOS	3.678	2.616	368	6.662
T. LABOR REGADIO	124.139	38.068	12.414	174.621
VIAS DE COMUNICACIÓN	11.310	2.376	1.131	14.817
TOTAL	178.361	82.475	17.837	278.673

Reseñar que la totalidad de afecciones se producen en terreno rústico.

TÉRMINO MUNICIPAL DE TUDELA

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CAÑADA	196	33	16	245
PASTOS	424	71	35	530
VIAS DE COMUNICACIÓN	158	26	13	197
TOTAL	778	130	64	972

Reseñar que la totalidad de afecciones se producen en terreno rústico.

TOTAL

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	659	9.448	66	10.173
CAMINO	8.298	1.204	830	10.332
CAÑADA	10.995	33	1.096	12.124
CONSTRUCCION	19	0	2	21
IMPRODUCTIVO	19.459	28.763	1.946	50.168
PASTOS	4.102	2.687	403	7.192
T. LABOR REGADIO	124.139	38.068	12.414	174.621
VIAS DE COMUNICACIÓN	11.468	2.402	1.144	15.014
TOTAL	179.139	82.605	17.901	279.645

A modo de resumen.

	SUPERFICIES (m ²)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CASTEJÓN	178.361	82.475	17.837	278.673
TUDELA	778	130	64	972
TOTAL	179.139	82.605	17.901	279.645

En el caso de esta Alternativa 1, se produce la **desafección en un tramo del trazado de la actual Línea ferroviaria Casetas-Bilbao**. Esta desafección, se estima en una superficie aproximada de **44.673 m²**.

7 VALORACIÓN ESTIMADA

De la consideración de los parámetros socioeconómicos, que gravita en esta zona en donde radican los terrenos y derechos afectados por el estudio, juntamente con las características intrínsecas, agronómicas y urbanísticas de las fincas que se pretenden valorar, así como, de la legislación específica de valoración en materia de expropiación, se estima:

Las valoraciones, cuando se aplique la expropiación forzosa, se entenderán referidas al momento de iniciación del expediente de justiprecio individualizado.

A los efectos de expropiación, las valoraciones de suelo se efectuarán con arreglo a los criterios establecidos 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 a los criterios establecidos en el RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo y donde quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo establecido en este real decreto. Se tendrá en cuenta, igualmente, lo contenido en la Ley de Expropiación forzosa, cualquiera que sea la finalidad que la motive y la legislación, urbanística o de otro carácter, que la legitime.

En los siguientes apartados se procede a la estimación de esta valoración.

7.1 PRECIOS UNITARIOS

De la aplicación de los criterios anteriormente señalados se han obtenido los valores unitarios considerados para la tasación de los bienes y derechos afectados en el presente estudio.

APROVECHAMIENTO REAL	VALOR EXPROPIACIÓN (€/m ²)	VALOR OCUPACIÓN TEMPORAL (€/m ²)	VALOR SERVIDUMBRES (€/m ²)
ARBOLADO DIVERSO	2,00	0,40	1,20
CAMINO	0,50	0,10	0,30
CAÑADA	0,50	0,10	0,30
CONSTRUCCION	150,00	30,00	90,00
IMPRODUCTIVO	0,50	0,10	0,30
PASTOS	1,50	0,30	0,90
T. LABOR REGADIO	7,00	1,40	4,20
VIAS DE COMUNICACIÓN	0,00	0,00	0,00
T. LABOR SECANO	2,00	0,40	1,20
INDUSTRIAL	50,00	10,00	30,00

7.2 ALTERNATIVA 0 EI APROBADO 2004

A continuación se presenta la tabla de valoración del suelo afectado en la Alternativa 0:

TÉRMINO MUNICIPAL DE CASTEJÓN

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	5.938,00 €	3.708,40 €	356,40 €	10.002,80 €
CAMINO	1.509,50 €	115,30 €	90,60 €	1.715,40 €
CAÑADA	162,00 €	- €	9,60 €	171,60 €
CONSTRUCCION	2.850,00 €	- €	180,00 €	3.030,00 €
IMPRODUCTIVO	10.291,00 €	2.773,80 €	617,40 €	13.682,20 €
PASTOS	1.108,50 €	796,80 €	66,60 €	1.971,90 €
T. LABOR REGADIO	922.656,00 €	52.431,40 €	55.360,20 €	1.030.447,60 €
VIAS DE COMUNICACIÓN	- €	- €	- €	- €
INDUSTRIAL	271.100,00 €	- €	16.260,00 €	287.360,00 €
TOTAL	1.215.615,00 €	59.825,70 €	72.940,80 €	1.348.381,50 €

TÉRMINO MUNICIPAL DE TUDELA

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CAÑADA	5.458,00 €	181,90 €	273,00 €	5.912,90 €
IMPRODUCTIVO	227,50 €	7,60 €	11,40 €	246,50 €
PASTOS	3.318,00 €	110,70 €	165,60 €	3.594,30 €
T. LABOR REGADIO	494.690,00 €	16.489,20 €	24.733,80 €	535.913,00 €
T. LABOR SECANO	19.064,00 €	635,60 €	952,80 €	20.652,40 €
VIAS DE COMUNICACIÓN	- €	- €	- €	- €
TOTAL	522.757,50 €	17.425,00 €	26.136,60 €	566.319,10 €

TOTAL

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CASTEJÓN	1.215.615,00 €	59.825,70 €	72.940,80 €	1.348.381,50 €
TUDELA	522.757,50 €	17.425,00 €	26.136,60 €	566.319,10 €
TOTAL	1.738.372,50 €	77.250,70 €	99.077,40 €	1.914.700,60 €

Se aumenta la valoración total un 30% debido a cuestiones como son las indemnizaciones por perjuicios, deméritos por expropiaciones parciales, limitaciones de dominio, etc.

Por tanto, la valoración final para esta alternativa 0 quedaría tal y como sigue:

	SUBTOTAL (€)	INCREMENTO 30% (€)	TOTAL (€)
CASTEJÓN	1.348.381,50 €	404.514,45 €	1.752.895,95 €
TUDELA	566.319,10 €	169.895,73 €	736.214,83 €
TOTAL	1.914.700,60 €	574.410,18 €	2.489.110,78 €

Obteniendo, por tanto, una valoración final de **DOS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL CIENTO DIEZ EUROS CON SETENTA Y OCHO CENTIMOS (2.489.110,78 €)**.

7.3 ALTERNATIVA 1

A continuación se presenta la tabla de valoración del suelo afectado en la Alternativa 1:

TÉRMINO MUNICIPAL DE CASTEJÓN

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
ARBOLADO DIVERSO	1.318,00 €	3.779,20 €	79,20 €	5.176,40 €
CAMINO	4.149,00 €	120,40 €	249,00 €	4.518,40 €
CAÑADA	5.399,50 €	- €	324,00 €	5.723,50 €
CONSTRUCCION	2.850,00 €	- €	180,00 €	3.030,00 €
IMPRODUCTIVO	9.729,50 €	2.876,30 €	583,80 €	13.189,60 €
PASTOS	5.517,00 €	784,80 €	331,20 €	6.633,00 €
T. LABOR REGADIO	868.973,00 €	53.295,20 €	52.138,80 €	974.407,00 €
VIAS DE COMUNICACIÓN	- €	- €	- €	- €
TOTAL	897.936,00 €	60.855,90 €	53.886,00 €	1.012.677,90 €

TÉRMINO MUNICIPAL DE TUDELA

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CAÑADA	98,00 €	3,30 €	4,80 €	106,10 €
PASTOS	636,00 €	21,30 €	31,50 €	688,80 €
VIAS DE COMUNICACIÓN	- €	- €	- €	- €
TOTAL	734,00 €	24,60 €	36,30 €	794,90 €

TOTAL

	VALORACIÓN (€)			
	EXPROPIACIONES	OCUPACION TEMPORAL	SERVIDUMBRES	TOTAL
CASTEJÓN	897.936,00 €	60.855,90 €	53.886,00 €	1.012.677,90 €
TUDELA	734,00 €	24,60 €	36,30 €	794,90 €
TOTAL	898.670,00 €	60.880,50 €	53.922,30 €	898.670,00 €

Se aumenta la valoración total un 30% debido a cuestiones como son las indemnizaciones por perjuicios, deméritos por expropiaciones parciales, limitaciones de dominio, etc.

Por tanto, la valoración final para esta alternativa 1 quedaría tal y como sigue:

	SUBTOTAL (€)	INCREMENTO 30% (€)	TOTAL (€)
CASTEJÓN	1.012.677,90 €	303.803,37 €	1.316.481,27 €
TUDELA	794,90 €	238,47 €	1.033,37 €
TOTAL	1.013.472,80 €	304.041,84 €	1.317.514,64 €

Obteniendo, por tanto, una valoración final de **UN MILLON TRESCIENTOS DIECISIETE MIL QUINIENTOS CATORCE EUROS CON SESENTA Y CUATRO CENTIMOS (1.317.514,64 €)**.

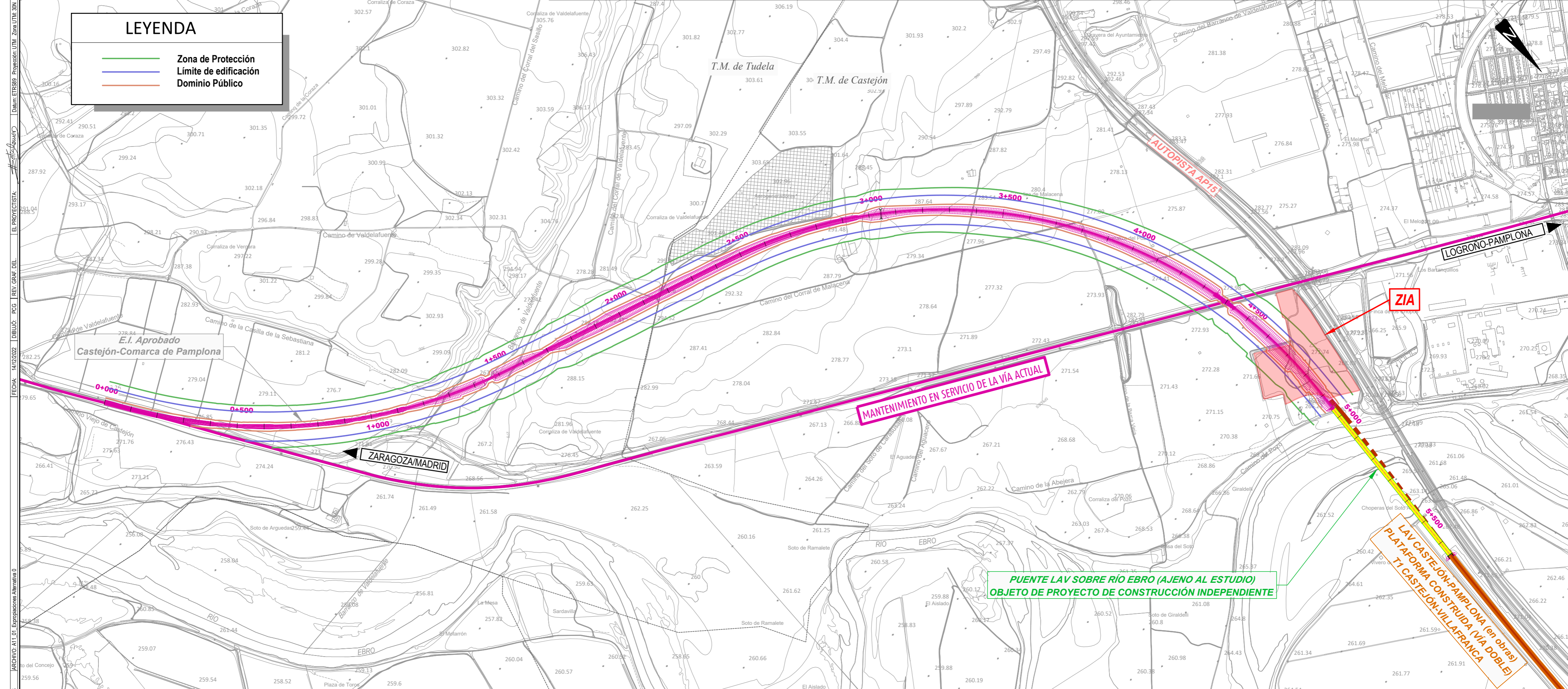
7.4 RESUMEN

A continuación, se presenta una tabla resumen con las valoraciones obtenidas de las dos alternativas estudiadas:

	VALORACIÓN ALTERNATIVA 0 (€)	VALORACIÓN ALTERNATIVA 1 (€)
CASTEJÓN	1.752.895,95 €	1.316.481,27 €
TUDELA	736.214,83 €	1.033,37 €
TOTAL	2.489.110,78 €	1.317.514,64 €

PLANOS

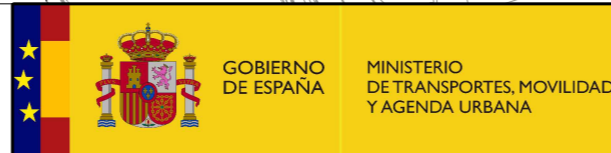
ALTERNATIVA 0 EI APROBADO 2004



LEYENDA

- Zona de Protección
- Límite de edificación
- Dominio Público

CÓDIGO: 51102102340ES | ARCHIVO: A11_01_Expropiaciones Alternativa 0 | FECHA: 14/12/2022 | DIBUJO: PCG | REV. GRAF. DEL.: | EL PROYECTISTA: | Datum: ETRS89 | Proyección: UTM_Zona UTM_30N



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
Estudio Informativo de la conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro

AUTOR DEL ESTUDIO
EPF INGENIERÍA
 DELIA ROMERA LUENGO

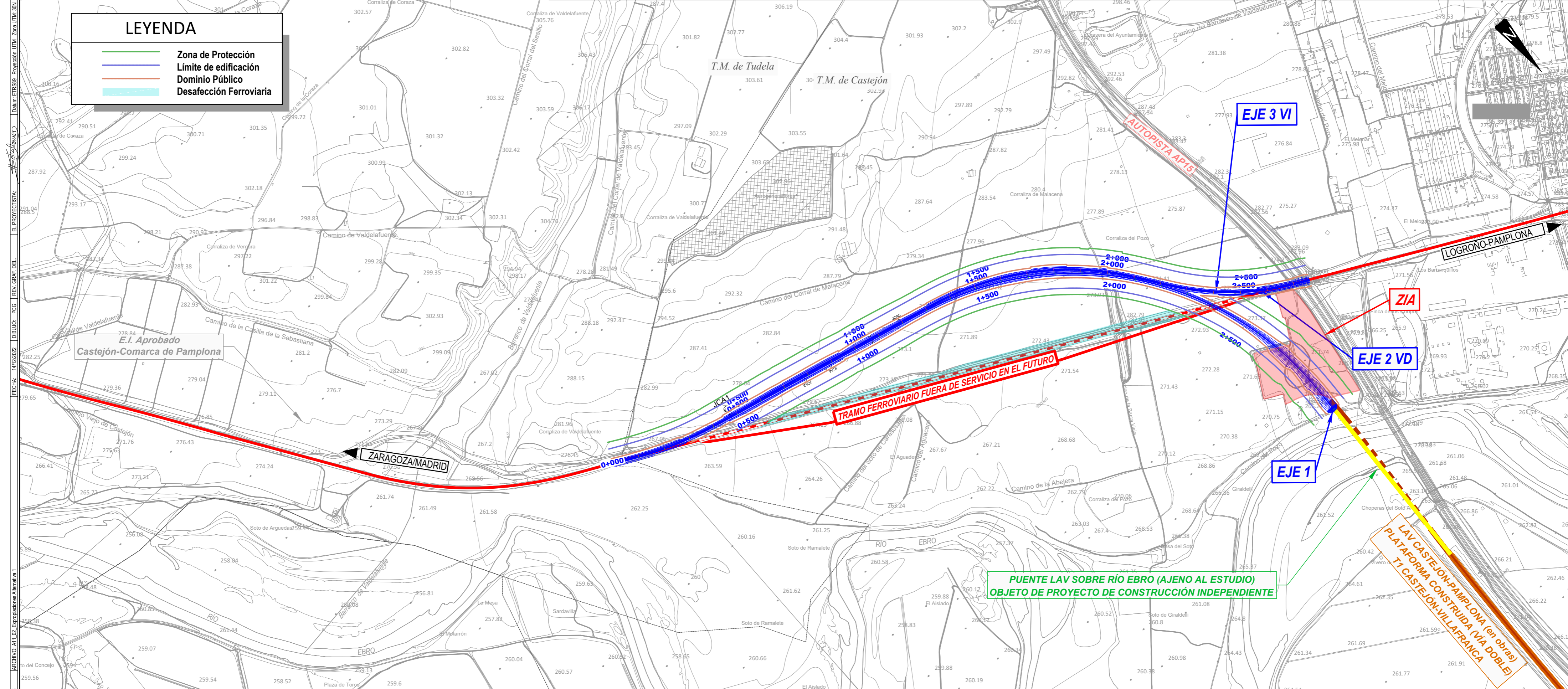
ESCALA
 DIN A1: 1/5.000
 DIN A3: 1/10.000
 0 50 100 150 200m
 Numérica Gráfica

FECHA
JUNIO 2023

Nº DE PLANO:
A11.1
 Hoja 1 de 1

TÍTULO DEL PLANO
EXPROPIACIONES ALTERNATIVA O EI APROBADO

ALTERNATIVA 1



LEYENDA

- Zona de Protección
- Límite de edificación
- Dominio Público
- Desafección Ferroviaria

CÓDIGO: 5110210234UES | ARCHIVO: A11_02_Expropiaciones Alternativa 1 | FECHA: 14/12/2022 | DIBUJO: PCG | REV. GRAF. DEL: | EL PROYECTISTA: | Datum: ETRS89 | Proyección: UTM | Zona UTM: 30N

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

TÍTULO
 Estudio Informativo de la conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro

AUTOR DEL ESTUDIO

 DELIA ROMERA LUENGO

ESCALA
 DIN A1: 1/5.000
 DIN A3: 1/10.000
 Numérica | Gráfica

FECHA
 JUNIO 2023

Nº DE PLANO:
 A11.2
 Hoja 1 de 1

TÍTULO DEL PLANO
 EXPROPIACIONES ALTERNATIVA 1