

ANEJO 16 EXPROPIACIONES

<u>ÍNDICE</u>	<u>PLANOS</u>
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	Plano AN16.1.1.- Planta de expropiaciones de Alternativas A y B. Tramo 1. Zaragoza Plaza -Bifurcación Teruel.
2. PLANEAMIENTO VIGENTE Y ALTERNATIVAS.....	Plano AN16.1.2.- Planta de expropiaciones de Alternativas A y B. Tramo 3. Bifurcación Teruel – La Cartuja.
3. NORMATIVA DE APLICACIÓN	Plano AN16.1.3.- Planta de expropiaciones de Alternativas A y B. Estación La Cartuja.
4. METODOLOGÍA EMPLEADA	Plano AN16.1.4.- Planta de expropiaciones de Alternativas A y B. Tramo 4. La Cartuja – Miraflores.
4.1. Expropiaciones y zona de dominio público.....	Plano AN16.2.1.- Banda de Reserva de Alternativas A y B. Tramo 1. Zaragoza Plaza - Bifurcación Teruel.
4.2. Servidumbres	Plano AN16.2.2.- Banda de Reserva de Alternativas A y B. Tramo 3. Bifurcación Teruel – La Cartuja.
4.3. Ocupaciones temporales	Plano AN16.2.3.- Banda de Reserva de Alternativas A y B. Estación La Cartuja.
4.4. Zona de protección.....	Plano AN16.2.4.- Banda de Reserva de Alternativas A y B. Tramo 4. La Cartuja – Miraflores.
4.5. Zona límite de edificación	
4.6. Banda de reserva	
5. CLASIFICACIÓN DE LOS TERRENOS A EXPROPIAR U OCUPAR TEMPORALMENTE.....	
6. PRECIOS UNITARIOS	
7. VALORACIONES	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 6-1. Precios unitarios.....	7
Tabla 7-1. Valoración expropiaciones Alternativas A y B.	8
Tabla 7-2. Valoración ocupaciones temporales Alternativas A y B.....	8
Tabla 7-3. Resumen valoración expropiaciones y ocupaciones temporales. Alternativas A y B.....	8

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El objeto del presente Anejo es determinar, a nivel de Estudio Informativo y de acuerdo con las Leyes vigentes, los terrenos y otros bienes inmuebles que será necesario expropiar, temporal o definitivamente, para el Proyecto de Conexión en ancho estándar de la Línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza.

La ocupación de suelo en las alternativas propuestas obligará a acometer las correspondientes expropiaciones para la adquisición estos terrenos, los cuales se encuentran situados en la provincia de Zaragoza, afectando únicamente al término municipal de Zaragoza. Indicar que, desde un punto de vista del trazado, las dos alternativas propuestas, A y B, son iguales ya que la única diferencia entre ambas es de tipo funcional. Por tanto, las superficies de expropiación y banda de reserva en ambas alternativas serán iguales y se han analizado de manera conjunta.

En el presente anejo se recogen todas aquellas figuras de Planeamiento Urbanístico, actualmente vigentes, que afectan al uso y gestión del suelo en el conjunto del municipio del ámbito de estudio. Asimismo, se exponen los criterios seguidos para la determinación de los terrenos y otros bienes inmuebles que será necesario expropiar, así como una valoración económica de los mismos, de acuerdo con las Leyes vigentes y la escala de trabajo.

El presente anejo es meramente informativo, no da inicio a ningún expediente Expropiatorio.

2. PLANEAMIENTO VIGENTE Y ALTERNATIVAS

El ámbito de actuación se encuentra localizado dentro del término municipal de Zaragoza. La figura de Planeamiento por las que se rige el municipio, en materia de urbanismo, es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de diciembre de 2007 (Publicado en el BOA de 30/06/2008), y sus Normas Urbanísticas actualizadas en 2018.

Las actuaciones contempladas en el presente Estudio afectan a suelos clasificados como:

- Suelo urbano
- Suelo urbanizable
- Suelo no urbanizable

Además de estos tipos de suelo y de cara a los diferentes precios que influyen en la valoración de las expropiaciones, se ha distinguido también entre estos tipos:

- Suelos correspondientes a parcelas con edificaciones
- Suelos de dominio público ferroviario o viarios

3. 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.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto Ley 6/2010 de 9 de abril de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo para la capitalización de rentas en suelo rural.
- Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

4. METODOLOGÍA EMPLEADA

La Ley 38/2015 del Sector ferroviario y la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la misma, incluye en su articulado, el establecimiento en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

4.1. Expropiaciones y zona de dominio público

La zona de dominio público estará constituida por los terrenos ocupados por la línea ferroviaria, sus elementos funcionales y las instalaciones permanentes que tengan por objeto una correcta explotación, así como todos los elementos y obras anexas o complementarias definidas en el Estudio Informativo que coincidan con la rasante del terreno o sobresalgan de él y, en todo caso, las superficies que sean imprescindibles para cumplimentar la normativa legal vigente para este tipo de obras, en especial las contenidas en el artículo 13 “Zona de dominio público” del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad” de la citada Ley 38/2015 y su modificación posterior de la Ley 26/2022.

En el citado artículo se indica lo siguiente:

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.
2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reglamentariamente podrá determinar una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurren dicha línea.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la zona de dominio público será de cinco metros. En estos suelos, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a la planificación prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de este, sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma y un análisis, elaborado por técnico competente, de la evaluación y valoración del riesgo de acuerdo con el método común de seguridad.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente no será de aplicación a la Zona de Dominio Público la reducción a cinco metros de las zonas urbanas. En este supuesto, la Zona de Dominio Público se mantendrá en los ocho

metros desde la arista exterior de la explanación, salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en este apartado para determinar esta reducción.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

3. 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 el supuesto de los muros de sostenimiento, la intersección se entenderá coincidente con la cara externa de dichos muros desde los terrenos del ferrocarril.

En el caso de recintos de estaciones donde existan andenes, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde interior del andén, siempre que no existan instalaciones ferroviarias más alejadas de la infraestructura, tales como postes de catenaria, canalizaciones de instalaciones (fibra óptica, eléctricas, etcétera) necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, en cuyo caso la arista deberá situarse inmediatamente detrás de estas. En todo caso, los andenes formarán parte de la zona de dominio público, hasta su borde exterior o el límite con las edificaciones colindantes.

En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el

mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

5. En el caso de túneles, se considerará como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo zona de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la montera de los túneles sea suficiente o en que se arbitre un sistema constructivo que permita, conforme a la oportuna y previa autorización de obra por parte del Administrador de Infraestructura Ferroviaria, la utilización del subsuelo o vuelo sobre el mismo, con plena seguridad para el servicio ferroviario, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra y, en todo caso, el contorno de las boquillas y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

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

- Con carácter general y con independencia de si se dispone vía única o doble, la línea de expropiación se sitúa a 8 m de la arista exterior de la explanación, en terrenos calificados de rústicos (Suelo No Urbanizable Común, Área de Desarrollo No Previsto y franjas de servidumbres de infraestructuras ferroviarias y viarias).
- En los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables, la línea de expropiación se sitúa a 5 m de la arista exterior de la explanación.
- En las inmediaciones de edificaciones, la línea de expropiación se sitúa a 2 m de la arista exterior de la explanación o del muro dispuesto para evitar la afección de la edificación.
- En los viaductos y estructuras, el límite de expropiación se sitúa a 2 m desde la línea de proyección vertical del borde del viaducto/estructura sobre el terreno.
- En la reposición de caminos (longitudinales a la traza o transversales, la línea de expropiación se situará a 1 m de la arista exterior de la explanación del camino.

4.2. Servidumbres

Se define como imposición de servidumbre, las correspondientes franjas de terrenos sobre los que es imprescindible imponer una serie de gravámenes, al objeto de limitar el ejercicio del pleno dominio del inmueble.

Estas franjas de terreno adicionales a la expropiación tienen una anchura variable, en función de la naturaleza u objeto de la correspondiente servidumbre.

4.3. Ocupaciones temporales

Además de la expropiación antes mencionada, será necesario expropiar temporalmente aquella franja de terreno que resulta necesario ocupar para llevar a cabo la correcta ejecución de las obras contenidas en el proyecto, por el espacio de tiempo necesario para la finalización de las mismas.

Dichas franjas de terreno adicionales a la expropiación tienen una anchura variable según las características de la explanación, la naturaleza del terreno y del objeto de la ocupación. Dichas zonas de ocupación temporal se utilizarán, entre otros usos, principalmente para instalaciones de obra, acopios de tierra vegetal, talleres, almacenes, laboratorios, depósitos de materiales y en general para todas cuantas instalaciones o cometidos sean necesarios para la correcta ejecución de las obras contempladas.

4.4. Zona de protección

La zona de protección de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 14 “Zona de protección” del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad” de la citada Ley 38/2015 y su modificación posterior de la Ley 26/2022, que se transcribe literalmente a continuación:

1. *La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.*

2. *En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria será de veinte metros, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.*

3. *En el caso de túneles, la zona de protección comprenderá el área delimitada por dos líneas imaginarias situadas a una distancia de veinte metros desde la proyección vertical de la cara externa de cada uno de los hastiales.*

4.5. Zona límite de edificación

El límite de edificación de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 15 “Límite de edificación” del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad” de la citada Ley 38/2015 2015 y su modificación posterior de la Ley 26/2022, que se transcribe literalmente a continuación:

1. *A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones existentes 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 y ello sin perjuicio de la salvedad establecida en el apartado 4 siguiente.*

La línea límite de edificación no será de aplicación en los siguientes casos:

- a) *En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas.*
- b) *Cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento o un muro de contención o de sostenimiento de desmontes y terraplenes que redunden en beneficio de la seguridad para el ferrocarril.*
- c) *Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a terminales de transporte no ferroviarias o estaciones de autobuses, metro o tranvía que configuren un núcleo de intercambio modal de transporte.*
- d) *Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a las instalaciones de servicio señaladas en el artículo 42 de esta ley o las instalaciones de mantenimiento pesado de vehículos ferroviarios.*

e) A las edificaciones provisionales o desmontables que no requieran ningún tipo de cimentación o a las instalaciones desmontables.

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. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de dominio público.

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. A estos efectos se consideran zonas urbanas los suelos clasificados como urbanos o los suelos urbanizables delimitados, programados o sectorizados, o categorías equivalentes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá determinar reglamentariamente una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, no será de aplicación la reducción de las zonas urbanas. En este supuesto, la línea límite de edificación se mantendrá en los cincuenta metros desde la arista exterior más próxima a la plataforma salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en el apartado tercero de este artículo para fijar una línea límite de edificación diferente por razones geográficas o socioeconómicas.

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrán, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método

común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, y justificadamente exista una razón de interés general para ello, los administradores generales de infraestructuras podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2 de este artículo, a solicitud del interesado y tras la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, que deberá ser motivado y recoger justificadamente las causas que llevan a tener en cuenta esta modificación de carácter puntual, siempre y cuando se cuente con el informe favorable de la administración competente en materia de urbanismo y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el artículo 5.8 de esta ley.

Con carácter excepcional, podrá permitirse la ejecución de obras de nueva construcción, en parcelas o solares clasificados como suelo urbano consolidado, siempre que respeten, en todo caso, las condiciones de alineación de los edificios colindantes. Todo ello, previa tramitación del correspondiente procedimiento administrativo de reducción de la línea límite de la edificación, y respetando, en todo caso, las condiciones impuestas por la legislación en materia de ruido y vibraciones que le sea de aplicación, que habrá de ser justificada ante el citado administrador, debiendo el promotor aceptar y corregir de su cuenta los efectos que en materia de ruido y vibraciones puedan suponer futuras

ampliaciones o modificaciones del servicio ferroviario, incluyendo el cambio de su tipología.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

5. En lo relativo a zonificación e inmisión acústica conforme a la legislación vigente en materia de ruido, toda edificación estará sometida, con independencia de su distancia de separación con respecto a la línea ferroviaria, a las restricciones o limitaciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definen como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4.6. Banda de reserva

Se ha grafiado en los planos incluidos en la colección número 2 de este Anejo la propuesta de la banda de reserva asociada a las actuaciones objeto de este Estudio Informativo tal y como solicita la Ley del Sector Ferroviario.

Puesto que la definición de esta banda de reserva va asociada a una posible ampliación del Sistema General, la base para la elaboración de los planos ha sido el PGOU 2007 de Zaragoza. Este Plan General recoge ya la representación del terreno catalogado como *suelo no urbanizable de terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias* correspondiente a las líneas ferroviarias actuales.

Ahora lo que se ha representado es la banda de terrenos que debería reservarse y catalogarse también de la misma forma como consecuencia de las actuaciones propuestas en el Estudio Informativo. Para ello se ha partido de la franja asociada a la previsible ocupación de la infraestructura y de su zona de dominio público, se ha comparado dicha franja con los terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias existentes y se han grafiado las zonas donde el primero excede al segundo, constituyendo esta ampliación la banda de reserva.

5. CLASIFICACIÓN DE LOS TERRENOS A EXPROPIAR U OCUPAR TEMPORALMENTE

Del análisis del planeamiento existente se deduce que las afecciones son reducidas para las dos Alternativas A y B, al discurrir los trazados de las mismas sobre suelos en general reservados para infraestructuras, bien sobre una vía existente o bien en un corredor paralelo a la misma.

A continuación, se describen los tipos de suelos afectados en cada uno de los tramos:

Tramo 1 Plaza-Bifurcación Teruel

Este tramo discurre entre Zaragoza Plaza y el desvío del ramal de bifurcación hacia Teruel.

Se trata de una zona en la que ya existe una plataforma de vía doble, por ello, se plantea únicamente la renovación y cambio de ancho en vía mixta de la vía situada más al Norte. Dado que no se va a actuar sobre el trazado existente no se prevén afecciones al planeamiento urbanístico ya que todas las actuaciones se realizan dentro del corredor actual reservado para infraestructuras ferroviarias (Suelo no urbanizable: Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias).

Además, se ha previsto ocupar, de forma temporal, una superficie de 990 m² en Suelo no urbanizable clasificado como terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias.

Tramo 2 Bifurcación Teruel

Corresponde a la zona del ramal de bifurcación a Teruel y los viaductos existentes sobre la A-23 y el río Huerva. No se desarrolla ninguna actuación en el presente Estudio Informativo en este tramo y las mismas se llevarán a cabo en otros estudios.

Tramo 3 Bifurcación Teruel-Estación La Cartuja

Este tramo comienza en la Ronda Sur ferroviaria de Zaragoza posteriormente al cruce del viaducto sobre el río Huerva y concluye en la zona previa a la estación de la Cartuja, al Oeste de la ciudad de Zaragoza.

En este tramo, la Ronda Sur Ferroviaria presenta una sola vía en ancho ibérico, por lo que el trazado realizado duplica la misma ampliando la plataforma, bien sea con ancho estándar (Alternativa A) o mixto (Alternativa B), a lo largo de todo el tramo. El trazado propuesto discurre en un entorno periurbano inscrito en suelos No Urbanizables.

La mayoría del trazado discurre dentro del corredor actual reservado para infraestructuras ferroviarias (Suelo no urbanizable: Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias), a excepción de zonas puntuales donde la ampliación de la plataforma invade Suelos no urbanizables de protección al ecosistema natural.

Entre la parte final del tramo del nudo de La Cartuja y la Estación se ha planteado modificar el trazado afectando a Suelo no urbanizable de protección al ecosistema agrario.

Además, se ha previsto ocupar, de forma temporal, dos superficies de 1.421 y 1.022 m² en Suelo no urbanizable clasificado como de protección al ecosistema agrario y terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias respectivamente.

Respecto a las edificaciones, en el entorno del p.k. 7+960 (referido al eje de nuevo trazado), es necesario expropiar una edificación de unos 240 m².

Tramo 4 Estación La Cartuja-Miraflores

Este tramo discurre entre la estación de La Cartuja y concluye en el nudo de Miraflores, al Este de la ciudad de Zaragoza.

La actuación planteada para ambas alternativas en la estación de La Cartuja es mantener todas las vías existentes, pero mejorando su configuración para favorecer la explotación y versatilidad entre trenes que usan diversos anchos de vía. Por su parte, en el tramo posterior a la estación de La Cartuja existe sólo una vía en ancho ibérico por lo que se plantea en la mayor parte del tramo la duplicación de la misma, bien sea con ancho estándar (Alternativa A) o mixto (Alternativa B).

En esta zona, el trazado se inscribe esencialmente en el corredor actual reservado para infraestructuras ferroviarias (Suelo no urbanizable: Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias), a excepción de zonas puntuales donde la ampliación de la plataforma invade suelos urbanos.

Además, se ha previsto ocupar, de forma temporal, una superficie de 1.041 m² en Suelo urbanizable.

Respecto a las edificaciones, en el entorno del p.k. 3+240 (referido al eje de nuevo trazado), es necesario expropiar una edificación de unos 275 m² y otra de 150 m² en el entorno del p.k. 3+330.

6. PRECIOS UNITARIOS

El precio del suelo se ha estimado según los distintos tipos de terreno que se ocupa. En los precios unitarios asignados se ha tenido en cuenta todas las características especiales que presentan los terrenos ocupados.

Partiendo de los datos de mercado, obtenidos con el análisis de las distintas fuentes y teniendo en cuenta otras circunstancias que concurren en un proceso de expropiación, se ha llegado a los precios unitarios siguientes a aplicar en los siguientes casos:

Tabla 6-1. Precios unitarios

Precio (€/m ²)		
	Expropiación	Ocupación temporal
m² de suelo urbano	160,00 €	40,00 €
m² de suelo urbanizable	40,00 €	10,00 €
m² de suelo no urbanizable	5,00 €	1,25 €
m² de dominio público ferroviario/viario	- €	- €
m² de edificación	800,00 €	200,00 €

7. VALORACIONES

Se han adoptado, como ya ha quedado reflejado anteriormente, unos precios medios para cada tipo de aprovechamiento teniendo en cuenta los precios medios del entorno de la actuación, que aplicados a las mediciones extraídas de los planos da lugar a la siguiente valoración de expropiación (ver **Tabla 7-1**) y ocupaciones temporales (ver **Tabla 7-2**).

Tabla 7-1. Valoración expropiaciones Alternativas A y B.

	EXPROPIACIONES				Valoración (€)
	Precio (€/m ²)	Tramo 1	Tramo 3	Tramo 4	
	Medición (m ²)				
m ² de suelo urbano	160,00 €	-	-	19.328,00 m ²	3.092.480,00 €
m ² de suelo urbanizable	40,00 €	-	-	-	- €
m ² de suelo no urbanizable	5,00 €	-	19.068,00 m ²	-	95.340,00 €
m ² de dominio público ferroviario/viario	- €	-	262.744,00 m ²	67.179,00 m ²	- €
m ² de edificación	800,00 €	-	240 m ²	275 m ² 150 m ²	532.000,00 €
					3.719.820,00 €

Tabla 7-2. Valoración ocupaciones temporales Alternativas A y B.

	OCUPACIONES TEMPORALES				Valoración (€)
	Precio (€/m ²)	Tramo 1	Tramo 3	Tramo 4	
	Medición (m ²)				
m ² de suelo urbano	40,00 €	-	-	-	-
m ² de suelo urbanizable	10,00 €	-	-	1.041 m ²	10.410,00 €
m ² de suelo no urbanizable	1,25 €	-	1.421 m ²	-	1.776,25 €
m ² de dominio público ferroviario/viario	- €	990 m ²	1.022 m ²	-	- €
m ² de edificación	200,00 €	-	-	-	-
					12.186,25 €

Tal y como se muestra en la **Tabla 7-3**, el total de las expropiaciones y ocupaciones temporales asciende a tres millones setecientos treinta y dos mil seis euros con veinticinco céntimos (3.732.006,25 €) para cada una de las alternativas.

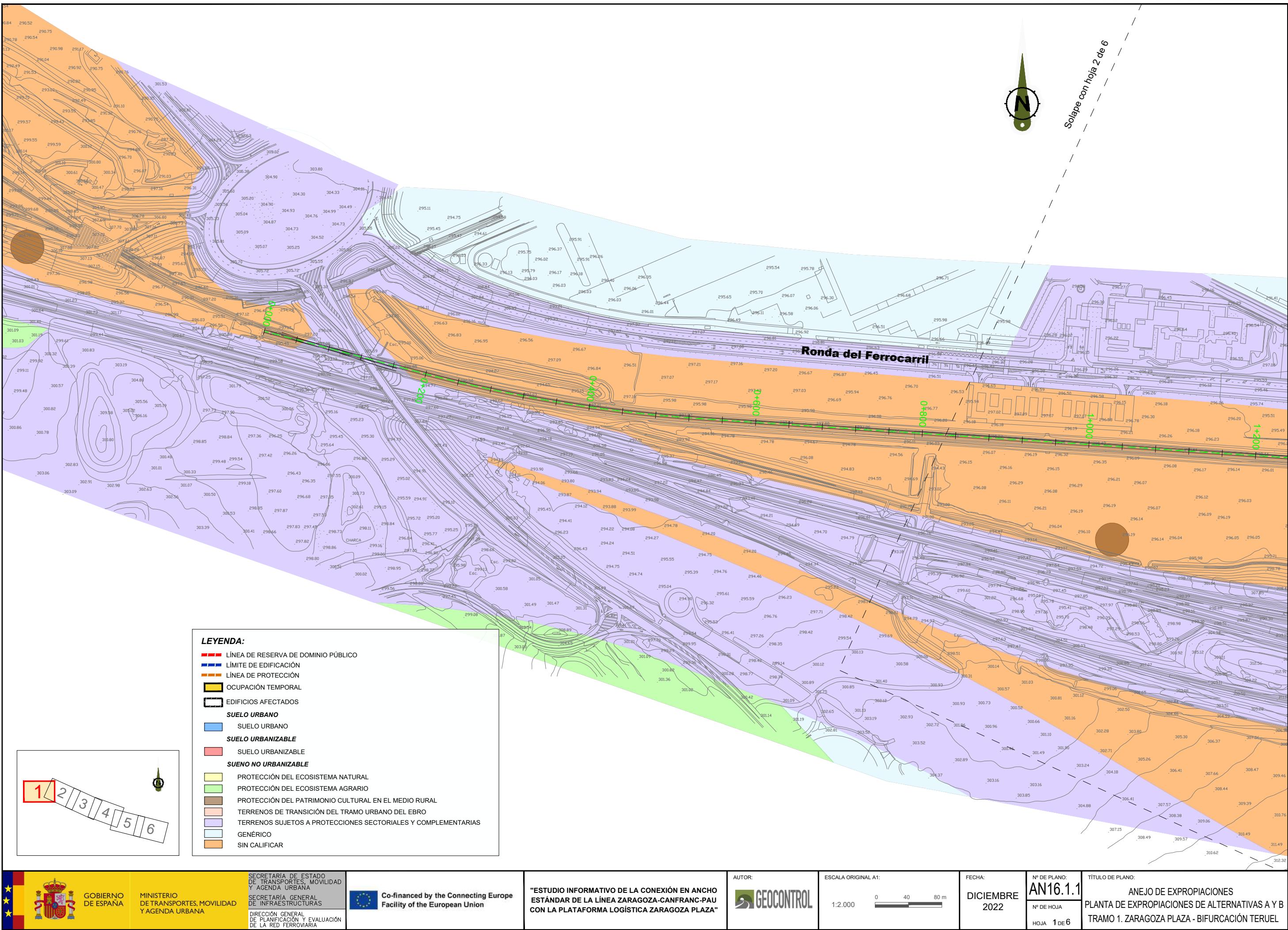
Tabla 7-3. Resumen valoración expropiaciones y ocupaciones temporales.**Alternativas A y B.**

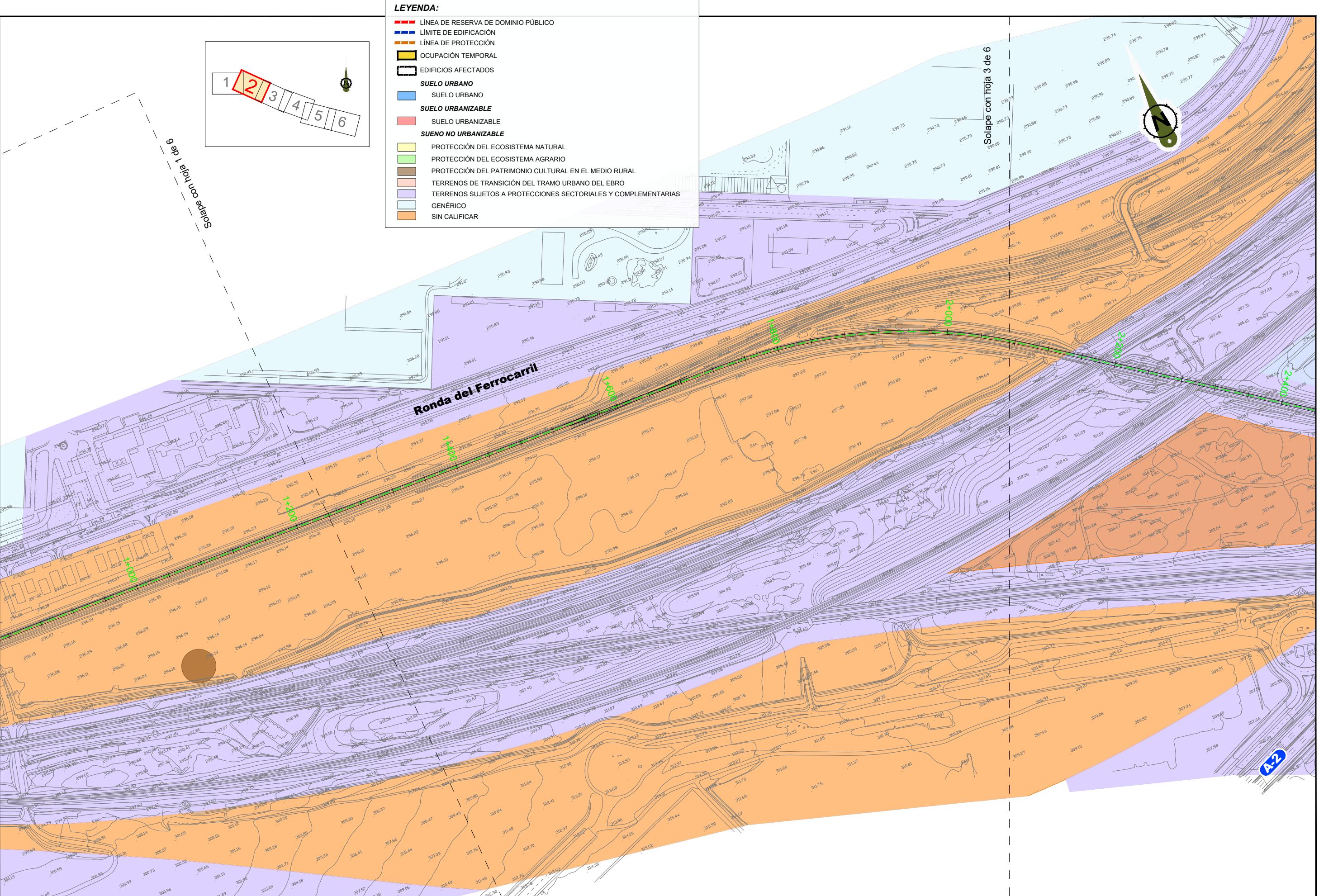
	Expropiaciones	Ocupaciones temporales	Total
Alternativa A	3.719.820,00 €	12.186,25 €	3.732.006,25 €
Alternativa B	3.719.820,00 €	12.186,25 €	3.732.006,25 €

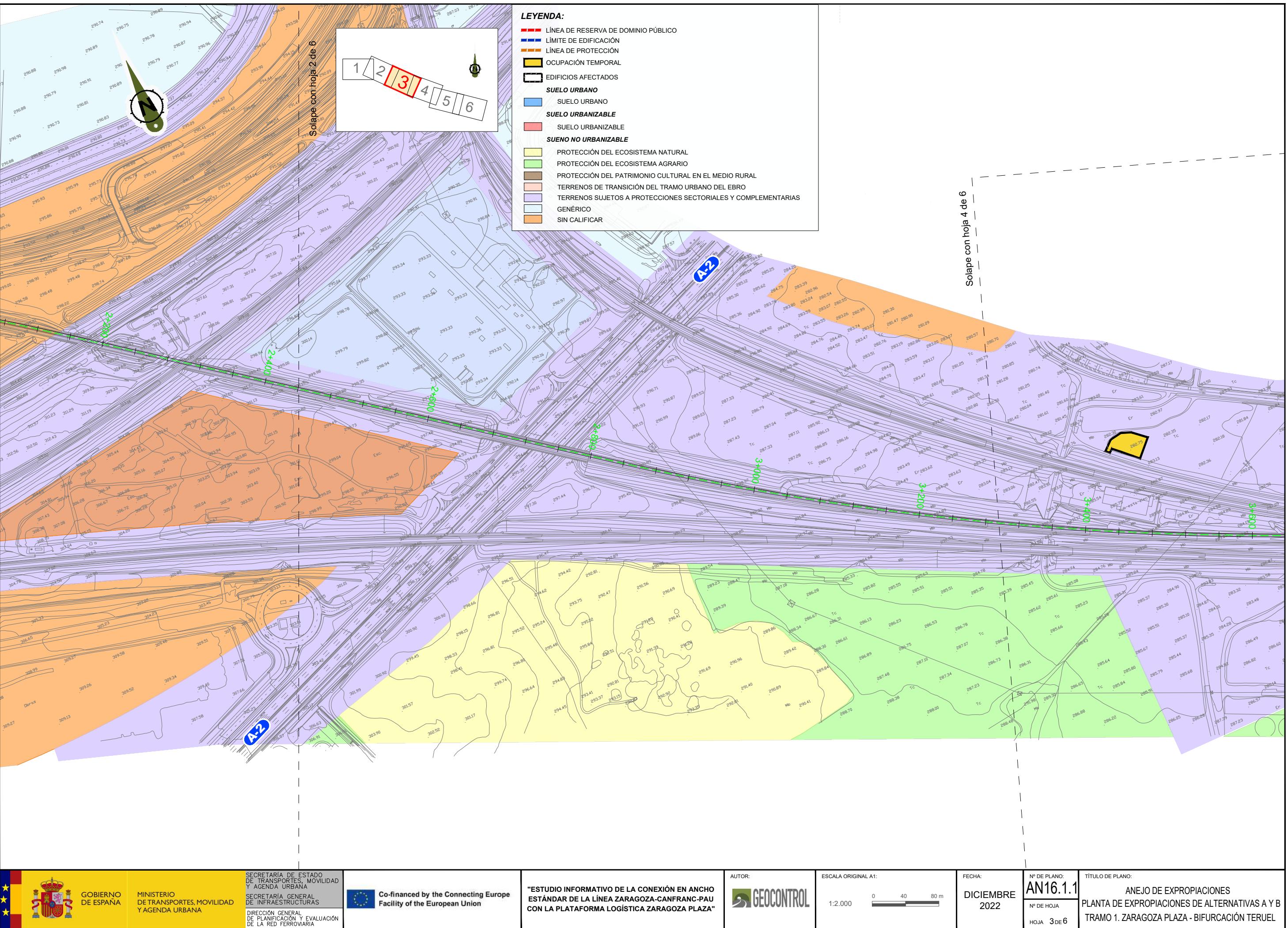
Se presentan planos incluyendo la sombra de expropiaciones, banda de reserva y ocupaciones temporales de manera que se puedan ver los usos del suelo que se ven afectados por ambas alternativas.

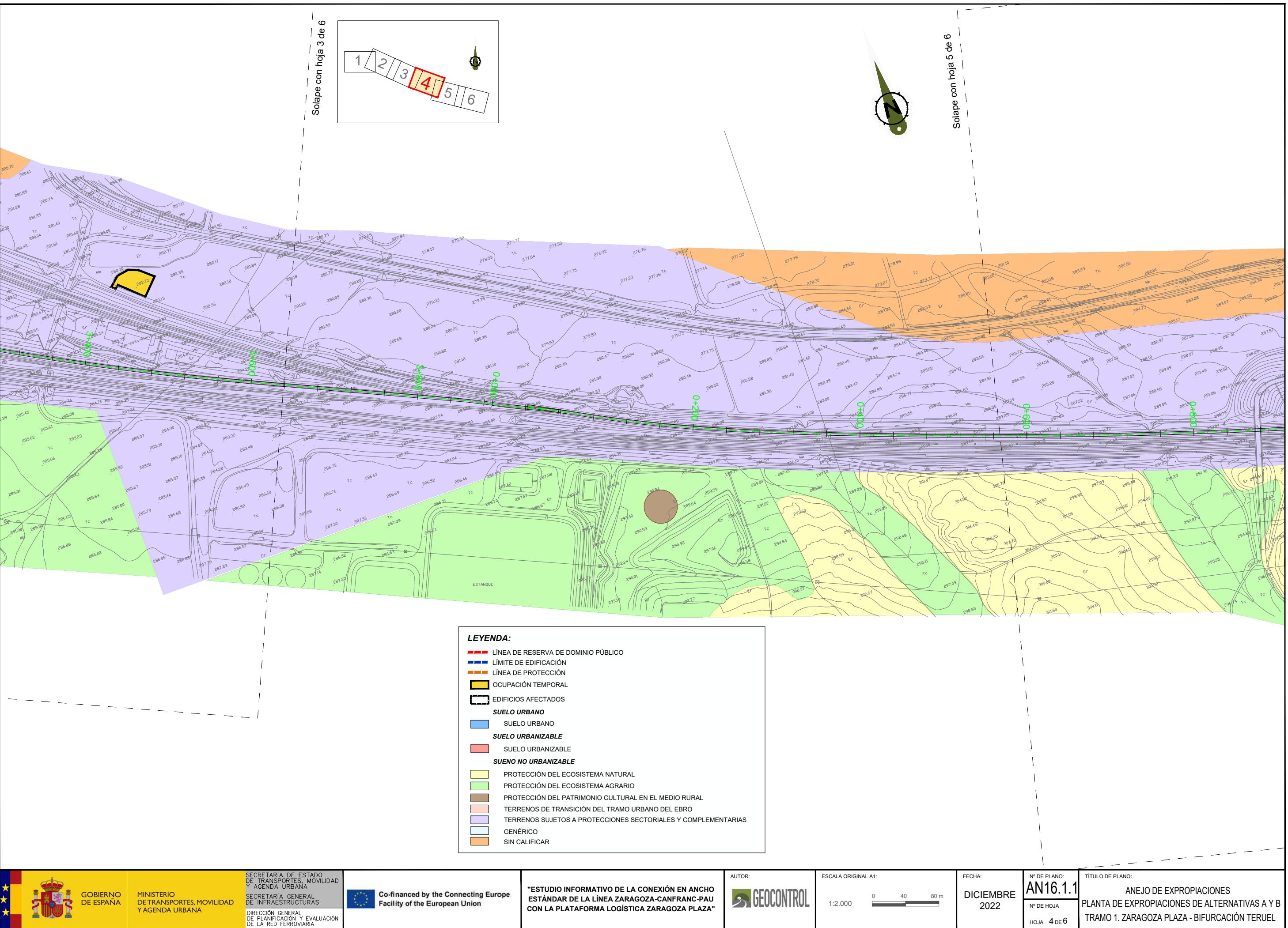
Ha de significarse de modo expreso, que las cantidades determinadas son exclusivamente para uso y conocimiento de la administración, y que necesaria e ineludiblemente habrán de ajustarse y concretarse, de conformidad con el mandato y jurisprudencia constitucional, en cada caso y para cada finca afectada, en el preceptivo expediente expropiatorio que forzosa y necesariamente habrá de incoarse.

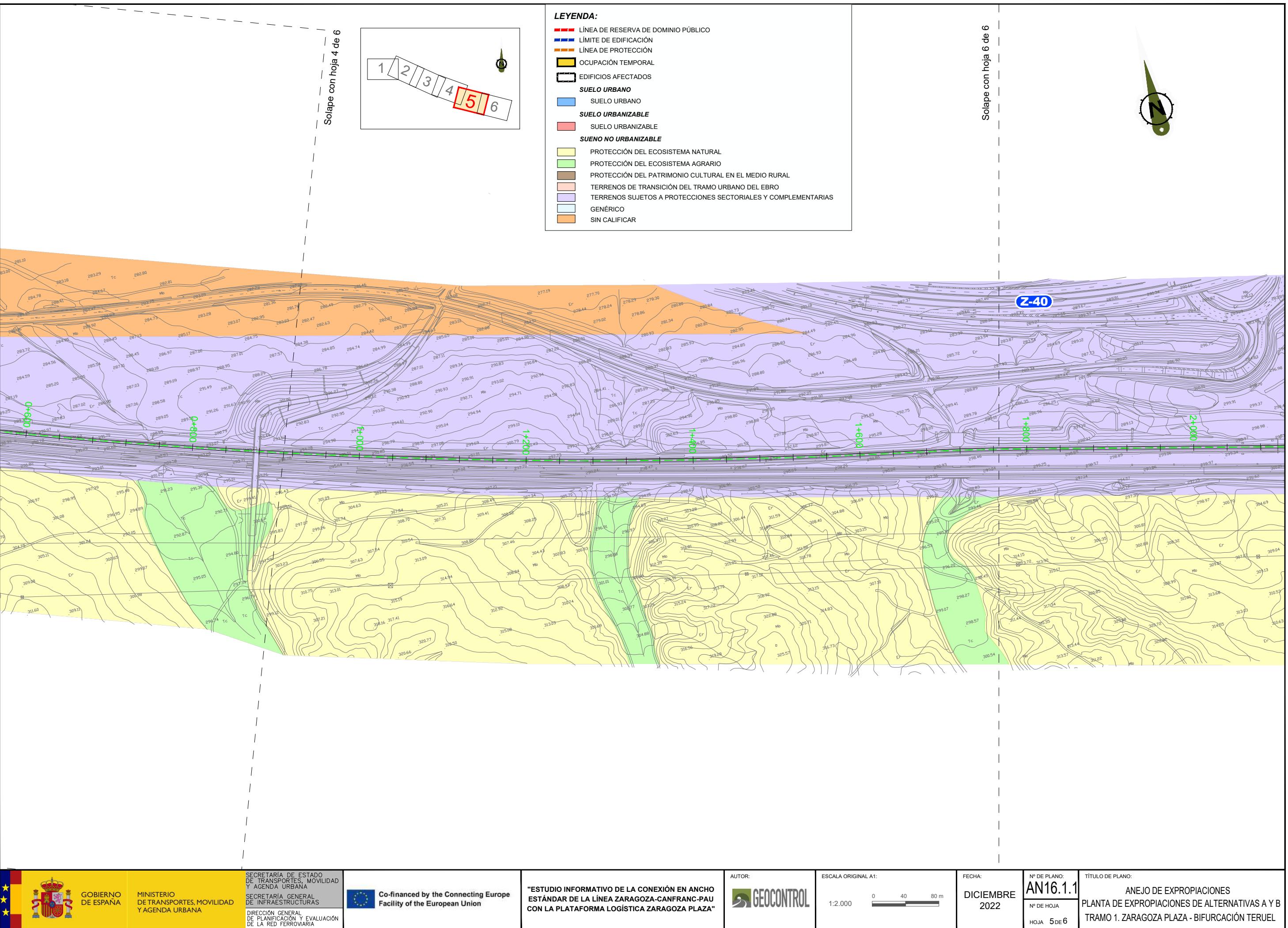
PLANOS

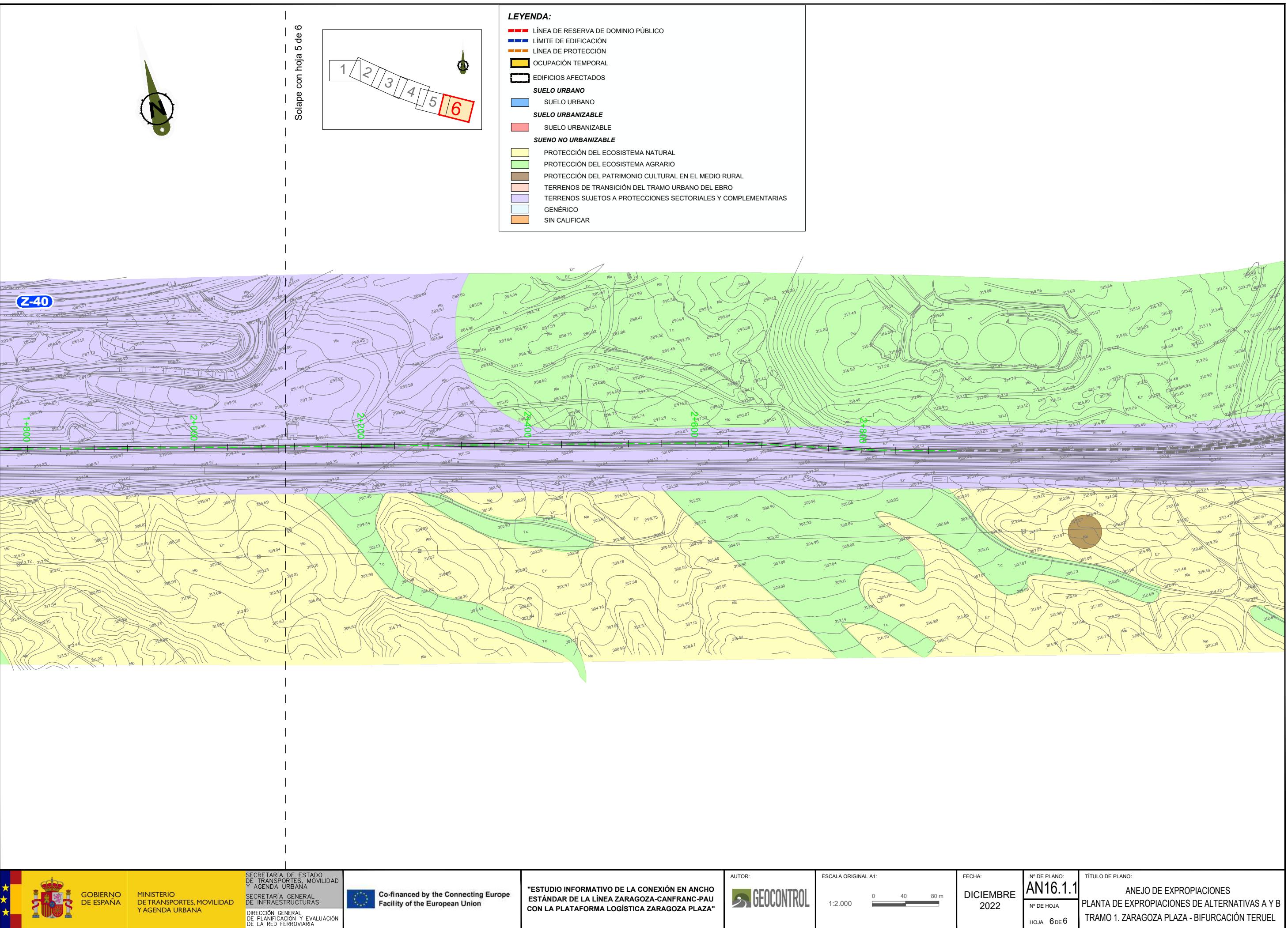


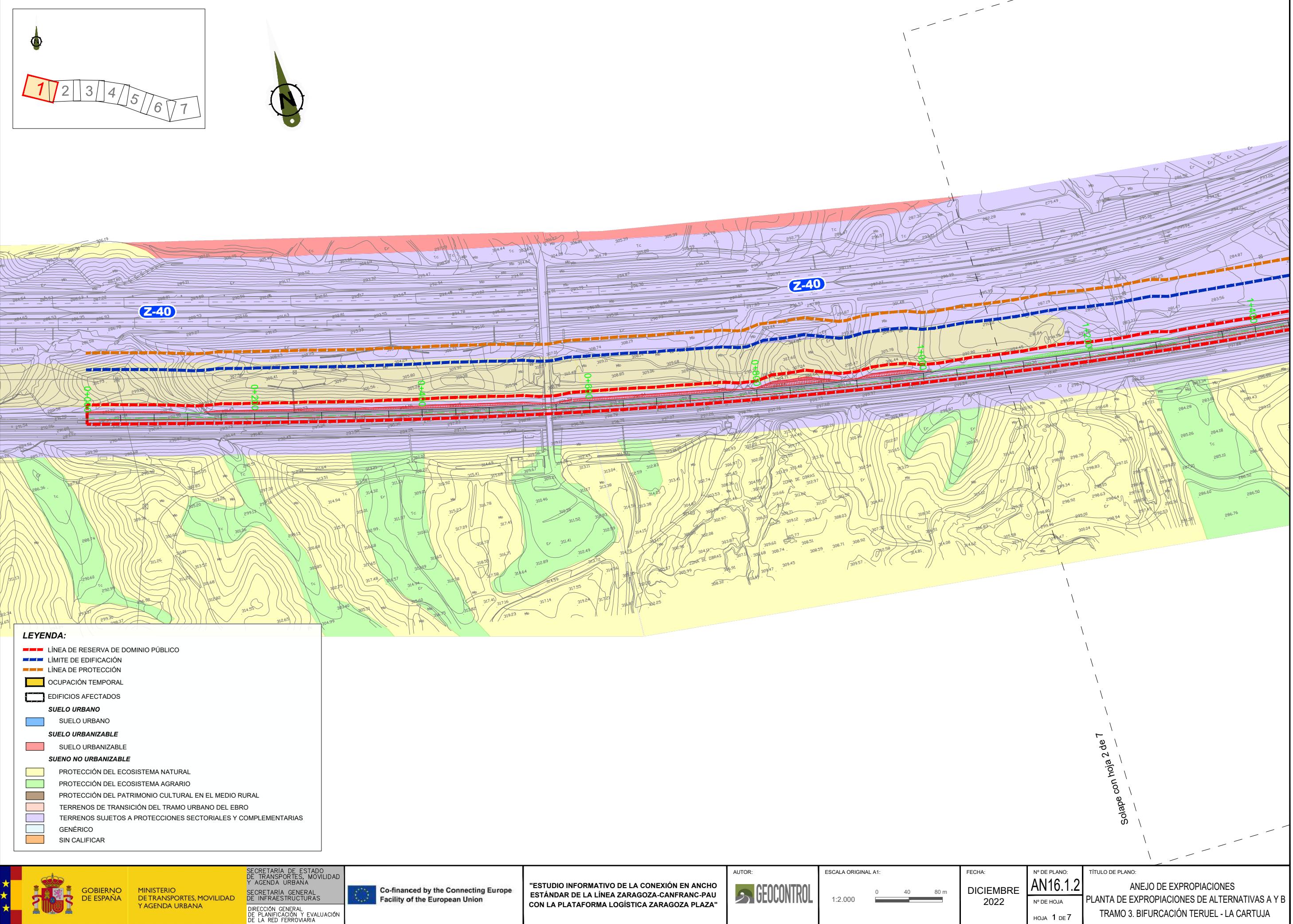


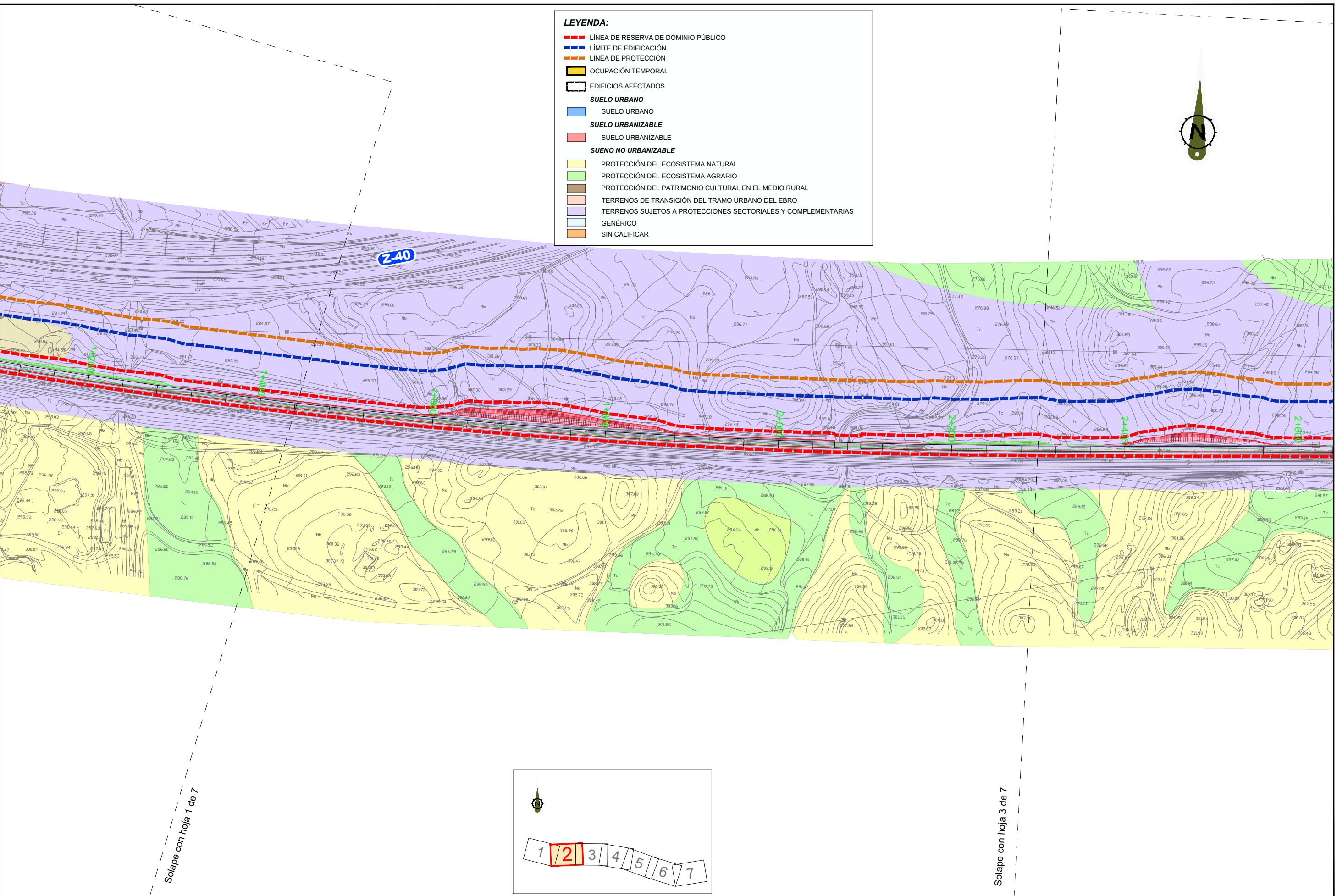


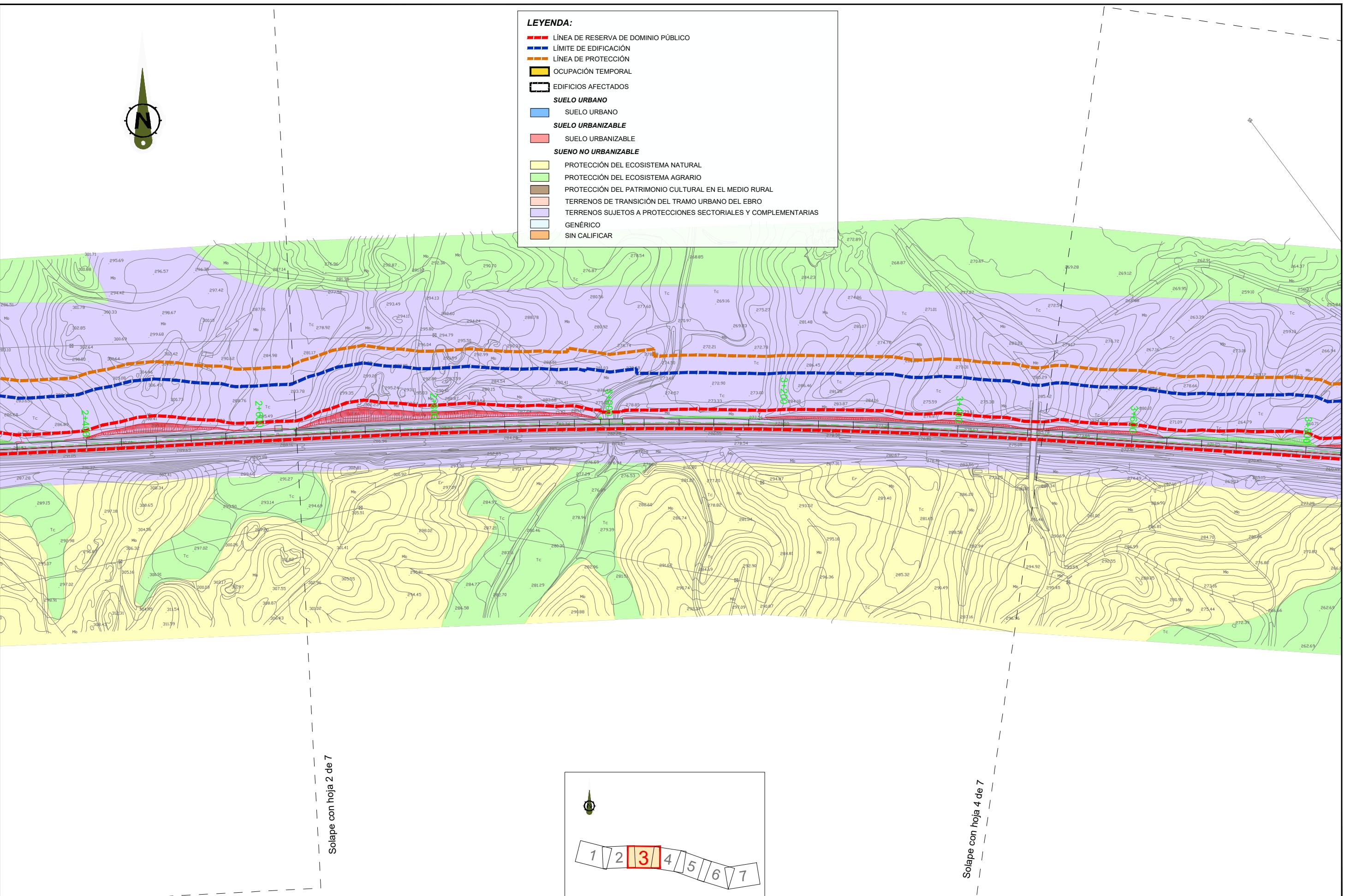


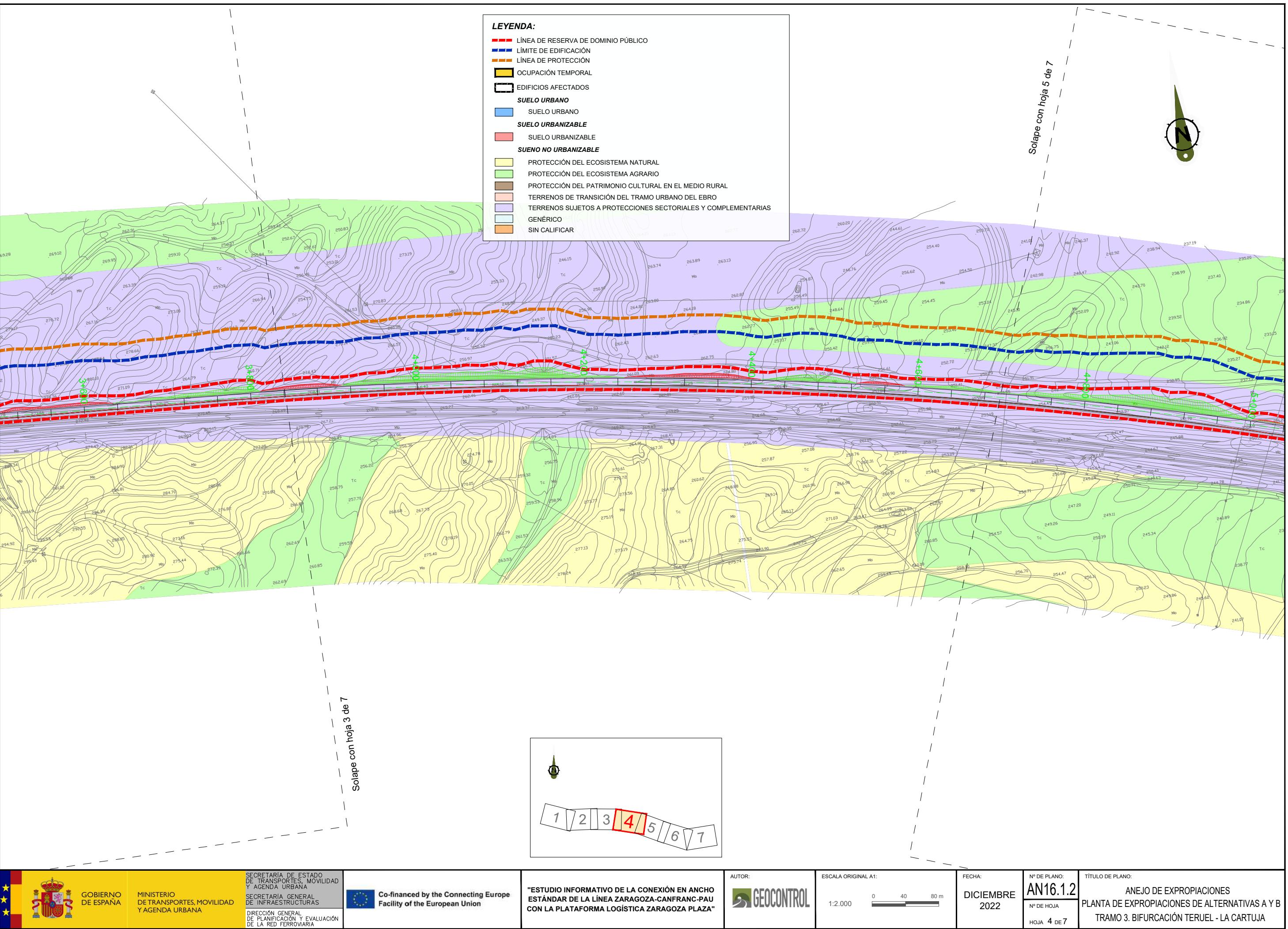


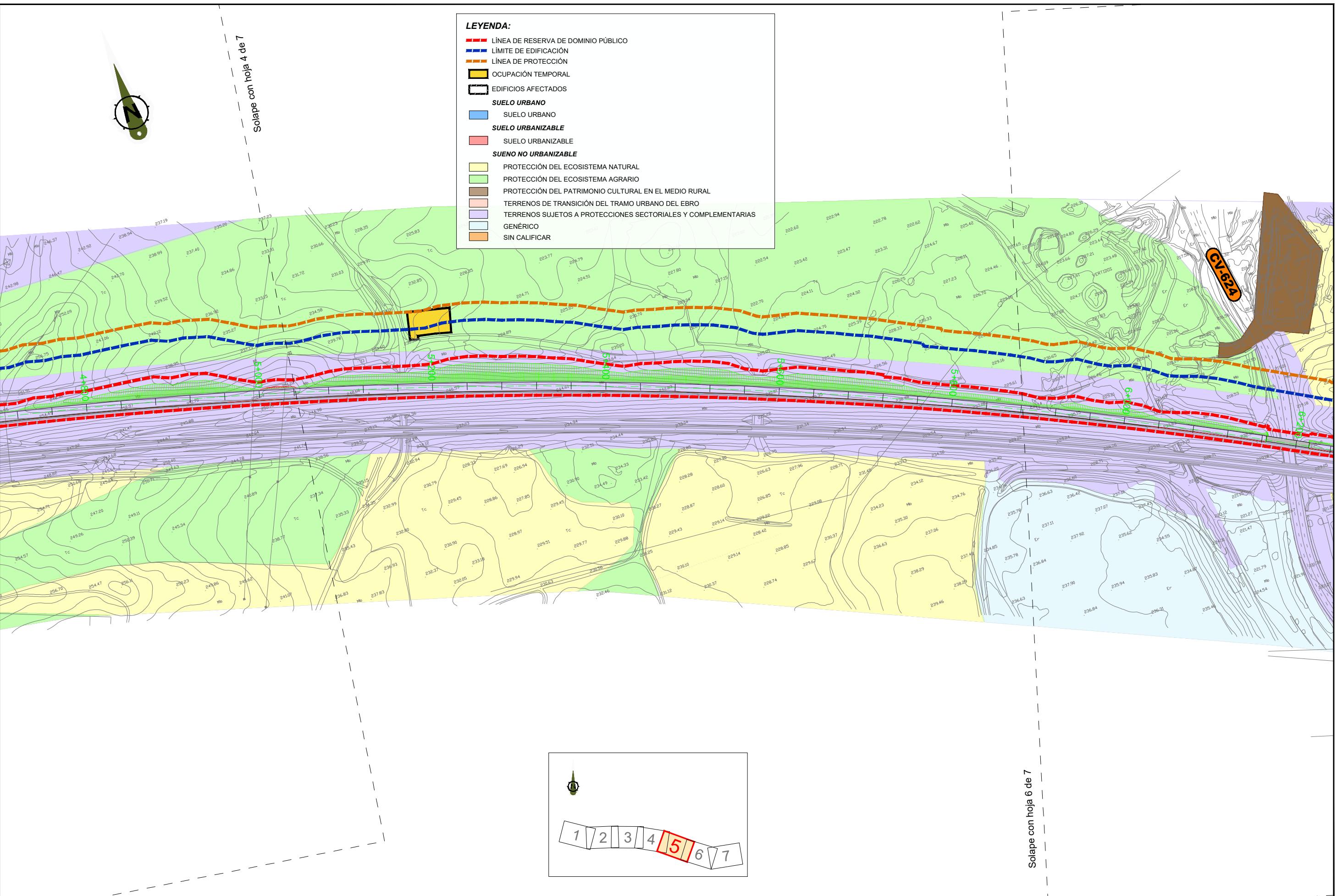












GOBIERNO
DE ESPAÑA

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

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"

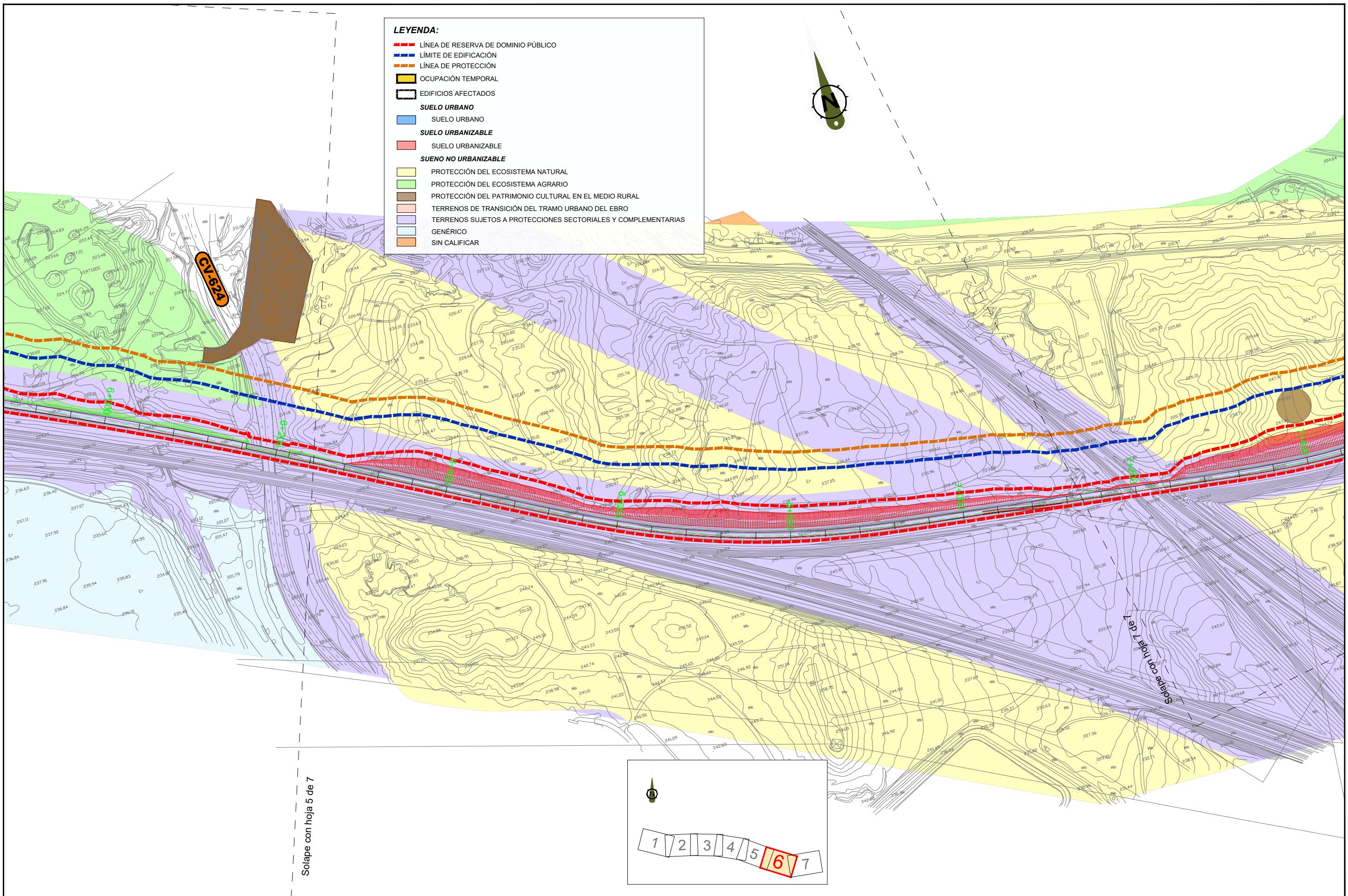
AUTOR:
GEOCONTROL

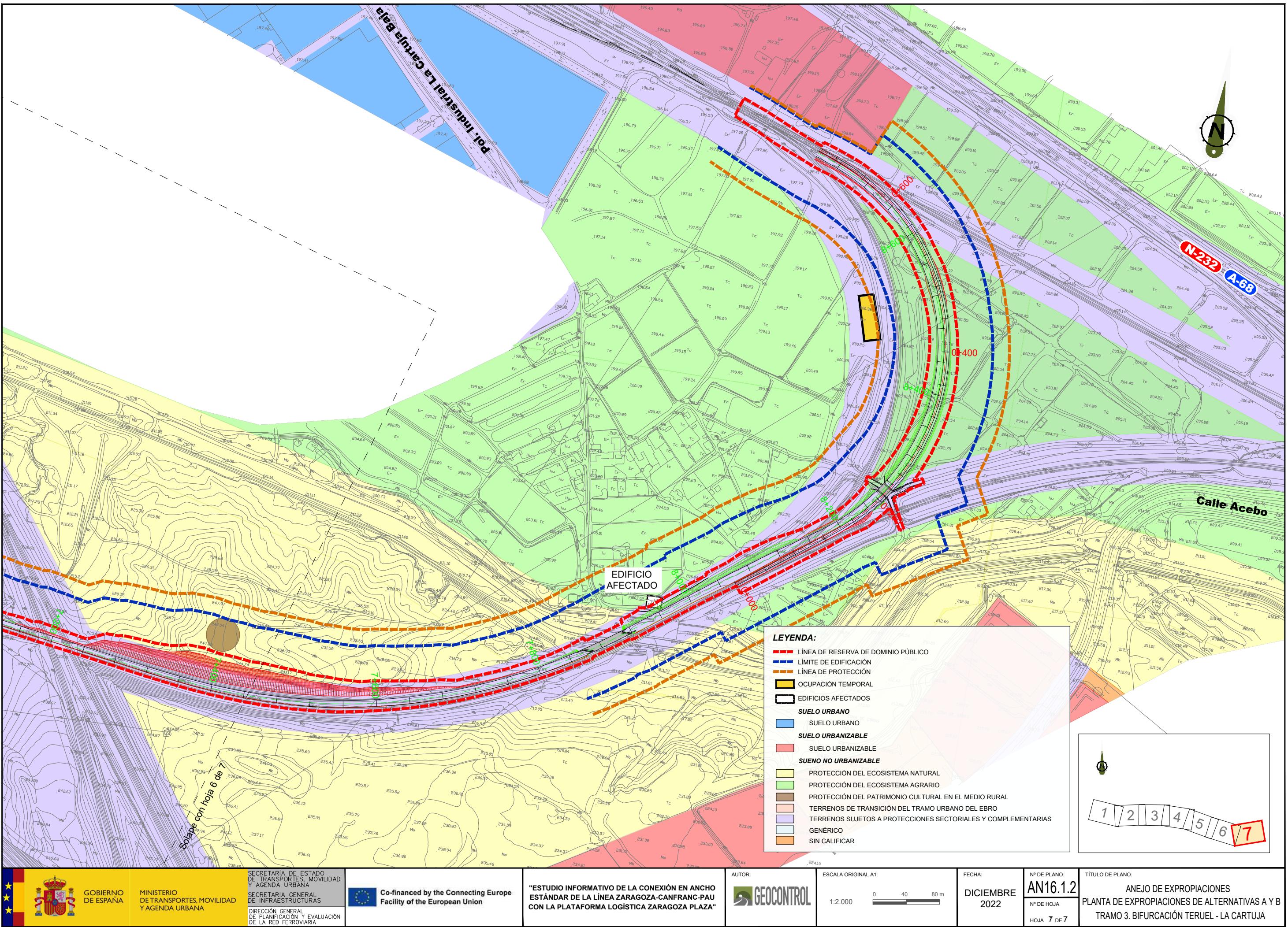
ESCALA ORIGINAL A1:
1:2.000 0 40 80 m

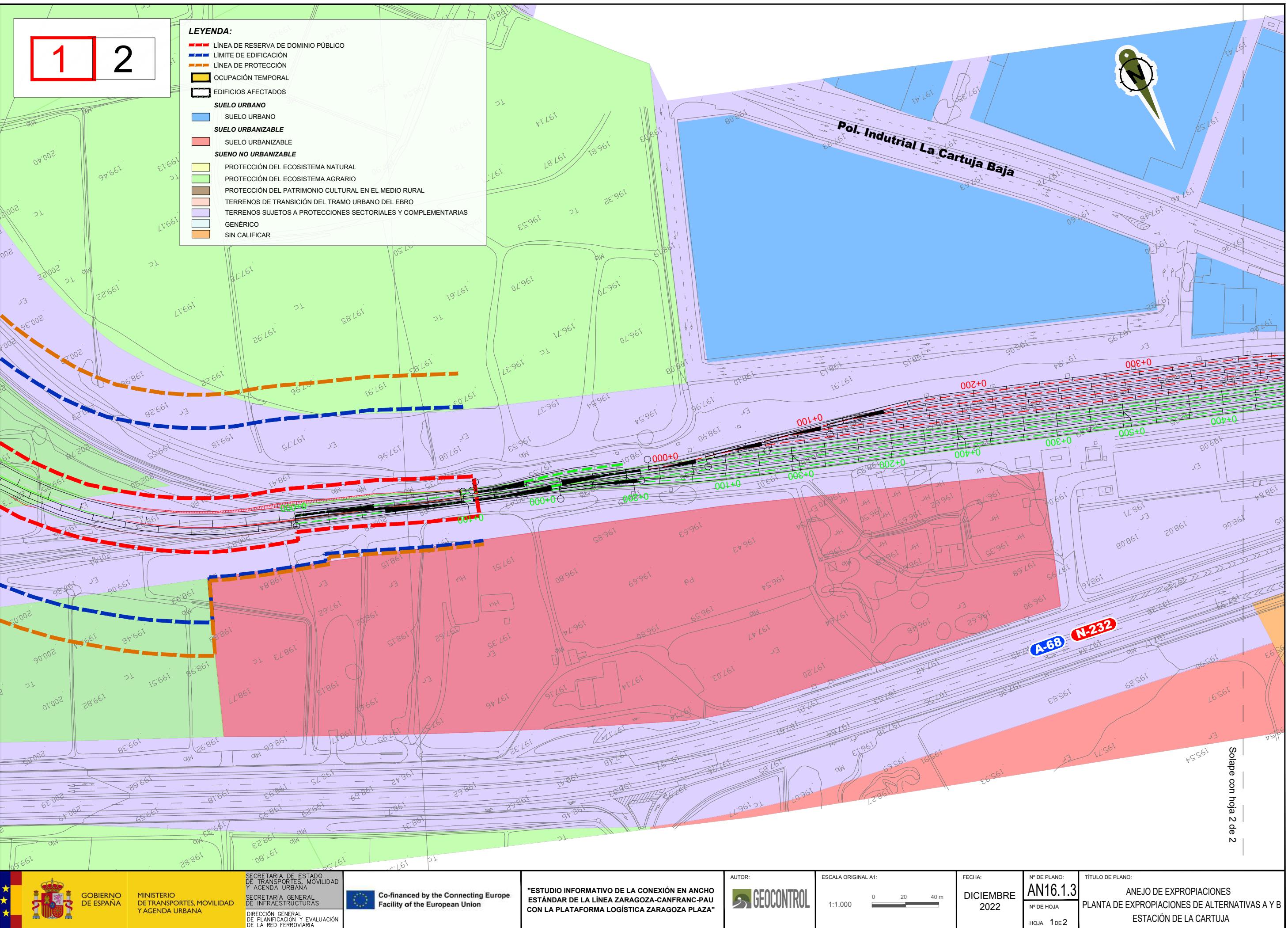
FECHA:
DICIEMBRE 2022

Nº DE PLANO:
AN16.1.2
Nº DE HOJA
HOJA 5 DE 7

TÍTULO DE PLANO:
**ANEJO DE EXPROPIACIONES
PLANTA DE EXPROPIACIONES DE ALTERNATIVAS A Y B
TRAMO 3. BIFURCACIÓN TERUEL - LA CARTUJA**







GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

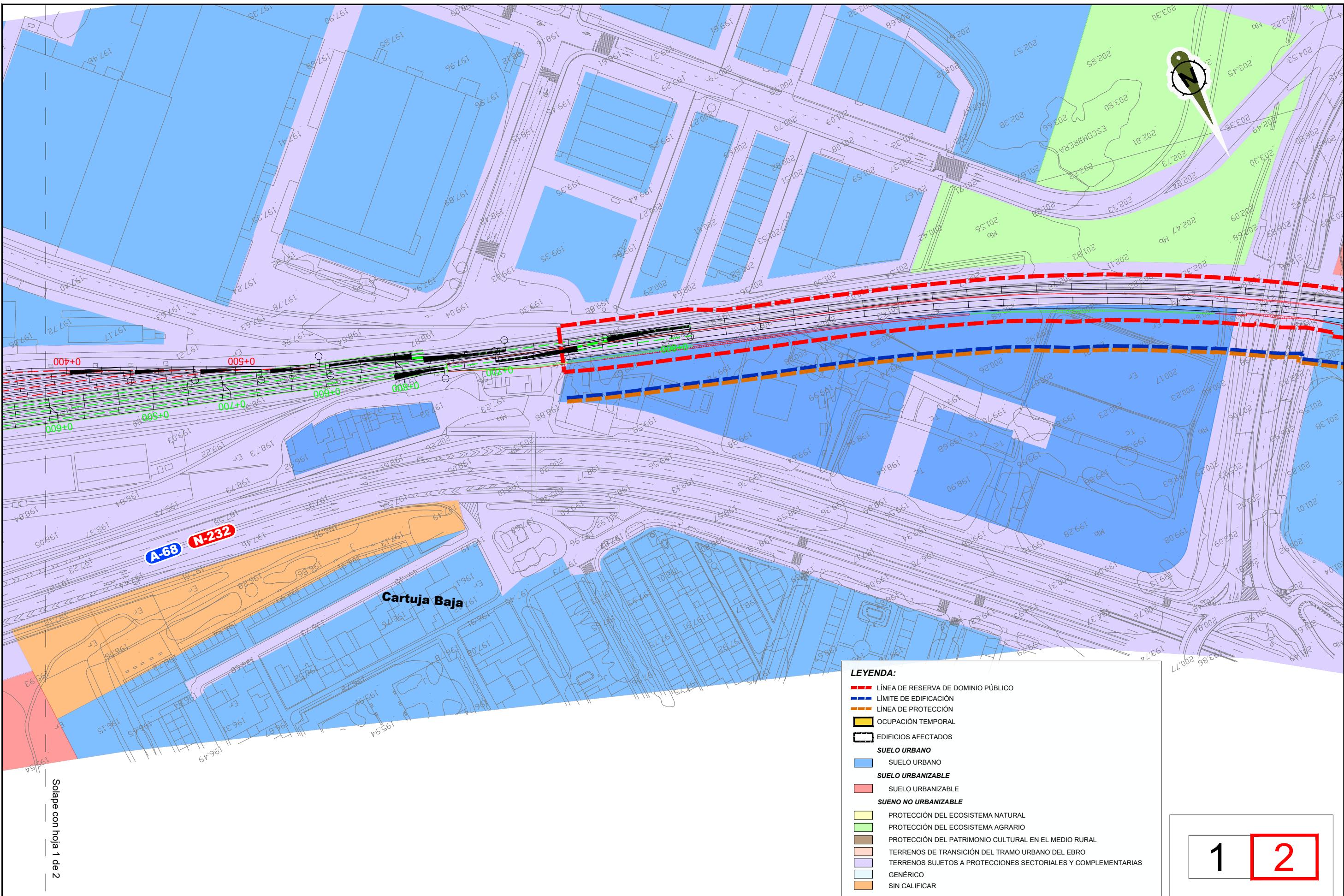
SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN
DE LA RED FERROVIARIA

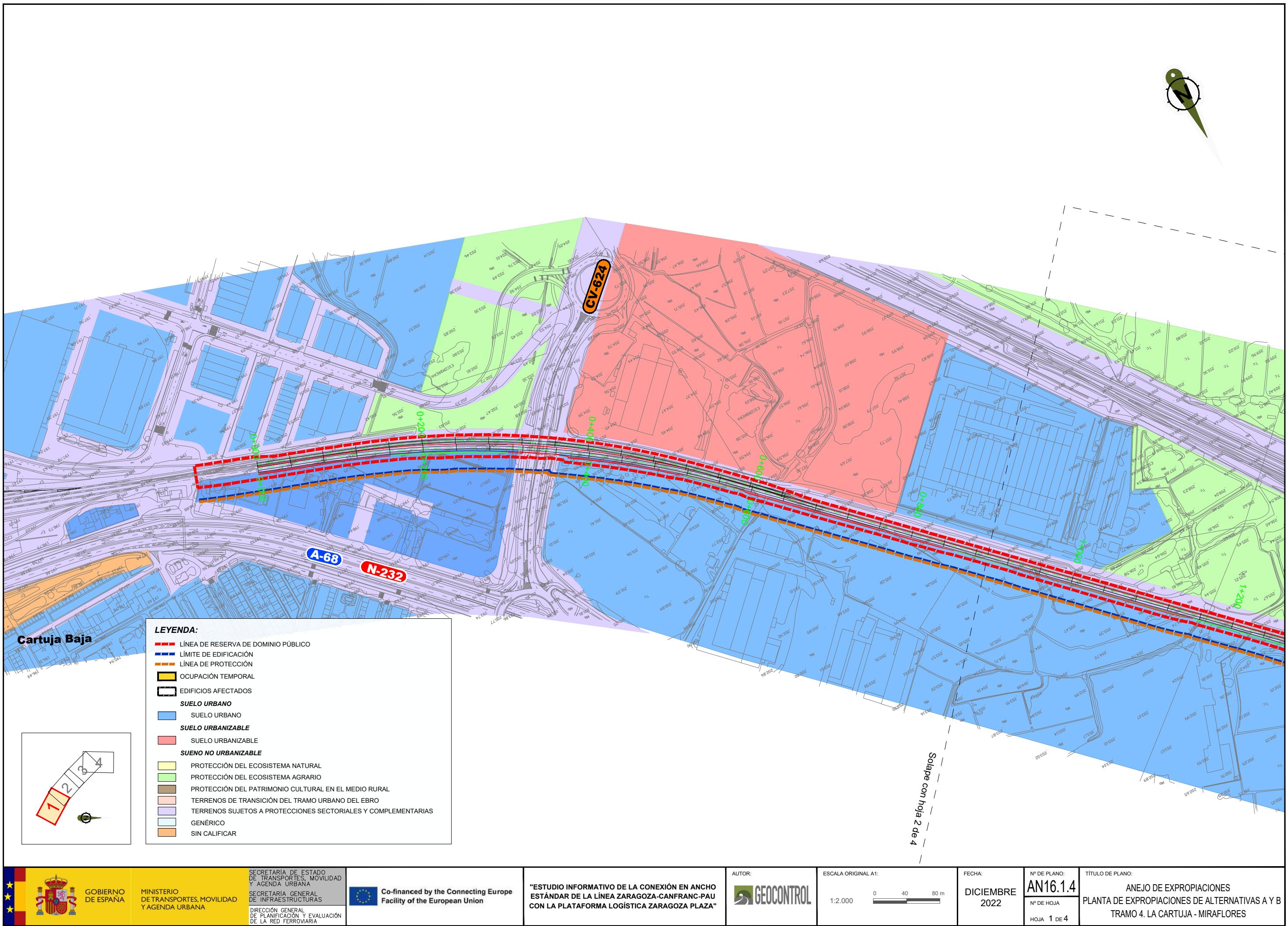
Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

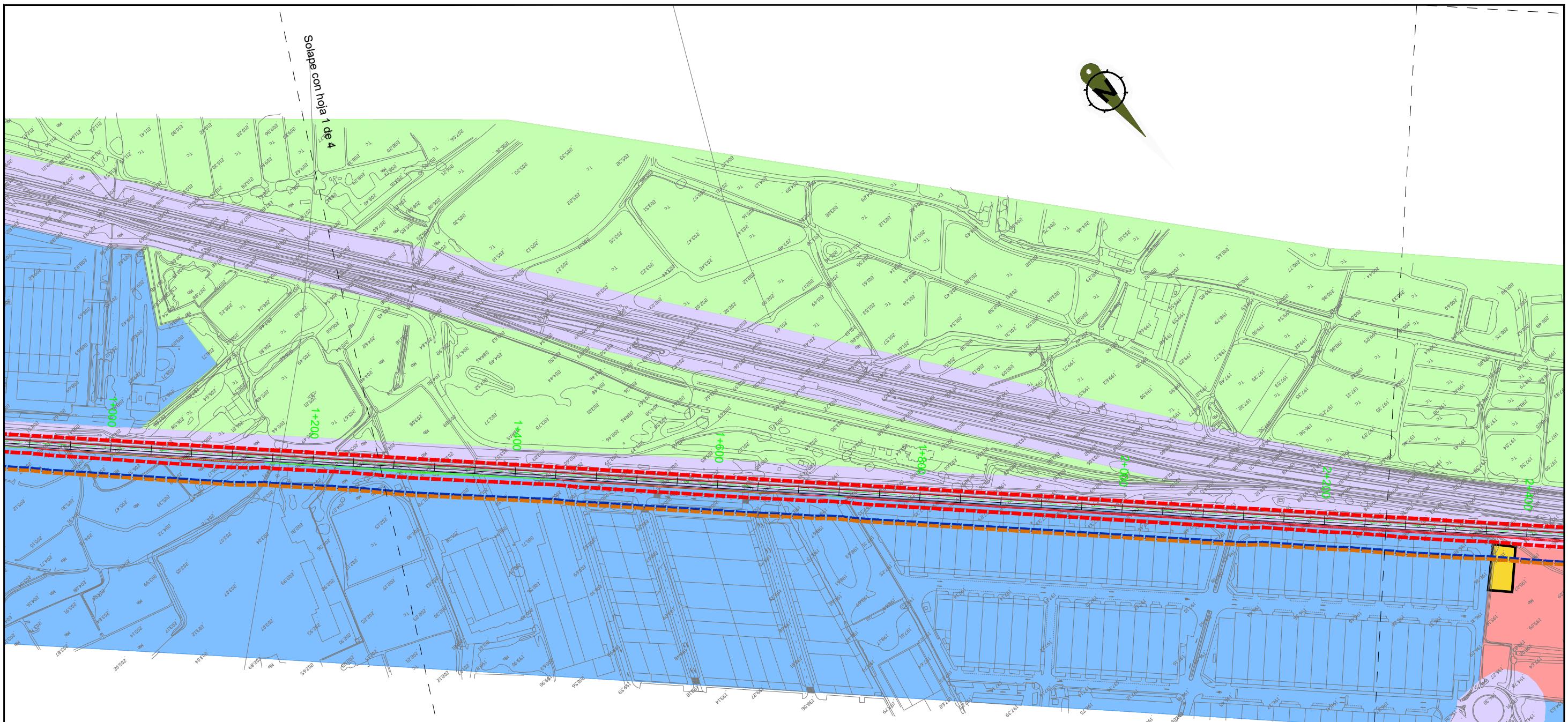
"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"

GEOCONTROL

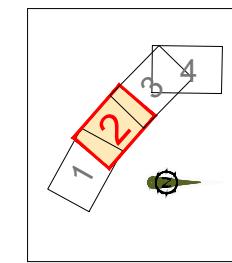
0 20 40 m

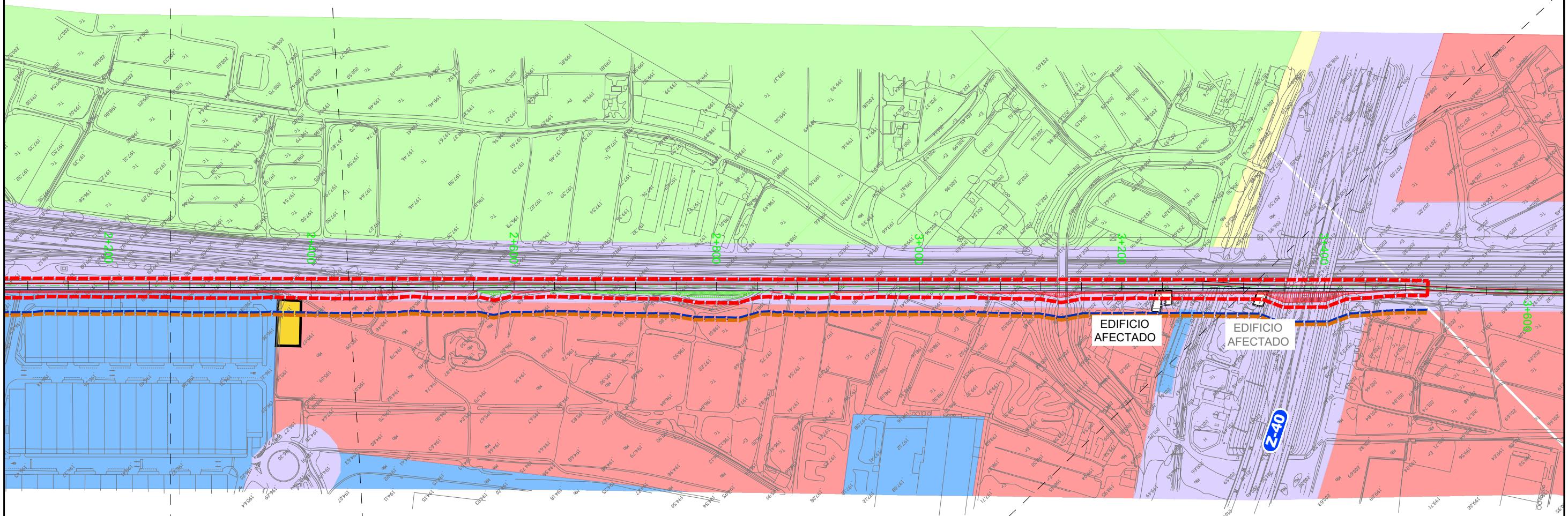






LEYENDA:	
■	LÍNEA DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO
■	LÍMITE DE EDIFICACIÓN
■	LÍNEA DE PROTECCIÓN
■	OCCUPACIÓN TEMPORAL
■	EDIFICIOS AFECTADOS
■	SUELTO URBANO
■	SUELTO URBANIZABLE
■	SUELTO NO URBANIZABLE
■	PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
■	PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
■	PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
■	TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
■	TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
■	GENÉRICO
■	SIN CALIFICAR

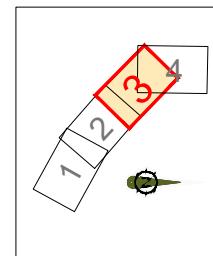


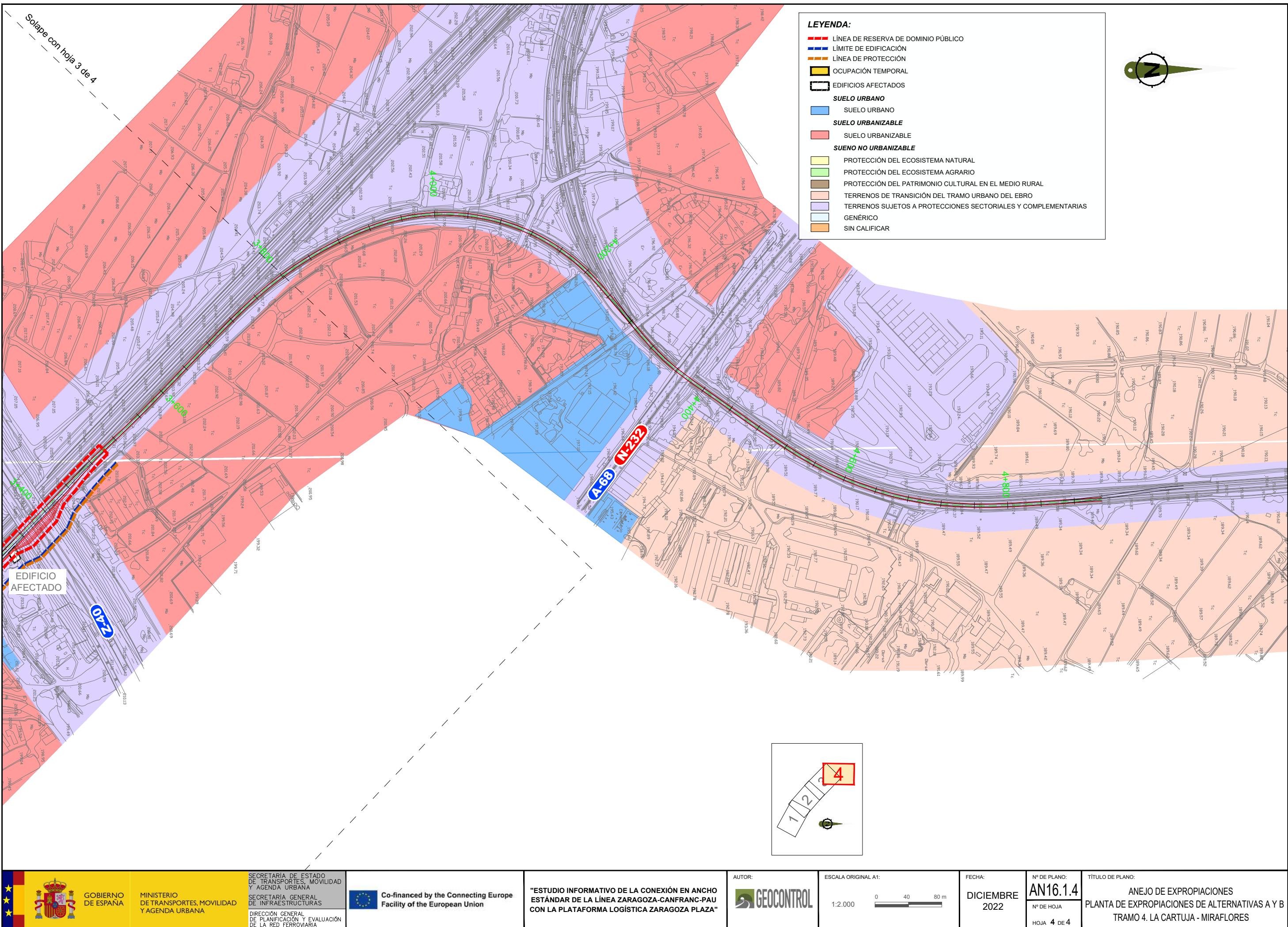
**LEYENDA:**

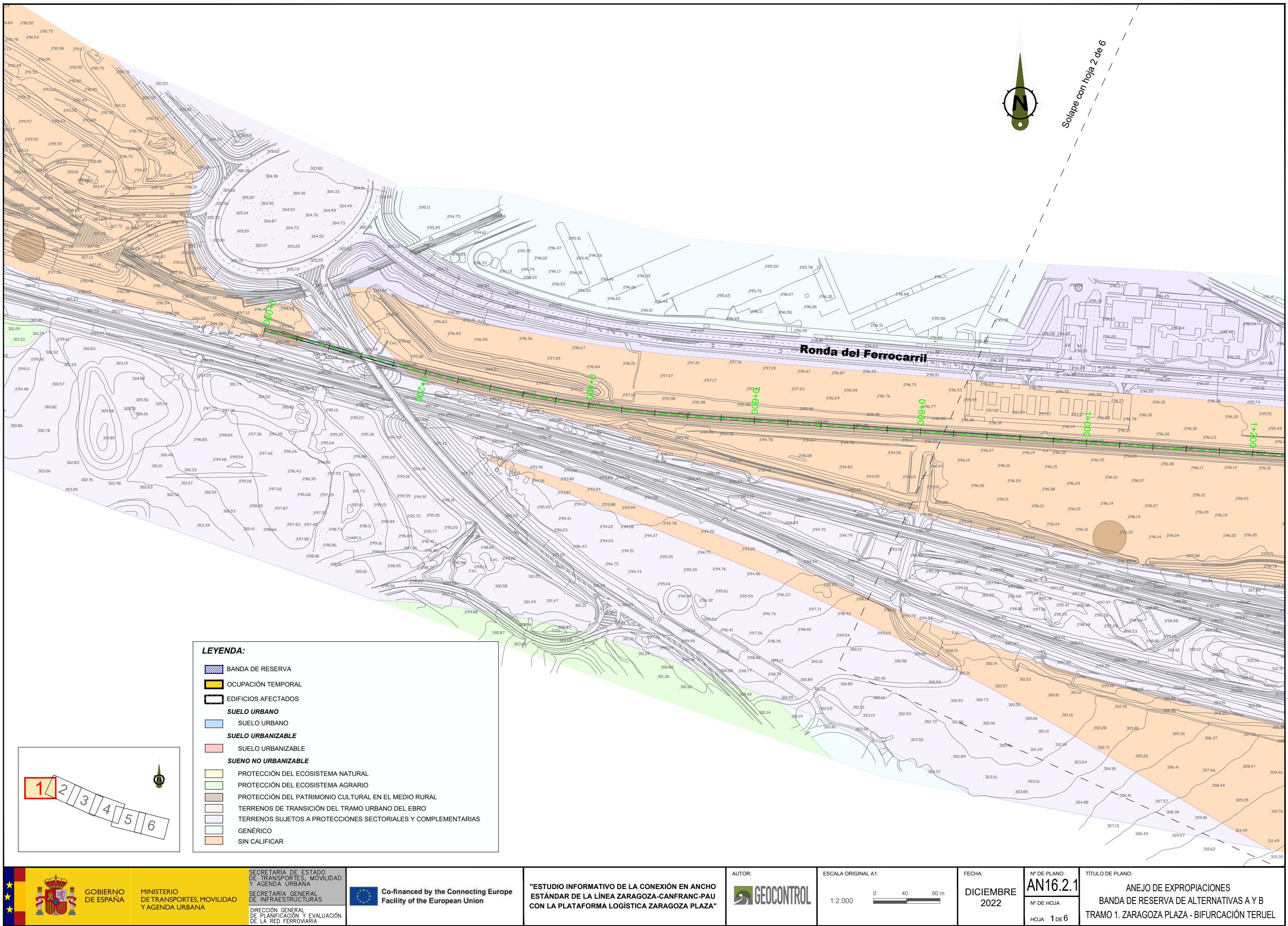
- LÍNEA DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO
- LÍMITE DE EDIFICACIÓN
- LÍNEA DE PROTECCIÓN
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELTO URBANO
- SUELTO URBANO
- SUELTO URBANIZABLE
- SUELTO NO URBANIZABLE
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

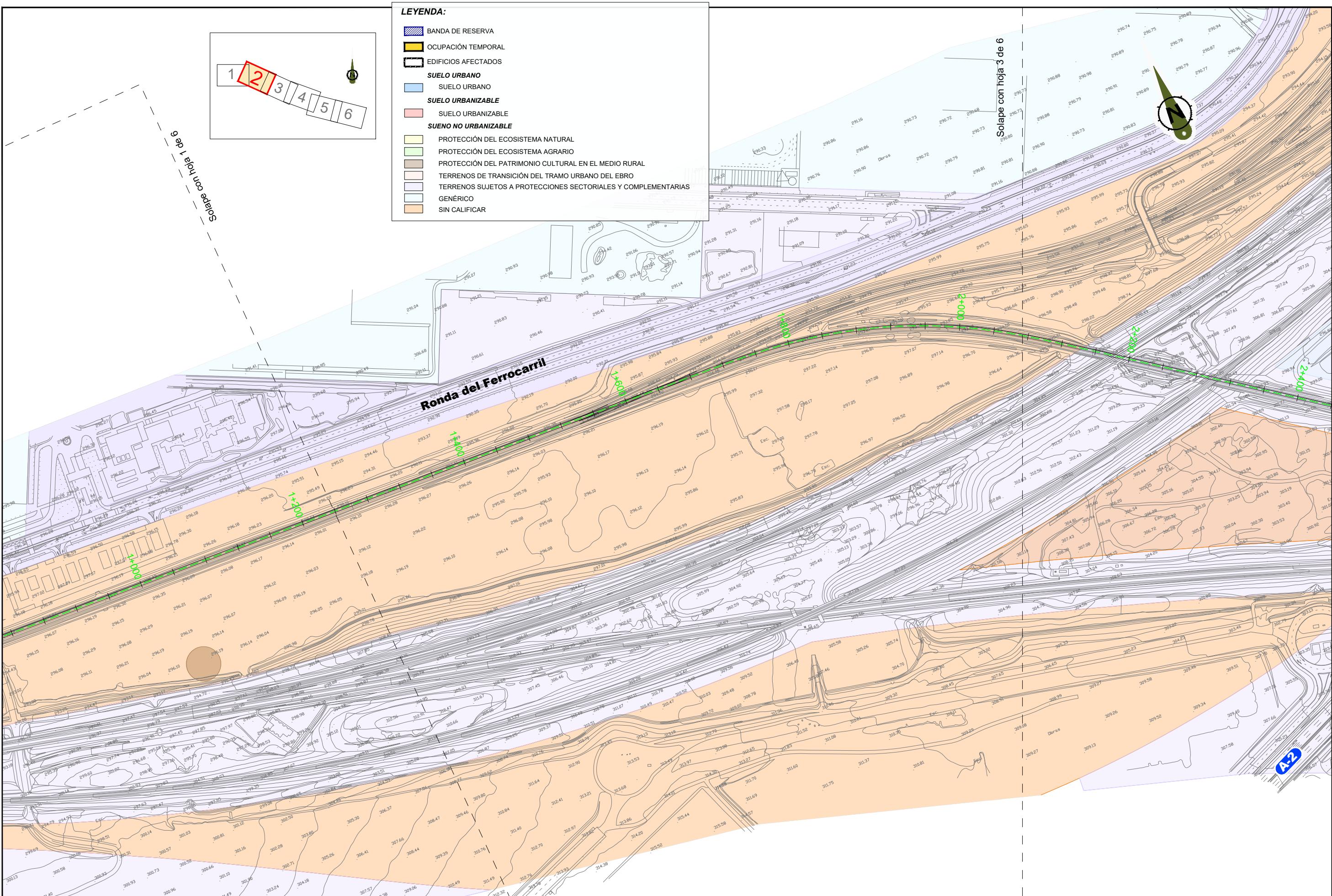
Solape con hoja 3 de 4

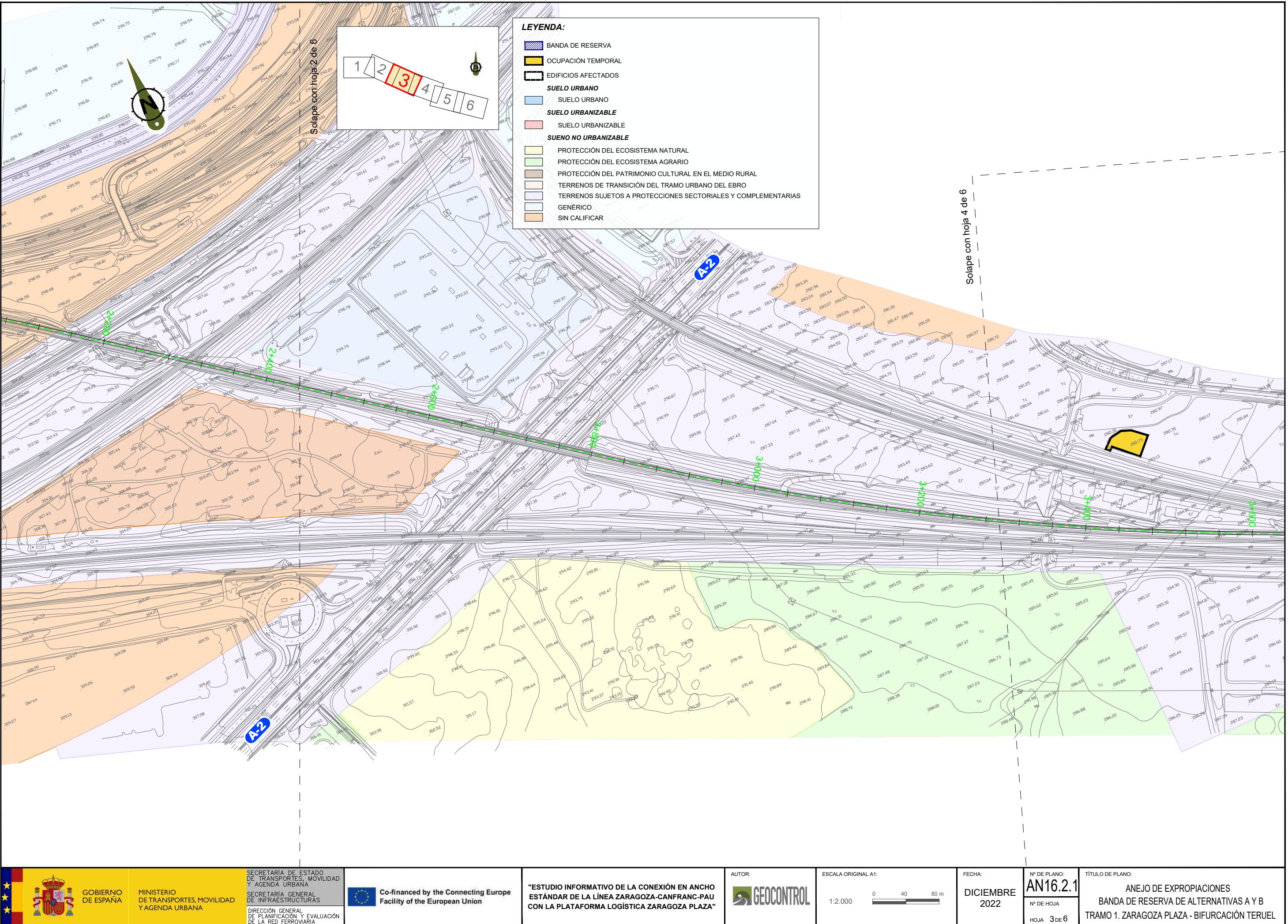
Solape con hoja 2 de 4

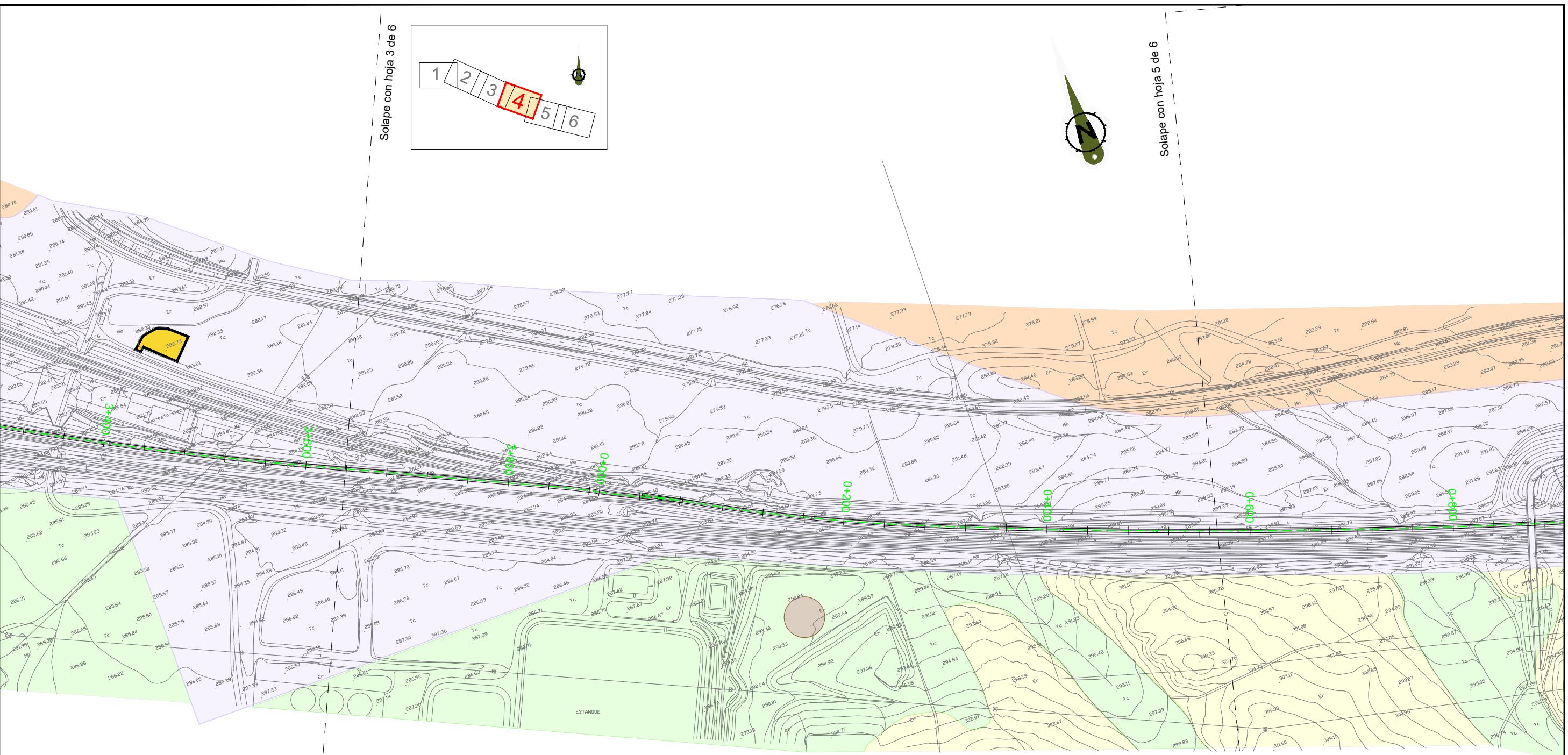






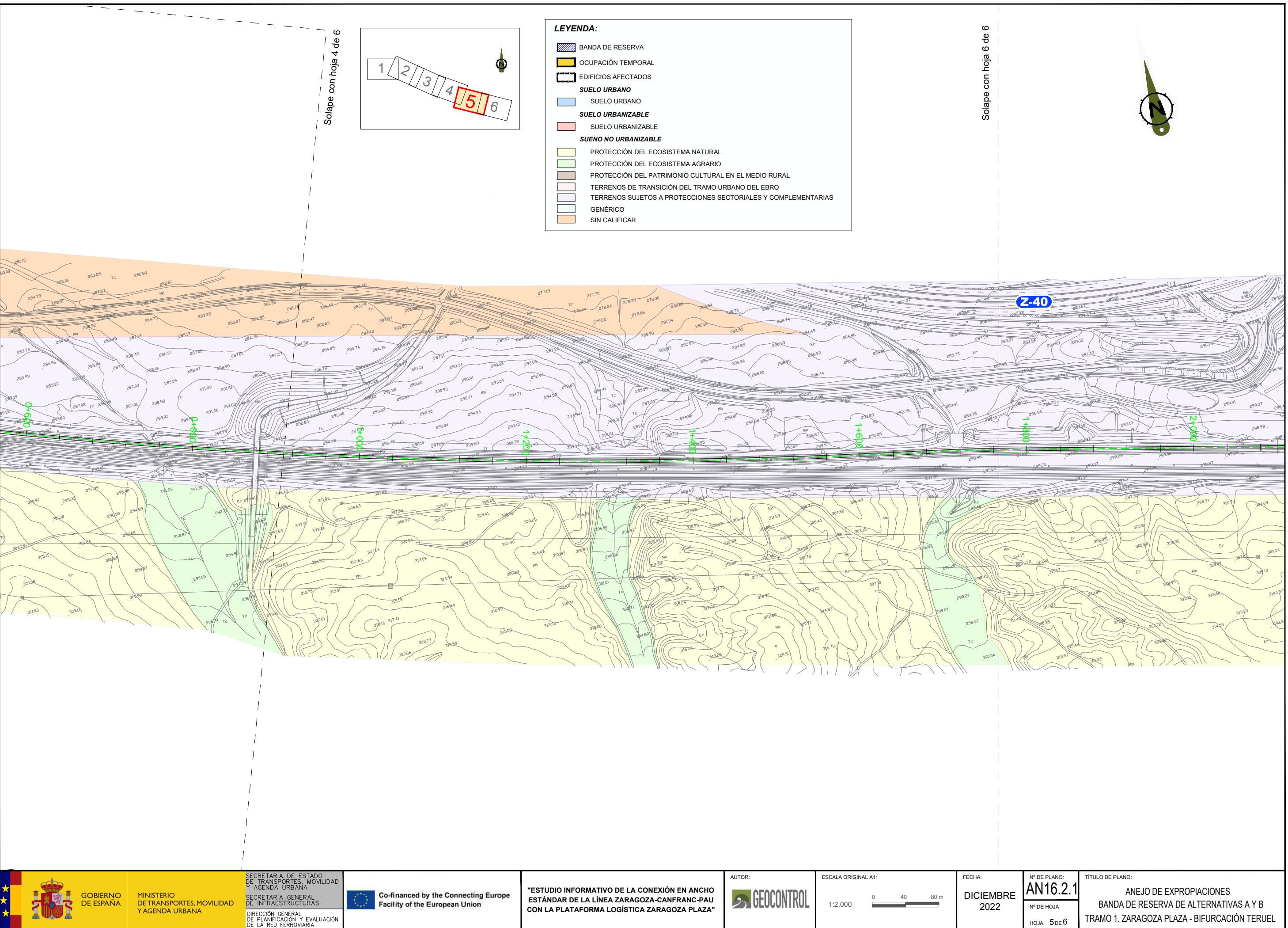


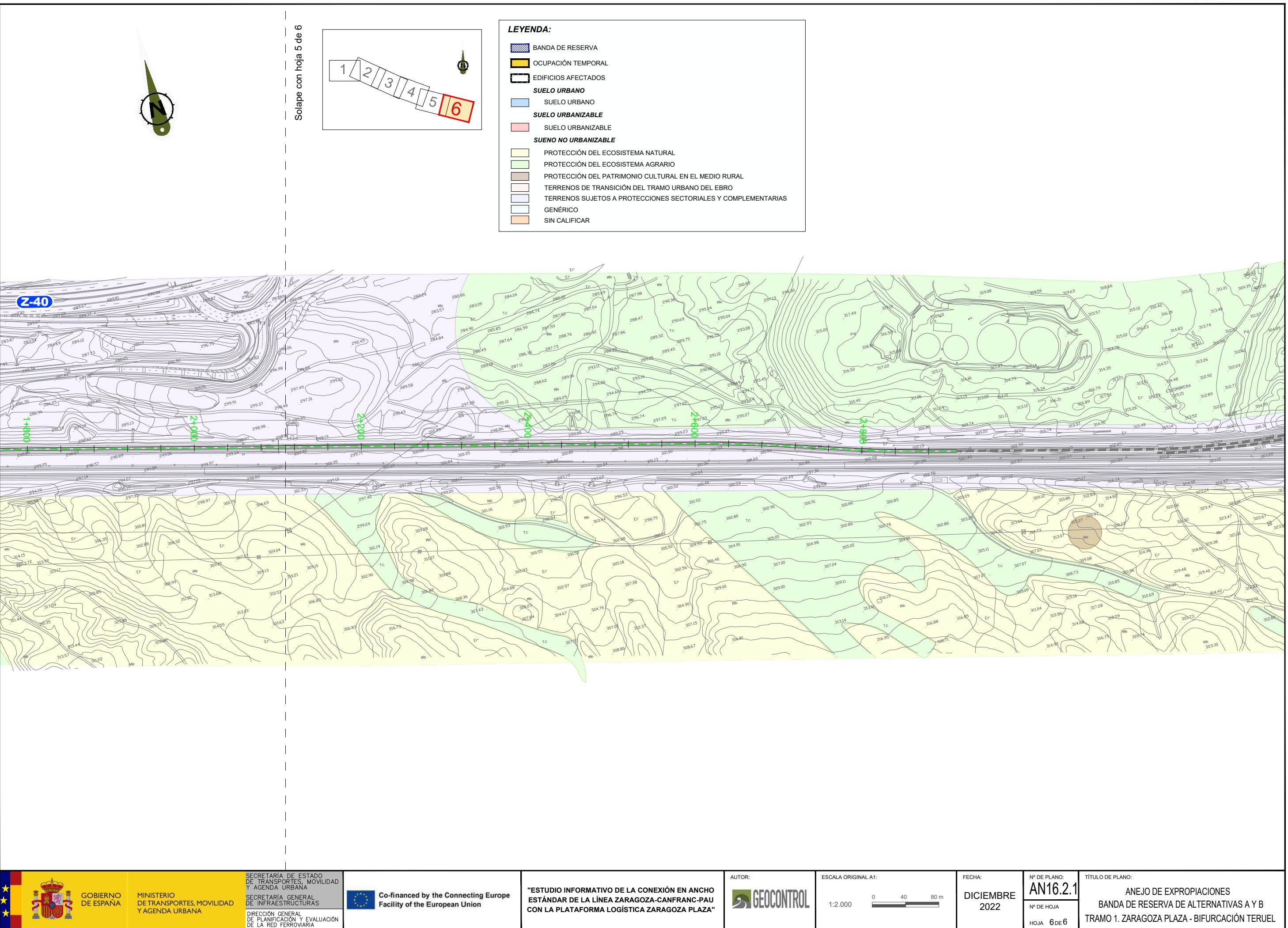


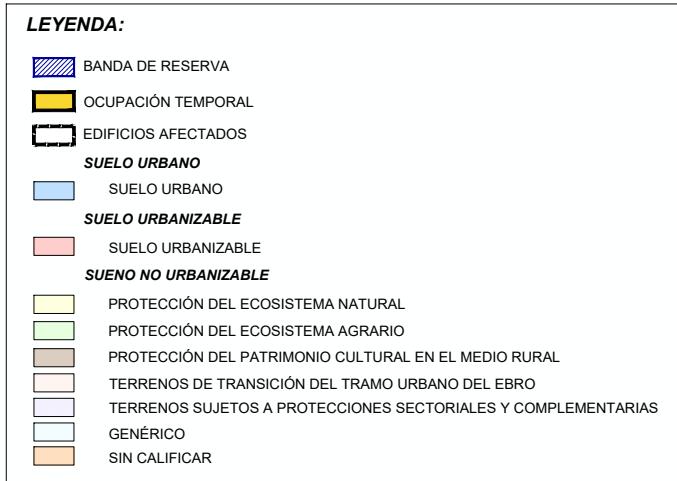
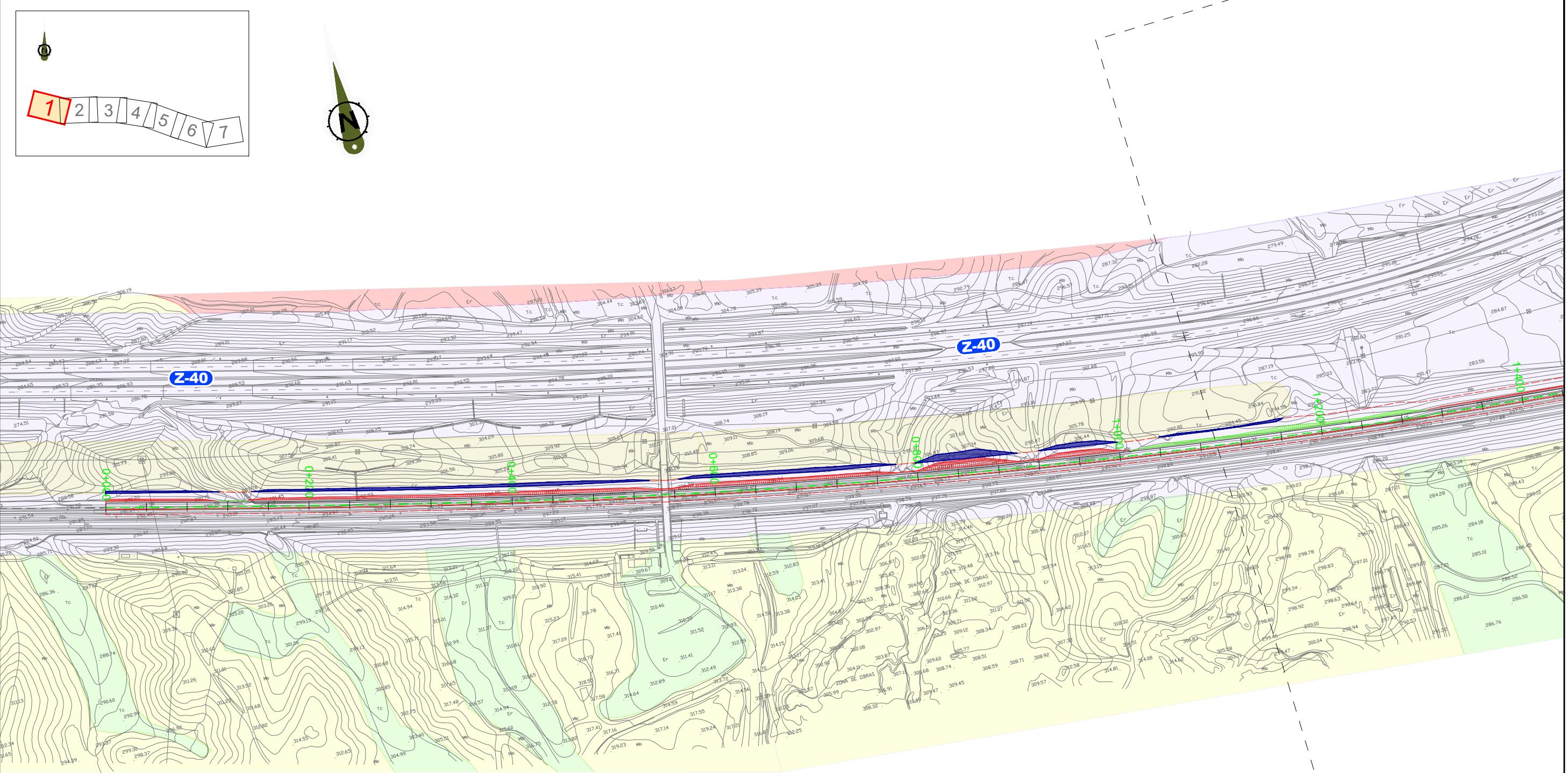


LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELLO URBANO**
- SUELLO URBANO
- SUELLO URBANIZABLE**
- SUELLO URBANIZABLE
- SUELLO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

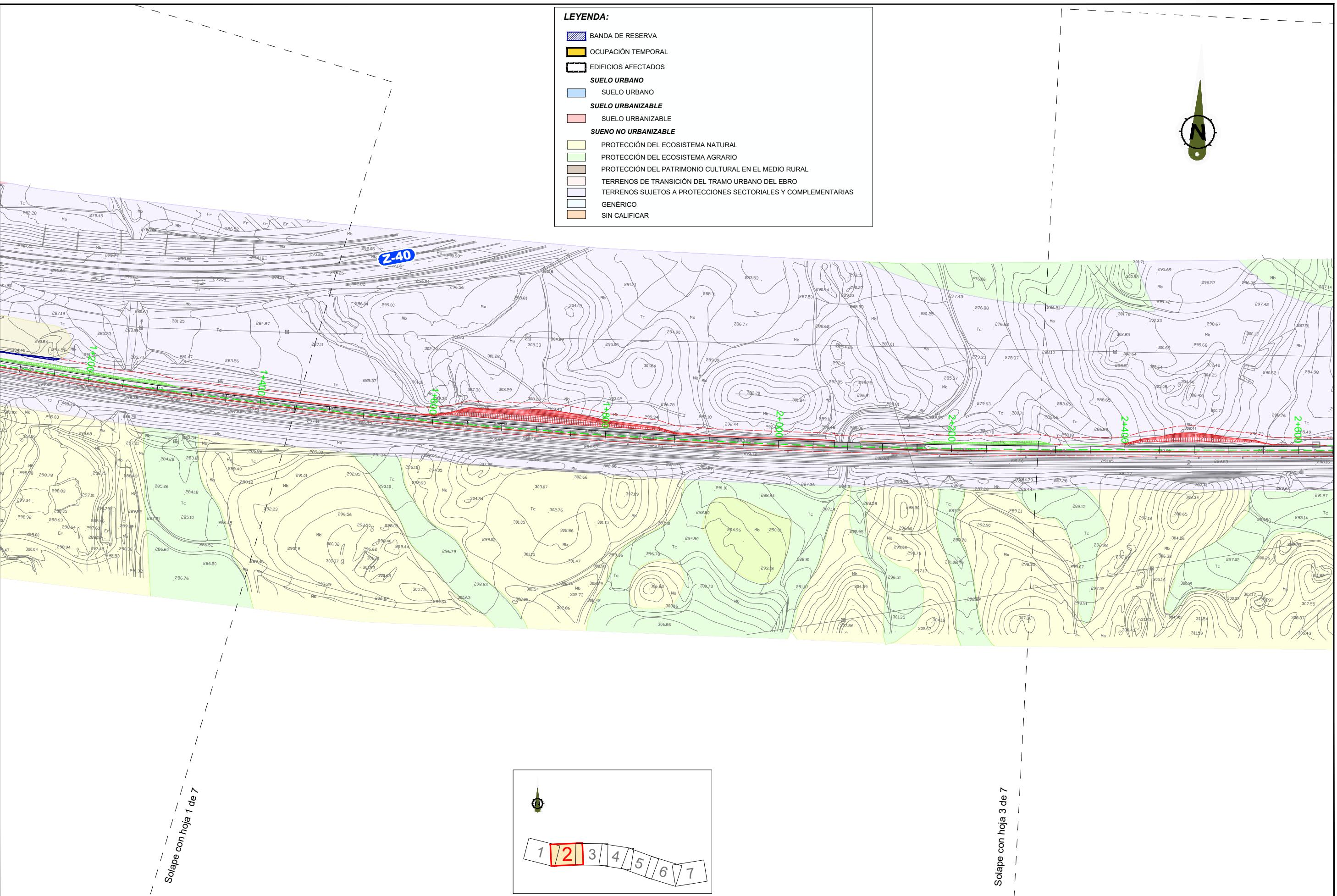






Solape con hoja 2 de 7

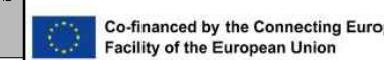
GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union	"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"	AUTOR: GEOCONTROL	ESCALA ORIGINAL A1: 1:2.000 0 40 80 m	FECHA: DICIEMBRE 2022	Nº DE PLANO: AN16.2.2	TÍTULO DE PLANO: ANEJO DE EXPROPIACIONES BANDA DE RESERVA DE ALTERNATIVAS A Y B TRAMO 3. BIFURCACIÓN TERUEL - LA CARTUJA
--------------------	--	---	---	---	-----------------------------	--	---------------------------------	---------------------------------	--



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



"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"



AUTOR:

ESCALA ORIGINAL A1:
1:2.000

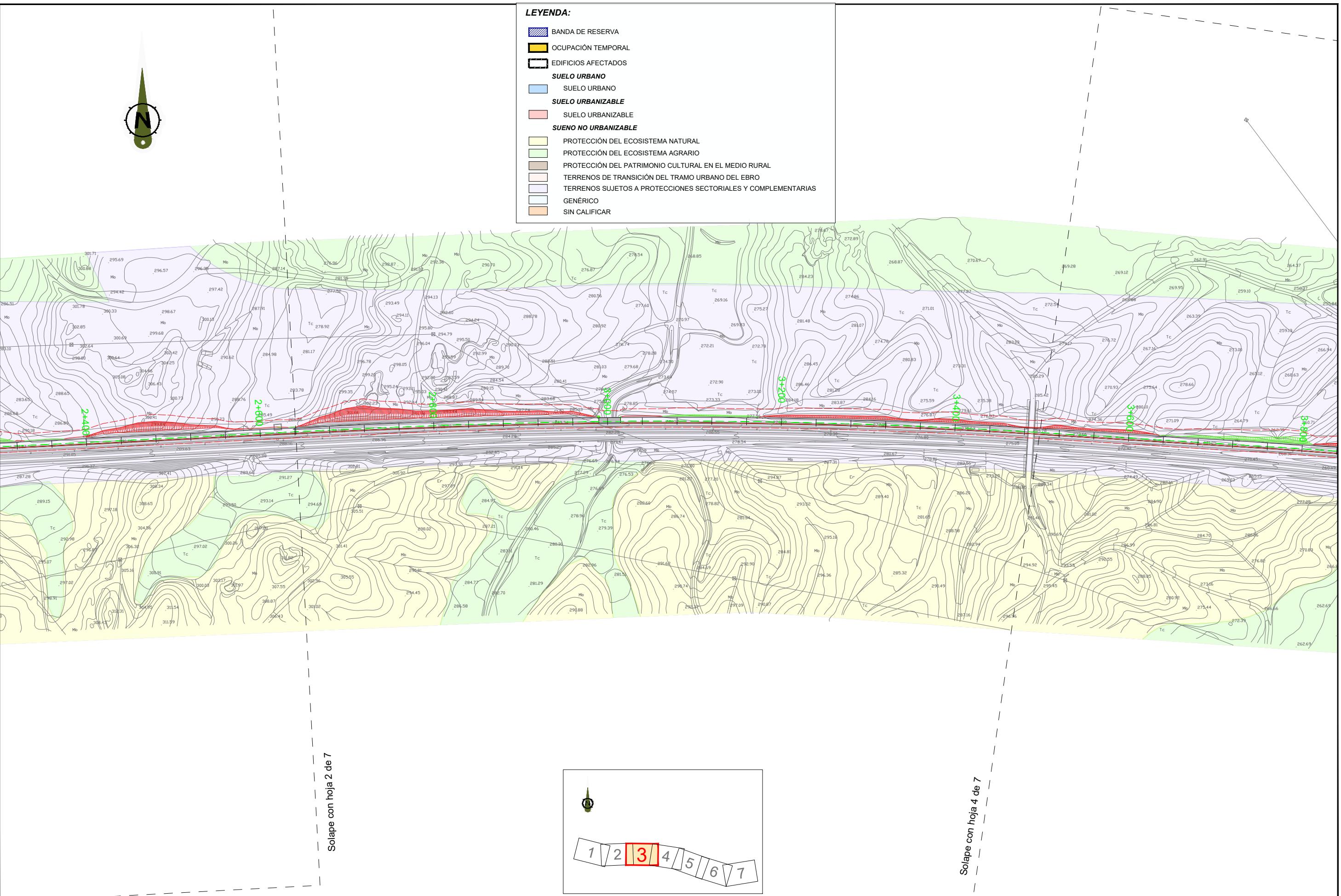


FECHA:
DICIEMBRE
2022

Nº DE PLANO:
AN16.2.2

Nº DE HOJA
HOJA 2 DE 7

TÍTULO DE PLANO:
ANEJO DE EXPROPIACIONES
BANDA DE RESERVA DE ALTERNATIVAS A Y B
TRAMO 3. BIFURCACIÓN TERUEL - LA CARTUJA



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

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"

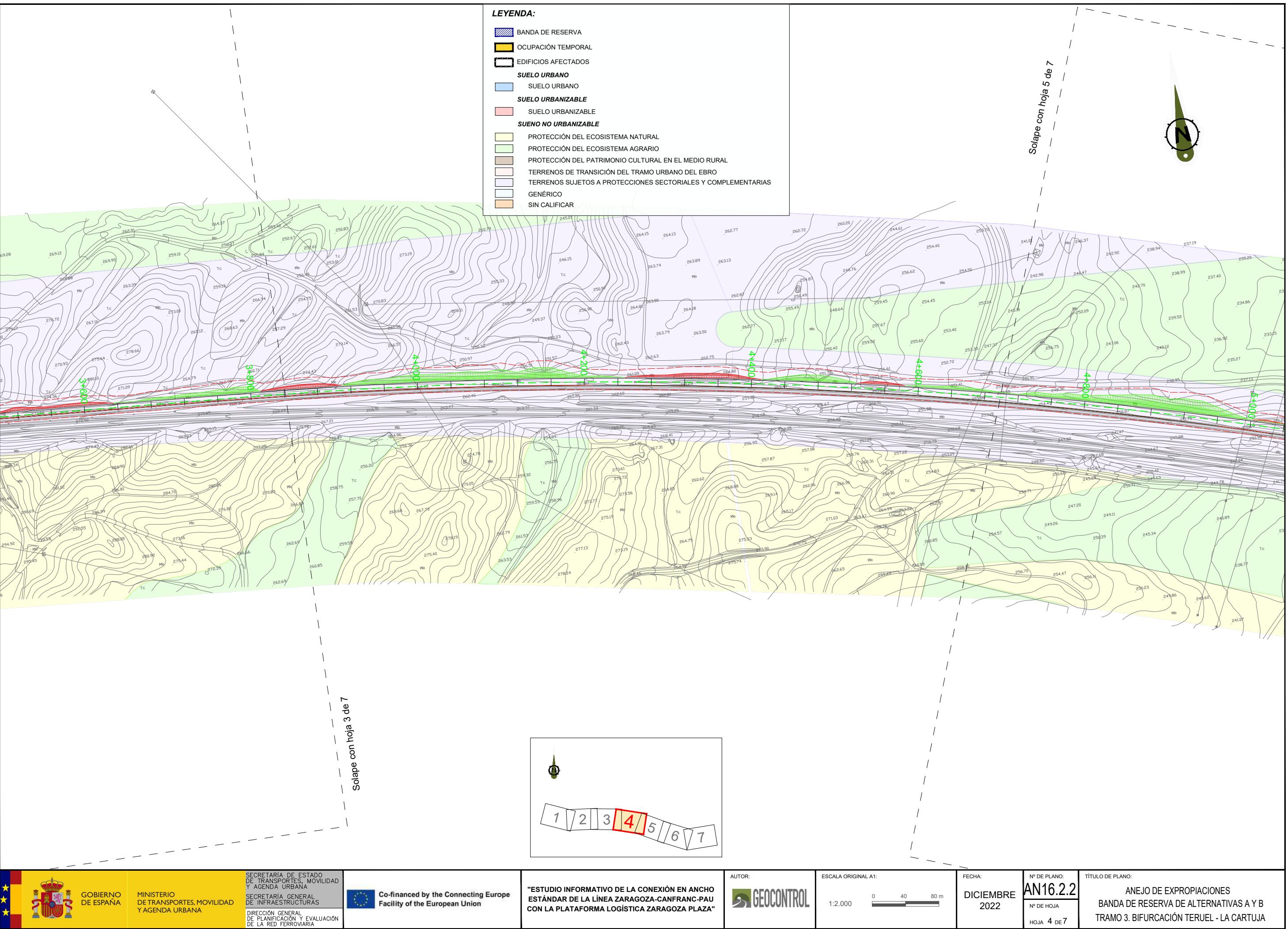
GEOCONTROL

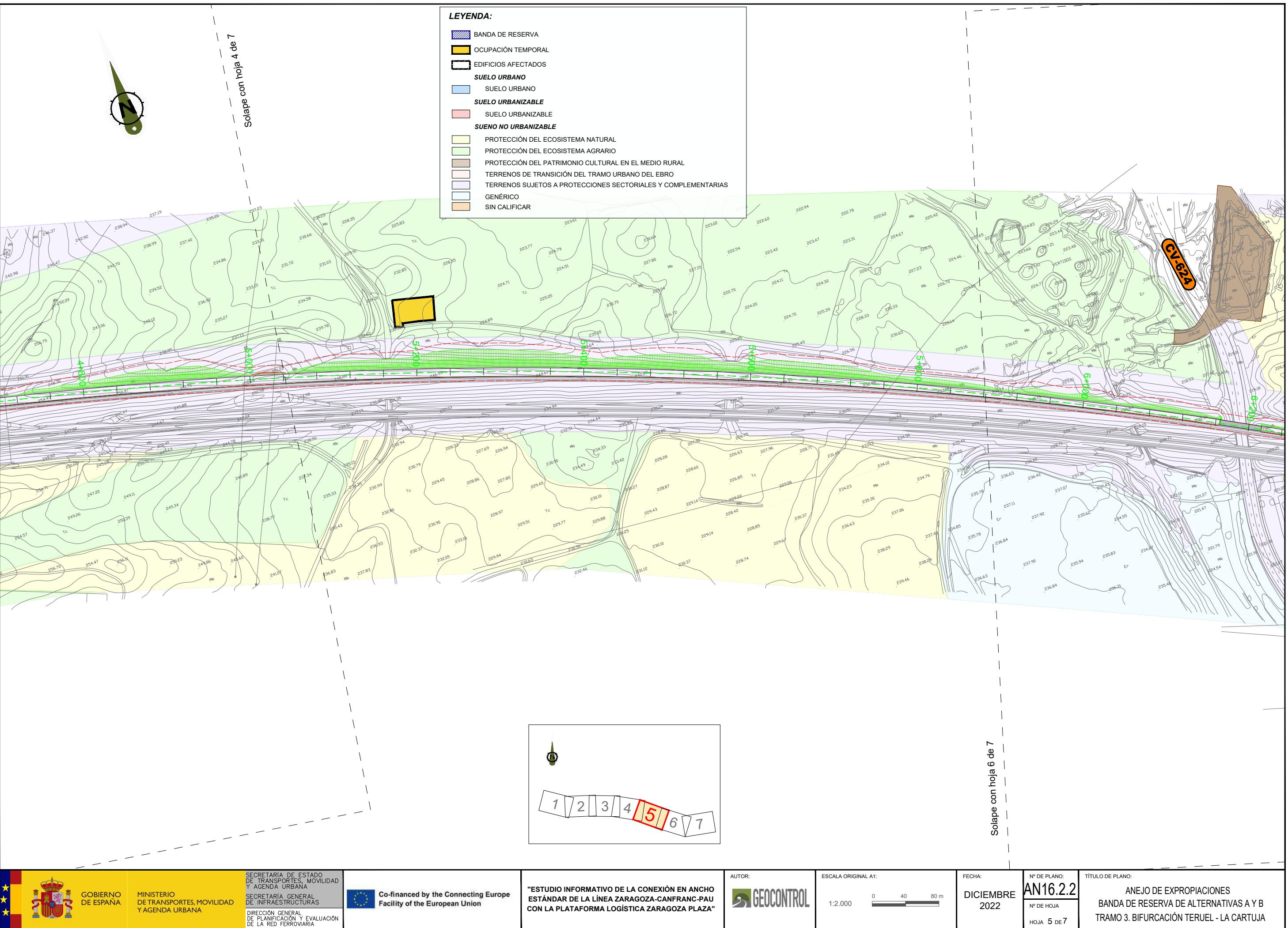
AUTOR:
ESCALA ORIGINAL A1:
1:2.000 0 40 80 m

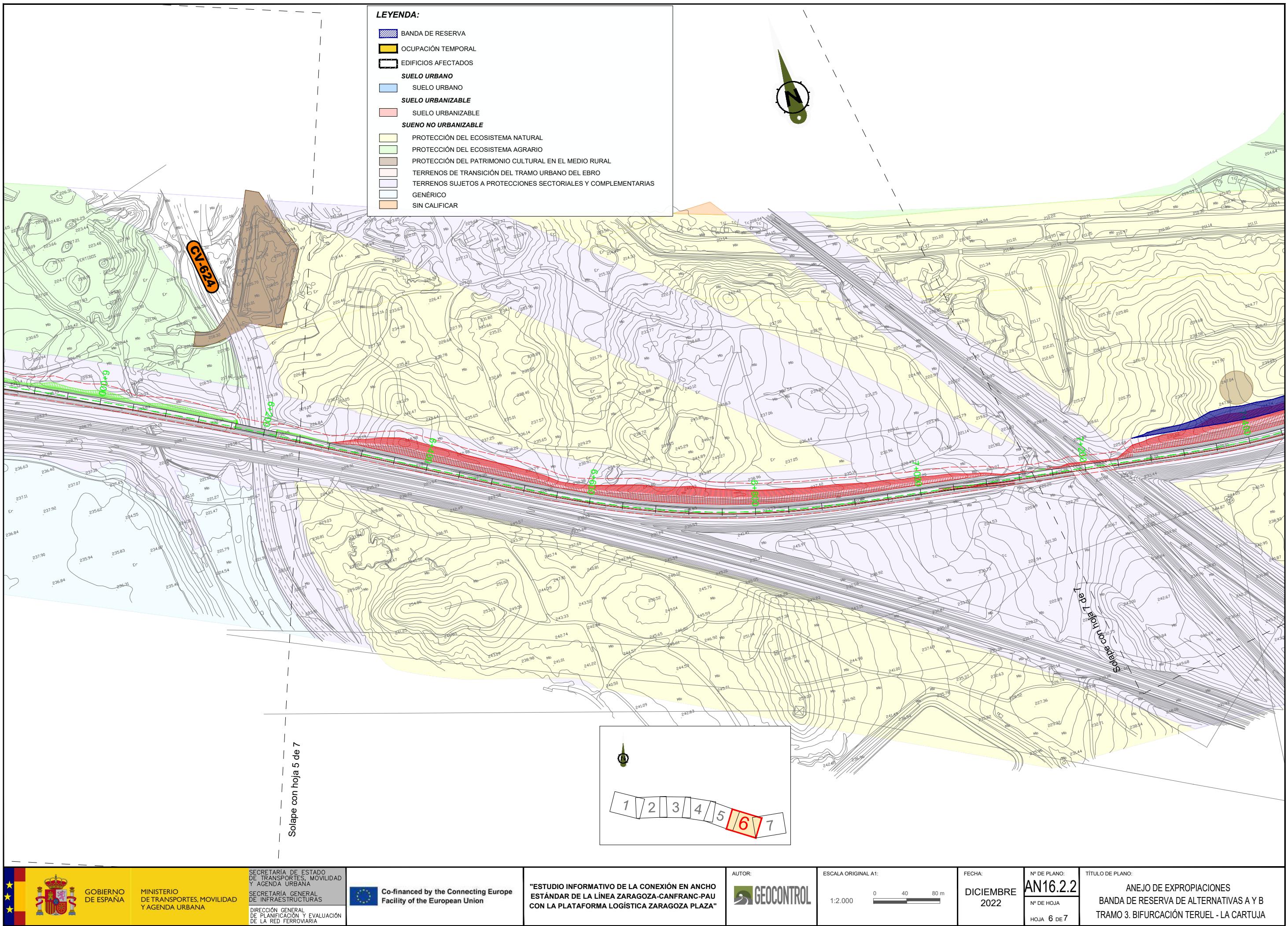
FECHA:
DICIEMBRE
2022

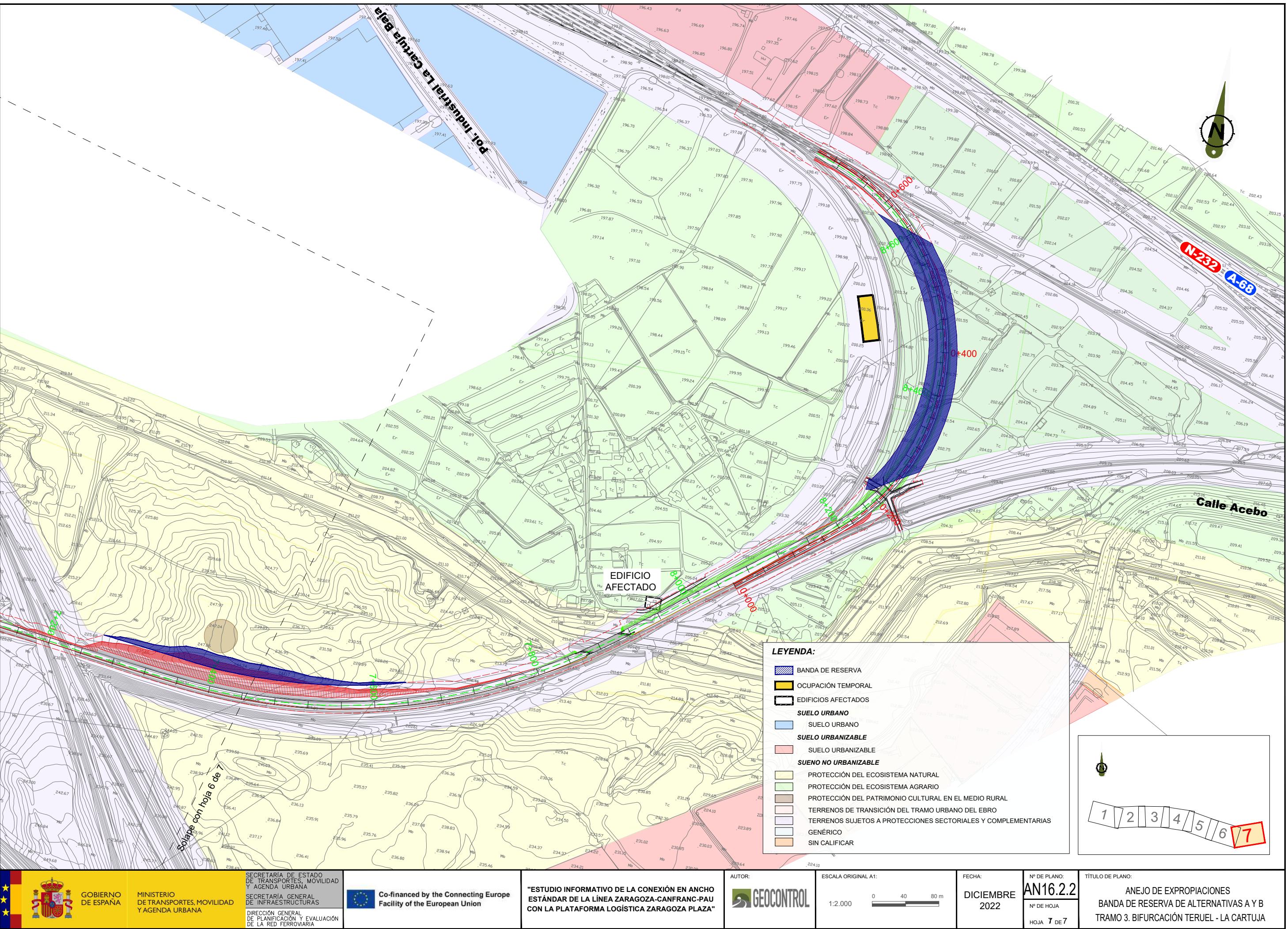
Nº DE PLANO:
AN16.2.2
Nº DE HOJA
HOJA 3 DE 7

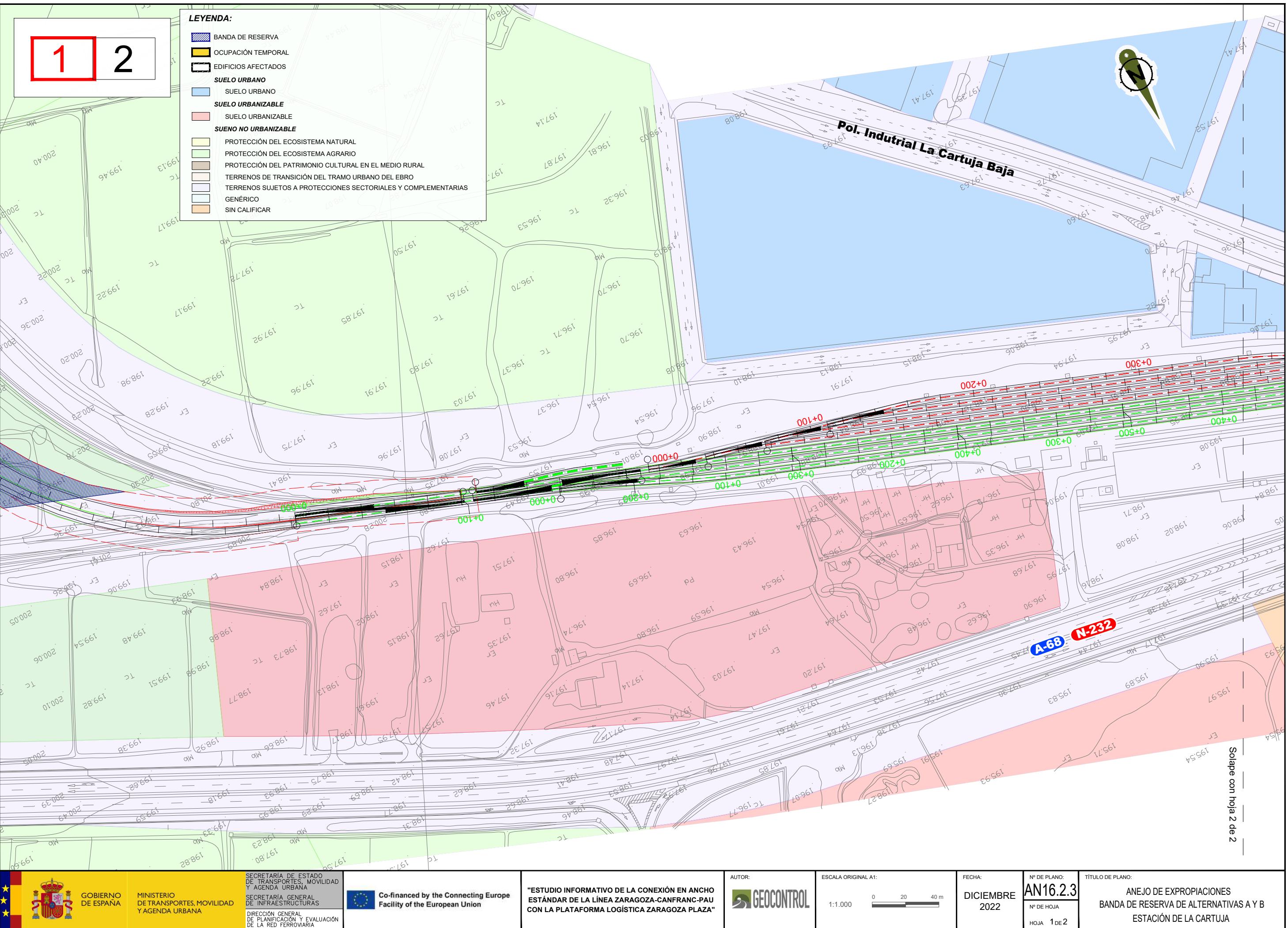
TÍTULO DE PLANO:
ANEJO DE EXPROPIACIONES
BANDA DE RESERVA DE ALTERNATIVAS A Y B
TRAMO 3. BIFURCACIÓN TERUEL - LA CARTUJA

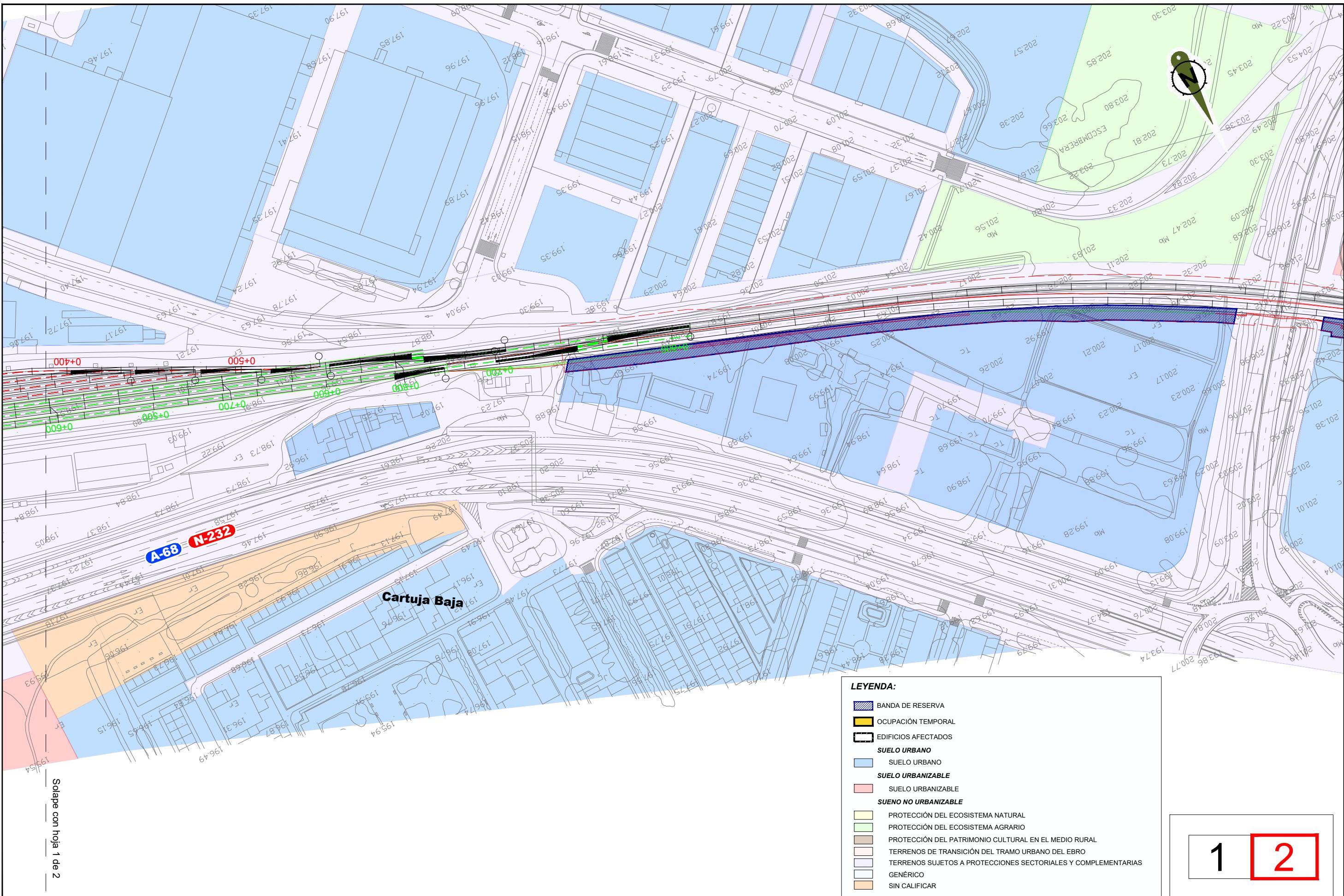


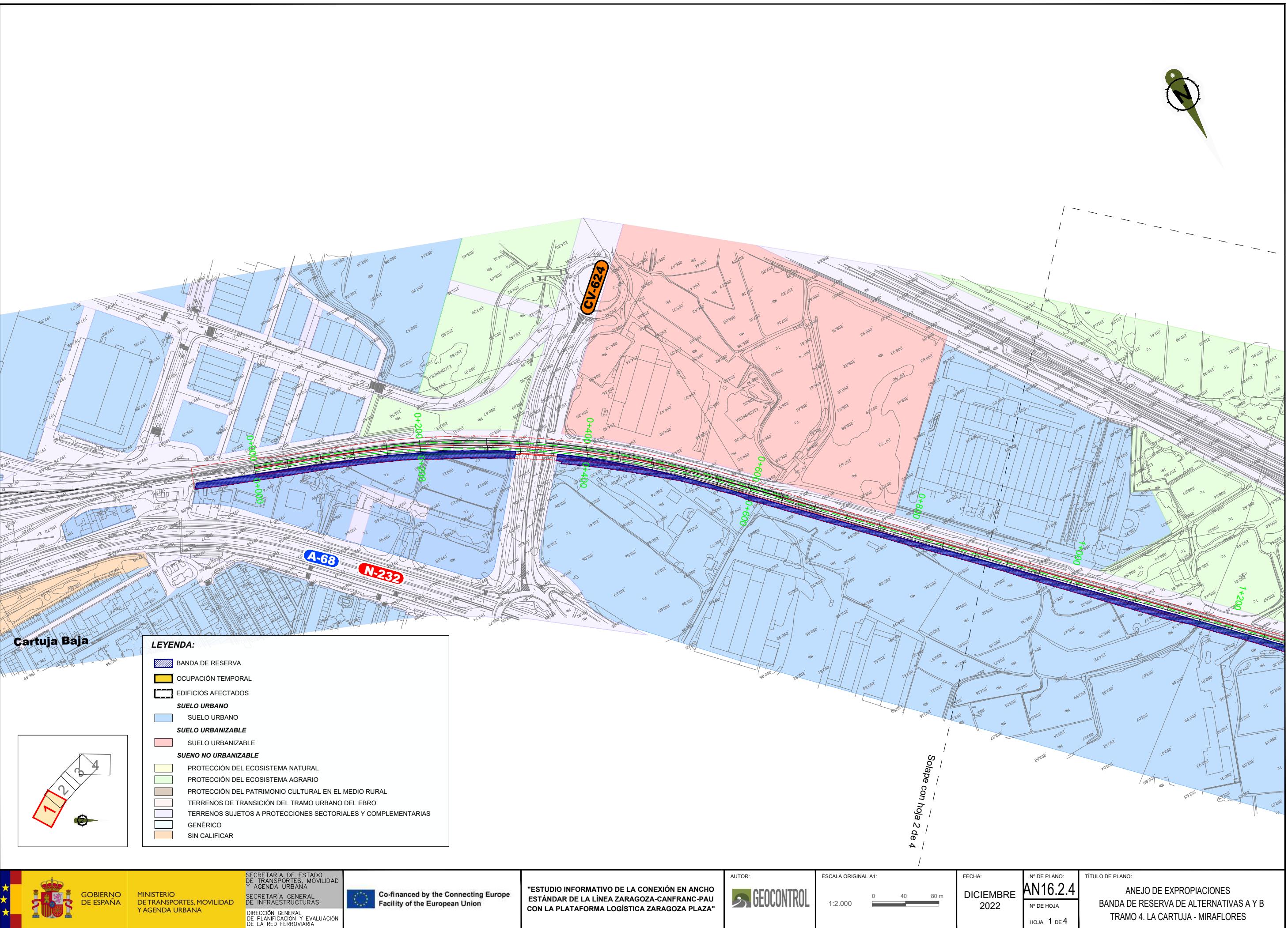


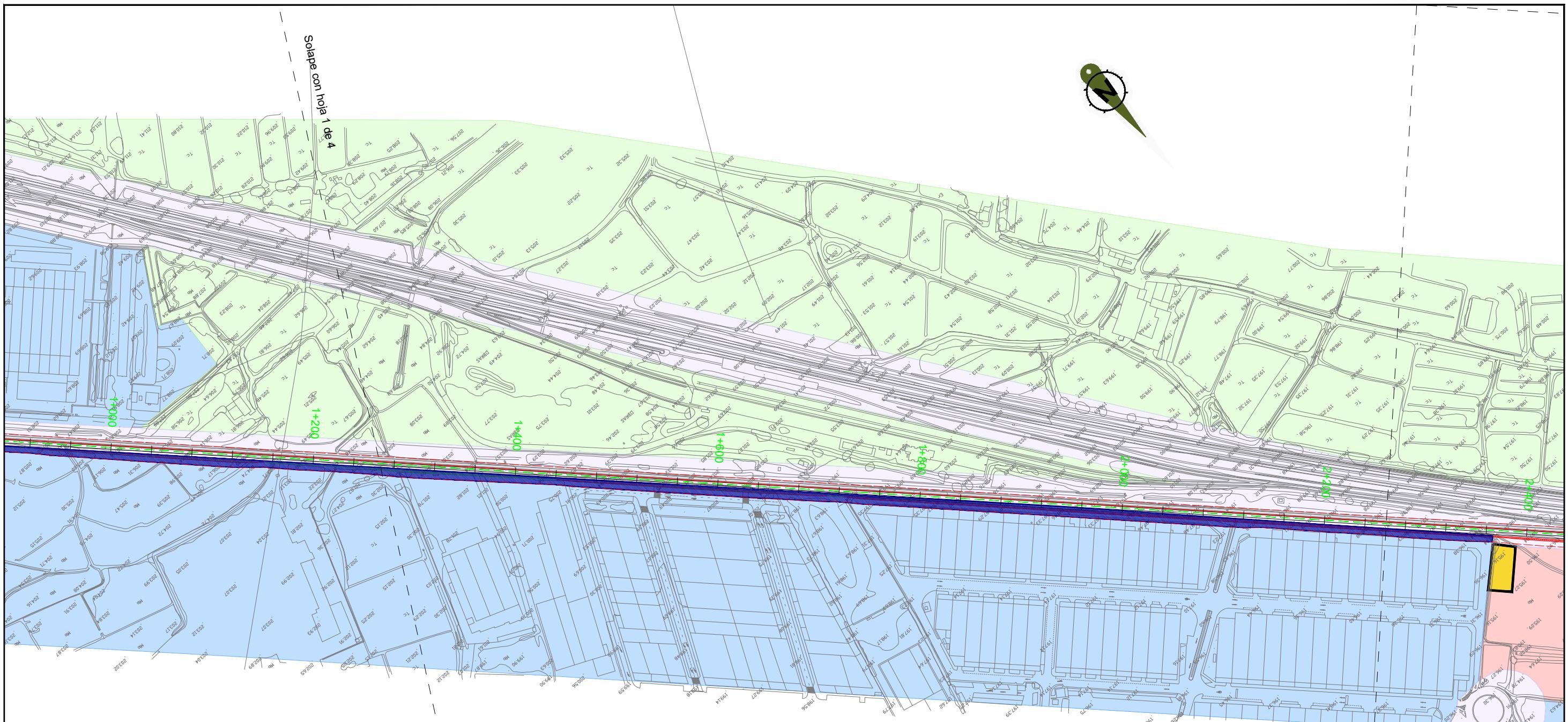






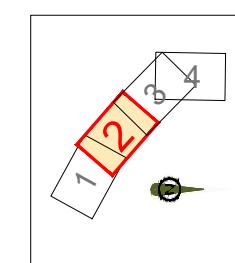






LEYENDA:

- [Blue square] BANDA DE RESERVA
- [Yellow square] OCUPACIÓN TEMPORAL
- [White square] EDIFICIOS AFECTADOS
- [Light blue square] SUELO URBANO
- [Light blue square] SUELO URBANIZABLE
- [Pink square] SUELO URBANIZABLE
- [Orange square] SUELO NO URBANIZABLE
- [Light green square] PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- [Light green square] PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- [Light brown square] PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- [Light grey square] TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- [Light grey square] TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- [White square] GENÉRICO
- [Orange square] SIN CALIFICAR



**LEYENDA:**

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

Solape con hoja 3 de 4

