

PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE
ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO.
LÍNEA: PALENCIA - SANTANDER.
TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR.

Provincia: PALENCIA

Agosto 2020

DOCUMENTO E1
ANEJO DE EXPROPIACIONES



DOCUMENTO E-1. ANEJO DE EXPROPIACIONES

ANEJO DE EXPROPIACIONES

ÍNDICE

1. MEMORIA.....	1
1.1. OBJETO.....	1
1.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA.....	1
1.3. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS.....	10
1.4. AFECCIONES.....	10
1.5. EXPROPIACIÓN.....	12
1.6. IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES.....	12
1.7. OCUPACIONES TEMPORALES.....	12
1.8. PLANOS PARCELARIOS.....	13
1.9. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	14
1.9.1. Metodología.....	14
1.9.2. Precios unitarios.....	15
2. BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	15
2.1. DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	15
3. PLANOS	16
APÉNDICE 1. RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	17
APÉNDICE 2. PLANOS.....	19
SITUACIÓN E ÍNDICE	20
PLANTA DE CONJUNTO Y PERFIL LONGITUDINAL.....	21
PLANTA DE TRAZADO	22
ORTOFOTOPLANO.....	23
EXPROPIACIONES	24

1. MEMORIA

1.1. OBJETO

La finalidad del presente Anejo es doble, en primer lugar ha de servir para poder ajustarse a los requisitos necesarios que ineludiblemente debe reunir todo proyecto para cumplimentar el trámite de su aprobación definitiva por el Ministerio de Fomento, de conformidad con la legislación vigente y, en segundo lugar, igualmente debe servir de base de partida para la incoación y subsiguiente tramitación del expediente de expropiación por el Ministerio de Fomento, de los bienes y derechos afectados por la ejecución de las obras contenidas en el proyecto de referencia.

Por consiguiente, el presente anejo tiene la finalidad de definir, con toda la precisión posible, los terrenos que son estrictamente necesarios para la correcta ejecución de las obras contempladas en el “Proyecto Constructivo de Ampliación de 750 m a 1300 m de longitud útil de estacionamiento y apartado de trenes en la estación de Osorno Línea Palencia-Santander. Término Municipal de Osorno la Mayor (Palencia)”.

1.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA

El objetivo principal del proyecto es conseguir una longitud de estacionamiento de 1.300 m entre señales para que puedan circular composiciones de trenes de mercancías de mayor longitud procedentes del puerto de Santander y Valladolid (factoría Fasa-Renault), adecuando así la estación para que sea puesto intermedio de estacionamiento y apartado.

Esta longitud surge por el aumento de la demanda y exportación de la compañía automovilística Renault, por lo que es necesario optimizar la cadena logística del servicio regular de transporte de trenes de automóviles entre la factoría de Renault en Palencia y el Puerto de Santander. Para ello es preciso ampliar la longitud de los trenes. Como consecuencia de esto, se necesitan puestos intermedios con vías de apartado de 1.300 m de longitud útil de estacionamiento. Por su ubicación ideal, se ha considerado aumentar la vía 2 de apartado de la Estación de Osorno a 1.300 m de longitud útil entre señales en lugar de los 750 m previstos inicialmente. Se atiende así la demanda de estacionamiento de dos composiciones con al menos 608 m, y la posibilidad futura de una composición de 1.200 m.

Para ello es necesario aumentar la longitud de estacionamiento de la vía 2 de apartado existente.

Los principales condicionantes de la solución adoptada han sido los siguientes:

- Evitar afecciones a los pasos a nivel existentes y subestaciones eléctricas.
- Minimizar o evitar ocupaciones de terrenos ajenos a ADIF.
- Minimizar o no interferir en la vía utilizada para transporte de viajeros.
- Sustituir los desvíos existentes por nuevos escapes diseñados y adaptados a las vías existentes.
- Cumplir con los condicionantes de Interoperabilidad de los siguientes reglamentos:
 - ✓ REGLAMENTO (UE) Nº 1299/2014 DE LA COMISIÓN de 18 de noviembre de 2014 relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea.
 - ✓ REGLAMENTO (UE) Nº 1301/2014 DE LA COMISIÓN de 18 de noviembre de 2014 sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión Europea.
 - ✓ REGLAMENTO (UE) 2016/919 DE LA COMISIÓN de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea.

Con estos condicionantes se ha optado como solución las siguientes actuaciones:

1) Prolongación de la Vía II de apartado

Se procederá a prolongar la Vía II de apartado mediante la ejecución de la correspondiente plataforma y superestructura de vía por la cabecera sentido Santander.

La actual señal S1/2 ubicada en el P.K. 347/646 se situará en el P.K. 348/503 lo que implica una longitud de prolongación de 857 m entre señales.

Se obtiene así una longitud de estacionamiento de 1.311 m entre la señal existente S2/2 de la Vía II en lado Palencia, localizada en el P.K. 347/192 hasta la nueva señal S1/2 (P.K. 348/503) en lado Santander.

La otra posibilidad de prolongar la Vía II en sentido Palencia se ha desechado por la presencia en dicha margen del paso a nivel existente ubicado en el P.K. 347/173.

La prolongación se realizará mediante carril UIC 60 sobre traviesa monobloque polivalente PR-VE de vaina extraíble.

La prolongación de la vía II se ejecutará de forma que se consiga una entrevía de 3,92 m en la zona de la estructura del puente del río Valdavia hasta llegar a una entrevía de 4,00 m en la zona del escape final de la prolongación.

Asimismo para conseguir dichas entrevías se ha considerado necesario el ripado de la vía I entre los PP.KK. 347+685 y 348+176.

Para el diseño se ha considerado:

- Velocidad máxima vía 1 de 160 km/h (velocidad de paso de 155 km/h).
- Velocidad máxima vía 2 de 60 km/h (50 km/h por cambio brusco de insuficiencia de peralte)

2) Actuaciones en las cabeceras de la Estación de Osorno

Según el Artículo 4.2.3.3 Gradientes máximos de la ETI correspondiente al subsistema de infraestructura, se expone que:

“Los gradientes para vías de estacionamiento destinadas a estacionar material rodante no serán superiores a 2,5 mm/m a menos que se establezcan las disposiciones concretas que impidan que se desplace”

En el caso de la Estación de Osorno existen valores de la pendiente en la actualidad superiores al 2,5 ‰, por lo que para evitar problemas de seguridad ante eventuales movimientos del material rodante para tiempos de estacionamiento superiores a 120 minutos, se ha considerado la ejecución de 2 mangos de seguridad en ambas cabeceras de la estación.

Por este motivo se han considerado las siguientes actuaciones:

a **Desmontaje del desvío 1 y desvío 2 existentes**

Se procederá al desmontaje del desvío 1 situado en el P.K. 347/092 y del desvío 2 situado en el P.K. 347/740.

El tramo de vía dejado libre como consecuencia del desmontaje del desvío 2 se suplirá con un nuevo rearme de la vía montando carril UIC-60 sobre traviesa monobloque polivalente PR-VE de vaina extraíble.

Los desvíos se transportarán a almacén de ADIF designado por la Dirección de obra para su posterior uso pues se encuentran en buen estado.

b **Instalación de dos nuevos escapes para la ejecución de vías mango futuras**

Debido a la futura instalación de dos vías mango en la vía II de apartado, una en el sentido Palencia y otra en el sentido Santander, se instalarán dos nuevos escapes con las siguientes tipologías y ubicaciones:

- ✓ Escape 1: ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-3808, constituidos por dos desvíos, el primero en la vía 1 en el PK 347+092 (JCA 1) y el segundo en la vía II de apartado en el P.K. 347+164 (JCA 3). La entrevía es de 3808 mm.
- ✓ Escape 2: ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-4000, constituidos por dos desvíos, el primero en la vía 1 en el PK 348+617 (JCA 2) y el segundo en la vía II de apartado en el P.K. 348+528 (JCA 4). La entrevía es de 4000 mm.

c **Ejecución de vías mango de prolongación de la vía II de apartado**

Se procederá a ejecutar dos nuevas vías mango de prolongación de la Vía II de apartado mediante la ejecución de la correspondiente plataforma y superestructura de vía, una en el lado sentido Palencia y otra en lado sentido Santander.

La vía mango 1 del lado sentido Palencia posee una longitud 94,0 m., medidos a partir de la junta de contra-aguja 3 (JCA3) situada en la vía II en el P.K. 347+164 hasta la topera final prevista ubicada en el P.K. 347/070.

La vía mango 2 del lado sentido Santander posee una longitud 95,4 m., medidos a partir de la junta de contra-aguja 4 (JCA4) situada en la vía II en el P.K. 348+528 hasta la topera final prevista ubicada en el P.K. 348/623,4.

Ambas vías mango se realizarán mediante carril UIC 60 sobre traviesa monobloque polivalente PR-VE de vaina extraíble.

Se ejecutarán dos toperas de altas prestaciones en la finalización de las vías mango, una en sentido Palencia (P.K. 347+070) y otra en sentido Santander (P.K. 348+623,4).

3) Renovación de balasto, traviesas y carriles del tramo de la Vía II existente

Como la actual Vía II de apartado está constituida por carril UIC 54, traviesa tipo RS y sujeciones tipo P-2, se procederá a la renovación de la misma.

Se realizará en primer lugar el replanteo de la vía actual para no modificar la alineación existente tanto vertical como horizontal en la zona de andenes entre los PP.KK. 347/092 a 347/474. Posteriormente se ejecutará el levante de dicha vía para lo que se retirará el carril UIC 54 que posee, la traviesa tipo RS, los elementos de sujeción, etc. Se eliminará la capa de balasto al completo de espesor medio de 0,35 m bajo traviesa.

Debido a la diferencia de las dimensiones (verticales) del carril y traviesa existentes respecto al nuevo material de vía (aproximadamente 0,10 m), si el espesor de balasto bajo traviesa fuera menor de 0,35 m, se realizará una sobreexcavación de la plataforma de 0,20 m, ejecutando el plano de rebaje que permita asegurar 30 cm mínimo bajo traviesa nueva. En este caso se procederá al relleno de dicha sobreexcavación mediante una capa de 0,15 m de subbalasto.

Posteriormente se ejecutará la capa de balasto de 30 cm bajo traviesa, colocación de traviesas PR-VE y carril UIC 60.

4) Actuaciones en el puente del río Valdavia P.K. 347/914

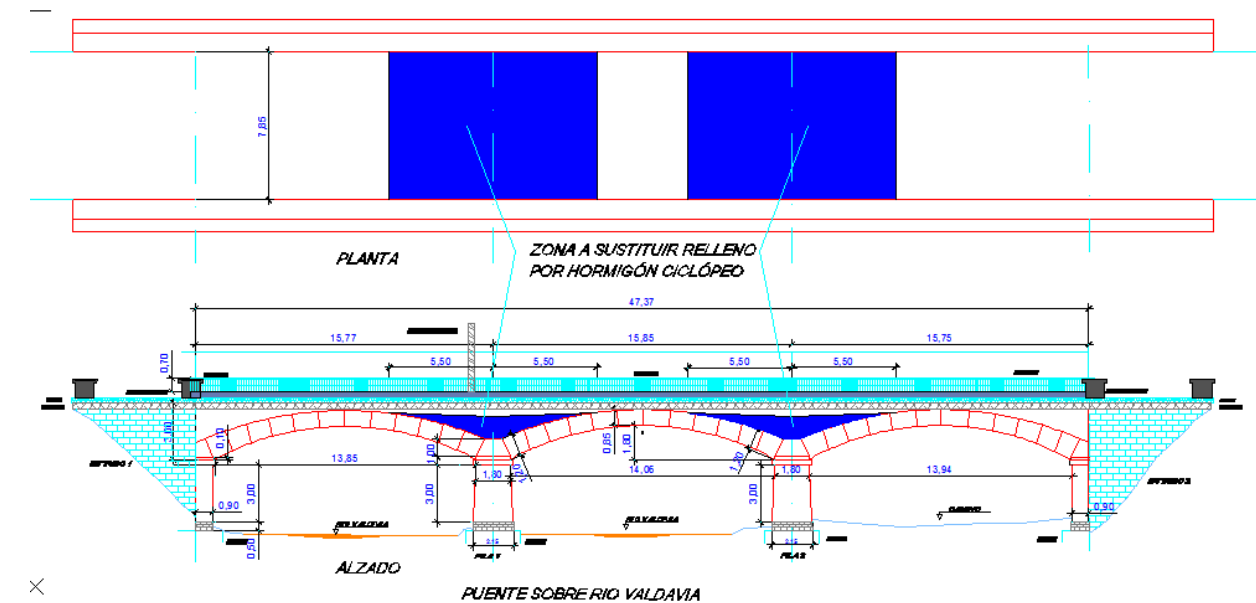
En el puente actual sobre el río Valdavia se van a realizar dos actuaciones claramente diferenciadas:

a **Ejecución del refuerzo de la estructura**

De los resultados obtenidos en la revisión de la estructura del puente de sillería ubicado en el P.K. 347+91, no es evidente la justificación de la interoperabilidad a partir del tren de cargas UIC-71 en las condiciones establecidas en la IAPF-07. En los estados de carga analizados se obtienen coeficientes de seguridad geométricos muy bajos (del orden de 1) y es poco probable que el aporte del relleno a la estabilidad sea capaz de garantizar la seguridad deseada, que correspondería a un coeficiente de seguridad geométrico de 2.

Dada la incertidumbre sobre los coeficientes de seguridad geométricos y la capacidad de aporte estructural del relleno y las limitaciones de tráfico para el uso seguro de la vía, se ha consultado con ADIF la decisión a tomar sobre este punto, llegando a la conclusión que deben tomarse las medidas de refuerzo necesarias para garantizar la seguridad adecuada para el paso del tren de cargas de la IAPF-07, justificando así el paso de cualquier tren en condiciones de interoperabilidad.

La solución planteada consiste en sustituir el relleno de argamasa existente sobre los riñones del arco por un material más resistente y rígido (hormigón en masa) para conferirle una mayor calidad e integrarlo en el propio arco, según se indica en el siguiente croquis:



El proceso constructivo del refuerzo se realizará en dos fases, una para cada mitad transversal del puente, con corte total del tráfico de 37 horas útiles. Se realizarán las siguientes actuaciones para cada una de las fases:

- Desmontaje de vía existente sobre el puente (carriles, traviesas y balasto), en una longitud de unos 50 m aproximadamente.
- Excavación del relleno de argamasa existente sobre las pilas. Dado que no se conoce la dureza de la argamasa existente es necesario prever la necesidad de utilizar distintos tipos de maquinaria para la excavación (retroexcavadora, rozadores, puntero, martillos, etc.).
- Preparación de la superficie superior del arco, colocación anclajes a rasante y puentes de unión para garantizar que el relleno colabore en la sección resistente del arco. Las tensiones que transmitirá el arco por la junta de unión entre hormigón y piedras será relativamente baja, del orden de 0.25- 0.3 MPa como máximo, lo que puede garantizarse aplicando un puente de unión a base de resinas entre el hormigón y la piedra. No obstante, como seguridad adicional se dispondrán pasadores de barras de acero que mejoraran el comportamiento a rasante, siendo suficiente colocar una barra de 25 mm por cada metro cuadrado en condiciones de tipo de unión frágil entre juntas. En estas condiciones se dispondrá 1 barra de 25 mm/m², unos 85 taladros/pila de diámetro 28 mm y una profundidad de 30 cm para anclar barras de 25 mm con la utilización de resina del tipo Sika Anchorfix 3001 o similar.

- Colocación de puente de unión a base de resina epoxi del tipo Sikadur 32 FIX, Sikadur 32 N o similar.
- Colocación de hormigón HM-30 y malla superior de refuerzo de diámetro 12 mm con separación de 20x20 cm.
- Parada de 6 horas por período de fraguado inicial del hormigón.
- Reposición de relleno de zahoras sobre el relleno ejecutado.
- Colocación de capa de 8 cm de mortero de impermeabilización en toda la superficie del puente.
- Para evitar la fisuración por retracción del mortero de impermeabilización deberán colocarse juntas de hormigonado cada 6 m. Esto obliga colocar juntas de sellado hidrófugas expansivas en cada una de ellas una vez pueda pisarse sobre el mortero.
- Parada de 6 horas por período de fraguado inicial del mortero.
- Colocación de balasto y reposición de 50 m de vía.
- Nivelación, alineación de vía, etc.
- Puesta en marcha de la vía. Se podrá iniciar cuando el hormigón tenga una resistencia mínima entre 10 – 15 MPa, lo que en condiciones normales ocurrirá entre 14 y 16 horas después del hormigonado.

b Operaciones de rehabilitación y mantenimiento de elementos deteriorados y/o desgastados

En el resto de la estructura, zona exterior lateral e inferior, será necesario realizar labores de mantenimiento para retirar la existencia de plantas en las juntas, reponer el mortero deteriorado, reparar o reemplazar posibles piedras dañadas, retirada de contaminación vegetal, manchas de cal por filtraciones, etc.

Las labores a realizar irán encaminadas a subsanar los daños observados y se resumen a continuación:

1. Retirada manual de la vegetación incrustada en las juntas de los sillares.
2. Limpieza de toda la superficie exterior del puente (unos 1000 m²) mediante chorreado de arena, para retirar las eflorescencias, mortero mal adherido, invasión superficial de vegetación e insectos, costras, etc.
3. Repaso y reposición del mortero en las juntas que lo necesiten. Se utilizará mortero de cal comercializado para estos fines, rellenando las juntas sólo hasta la profundidad en que

existían originalmente, sin sobresalir de los sillares, de manera que el aspecto estético del puente se mantenga según su apariencia natural.

4. Para evitar que aparezcan nuevas eflorescencia por disolución de la cal del mortero de las juntas y reducir el riesgo de invasión de la vegetación, se dispondrá una capa de mortero de impermeabilización en la parte superior del puente, bajo el balasto, de manera que las aguas debidas a la lluvia puedan evacuarse fuera del puente, evitando la filtración a través del relleno.
5. Los elementos metálicos existentes (barandillas, apeos y torres de electrificación) se limpiarán mediante aplicación de chorro de arena y se protegerán con una imprimación anticorrosiva y posteriormente se pintarán con dos manos de pintura de esmalte de poliuretano.
6. Los desconchones de sillares que puedan existir se repondrán con la utilización de piedras similares o mortero de reparación.

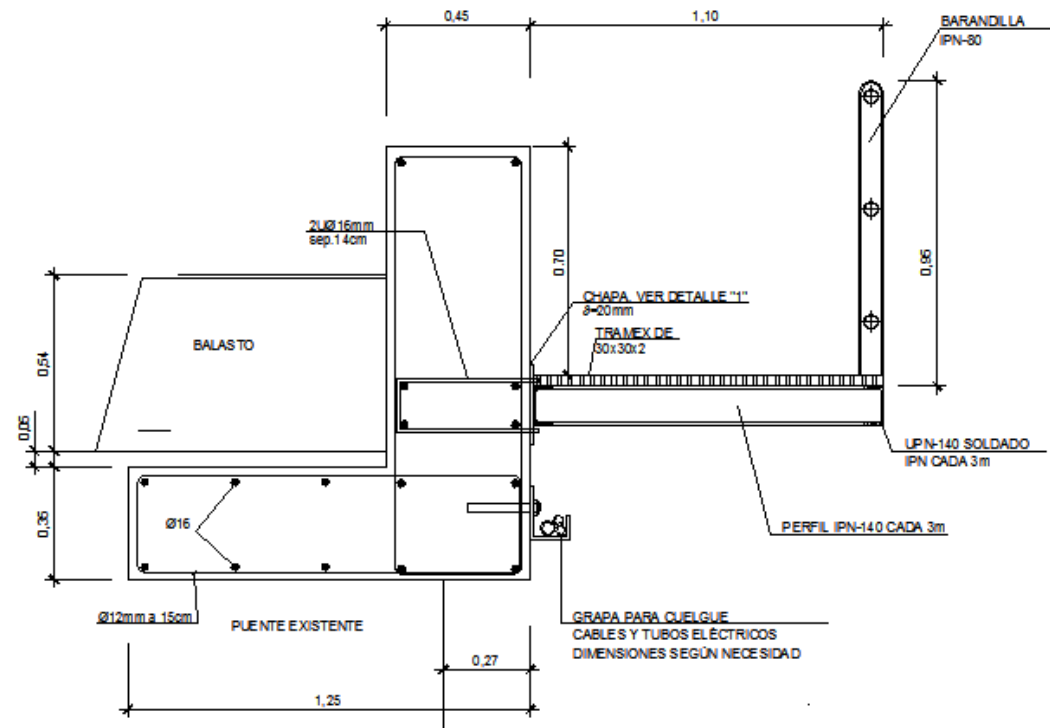
c Ejecución de pasarela de mantenimiento y anclaje poste de catenaria

Para poder disponer las dos vías cumpliendo las condiciones geométricas de interoperabilidad exigidas, consiguiendo una entrevía de 3,92 m es necesario realizar una ampliación del puente en su lado derecho, en el sentido de avance de los PKs.

Sobre esta ampliación se dispondrá una pasarela metálica volada, para su uso en tareas de mantenimiento de las vías y también será necesario disponer de un nuevo poste de soporte de la electrificación de la nueva vía 2.

La pasarela se dispondrá también en la margen izquierda hasta llegar al poste de catenaria existente para su acceso a labores de mantenimiento.

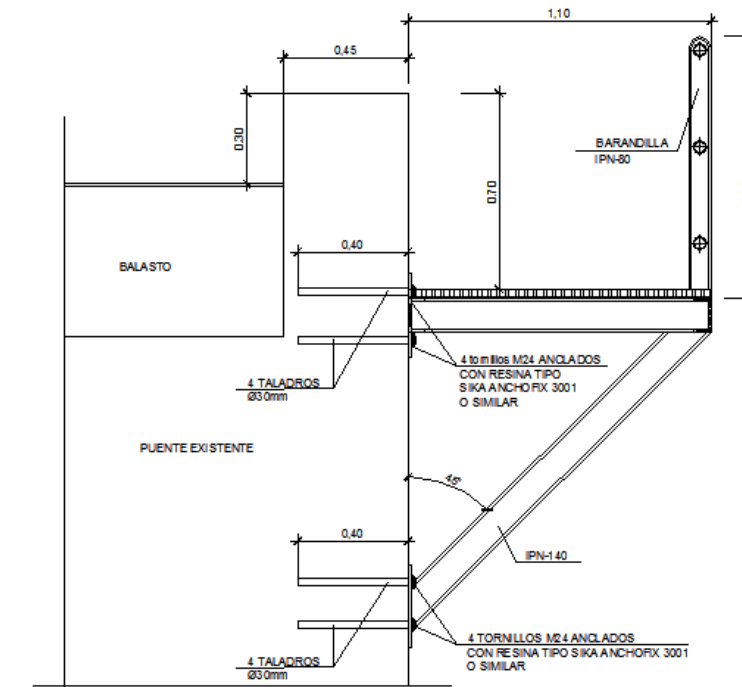
La sección transversal con el recrecido se representa en el siguiente esquema:



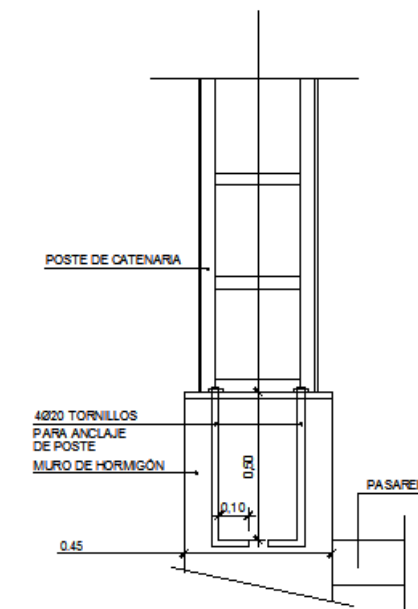
La unión entre el perfil y el muro se realizará mediante soldadura para lo cual se prevé dejar una chapa inserta en el hormigón del muro.

Entre los apoyos se dispondrá la plataforma de 1.10 m de ancho y 3 m de vano. La superficie de circulación se conformará con una retícula metálica de tramex de 30x30x2, la cual apoyará sobre dos vigas laterales UPN.

En la zona con anclaje a la sillería se mantendrá el mismo tipo de perfil, pero el apoyo se realizará añadiendo un tornapunta, con el objetivo de reducir las solicitaciones sobre la sillería. En este caso el anclaje a la sillería se realizará mediante tornillos anclados con resina epoxi.



La fijación del nuevo poste de catenaria se realizará sobre la estructura de hormigón de la zona de recrecido.



5) Modificaciones de instalaciones de seguridad y comunicaciones

Se realizarán todas las modificaciones necesarias en las instalaciones de seguridad y comunicaciones en el actual bloqueo automático y control de tráfico centralizado ubicado en el puesto de mando de Miranda de Ebro.

De acuerdo con el objeto del Proyecto y para cumplir los objetivos requeridos, la solución para readaptación de la estación en lo relativo a instalaciones de seguridad y comunicaciones, consiste principalmente en lo siguiente:

- Modificación y adaptación del enclavamiento electrónico de la estación, por los cambios a llevar a cabo en los elementos de campo y esquema de vías.
- Modificación del CTC de Miranda de Ebro, para incluir los elementos de campo nuevos y modificados.
- Reposición y reubicación de señales en los casos que sea necesario por los cambios realizados en el esquema de vías, con la correspondiente modificación de cajas de terminales.
- Suministro y montaje de señales en caso de ser necesario
- Suministro e instalación de nuevas balizas ASFA DIGITAL para la nueva señal.
- Reposición y reubicación de teléfonos de señal.
- Reposición y traslado de los circuitos de vía afectados por los cambios realizados en el esquema de vías.
- Suministro e instalación de nuevos circuitos de vía.
- Suministro e instalación de unidades de equipos interiores de cabina de circuito de vía para conexión los nuevos circuitos de vía.
- Suministro e instalación de nuevos accionamientos para los desvíos afectados en caso de ser necesario.
- Montaje y ajuste de los accionamientos para los nuevos escapes.
- Suministro e instalación y ajuste del sistema de calefactores de aguja cuando sea necesario.
- Reposición y reubicación de cajas de conexión.
- Suministro e instalación de nuevas cajas de conexión en los casos necesarios.
- Reposición y ajuste de cableado para la nueva distribución de elementos de señalización.
- Suministro y tendido de nuevo cableado en los casos que lo requieran.
- Levante y desmontaje de las instalaciones existentes que no sean aprovechables para la situación definitiva.

- Ingeniería y documentación técnica asociada.
- Pruebas y puesta en servicio de las instalaciones objeto del proyecto, de acuerdo al protocolo de puesta en servicios de ADIF, basado en requisitos reglamentarios especificados en el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Entrega de documentación completa 'As built': Planos, especificaciones, protocolos de pruebas, manuales de operación, etc.

6) Electrificación de la Vía II de apartado a prolongar y vías mango

Descripción de la situación actual.

Los trabajos a realizar se sitúan en la estación de Osorno; por un lado comprende la sustitución del actual desvío de Vía 1 con Vía 2 por un nuevo escape a montar entre ambas vías en la cabecera lado Palencia, y por otro lado la sustitución del actual desvío de Vía 1 con Vía 2 por un nuevo escape a montar entre ambas vías llevando a cabo la ampliación de la Vía 2 en la cabecera lado Santander. Esta estación dispone de dos vías en la estación y conexión en vía única con las estaciones colaterales.

La catenaria instalada actualmente en la zona de actuación es la CA-160 compensada en las dos vías existentes de la estación y en la vía general de los trayectos. La alimentación a la catenaria se realiza a través de seccionadores telemandados y de las subestaciones de tracción colaterales a la estación de Osorno.

La catenaria utiliza pórticos rígidos en zonas de la estación, así como postes independientes. Los postes que existen actualmente en el trayecto hacia Santander se encuentran a la izquierda según el aumento de la progresiva kilométrica.

En la siguiente imagen podemos observar el esquema eléctrico actual de la estación de Osorno donde se refleja que la estación está formada por dos vías, una vía general VIA 1, y una vía de estacionamiento VIA 2 que se une a VIA 1 a través de los desvíos 1 y 2 montados en los PPKK., 347/092 y 347/740 respectivamente.



Figura 1. Esquema eléctrico situación actual Estación de Osorno.

La estación de OSORNO no dispone de subestación de tracción eléctrica, por lo que, su alimentación eléctrica a catenaria se produce a través de seccionadores de línea que unen eléctricamente la catenaria de estación con los trayectos colaterales.

La instalación de catenaria dispone de un Feeders de Refuerzo en toda la estación que se une eléctricamente a los trayectos colaterales por los mismos seccionadores de línea antes mencionados.



Figura 2. Situación actual Estación de Osorno. Detalle existencia feeder de refuerzo.

El tendido del feeders de refuerzo se hace aéreo sobre cabeza de postes a lo largo de la vía 1.

Las características de la catenaria ó L.A.C (Línea Aérea de Contacto) en la VIA 1 de la estación de la OSORNOS son:

- Catenaria tipo CR160, compensación independiente, sustentador de cobre de 150mm²., y dos hilos de contacto de cobre 107mm².

- La VIA 2., dispone del mismo tipo de catenaria que la VIA 1.

Descripción de la situación proyectada.

La situación proyectada fundamentalmente contempla ampliar la longitud útil entre señales de la VIA 2.

Para ello, la VIA 2 quedará unida a VÍA 1 a través de nuevos escapes a montar en los PPKK. 347/092 y 348/600 previo desmontaje de los actuales desvíos montados en los PPKK., 347/092 y 347/740 respectivamente.

En la siguiente imagen podemos observar el esquema eléctrico propuesto para la situación futura de la estación de Osorno.

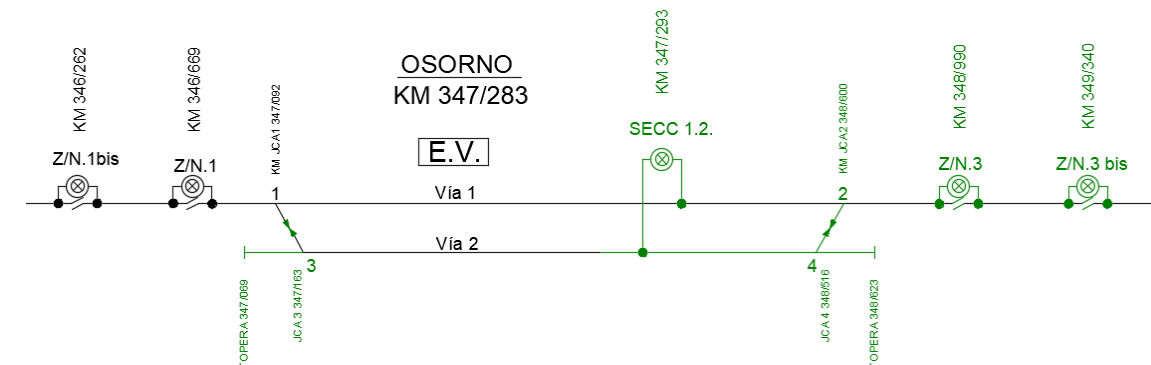


Figura 3. Esquema eléctrico situación proyectada Estación de Osorno.

Desde el punto de vista de electrificación las actuaciones previstas llevar a cabo en Vía para ampliar la longitud útil entre señales, repercuten sobre las actuales instalaciones de catenaria existente en la estación de OSORNO. Por lo tanto, la obra deberá ser ejecutada por fases.

De forma general a continuación se relacionan las actividades necesarias llevar a cabo en cada uno de los puntos afectados por la ejecución de los trabajos que se realizan en vía.

Cabecera lado Palencia:

- a) Montaje de nuevos postes para el tendido de la catenaria a montar en el nuevo escape 1/3, que sustituye el actual desvío y que enlazara VIA 1 con VIA 2 a través de las nuevas agujas aéreas.

Cabecera lado Santander

- a) Montaje nuevos postes para el traslado del actual seccionamiento de lámina de aire ZN3 y ZN3-Bis., a su nueva ubicación.

El traslado de los actuales seccionamientos de lámina de aire ZN3 y ZN3.Bis se hace hacia el trayecto dirección Santander, por lo tanto, es ampliada la longitud actual de la estación, tanto para vía 1 como para vía 2.

Este traslado permite dejar espacio suficiente para el montaje previsto del nuevo escape 2/4.

- b) La prolongación de vías 1 y 2 obliga a modificar la actual configuración de los cantones de catenaria, aumentando el número de cantones existentes y por lo tanto, a montar nuevos postes tanto en vía 1 como en vía 2 para la configuración de los mismos.

Sobre los nuevos postes a montar por vía 1, se trasladará tanto el tendido de feeders de refuerzo, como los tendidos de cable de tierra y cable mando a distancia de seccionadores.

Los postes nuevos a montar por vía 2 serán unidos entre sí con nuevo tendido de cable tierra.

- c) La vía 2 será prolongada a ambos lados de la estación de Osorno con final en topera en los PPKK. 347/069 y 348/623

Estación de Osorno:

- a) Montaje nuevos postes para el tendido y anclaje de la nueva catenaria de VIA 2.
- b) Desmontaje de la catenaria y agujas aéreas de la catenaria actual de VIA 2.

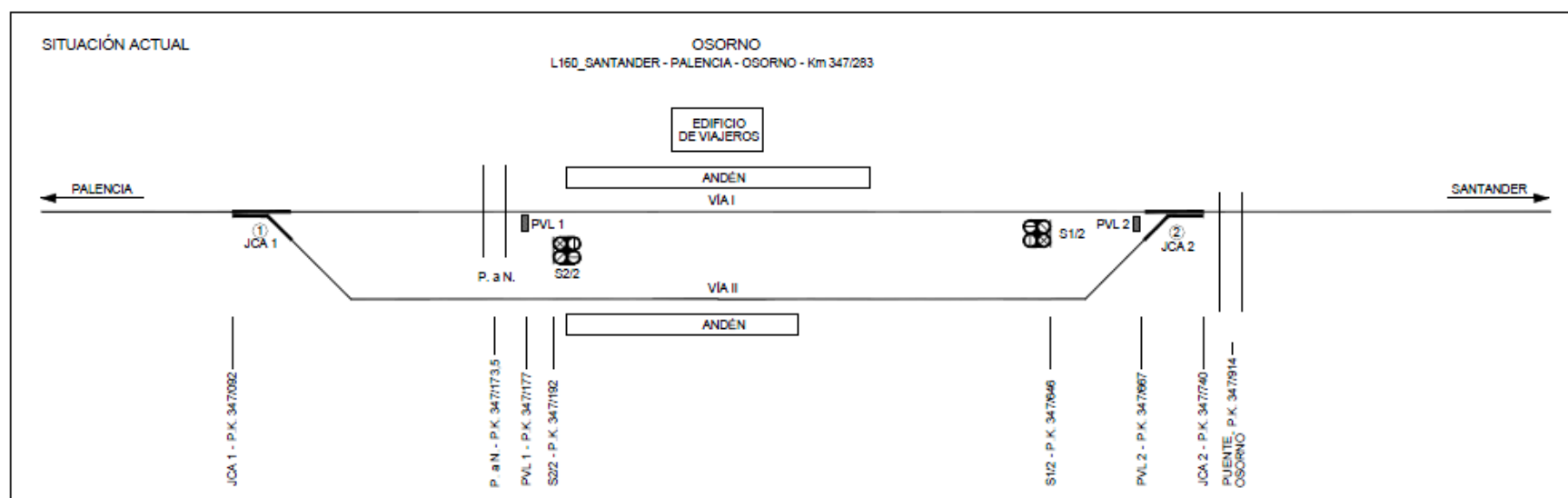
Las obras se ejecutarán por fases de tal forma que en todo momento se pueda mantener en el máximo funcionamiento posible la actual instalación.

Se deberá aprovechar al máximo los equipos existentes, siempre con el visto bueno de la Dirección de Obra.

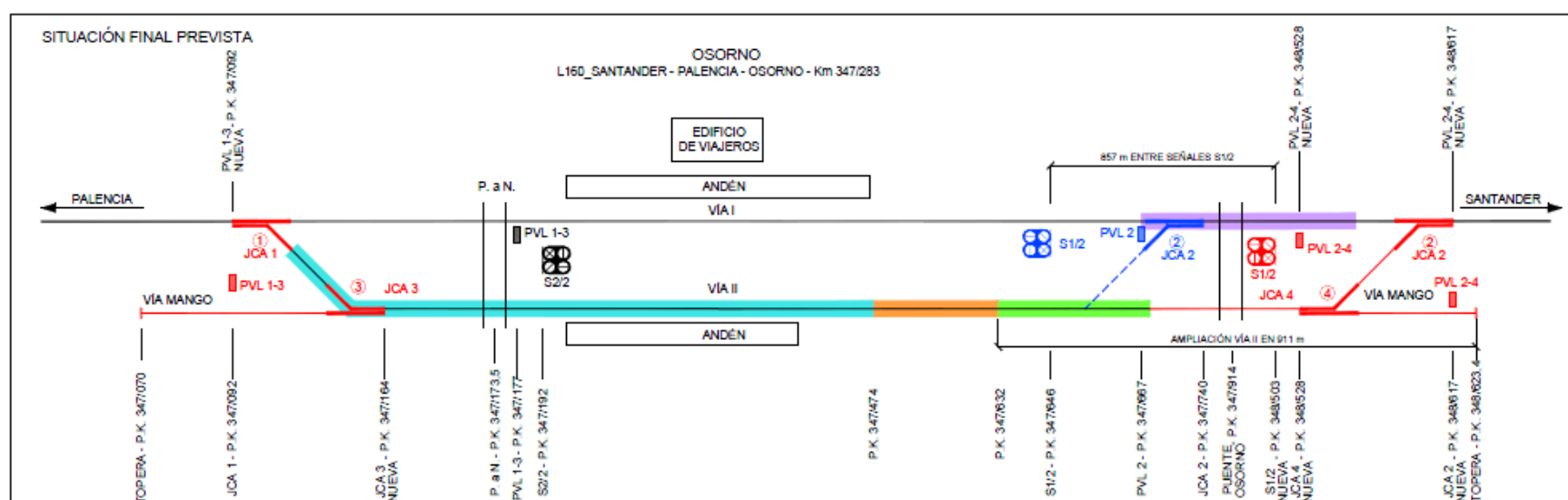
En todos los casos, se procederá al levante de todos los elementos instalados que impidan las obras en la vía. Hasta su aprovechamiento (en caso de ser posible) se dejarán en el almacén designado por la Dirección de Obra de Adif.

Si la Dirección de Obra desestima su aprovechamiento se procederá al suministro de nuevos equipos y elementos y al vertido de los desechos en vertedero autorizado ó reciclaje.

A continuación, se adjunta el esquema de vía de la Estación de Osorno con la situación futura tras ejecutar las actuaciones anteriormente citadas:



UBICACIÓN Y TOPOLOGÍA DESVÍO DE VÍA (SITUACIÓN ACTUAL)			
DESVÍO	TIPO	P.K. JCA PROYECTO	P.K. JCA ADIF
1	DSH-P-60-318-0,09-CR-D-TC	P.K. 0+000 VIA II	P.K. 347/092
2	DSH-P-60-318-0,09-CR-I-TC	P.K. 0+647,4 VIA II	P.K. 347/740



UBICACIÓN Y TOPOLOGÍA DESVÍO DE VÍA (SITUACIÓN FINAL PREVISTA)			
DESVÍO	TIPO	P.K. JCA PROYECTO	P.K. JCA ADIF
1-NUEVO	ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-3806	P.K. 0+000 VIA I	P.K. 347/092
3-NUEVO	ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-4000	P.K. 0+071,8 VIA II	P.K. 347/164
2-NUEVO	ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-4000	P.K. 1+519,0 VIA I	P.K. 348/617
4-NUEVO	ESH-P1-60-318-0,09-CR-TC-4000	P.K. 1+436,3 VIA II	P.K. 348/528

VIA II
LONG. ESTACIONAMIENTO
S1/2N-S2/2
1311

—	VIA EXISTENTE
—	RENOVACIÓN DE VIA
—	RIPADO DE VIA
—	RIPADO Y RENOVACIÓN DE VIA
—	RIPADO DE VIA Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVA PLATAFORMA
—	VIA A DESMONTAR
—	VIA A CONSTRUIR
JCA XX	JUNTA DE CONTRAGUJA
PVL XX	PIQUETE DE VIA LIBRE
S X/X	SEMAFORO
NP	APARATO DE VIA DESVÍO

1.3. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS.

Los terrenos afectados por el presente proyecto se refieren única y exclusivamente a las obras para la adaptación de la Estación de Osorno para el Estacionamiento y Apartado de Trenes de 1.300 m de Longitud. Línea Palencia-Santander.

Dichos terrenos pertenecen administrativamente al término municipal de Osorno la Mayor en la comarca de Tierra de Campos, provincia de Palencia, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

El trazado de la vía de apartado II se inicia en el P.K. 347/092 y, tras un recorrido de 1.525 m, finaliza en el P.K. 348+617. Por otra parte, se ejecutarán dos vías mango, la primera tendrá un trazado proyectado desde el P.K. 347+070 finalizando en el 347+164, y la segunda tendrá un trazado desde el P.K. 348+528 finalizando en el P.K. 348+623.

Se recoge a continuación una tabla resumen de las afecciones por términos municipales:

TÉRMINO MUNICIPAL	PROVINCIA	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PK ORIGEN/ PK FINAL	HOJA ORIGEN/ HOJA FINAL
OSORNO LA MAYOR	PALENCIA	CASTILLA Y LEÓN	347+070/348+623	A20.5 (Hoja 1 de 1)

1.4. AFECCIONES

Para la correcta ejecución de las Obras contenidas en el presente proyecto, se definen tres tipos de afección: la expropiación propiamente dicha, la imposición de servidumbres y la ocupación temporal.

No existe ningún terreno junto a la franja de expropiación y/o servidumbre de las obras que esté sujeto a Reparcelación y Urbanización municipales, a fin de que el ADIF lo tenga en cuenta a los efectos procedentes.:

No existe ningún terreno en el presente proyecto constructivo que esté sujeto a limitaciones impuestas por otras servidumbres (prohibición de: edificabilidad, variación de rasante de terreno, plantado de árboles, etc.).

En el presente Proyecto se considerarán las superficies sujetas a expropiación, imposición de servidumbres y ocupaciones temporales debidas a:

- **Las Obras Proyectadas:** Se componen de las siguientes actuaciones:
 - Renovación y ampliación de la vía de apartado 2 de la Estación de Osorno.
 - Ejecución de vías mango 1 y 2.
 - Refuerzo del puente sobre el río Valdavia y la instalación de pasarelas metálicas.
 - Plataformas auxiliares, zonas de acopios, almacenes y gestión de residuos.
- **Reposición de Servicios Afectados:** Los servicios recogidos en el presente proyecto son:
 - Red de energía eléctrica que cruzan la vía en el P.K. 347+270.
 - Red de agua y saneamiento cuyo trazado transcurre a través del paso a nivel existente en el P.K. 347/283.
 - Líneas de alumbrado subterráneo que cruza la vía en el P.K. 347+580.

a) **Afección por las Obras Proyectadas**

La línea de expropiación definitiva debida a la ejecución de las obras proyectadas que discurran por terrenos ajenos a los terrenos propiedad de ADIF, se delimita acotando el dominio público que, para la Línea Ferroviaria, será la propia ocupación de las obras 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.

Complementariamente a la delimitación anterior, la zona de la ampliación del puente sobre el río Valdavia se entiende dentro del supuestos en el que la altura de la estructura es suficiente para delimitar 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 (art. 13.4 Ley 38/2015), criterio que ha sido tenido en cuenta a la hora de definir los planos de expropiación.

La ocupación temporal para la ejecución de las obras proyectadas abarcará las áreas de las zonas de acopio, almacenes y gestión de residuos propuestas, plataformas realizadas *ex profeso* para el montaje de escapes y la ampliación del puente sobre el río Valdavia, así como las instalaciones auxiliares y el espacio necesario para la ejecución de las mismas, siempre que se encuentren fuera

de los terrenos propiedad de ADIF. Tras concluir las obras, los terrenos ocupados serán repuestos en su totalidad a su estado original.

EJECUCIÓN DE LAS OBRAS	Expropiación (m²)	Servidumbre de paso (m²)	Ocupación Temporal (m²)
Obras de ampliación de la vía de apartado 2 y ejecución de vías mango	2477	-	286
Obras de refuerzo y ampliación del puente sobre el río Valdavia	1236	-	-
Instalaciones auxiliares, almacenes, zonas de acopios, gestión de residuos, zonas de maquinaria.	-	-	1.064
TOTAL OBRA (m²)	3.713	-	1.350

a) Afección por Reposición de Servicios Afectados

En el presente Proyecto se considerarán las superficies sujetas a expropiación, imposición de servidumbres y ocupaciones temporales en Reposición de Servicios Afectados, tanto aéreos como soterrados. Se han definido unas afecciones, según criterios suministrados por las empresas titulares de las líneas y por los datos tomados en el terreno, que se definen gráficamente en los planos del proyecto constructivo y cuyas ocupaciones se resumen en los siguientes cuadros:

Líneas Eléctricas	BT / MT / AT / MAT			
	EXPROPIACIÓN Poste / Arqueta	SERVIDUMBRE	OCUPACIÓN TEMPORAL	
			Poste / Arqueta	Vano
Aéreas AT y MT	4 x 4	5 + 5	r= 25	5 + 5
Aéreas BT	1 x 1	3 + 3	r= 5	3 + 3
Soterradas	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5

Líneas Telefónicas	Comunicaciones			
	EXPROPIACIÓN Poste / Arqueta	SERVIDUMBRE	OCUPACIÓN TEMPORAL	
			Poste / Arqueta	Vano
Aéreas	1 x 1	3 + 3	r= 5	3 + 3
Soterradas	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5

Tuberías soterradas	Tuberías			
	EXPROPIACIÓN Poste / Arqueta	SERVIDUMBRE	OCUPACIÓN TEMPORAL	
			Poste / Arqueta	Vano
Gaseoductos	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5
Abastecimiento	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5
Saneamiento	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5
Oleoductos	2 x 2	3 + 3	r= 7	5 + 5

Unidades en metros.

Las reposiciones de Servicios Afectados por las obras que transcurran por terrenos propiedad de ADIF, no generarán ningún tipo de expropiación, imposición de servidumbres ni ocupación temporal.

Los tramos de las reposiciones de los Servicios Afectados por las obras, que transcurran fuera de terrenos propiedad de ADIF, y cuya ubicación final coincida con la que tenían antes de comenzar las obras no generarán servidumbres, pero si ocupación temporal para realizar las obras necesarias que darán continuidad al nuevo servicio.

Atendiendo a estas disposiciones, consideramos que los Servicios Afectados definidos en el proyecto constructivo no precisan de nueva reposición, conservando sus trazados originales y los elementos que los constituyen, solamente se han proyectado actuaciones encaminadas al refuerzo de los tramos de las redes afectadas mediante la ejecución de losa de protección con hormigón en masa/armado. Por otra parte, hay que considerar que los tramos de las redes afectadas se encuentran siempre dentro de los terrenos propiedad de ADIF.

De acuerdo con estos criterios generales, se concluye que las actuaciones proyectadas para los Servicios Afectados recogidos en el proyecto constructivo no generan ningún tipo de expropiación, imposición de servidumbre y ocupación temporal.

1.5. EXPROPIACIÓN

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 Proyecto 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 título II (Capítulo 3) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, relativa a las limitaciones a la propiedad y que se concretan con el RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (Revisión vigente desde 13 de Mayo de 2018), así como los Criterios Generales sobre el límite de Expropiación de la NAG 1-2-0.0 sobre Expropiaciones de enero de 2018.

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

La expropiación de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros anteriormente expuestos afecta a una superficie de 3.713 m², de los cuales 3.713 m² (100%) corresponden a terrenos catalogados como suelo rural. El desglose de las superficies objeto de expropiación en este subtramo se detalla por municipios en el siguiente cuadro de clases del suelo:

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RURAL m ²	SUELO URBANO m ²	OTROS m ²	TOTAL m ²
Osorno la Mayor	3.713	-	-	3.713

Del examen de este cuadro, se deduce que el suelo rural representa el 100 % de la superficie afectada.

1.6. IMPOSICIÓN DE 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 tendrán una anchura variable, en función de la naturaleza u objeto de la correspondiente servidumbre, concretándose las mencionadas imposiciones de servidumbre, mediante el oportuno grafiado con la trama correspondiente para este fin, en los respectivos planos parcelarios que forman parte del Anejo de Expropiaciones para este proyecto.

Por lo anteriormente expuesto se concluye que no será necesario realizar ningún tipo de imposición de servidumbres, tal como se refleja en los planos de expropiación recogidos en el presente Anejo.

1.7. OCUPACIONES TEMPORALES

Se definen de este modo aquellas franjas de terrenos que resultan estrictamente necesarias ocupar, para llevar a cabo, la correcta ejecución de las obras contenidas en el Proyecto y por un espacio de tiempo determinado, generalmente coincidente con el periodo de finalización de ejecución 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. Las 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 o definidas en el presente Proyecto.

Todos los caminos de acceso a las obras definidos en el proyecto constructivo son caminos de dominio público según parcelario catastral, y los nuevos caminos a ejecutar para acceder a las distintas zonas de acopios e instalaciones transcurren por terrenos propiedad de ADIF.

En cuanto a la reposición de servicios afectados, hacemos constar que todos los tramos de las redes de servicios afectadas se encuentran dentro de terrenos propiedad de ADIF, por tanto no son necesarios definir áreas de ocupaciones temporales para la ejecución de las actuaciones previstas en el proyecto constructivo.

La ocupación temporal de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros anteriormente expuestos afecta a una superficie de 1.350 m², de los cuales 1.350 m² (100%) corresponden a terrenos catalogados como suelo rural. El desglose de las superficies objeto de ocupación temporal en este subtramo se detalla por municipios en el siguiente cuadro de clases del suelo:

TÉRMINO MUNICIPAL	SUELO RURAL m ²	SUELO URBANO m ²	OTROS m ²	TOTAL m ²
Osorno la Mayor	1.350	-	-	1.350

Del examen de este cuadro, se deduce que el suelo rural representa el 100 % de la superficie afectada.

1.8. PLANOS PARCELARIOS

El presente Anejo de Expropiaciones incluye una colección de planos parcelarios en los que se definen todas y cada una de las parcelas catastrales afectadas por la ejecución de las obras contenidas en el Proyecto, cualesquiera que sea su forma de afección.

Cada uno de los planos contiene croquis reducido del plano guía, indicando el número de hoja al que pertenece, el nombre del Término Municipal que comprende y el Norte geográfico.

Los referidos planos parcelarios se han confeccionado sobre la base cartográfica, realizada ex-profeso para la redacción del presente Proyecto, habiéndose realizado la correspondiente identificación catastral de las parcelas afectadas con la ayuda de los planos catastrales de rústica y urbana de los respectivos Centros de Gestión Catastral o de la Oficina Virtual de Catastro del M^o de Economía y Hacienda, de las informaciones recabadas y descargadas de la página web del

Ayuntamiento de Osorno la Mayor, así como de los trabajos y apoyos de campo realizados para la generación de la base cartográfica.

Los planos parcelarios se han confeccionado a escala 1:1.000 para planos imprimibles en A3 (escala original en A3), suficiente como para permitir identificar la posición de las parcelas en el terreno y efectuar mediciones fiables tanto de la longitud de linderos o distancias como de la superficie de las parcelas.

Las parcelas afectadas por la ejecución de las obras se identifican en el Proyecto que nos ocupa como "Y"; su número de orden, compuesto por los dos dígitos de su código provincial 34 (Palencia); los cuatro dígitos de su código municipal INE 9015 y cuatro dígitos del número de las parcelas afectadas dentro de cada municipio; en este caso se numeraran las parcelas a partir del número de orden Y-34.9015-0001 por no existir proyectos de similares características en el Ayuntamiento de Osorno la Mayor. Así mismo cada parcela también se identificará por su referencia catastral si es de naturaleza urbana, o mediante polígono o parcela si es de naturaleza rural. Las parcelas sin referencia catastral se hacen constar como S/N.

Por otra parte, las parcelas no afectadas que lindan con las parcelas afectadas se han identificado en los planos mediante polígono y parcela.

Se han delimitado con manchas de color los diversos tipos de afección: la expropiación de color amarillo, la servidumbre de color azul y la ocupación temporal de color verde. Dichos colores no ocultan los detalles topográficos ni de representación de la obra (eje, desmontes, terraplenes, etc.).

En general, las parcelas catastrales se han delimitado en toda su extensión, al objeto que, del examen del plano, se pueda deducir el tipo y la forma de afección en relación al resto de la parcela no afectada.

Se ha comprobado en la redacción del presente Anejo que las parcelas catastrales que son objeto de afección vienen delimitadas por titularidades definidas e independientes unas de otras, habiendo realizado las comprobaciones oportunas en cuanto a la asignación de los números de orden e identificación adoptados para las mismas, siendo estos distintos a los ya incorporados en otros proyectos redactados o en fase de redacción de otros proyectos o subtramos de la misma línea.

1.9. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

1.9.1. Metodología

Para la valoración de los bienes y derechos afectados se aplicará la normativa legal vigente, en especial la contenida en el 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, el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo, así como lo contenido en la Ley de Expropiación forzosa.

a) 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 o urbanos se fijarán de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y las normas de la legislación de Arrendamientos.

b) En cuanto a las servidumbres:

Se valoran en función del tipo de gravamen o grado de limitación del pleno dominio impuesto sobre el bien o parcela afectada. En general se valora teniendo en cuenta la diferencia entre el valor en venta que poseía la parcela inicialmente a la imposición de la servidumbre y el valor en venta que poseerá como consecuencia de la carga o gravamen que se pretende imponer.

En el caso de terrenos incluidos en un suelo rural, se estima esta diferencia en un 50% del valor de los terrenos afectados, siendo necesario analizar cada caso en función del perjuicio que se realiza a

la parcela, pudiendo variar de 10 al 100%. Al valor calculado por servidumbre del suelo se le añade el 100% del valor del vuelo que vaya a ser afectado.

En el caso de terrenos incluidos en Suelo Urbanizado, se estima esta diferencia en un 5%-10% del valor de los terrenos afectados.

c) En cuanto a las ocupaciones temporales:

Su tasación se ha realizado de conformidad con lo que establece la vigente Ley de Expropiación Forzosa, es decir "... Se referirán siempre a la apreciación de los rendimientos que el propietario haya dejado de percibir por las rentas vencidas durante la ocupación, sumando, además los perjuicios estimados que se causen a la finca o los gastos que supongan restituirla a su estado primitivo...", obviamente con la salvedad de que los perjuicios irrogados en ningún caso puedan ser superiores al valor del bien, en cuyo caso se optará por su expropiación.

Teniendo en cuenta la duración prevista de las obras, la indemnización correspondiente a la ocupación temporal de los terrenos incluidos en suelo rural se puede estimar de forma directa sin más que aplicar como porcentaje de valor al unitario correspondiente al pleno dominio la propia tasa de capitalización vigente para el uso determinado, obteniendo el unitario a indemnizar por m² y año de ocupación temporal. Al valor calculado por ocupación del suelo se le añade el 100% del vuelo existente.

En el caso de terrenos incluidos en Suelo Urbanizado, se estima que el porcentaje a aplicar sobre el valor de los terrenos ocupados temporalmente, equivale al tipo de capitalización recomendado en cada momento según los índices publicados por el Banco de España en cada caso de tipo de suelo urbanizado.

1.9.2. Precios unitarios

De la aplicación de los criterios anteriormente señalados se han obtenido los valores unitarios que deben adoptarse para la tasación de los bienes y derechos afectados con motivo de la ejecución de las obras contenidas en el presente Proyecto.

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA	APROVECHAMIENTO
RURAL	HIDROGRAFÍA NATURAL
RURAL	ARBOLES DE RIBERA
RURAL	VÍA DE COMUNICACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
RURAL	VIALES
RURAL	LABRADÍO DE SECAÑO

2. BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

2.1. DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

A los efectos que establece el artículo 17 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y concordantes con su Reglamento de 26/4/57, se ha elaborado la preceptiva relación concreta e individualizada, en la que se describen, todos los aspectos materiales y jurídicos, de los bienes o derechos que se consideran de necesaria expropiación.

Dicha Relación de Bienes y Derechos afectados comprende, de forma ordenada y a modo de resumen, todas las fincas o parcelas catastrales afectadas, indicando las superficies objeto de expropiación, imposición de servidumbres u ocupación temporal, con expresión de los siguientes datos:

- ✓ Número de orden en el expediente expropiatorio y número del plano parcelario del Proyecto en el que se encuentra la finca.
- ✓ Identificación catastral del polígono y parcela (referencia catastral).
- ✓ Nombre y domicilio del propietario del bien afectado.
- ✓ Cultivadores, aparceros, arrendatarios e inquilinos, con nombre de los mismos.
- ✓ Extensión o superficie de la finca completa y de la parte de la misma que sea objeto de expropiación, imposición de servidumbres u ocupación temporal incluyendo todos los bienes y derechos que sean indemnizables.
- ✓ Régimen urbanístico del suelo y calificación según cultivos, en su caso.

Toda la información necesaria para la preparación de la referida relación se ha obtenido a través de los Centros de Gestión Catastral o de la Oficina Virtual de Catastro del Mº de Economía y Hacienda, de las informaciones recabadas y descargadas de la página web del Ayuntamiento de Osorno la Mayor, así como de los trabajos y apoyos de campo realizados para la generación de la base cartográfica.

Se han tenido en cuenta y por consiguiente reseñado, en la relación de bienes o derechos afectados, aquellas parcelas o derechos pertenecientes al Estado, Comunidad Autónoma, Provincia, Municipio o cualquier otro Organismo o Empresa Pública (ADIF, Confederaciones hidrográficas, Autopistas, Costas y Puertos, caminos públicos municipales, etc.), que dada su naturaleza jurídica de bien

público, gozan de la condición de utilidad pública y en consecuencia no deben ser expropiados, a menos que ex-profeso se declarase la prevalencia de la utilidad pública. No obstante dicha inclusión se considera necesaria puesto que en cada caso, previa declaración de compatibilidad, se tendrá que armonizar y acometer, en su caso, la reposición del servicio o finalidad pública y establecimiento de las condiciones técnicas que comporta dicha restitución.

En lo que respecta a concesiones mineras que pudieran quedar afectadas por el trazado, se recabará su identificación y datos de la concesión o autorización de explotación por parte de los Servicios de la Dirección General de Industria y Competitividad de la Consejería de Economía y Hacienda, de la Junta de Castilla de Castilla y León, a fin de incluirlas en la relación de Bienes y Derechos afectados. La información correspondiente a dichas concesiones en cuanto a los recursos pendientes de explotación en las mismas será la base de su valoración. Cada concesión afectada tendrá un solo número de orden. En el presente proyecto no se afecta a ninguna Concesión Minera.

3. PLANOS

Los planos desarrollados en el Apéndice N° 2, han sido confeccionados a escala 1/1.000 imprimible en A3 para la Planta de Parcelario (original A3 a escala 1/1.000) y para la Planta de Expropiaciones (original A3 a escala 1/1.000), suficiente como para permitir identificar la posición de las parcelas en el terreno y efectuar mediciones fiables tanto de la longitud de linderos o distancias como de la superficie de las parcelas, acompañados de la relación de bienes y derechos afectados (Apéndice N° 1).

APÉNDICE 1. RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

RELACIÓN CONCRETA E INDIVIDUALIZADA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

PROYECTO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m. A 1.300 m. DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES DE LA ESTACION DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA-SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA).

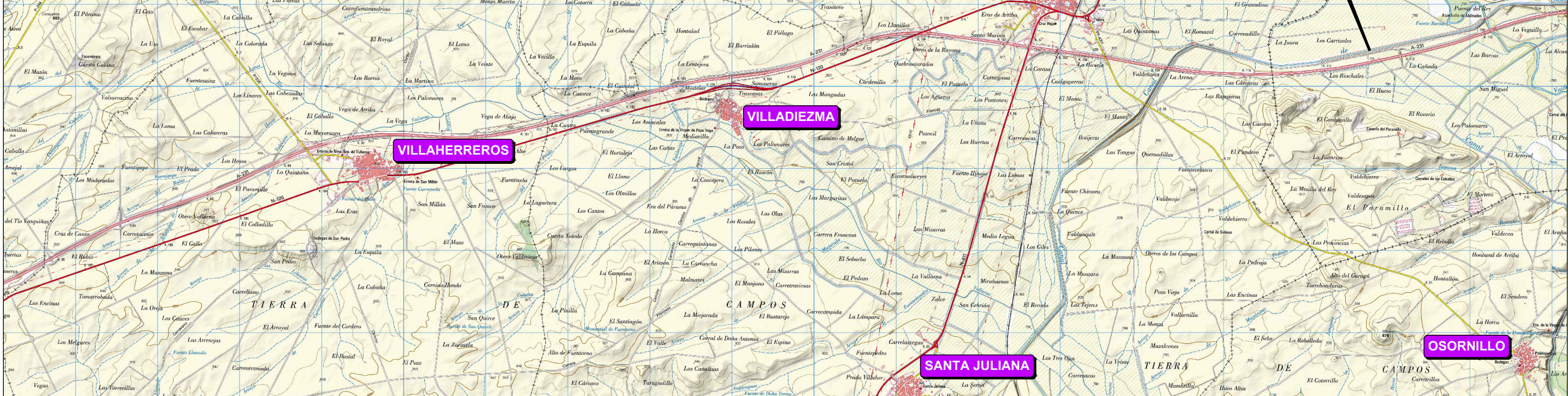
MUNICIPIO: OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

Nº DE ORDEN	POLÍGONO	PARCELA	TITULAR ACTUAL. NOMBRE Y DOMICILIO	TITULAR CATASTRAL. NOMBRE Y DOMICILIO	SUPERFICIE CATASTRAL m²	AFECCIONES (m²)							NATURALEZA	Nº DE HOJA PLANO DE EXPROPIACION
						SUB	CALIFICACIÓN FISCAL	APROVECHAMIENTO REAL	EXPROPIACIÓN	IMPOSICIÓN SERVIDUMBRE	OCUPACIÓN TEMPORAL	TOTAL		
Y-34.9015-0001	8	9020	MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Paseo Infanta Isabel 1, 28014 Madrid (MADRID)	MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Paseo Infanta Isabel 1, 28014 Madrid (MADRID)	40004	-	HG-00	HIDROGRAFÍA NATURAL (RÍO, LAGUNA, ARROYO)	135	0	0	135	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0002	8	5215	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	5719	-	RI-02	ÁRBOLES DE RIBERA	0	0	108	108	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0003	8	5004	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	1720	-	RI-02	ÁRBOLES DE RIBERA	467	0	0	467	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0004	8	9022	MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Paseo Infanta Isabel 1, 28014 Madrid (MADRID)	MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Paseo Infanta Isabel 1, 28014 Madrid (MADRID)	11709	-	HG-00	HIDROGRAFÍA NATURAL (RÍO, LAGUNA, ARROYO)	147	0	0	147	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0005	8	5160	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	1383	-	RI-02	ÁRBOLES DE RIBERA	366	0	617	983	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0006	8	9013	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	5057	-	VT-00	VÍA DE COMUNICACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	121	0	335	456	RURAL	A 20.7 (Hoja 3 de 5)
Y-34.9015-0007	8	5202	MACARIO GARCÍA MELENDRO Calle Arrabalejo s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	MACARIO GARCÍA MELENDRO Calle Arrabalejo s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	6148	a	C-04	LABOR O LABRADÍO SECANO	250	0	0	250	RURAL	A 20.7 (Hoja 4 de 5)
Y-34.9015-0008	8	5177	MANUEL JESÚS VITORES GARCÍA Lg en el municipio s/n, 34491 Espinosa de Villagonzalo (Palencia)	MANUEL JESÚS VITORES GARCÍA Lg en el municipio s/n, 34491 Espinosa de Villagonzalo (Palencia)	15135	a	C-04	LABOR O LABRADÍO SECANO	2227	0	286	2513	RURAL	A 20.7 (Hojas 4 de 5 y 5 de 5)
Y-34.9015-0009	101	9006	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	AYUNTAMIENTO DE OSORNO Plaza Abilio Calderon s/n, 34460 Osorno la Mayor (Palencia)	10326	-	VT-00	VÍA DE COMUNICACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	0	0	4	4	RURAL	A 20.7 (Hojas 4 de 5 y 5 de 5)

APÉNDICE 2. PLANOS

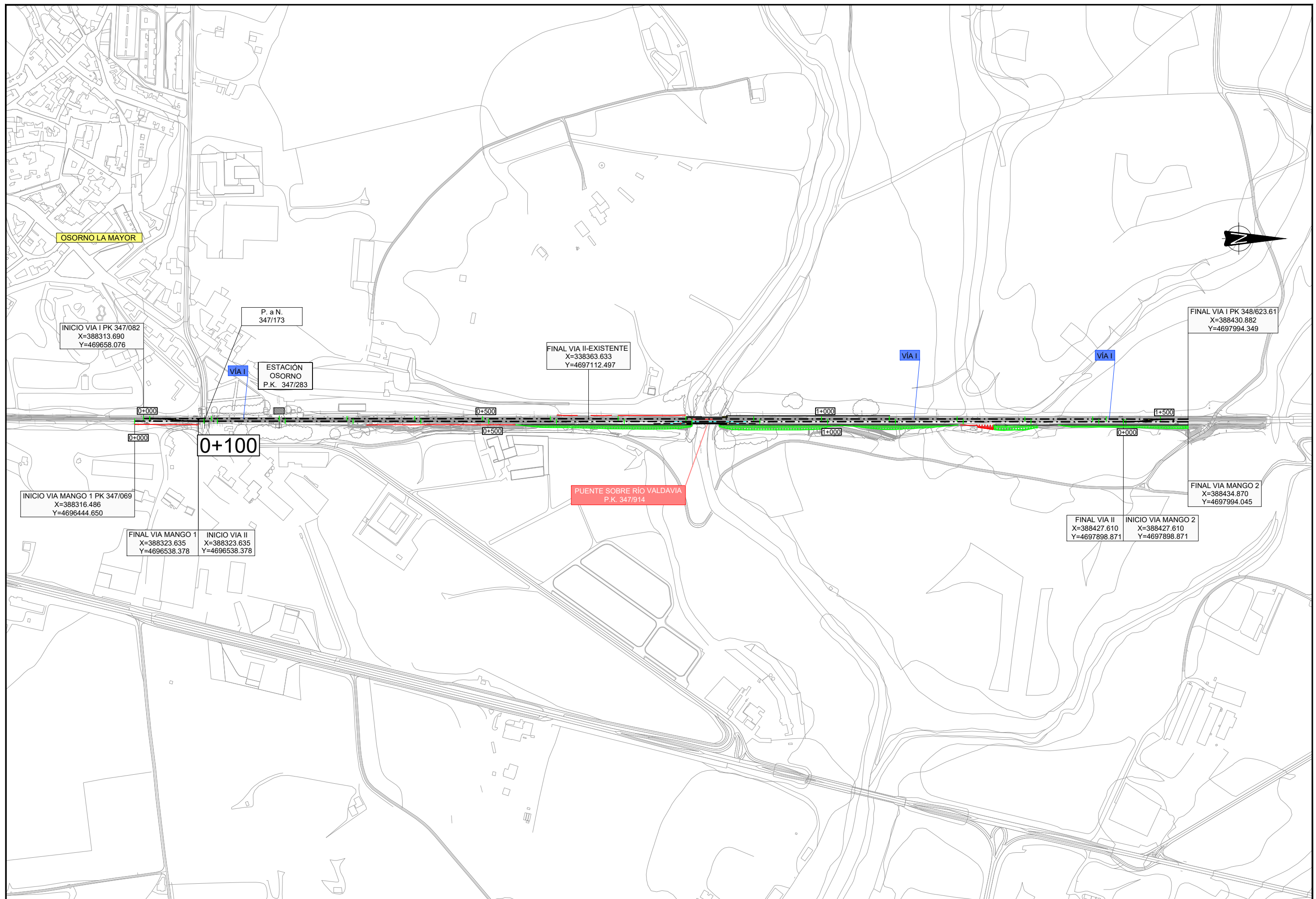
SITUACIÓN E ÍNDICE

E1 Anejo de Expropiaciones		
ÍNDICE DE PLANOS		
NUMERO	DESIGNACIÓN	HOJAS
E1.1	PLANO DE SITUACIÓN E ÍNDICE	2
E1.2	PLANTA DE CONJUNTO Y PERFIL LONGITUDINAL	3
E1.3	PLANTA TRAZADO	5
E1.4	ORTOFOTOPLANO	5
E1.5	PLANOS DE EXPROPIACIONES	5
TOTAL PLANOS		20



PLANTA DE CONJUNTO Y PERFIL LONGITUDINAL

DIRECCIÓN	DIBUJADO	REVISADO	APROBADO	FECHA



TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENS EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA).

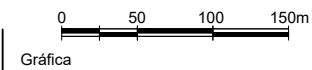
EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:



D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



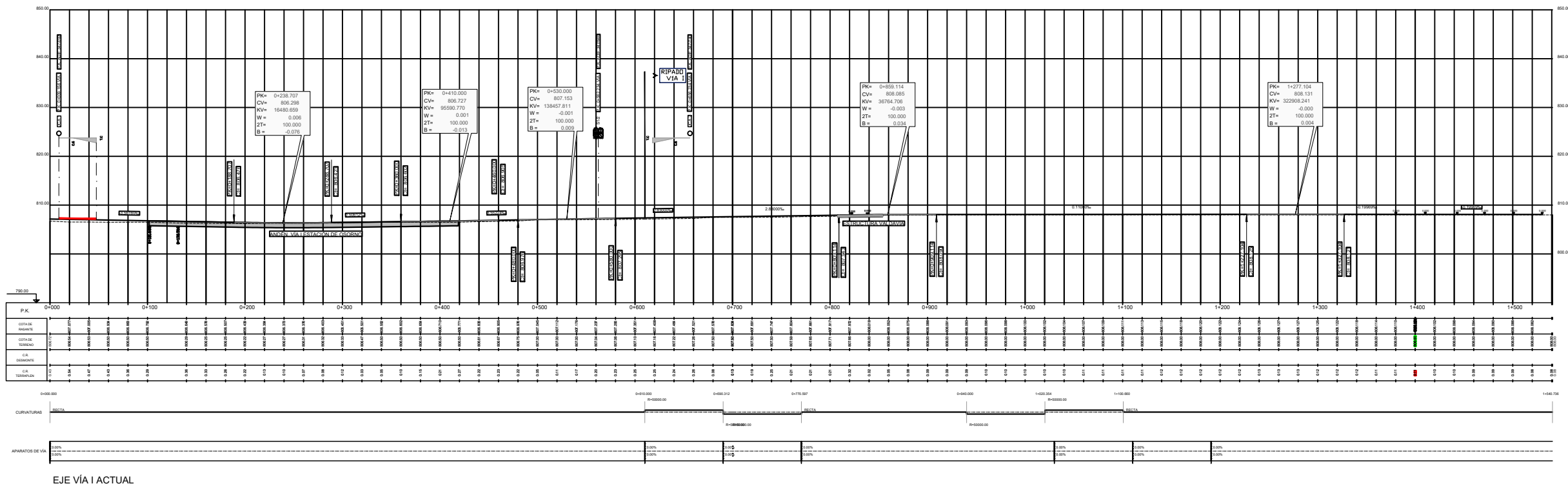
ESCALA
1:5000
Numérica



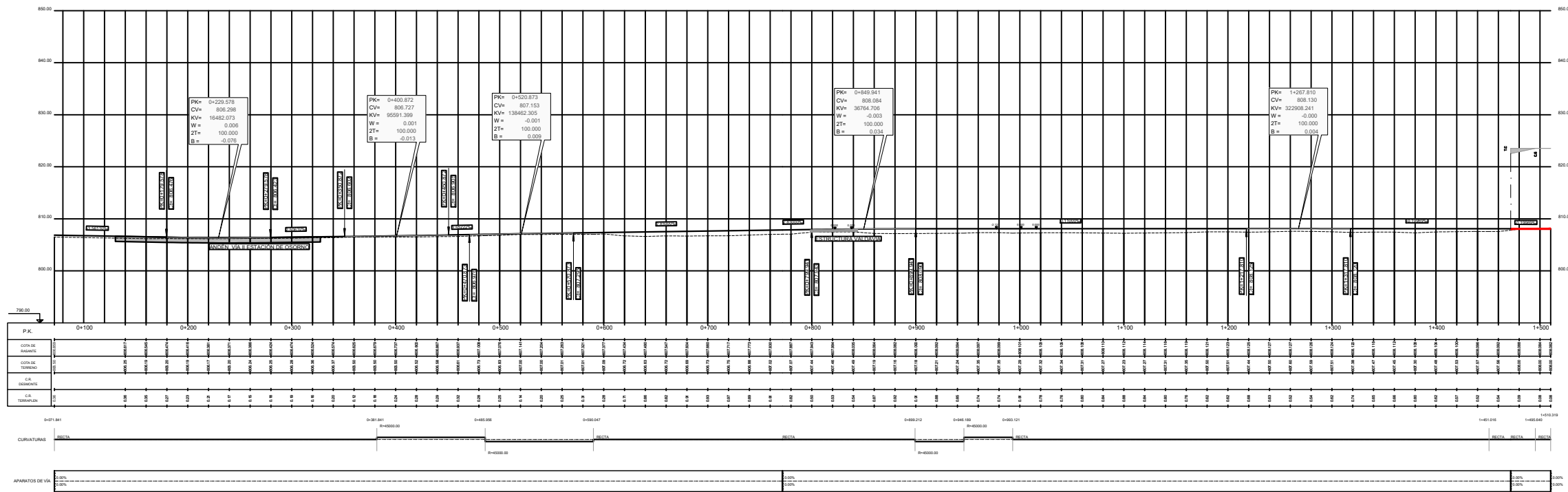
FECHA	AGOSTO 2020
-------	-------------

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES PLANTA DE CONJUNTO Y PERFIL LONGITUDINAL

Nº DE PLANO
E1.2
Hoja 1 de 3



EJE VÍA I ACTUAL



EJE VÍA II APARTADO

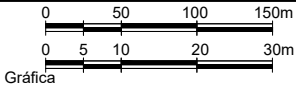


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO: D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE

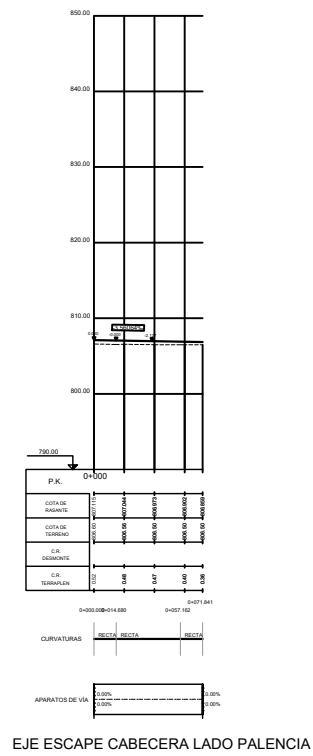
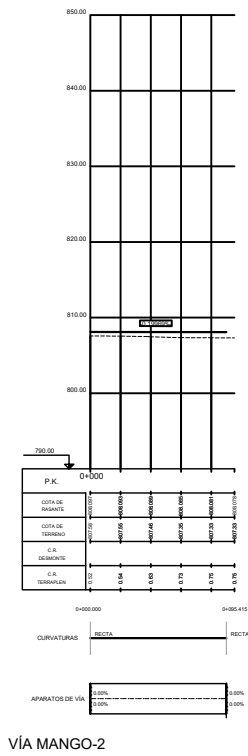
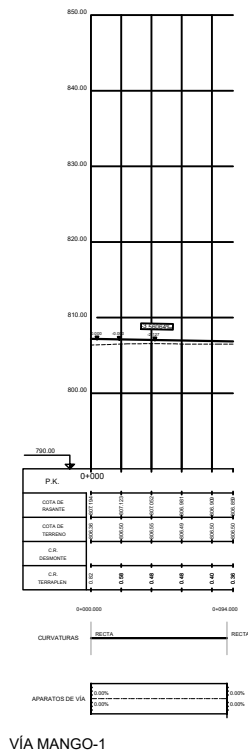


ESCALA H=1:5000 V=1:1000 Numérica

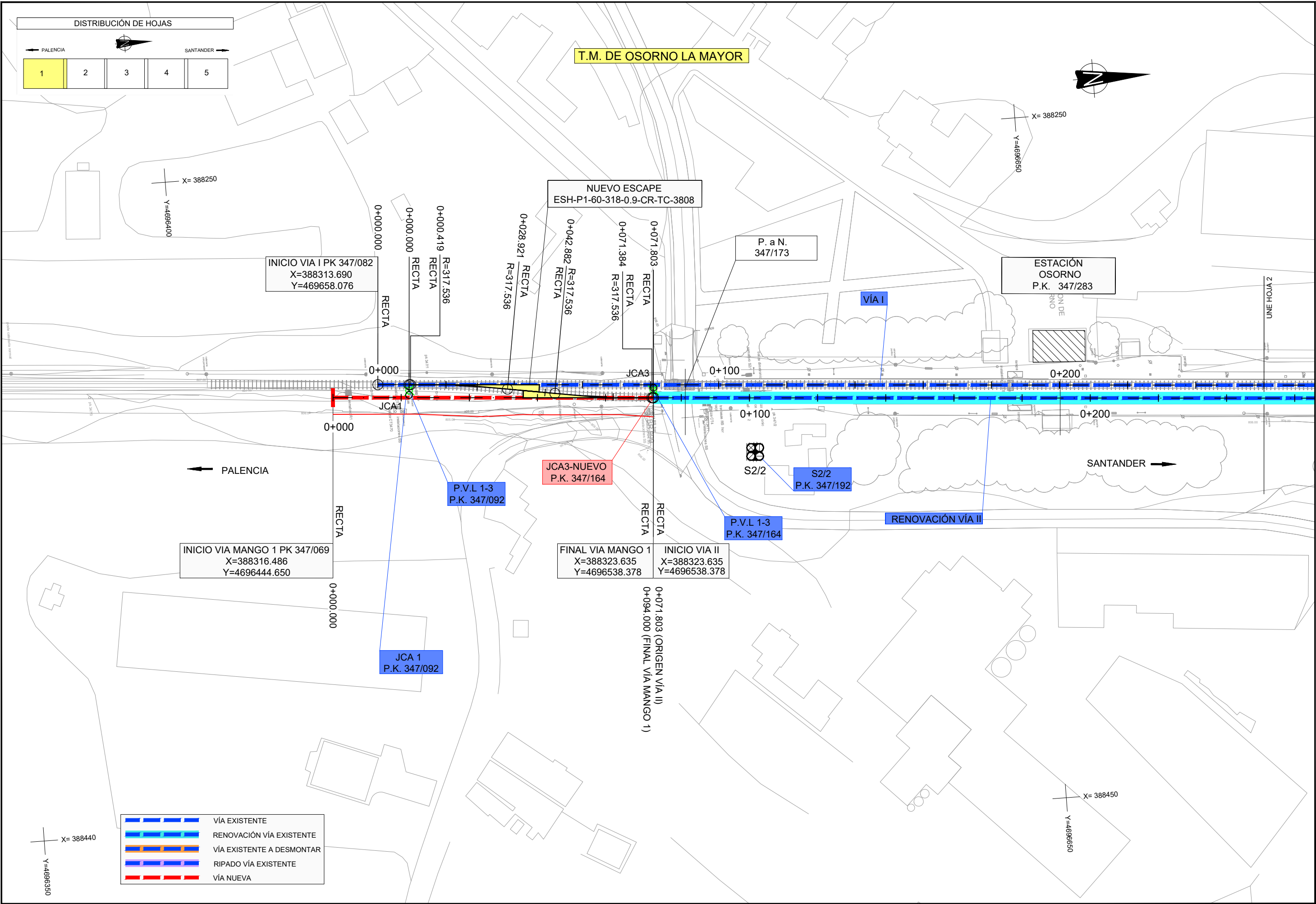


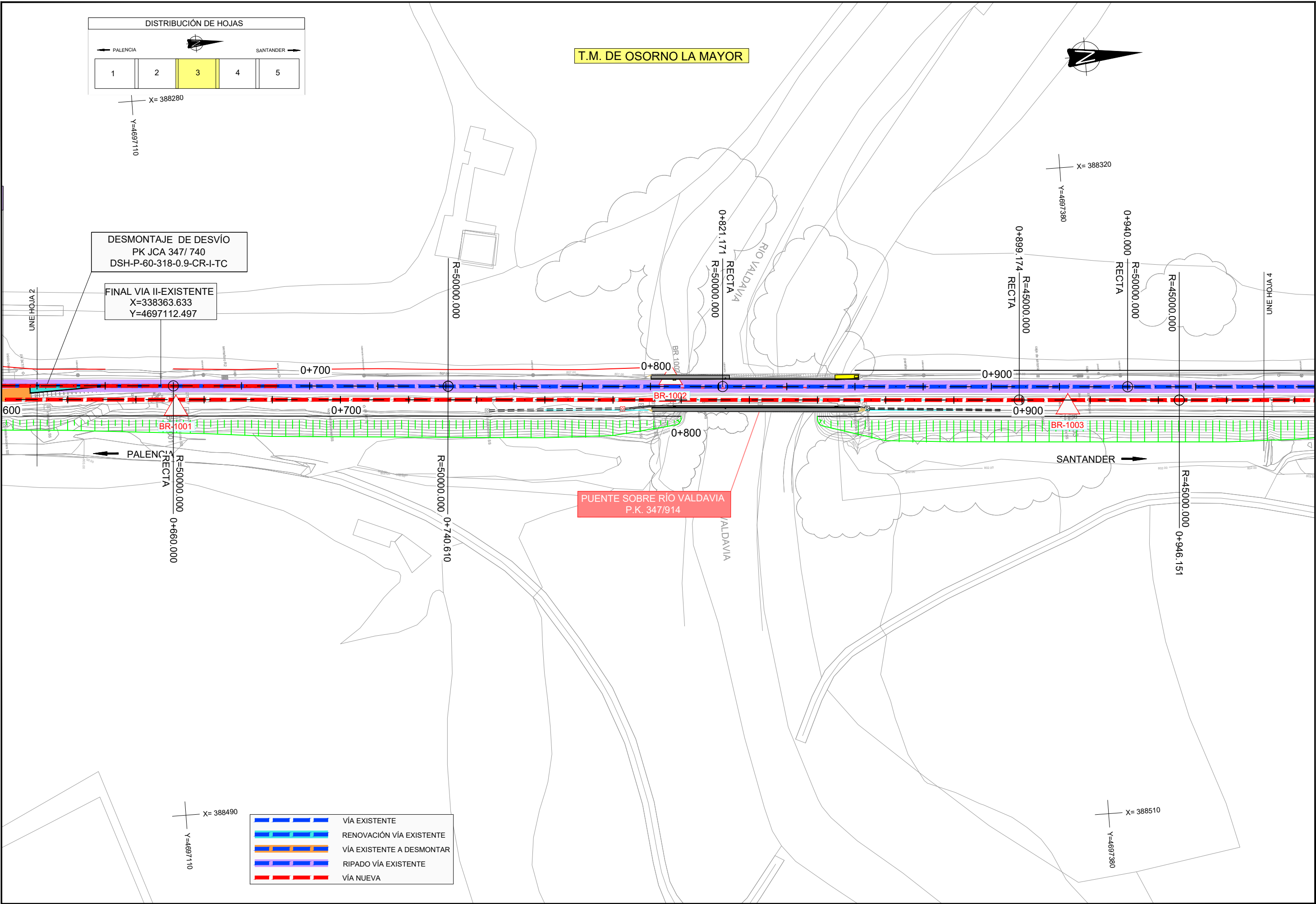
FECHA AGOSTO 2020

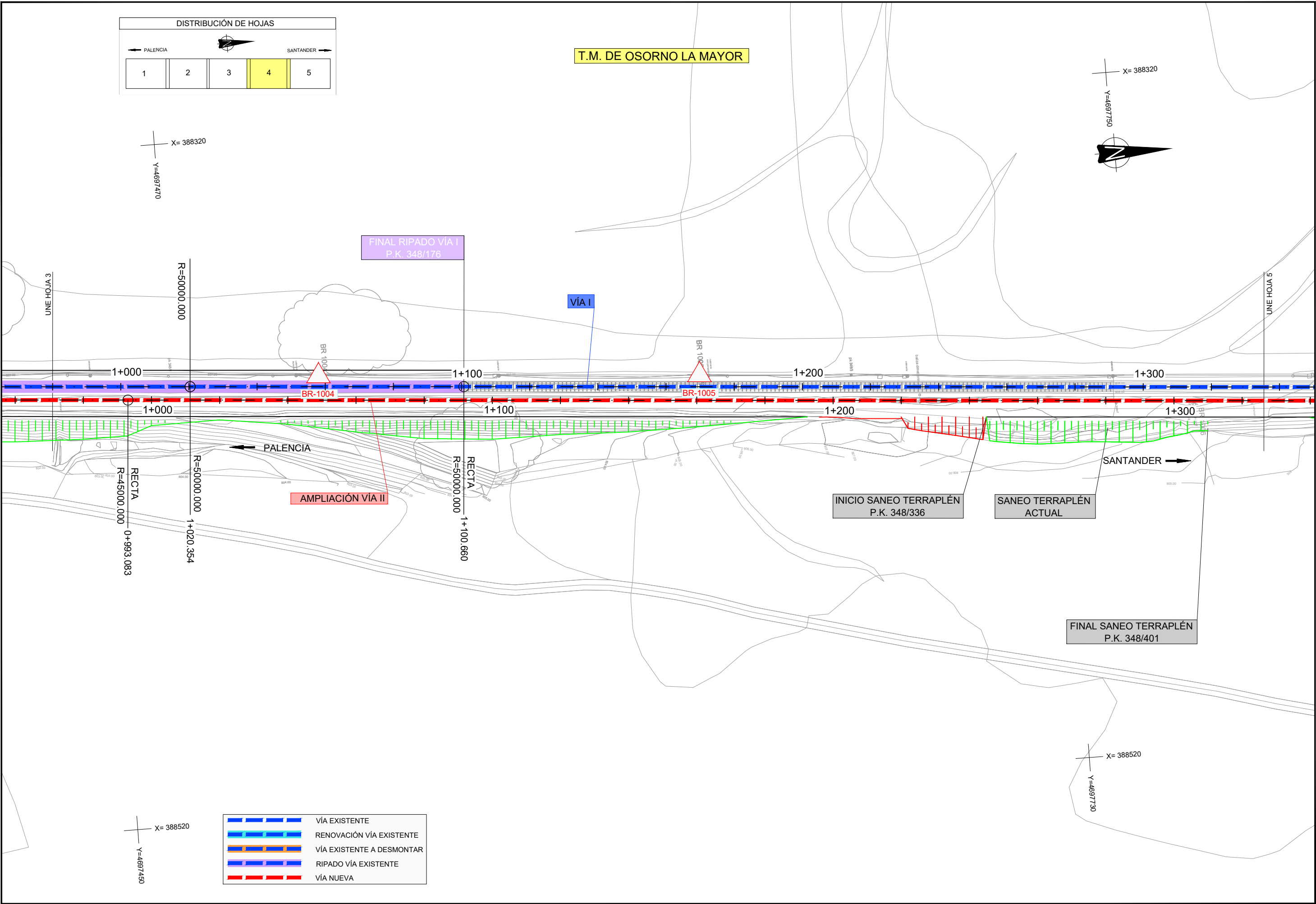
TÍTULO DEL PLANO E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES PLANTA DE CONJUNTO Y PERFIL LONGITUDINAL



PLANTA DE TRAZADO







ORTOFOTOPLANO

DISTRIBUCIÓN DE HOJAS					
PALENCIA ←			→ SANTANDER		
1	2	3	4	5	

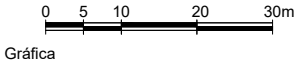


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



ESCALA
1:1000
Numérica



FECHA
AGOSTO 2020

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES ORTOFOTOPLANO

Nº DE PLANO
E1.4
Hoja 1 de 5

DIRECCIÓN	DEBILITADO	RECIBADO	APROBADO	FECHA
-	-	-	-	-



DISTRIBUCIÓN DE HOJAS				
← PALENCIA				SANTANDER →
1	2	3	4	5

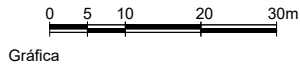


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



ESCALA
1:1000
Numérica



FECHA
AGOSTO 2020

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES ORTOFOTOPLANO

Nº DE PLANO
E1.4
Hoja 2 de 5



DISTRIBUCIÓN DE HOJAS				
← PALENCIA				SANTANDER →
1	2	3	4	5

X= 388280
Y=4697110

X= 388320
Y=4697380

X= 388490
Y=4697110

X= 388510
Y=4697380

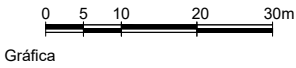


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



ESCALA
1:1000
Numérica



FECHA
AGOSTO 2020

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES ORTOFOTOPLANO

Nº DE PLANO
E1.4
Hoja 3 de 5

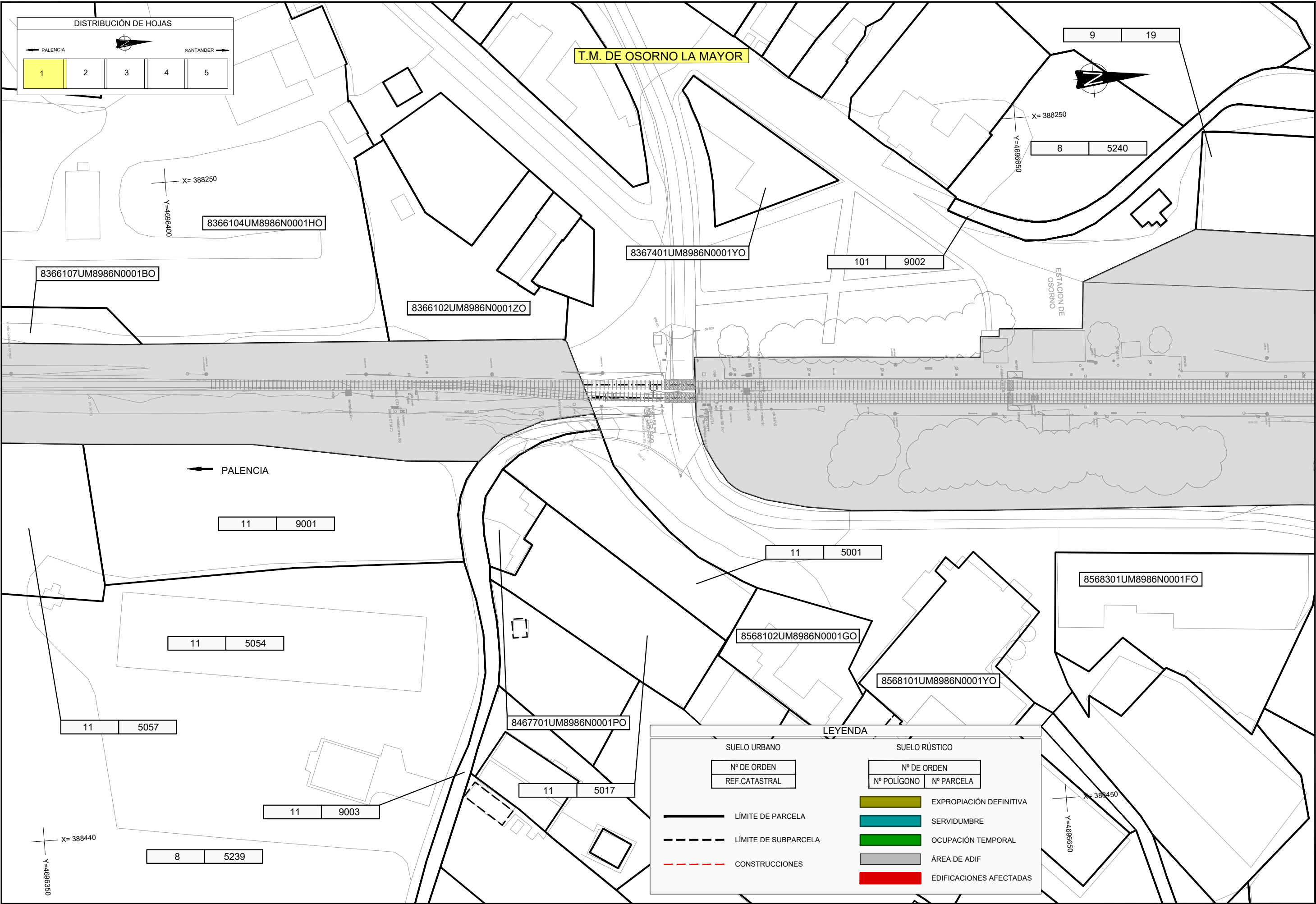
DIRECCIÓN	DEBILITADO	REVISADO	APROBADO	FECHA
-	-	-	-	-

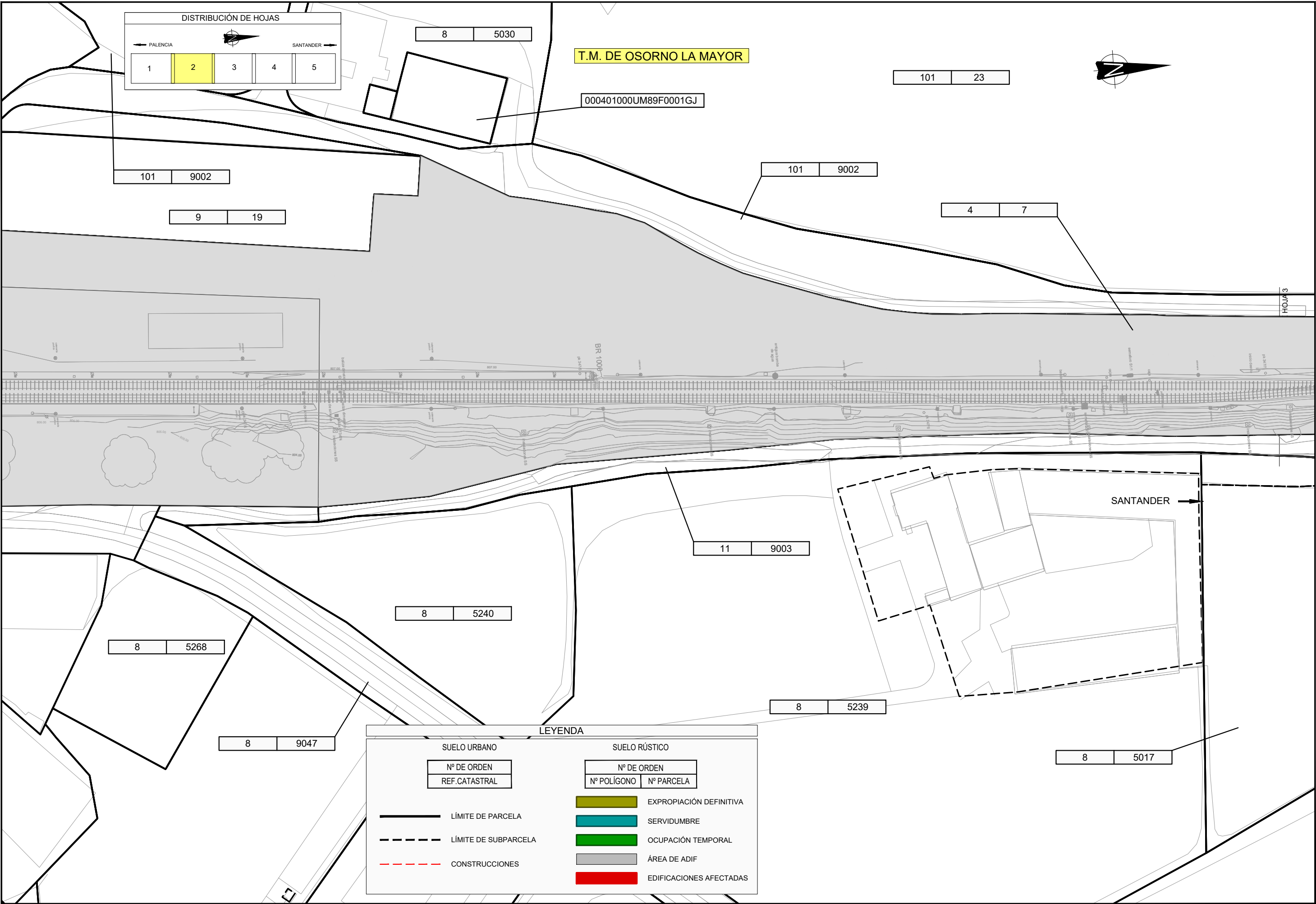


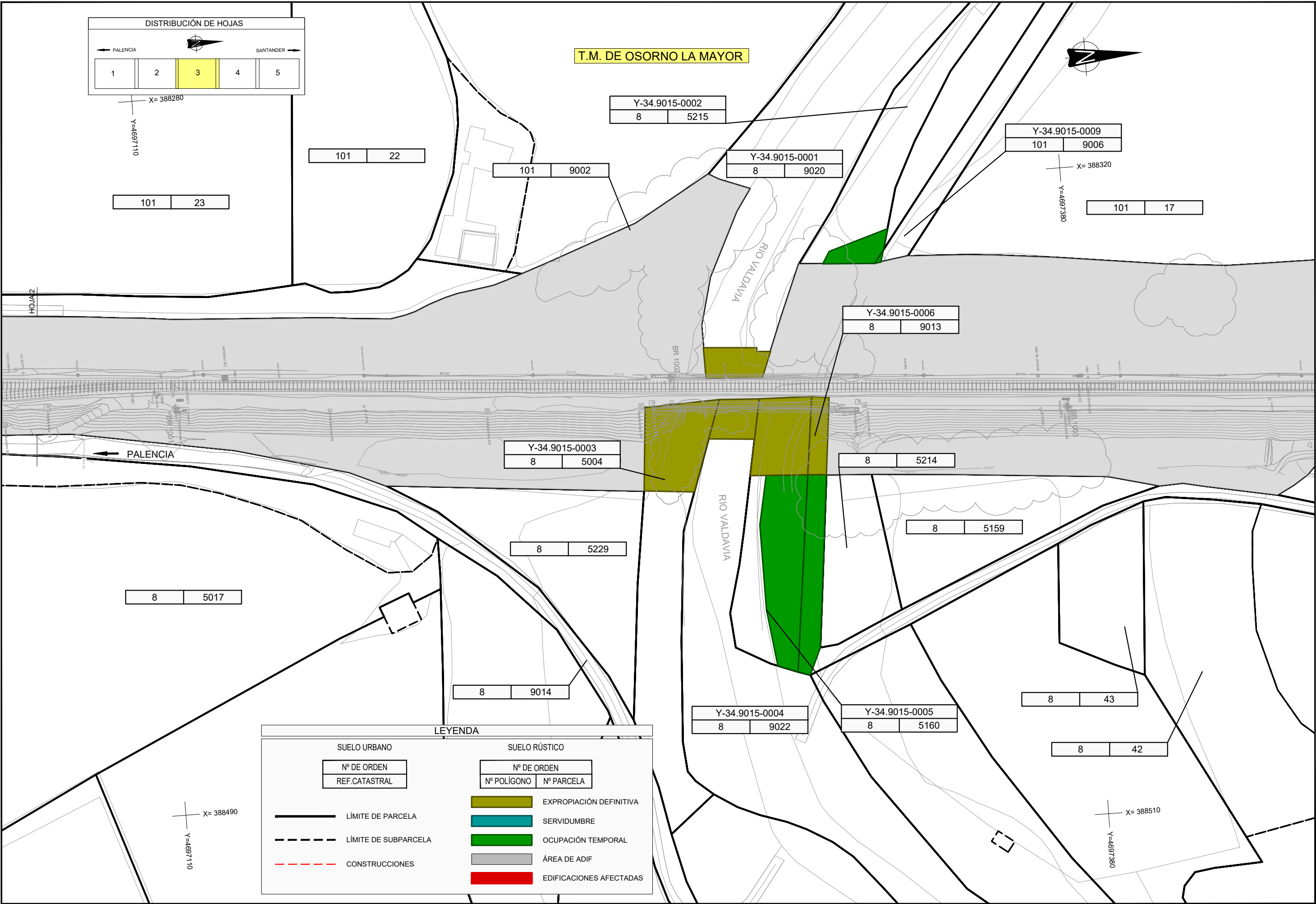
DIRECCIÓN	DIBUJADO	REVISADO	APROBADO	FECHA



EXPROPIACIONES

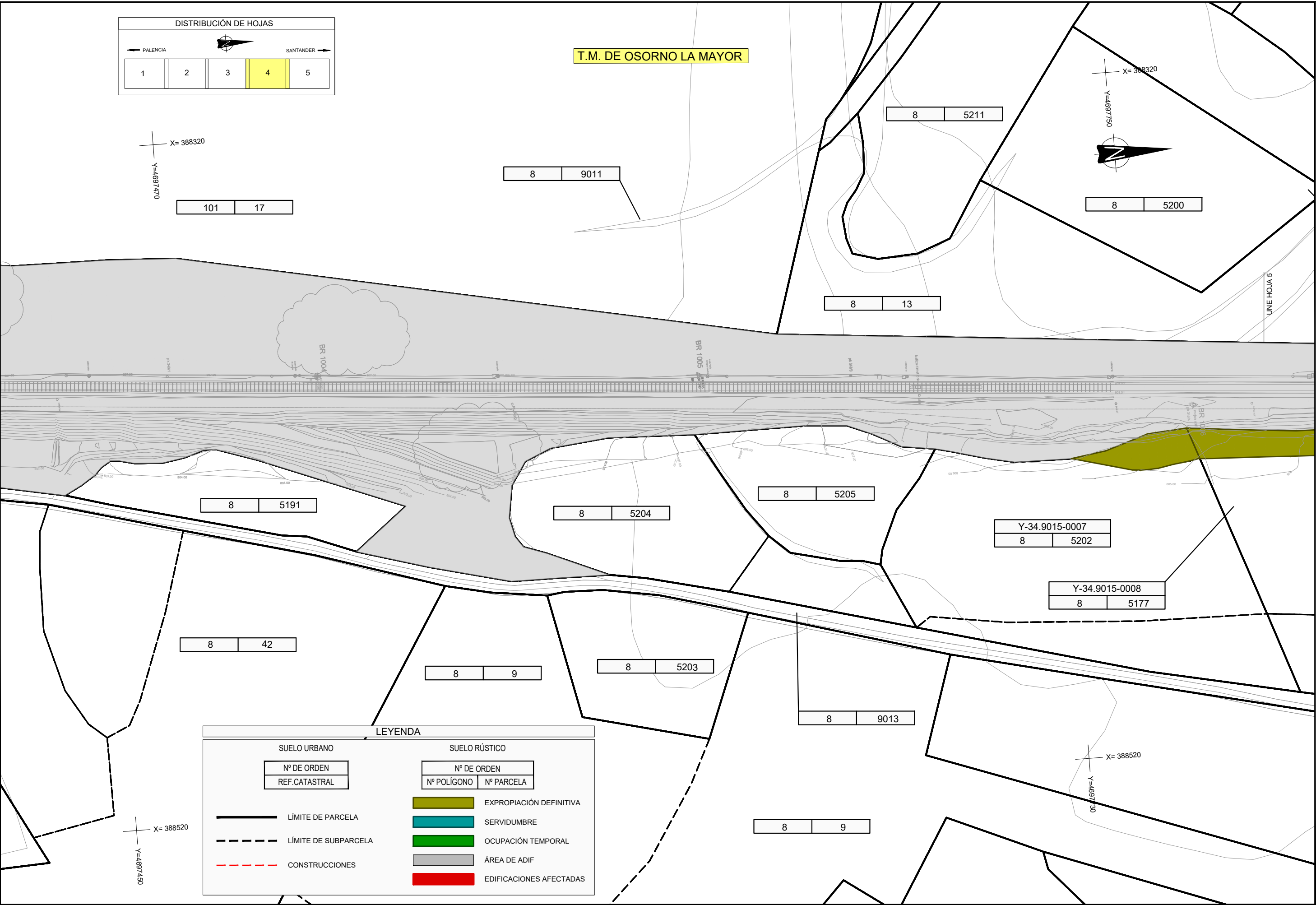






DISTRIBUCIÓN DE HOJAS				
← PALENCIA SANTANDER →				
1	2	3	4	5

T.M. DE OSORNO LA MAYOR



LEYENDA	
SUELO URBANO Nº DE ORDEN REF.CATASTRAL	SUELO RÚSTICO Nº DE ORDEN Nº POLÍGONO Nº PARCELA
— LÍMITE DE PARCELA	EXPROPIACIÓN DEFINITIVA
- - - LÍMITE DE SUBPARCELA	SERVIDUMBRE
- - - CONSTRUCCIONES	OCUPACIÓN TEMPORAL
	ÁREA DE ADIF
	EDIFICACIONES AFECTADAS

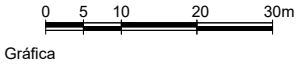


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



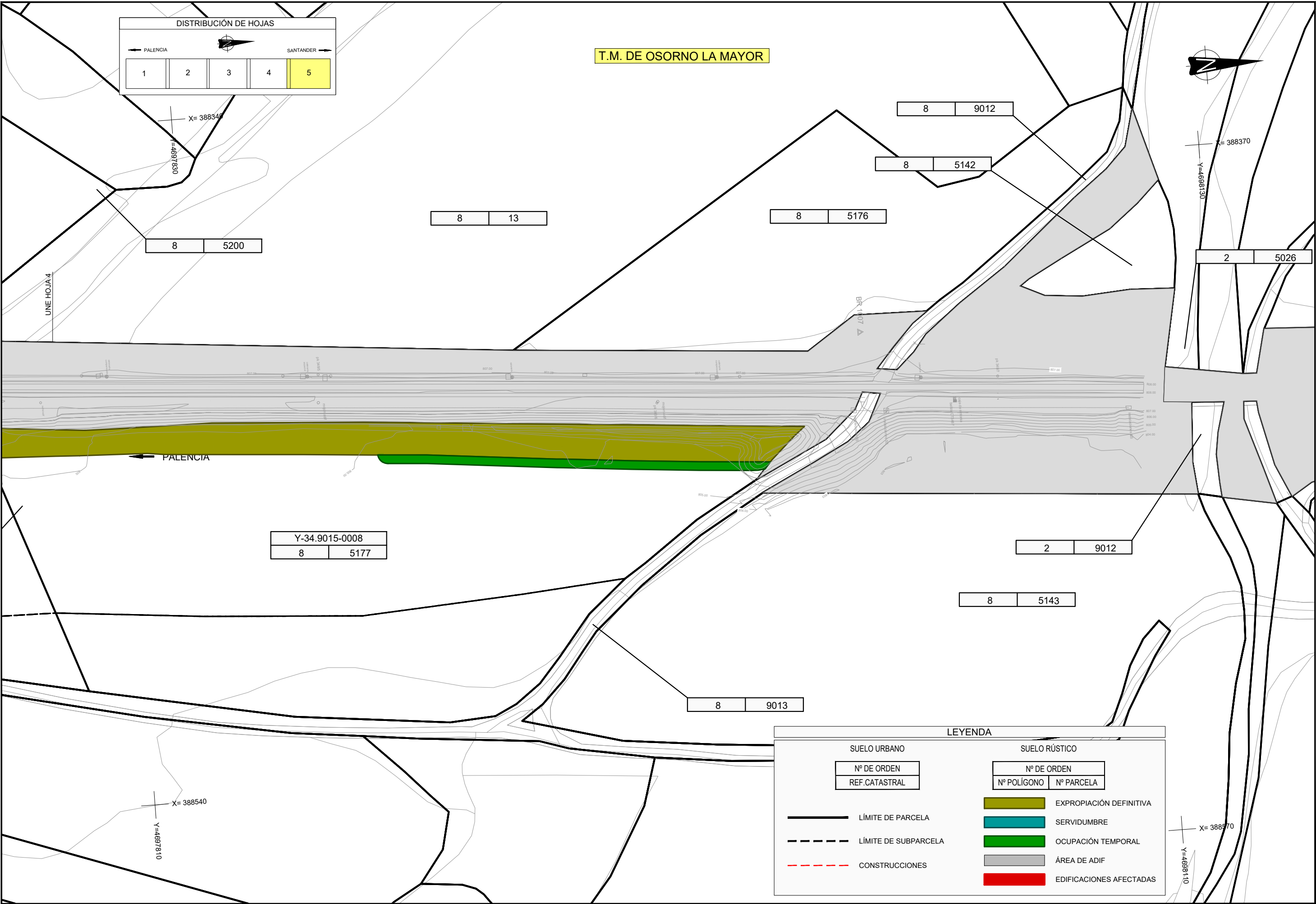
ESCALA
1:1000
Numérica



FECHA
AGOSTO 2020

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES
PLANTA EXPROPIACIONES

Nº DE PLANO
E1.5
Hoja 4 de 5



DISTRIBUCIÓN DE HOJAS				
← PALENCIA				SANTANDER →
1	2	3	4	5

Y-34.9015-0008	
8	5177

SUELO URBANO		SUELO RÚSTICO	
Nº DE ORDEN	REF.CATASTRAL	Nº DE ORDEN	Nº PARCELA
		Nº POLÍGONO	
—	LÍMITE DE PARCELA	EXPROPIACIÓN DEFINITIVA	
- - -	LÍMITE DE SUBPARCELA	SERVIDUMBRE	
- - -	CONSTRUCCIONES	OCUPACIÓN TEMPORAL	
		ÁREA DE ADIF	
		EDIFICACIONES AFECTADAS	

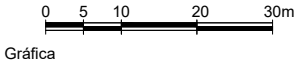


TÍTULO: PROYECTO CONSTRUCTIVO DE AMPLIACIÓN DE 750 m A 1300 m DE LONGITUD ÚTIL DE ESTACIONAMIENTO Y APARTADO DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE OSORNO. LÍNEA PALENCIA - SANTANDER. TÉRMINO MUNICIPAL DE OSORNO LA MAYOR (PALENCIA)

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
D. JOSE ANTONIO IPARRAGUIRRE



ESCALA
1:1000
Numérica



FECHA
AGOSTO 2020

TÍTULO DEL PLANO
E1 - ANEJO DE EXPROPIACIONES
PLANTA EXPROPIACIONES

Nº DE PLANO
E1.5
Hoja 5 de 5