

ANEJO Nº 18. EXPROPIACIONES

ANEJO Nº 18. EXPROPIACIONES**ÍNDICE**

1	MEMORIA.....	1
1.1	OBJETO DE LAS EXPROPIACIONES	1
1.2	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	1
1.2.1	Alternativa 1	1
1.2.2	Alternativa 2	2
1.3	AFECCIONES.....	3
1.4	SUPERFICIES AFECTADAS.....	3
2	VALORACIÓN ESTIMADA	4
3	PLANOS	5

1 MEMORIA

1.1 OBJETO DE LAS EXPROPIACIONES

El objetivo fundamental del Estudio Informativo del Proyecto de Integración Urbana y Adaptación a Altas Prestaciones de la Red Ferroviaria de Lorca, es definir y valorar la viabilidad de una propuesta de actuación para mejorar la integración del ferrocarril de altas prestaciones en la población de Lorca, donde la travesía ferroviaria urbana, comprendida entre las proximidades de la estación Lorca San Diego y la Avenida de Cervantes, cuenta con una longitud de unos 4.500 m y con un pasillo constituido por una vía única sin ningún tipo de cerramiento ni de tratamiento de borde y la permeabilidad se encuentra condicionada a la existencia de una serie de pasos a nivel además de dos pasos inferiores que atraviesan la traza.

Este anejo tiene la finalidad de llevar a cabo una estimación de las superficies afectadas a consecuencia de las actuaciones contempladas en los trazados proyectados de las Alternativas 1 y 2 del Proyecto de Integración Urbana de la Red Ferroviaria de Lorca así como una valoración, al nivel preliminar de anteproyecto, de dichas superficies.

1.2 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Como se indica en el anejo de antecedentes, el ámbito de actuación del estudio informativo se ha visto reducido tras la redacción del Estudio Funcional de la línea Murcia – Almería en 2016, que refleja cambios importantes en el esquema funcional de toda la línea. Con esto, la estación de Lorca San Diego ha quedado fuera del ámbito.

Así, los límites del estudio informativo están condicionados por los nuevos proyectos constructivos que ya se están redactando y que desarrollan el nuevo esquema funcional. Corresponden a los tramos Sangonera – Lorca y Lorca – Pulpí.

El punto final del tramo Sangonera – Lorca marca el nuevo origen del estudio informativo de Lorca. Se fija en el P.K. 201+737,954 del presente estudio informativo de Lorca, que corresponde al P.K. 248+354,40 del tramo Sangonera – Lorca, al P.K. 48+890 del Estudio

Informativo original de la línea Murcia – Almería y al P.K. 1/085 de la línea actual Lorca Sutullena – Lorca San Diego.

El tramo Lorca – Pulpí condiciona el nuevo punto final del estudio informativo de Lorca. Se fija en el P.K. 204+907 del presente estudio informativo de Lorca, que corresponde al P.K. 400+754 del tramo Lorca – Pulpí, al P.K. 52+053 del Estudio Informativo original de la línea Murcia – Almería y al P.K. 2/090 de la línea actual Lorca – Baza.

En el presente estudio informativo se plantean dos alternativas, una en superficie y otra soterrada, ambas con plataforma de vía doble y una estación de alta velocidad en Lorca Sutullena. A continuación se describen dichas alternativas, clasificadas y denominadas de la siguiente forma:

- **Alternativa 1.** En superficie. Trazado en vía doble. Estación de alta velocidad en Sutullena.
- **Alternativa 2.** Soterrada. Trazado en vía doble. Estación de alta velocidad en Sutullena.

1.2.1 Alternativa 1

Comienza en el P.K. 201+737,954 y finaliza en el P.K. 204+907, siendo por tanto su longitud de 3.169,046 m. Todo su trazado se desarrolla en superficie, con plataforma de vía doble de entreeje reducido de 4,0 m.

Desde su origen hasta el río Guadalentín, P.K. 202+200, se aprovecha el corredor de la línea actual, aunque ampliando el radio de la curva localizada a la salida de la actual estación de San Diego, sin llegar a afectar a la futura ronda central que discurrirá, en esta zona, paralela a la línea ferroviaria por el margen izquierdo. En esta zona se proyecta la ampliación del paso inferior existente en el P.K. 202+070, que servirá de reposición del existente en el P.K. 202+155, conectándolos mediante un nuevo vial en la margen izquierda.

Para el cruce sobre el río Guadalentín se plantea la demolición de la estructura existente y su sustitución por un viaducto de vía doble, respetando la ubicación actual de pila y

estribos, de modo que se respeta el cauce actual y la estructura del paso inferior de la Avenida de Santa Clara (P.K. 202+325). Resulta una estructura de dos vanos, de 83,5 m de longitud total (P.K. 202+256 – P.K. 202+340), consistente en dos vigas en celosía metálicas de canto variable y dintel mixto de 41,0 m de luz.

Se proyecta la supresión de los pasos a nivel de la Calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590), la Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725) y la Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), los dos últimos peatonales. El primero se repone con un paso inferior en el P.K. 202+607 y los otros dos con una única pasarela peatonal en la ubicación del último.

Se plantea una nueva configuración de la estación de Sutullena, para alta velocidad, aunque manteniendo el edificio de viajeros actual, recientemente remodelado tras los daños sufridos en el terremoto. La estación está constituida por dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho. Se define un nuevo paso inferior entre andenes en el P.K. 203+020, para independizarlo del paso inferior actual del P.K. 203+045, que será ampliado para el tráfico rodado.

Con la ampliación de la plataforma de la estación se afecta a la Alameda de Rafael Méndez en la margen izquierda, que será repuesta con trazado paralelo. Se suprime el paso a nivel de la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320), localizado a la salida de la estación actual de Sutullena, reponiéndolo con un paso inferior en la misma ubicación, bajo la playa de vías de la nueva estación.

A partir de este punto y hasta el final del tramo se proyecta una plataforma de vía doble, con entreeje reducido de 4,0 m, aprovechando el corredor actual y buscando la ampliación de la plataforma por el lado que produzca la menor afección a las edificaciones existentes, situadas muy próximas a la línea ferroviaria. Con este motivo se proyectan muros en el borde de la plataforma en distintos puntos, a uno y otro lado, todos ellos de menos de 3 m de altura.

En este trayecto se suprimen los pasos a nivel de Camino Marín (P.K. 203+725) y la Calle Martín Morata (P.K. 204+010). Se reponen con un único vial, un paso inferior en el P.K. 203+865.

Se proyecta la ampliación del paso inferior del P.K. 204+350 y marcos tricelulares para la rambla de Las Chatas, P.K. 204+268 (3x3x2 m) y la rambla de La Señorita, P.K. 204+565 (3x3x2,5 m).

El paso superior existente de la carretera RM-11, situado en el P.K. 204+850, cuenta con gálibo suficiente para la plataforma de vía doble, con lo que no se ve afectado.

Se definen además de lo descrito, las reposiciones de las servidumbres y servicios afectados, los elementos de drenaje, las medidas de protección ambiental, la superestructura, la electrificación de la línea y las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para la nueva línea de alta velocidad.

1.2.2 Alternativa 2

Comienza en el P.K. 201+737,954 y finaliza en el P.K. 204+907, siendo por tanto su longitud de 3.169,046 m. La mayor parte de su trazado se desarrolla soterrado, quedando la parte final en superficie, con plataforma de vía doble de entreeje reducido de 4,0 m.

El trazado comienza en la rampa de acceso al soterramiento, hasta el P.K. 202+050, definida por una losa inferior entre pantallas de pilotes. Desde este punto y hasta el P.K. 204+600, en una longitud de 2.550 m, se proyecta el soterramiento de la línea de alta velocidad, permitiendo la reposición de los distintos viales interceptados, ya sean pasos a nivel o pasos inferiores, con trazados a nivel sobre la estructura del soterramiento. Tal es el caso de los pasos a nivel de la Calle Fajardo el Bravo (P.K. 202+590), la Alameda de Ramón y Cajal (P.K. 202+725), la Alameda de la Constitución (P.K. 202+815), la Avenida de Cervantes (P.K. 203+320), el Camino Marín (P.K. 203+725) y la Calle de Martín Morata (P.K. 204+010). Lo mismo ocurre con el paso inferior de la Avenida de Santa Clara (P.K. 202+325) y los situados en los puntos 202+070, 202+155 y 203+045, este último en la estación de Sutullena.

La estructura del soterramiento está compuesta en su mayor parte por pantallas de pilotes con una losa inferior o contrabóveda y una losa de cubierta, siendo necesario disponer en algunas zonas una losa intermedia de arriostramiento.

Se proyecta una nueva estación de alta velocidad en la ubicación de la actual estación de Sutullena, pero soterrada. Se mantiene el edificio de viajeros actual, recién remodelado, pero ampliándolo con las instalaciones necesarias para dar acceso a las vías soterradas.

El esquema funcional de la nueva estación se define con dos vías generales y una vía de apartado izquierda, con dos andenes de 400 m de longitud, uno exterior en el lado derecho, de 6,0 m de ancho y otro interior entre la vía de apartado y la vía general izquierda, de 9,0 m de ancho.

Con la ampliación de la plataforma de la estación se afecta, durante las obras, a la Alameda de Rafael Méndez en la margen izquierda, que será repuesta con el mismo trazado a nivel.

Dada la longitud total del soterramiento es necesario disponer dos salidas de emergencia. La primera se sitúa a ambos lados de la plataforma, en el P.K. 202+640, entre la Calle de Fajardo el Bravo y la Alameda de Ramón y Cajal. La segunda salida de emergencia se sitúa pasada la estación de Sutullena, en el P.K. 203+640 también a ambos lados.

Entre la estación de Sutullena y la rampa de salida se interceptan dos viales, con un paso inferior actualmente, en el P.K. 204+205y en el P.K. 204+350, siendo viable su reposición a nivel. En la misma situación se encuentran los cauces de las ramblas de Las Chatas (P.K. 204+268) y La Señorita (P.K. 204+565).

Entre el P.K. 204+600 y el P.K. 204+870 se proyecta la rampa de salida del soterramiento, definida por una losa inferior entre pantallas de pilotes. Ésta finaliza tras el paso superior existente de la carretera RM-11.

Tras la rampa de salida del soterramiento y hasta el final del tramo, P.K. 204+907, el trazado discurre en superficie.

Se definen además de lo descrito, las reposiciones de las servidumbres y servicios afectados, los elementos de drenaje, las medidas de protección ambiental, la superestructura, la electrificación de la línea y las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para la nueva línea de alta velocidad.

1.3 AFECCIONES

A partir de la información parcelaria del catastro, de los planos de dominio público ferroviario remitidos por ADIF en fase del Estudio de Alternativas y del planeamiento urbanístico de Lorca vigente (Revisión del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Lorca aprobado definitivamente con fecha 18-04-2003), se ha estimado el coste de expropiación de los terrenos ocupados. Se han identificado y cuantificado las superficies afectadas por el trazado dividiéndolas por el tipo de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable.

Se ha estimado la expropiación del pleno dominio de las superficies que ocupan la explanación de la línea férrea considerando la línea de expropiación a 8 metros de la arista exterior de la explanación en aquellos terrenos que ostentan la calificación de suelo rural.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como suelo urbano consolidado (actualmente "urbanizado" según el RD Legislativo 7/2015 de 30 de octubre) por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias consideradas para la protección de la infraestructura ferroviaria se han situado a 5 metros para la zona de dominio público y reducida a 2 metros en los casos de necesidad de la reducción, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de explanación.

En caminos se ha estimado la superficie de expropiación del pleno dominio a 3 metros de la arista exterior de la explanación.

1.4 SUPERFICIES AFECTADAS

Se identifican las superficies afectadas por el trazado dividiéndolas por el tipo de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable.

A continuación se presentan unas tablas resumen de superficies afectadas para cada una de las alternativas y sus correspondientes opciones de actuación.

Tipo suelo		SUPERFICIES (m ²)
		ALTERNATIVA 1
URBANO	SU	22.730,00
URBANIZABLE SECTORIZADO	SUS	16.395,00
URBANIZABLE NO SECTORIZADO	SUNS	665,00

Tipo suelo		SUPERFICIES (m ²)
		ALTERNATIVA 2
URBANO	SU	8.145,00
URBANIZABLE SECTORIZADO	SUS	4.392,00
URBANIZABLE NO SECTORIZADO	SUNS	500,00

2 VALORACIÓN ESTIMADA

Se resumen a continuación las valoraciones de las superficies afectadas para cada una de las alternativas y sus correspondientes actuaciones.

PRESUPUESTO (€)		
ALTERNATIVA 1		
TIPO DE SUELO AFECTADO	SUPERFICIE AFECTADA (M ²)	COSTE (EUROS)
URBANO	22.730,00	5.927.984,00
URBANIZABLE SECTORIZADO	16.395,00	3.279.000,00
URBANIZABLE NOSECTORIZADO	665,00	83.790,00
TOTAL	9.290.774,00 EUROS	

PRESUPUESTO (€)		
ALTERNATIVA 2		
TIPO DE SUELO AFECTADO	SUPERFICIE AFECTADA (M ²)	COSTE (EUROS)
URBANO	8.145,00	2.124.216,00
URBANIZABLE SECTORIZADO	4.392,00	878.400,00
URBANIZABLE NOSECTORIZADO	500,00	63.000,00
TOTAL	3.065.616,00 EUROS	

De la aplicación de los precios unitarios adoptados a las superficies afectadas para los diferentes tipos de suelo, se han obtenido los valores parciales y totales de dichas afecciones, obteniendo un coste en la **alternativa 1 de: NUEVE MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA MIL SETECIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS. (9.290.774,00 Euros).**

De la aplicación de los precios unitarios adoptados a las superficies afectadas para los diferentes tipos de suelo, se han obtenido los valores parciales y totales de dichas afecciones, obteniendo un coste en la **alternativa 2 de: TRES MILLONES SESENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS DIECISEIS EUROS. (3.065.616,00 Euros).**

3 PLANOS

