

# PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA TALAYUELA-CÁCERES

Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de conexión en Plasencia  
Provincia: Cáceres  
Longitud: 1,8 km

Febrero 2018

DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PARA EL MINISTERIO  
DE FOMENTO

DOCUMENTO E-1: ANEJO DE EXPROPIACIONES



Proyecto cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Plurirregional de España 2014-2020. Objetivo: "Conseguir un transporte sostenible"

UNIÓN EUROPEA *Una manera de hacer Europa*



## **DOCUMENTO N°1.-MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA**

# MEMORIA

**NDICE**

<b>1.- ANTECEDENTES.....</b>	<b>3</b>
1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	3
1.1.1.- ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA (TRÁFICO MIXTO).....	4
1.1.2.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	5
1.1.3.- RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA (TRÁFICO MIXTO).....	5
1.1.4.- REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD, EN EL ÁMBITO DEL PRESENTE PROYECTO.....	5
1.1.5.- LICITACIÓN DE LAS OBRAS DE LOS TRAMOS CONTIGUOS.....	6
1.1.6.- RESOLUCIÓN DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE, SOBRE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “CONEXIONES DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA MADRID-EXTREMADURA CON LÍNEA CONVENCIONAL EN PLASENCIA Y MÉRIDA”.....	6
1.1.7.- CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.....	7
1.1.8.- APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.....	7
1.2.- ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	8
<b>2.- OBJETO DEL PROYECTO.....</b>	<b>9</b>
<b>3.- INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....</b>	<b>10</b>
<b>4.- EXPROPIACIONES.....</b>	<b>10</b>
4.1.- EXPROPIACIÓN DEFINITIVA.....	11
4.2.- IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES.....	11
4.3.- OCUPACIÓN TEMPORAL.....	12
4.4.- PLANOS PARCELARIOS.....	12

4.5.- DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	12
<b>5.- PRESUPUESTO.....</b>	<b>12</b>
<b>6.- PLAZO DE OBRA.....</b>	<b>13</b>
<b>7.- DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO.....</b>	<b>13</b>
<b>8.- CONCLUSIONES.....</b>	<b>13</b>



## 1.- ANTECEDENTES

### 1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El origen de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura se corresponde con su inclusión en el denominado Plan Estratégico de infraestructuras 2005-2020 (PEIT), aprobado por el Gobierno del Estado en fecha 15 de Julio de 2005 dentro de la Red de Altas Prestaciones Ferroviarias, así como en su posterior modificación conocida como PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024). Asimismo formaba parte del Proyecto Prioritario nº 3 de la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T).

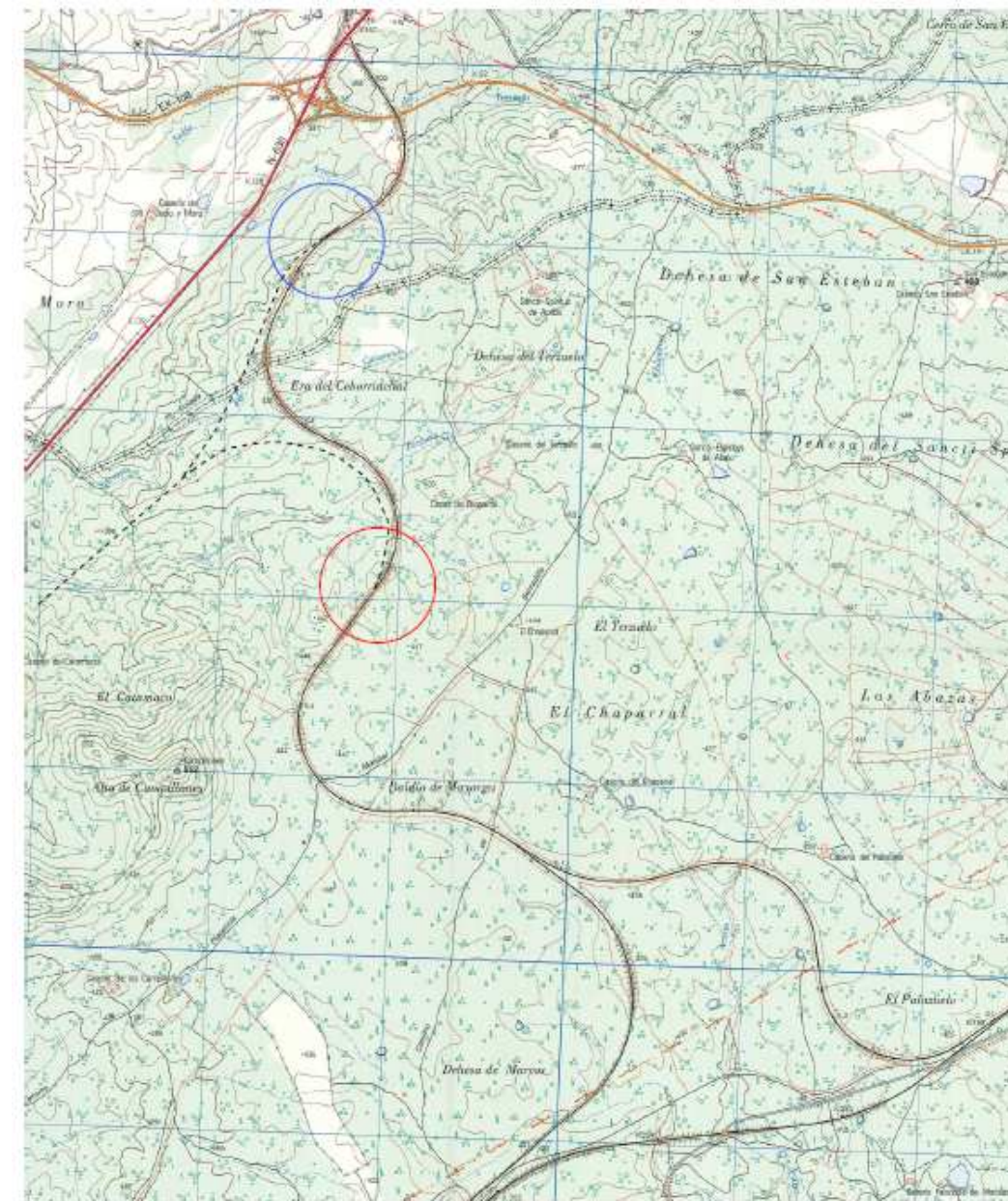
A la luz de su inclusión en el PEIT, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) redactó durante los años 2010 y 2011 los proyectos de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura entre el término municipal de Talayuela y Cáceres, procediendo a la licitación de varios tramos entre Talayuela y Cáceres, y también entre Cáceres y Badajoz.

Para que puedan entrar en servicio los tramos ya construidos o en construcción de la línea de alta velocidad, se plantea la ejecución de una conexión provisional entre la futura línea de Alta Velocidad y la línea de ferrocarril convencional existente Monfragüe-Plasencia poco después del actual triángulo de Monfragüe. De esta manera se cumple un doble objetivo:

- Dar continuidad a los tramos ya construidos o en construcción entre Cáceres y Plasencia, entre ellos los emblemáticos cruces del embalse de Alcántara eliminado la zona sinuosa de Río Tajo. La continuidad de estos tramos se plantea en dirección Madrid conectando con la línea convencional Plasencia-Monfragüe, y de ahí siguiendo hacia Madrid por la línea convencional existente Madrid-Valencia de Alcántara. En dirección Cáceres, la continuidad de los tramos de Alta Velocidad construidos requiere la construcción de otra conexión a unos 7 km de la estación de Cáceres, a la altura de Casar de Cáceres (“Ramal de conexión al Norte de Cáceres”).

- Construir un ramal de entrada a Plasencia desde la línea de Alta Velocidad, procedente de Cáceres. Con ello esta ciudad extremeña quedaría conectada también a la red de Alta Velocidad.

La configuración resultante es la de un nuevo triángulo similar al existente en Monfragüe, de manera que se construyen dos ramales nuevos Cáceres-Plasencia y Cáceres-Monfragüe, y el tercer lado del triángulo queda constituido por el actual Monfragüe-Plasencia, según esquema que figura a continuación, donde figura punteado el nuevo triángulo y al sur el actual triángulo de Monfragüe.



Para conectar estos ramales con el tramo de línea de Alta Velocidad “Estación de Plasencia. Plataforma”, actualmente en construcción, se precisa proyectar un tramo de plataforma de 1.800 metros de longitud, que será compatible tanto con la conexión provisional hacia la línea Monfragüe-Plasencia, como con la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura una vez se reanude la construcción de los tramos desde la zona de Plasencia hacia Madrid. Dado que este tramo de plataforma de 1.800 metros resulta compatible con la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, su sección transversal se proyecta con las características habituales de las líneas de Alta Velocidad y en concreto para vía doble.

#### **1.1.1.- Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura (tráfico mixto)**

La solución definida para el presente Proyecto resulta compatible con la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura y **desarrolla la traza prevista en el “Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”**, en los 1.800 metros de traza que se proyecta. Por tanto procede exponer a continuación la tramitación del citado Estudio Informativo, que se inicia en fecha 27 de Junio de 2001 con la adjudicación de la redacción del Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Madrid – Cáceres.

El objeto del Estudio Informativo era la selección de la alternativa óptima que permitiera establecer una conexión ferroviaria entre Madrid y Cáceres. El alcance final del trabajo sirvió de base a los procesos de Información Pública y Oficial establecidos en la L.O.T.T., en el R.D. Legislativo 1302/86 de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo y en sus Reglamentos Respectivos. Una vez realizado el análisis a escala 1:5.000, se seleccionaron dos alternativas A y B.

El 5 de mayo se someten a Información Pública y Oficial dichas alternativas. A efectos de dicho proceso se dividió el ámbito de Estudio en dos tramos:

- Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Madrid – Oropesa.

- Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela.

Con fecha 27 de noviembre de 2003 y una vez analizadas las alegaciones formuladas en el proceso anterior, se remitió el expediente al Ministerio de Medio Ambiente, para solicitar la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

Posteriormente, con fecha de diciembre de 2004, se publicó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), en el que se especifica que la nueva línea de alta velocidad entre Madrid – Extremadura será explotada para tráfico mixto (viajeros y mercancías).

Estas nuevas consideraciones obligaron a realizar una serie de modificaciones en los trazados de las alternativas seleccionadas en el Estudio Informativo que básicamente obligaron a disminuir las pendientes de las alternativas A y B para permitir el tráfico de mercancías.

En paralelo, en mayo de 2004, se aprueba la propuesta de la Junta de Extremadura, de ampliación de la ZEPA ES0000014 “Monfragüe y las dehesas del entorno”, lo que supuso la modificación de las plantas de las alternativas A y B y la definición de dos nuevos trazados alternativos C y D que no afectan al espacio antes señalado.

Estas circunstancias condujeron a la redacción de un nuevo Estudio Informativo: **“Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela”** en el que a las alternativas A y B del estudio anterior y una vez modificados sus alzados para adecuarlos al nuevo modelo funcional de tráfico mixto, se añaden otras dos, alternativas C y D.

Con fecha 23 de mayo de 2006 se sometió el nuevo Estudio Informativo a los procesos de Información Pública y Oficial. Una vez analizadas las alegaciones formuladas en el proceso anterior, se remitió el expediente al Ministerio de Medio Ambiente con objeto de solicitar la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

### **1.1.2.- Declaración de Impacto Ambiental**

Las condiciones del Proyecto Modificado no se han modificado (salvo el nuevo emplazamiento del vertedero) respecto al Proyecto de Construcción, por tanto se cumple con la Resolución de 8 de noviembre de 2007, publicada en el BOE nº292 de 6 de diciembre de 2007, de la Secretaría para la prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Línea Ferroviaria de alta Velocidad Madrid-Extremadura, tramo: Talayuela-Cáceres (Tráfico Mixto).

Esta Declaración resulta de aplicación al tramo que se proyecta en el proyecto modificado a excepción del emplazamiento del nuevo vertedero para el cual se va a realizar una Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 16/2015, 23 Abril, de Protección Ambiental de la Comunidad de Extremadura.

### **1.1.3.- Resolución de aprobación del expediente de información pública y aprobación del Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura (tráfico mixto)**

Con fecha 21 de diciembre de 2007 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del “Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”. Resolución publicada en el B.O.E de 16 de enero de 2008.

La Resolución propone como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos, la denominada “Alternativa D”. En esta aprobación se excluye textualmente “la construcción de la nueva estación de Plasencia entre los PPKK 210+040 y 211+017”.

### **1.1.4.- Redacción de los proyectos de plataforma de la línea de Alta Velocidad, en el ámbito del presente Proyecto**

El presente proyecto limita con los siguientes:

- En dirección Cáceres y siguiendo la futura línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, con el proyecto del tramo “Estación de Plasencia. Plataforma.”
- En dirección Plasencia y Madrid, con el “Proyecto de Plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: “Ramales de conexión en Plasencia”, el cual permite realizar la conexión provisional entre los tramos en construcción de la línea de Alta Velocidad y la línea de ferrocarril convencional Monfragüe-Plasencia.

A continuación se indica la cronología de cada una de estas actuaciones.

En cuanto al tramo “Estación de Plasencia. Plataforma”, la empresa TIFSA redactó el proyecto básico del tramo en fecha Octubre de 2010, continuando con la redacción del proyecto de Construcción la empresa INECO, el cual fue finalizado en Julio de 2013.

Como circunstancia relevante en este proyecto, durante la redacción del proyecto de construcción se vio la necesidad de modificar la rasante prevista en los 1.800 metros iniciales de este tramo, para adaptarla a las necesidades de la futura conexión con la línea de ferrocarril convencional Monfragüe-Plasencia que se estaba planteando. Por ello se segregó del proyecto de construcción el tramo de 1.800 metros comprendido entre los PK 0/000 (límite con el proyecto Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia. Plataforma) y 1/800, poco antes de lo que iba a ser la playa de vías de la futura estación de Plasencia.

**El presente Proyecto de Plataforma corresponde a la definición de estos 1.800 metros de traza de la línea de Alta Velocidad que fueron segregados del tramo “Estación de Plasencia. Plataforma” y que deben ser compatibles también con lo previsto en el proyecto de plataforma correspondiente a los “Ramales de Conexión en Plasencia”.**

Dado que el presente proyecto arranca en el extremo del tramo “Estación de Plasencia. Plataforma” se ha incluido la correspondiente acta de coordinación entre tramos en el Anejo nº9 “Trazado”.

En cuanto al proyecto del tramo “Malpartida de Plasencia - Estación de Plasencia/Fuentidueñas”, fue redactado por la empresa GINPROSA Ingeniería S.L con fecha Noviembre de 2010.

Finalmente y en cuanto al proyecto del tramo “Ramales de Conexión en Plasencia”, en fecha 19 de Julio de 2013 ADIF licitó el contrato de redacción del proyecto de plataforma de esta conexión, junto con otras dos conexiones a materializar al Norte de Cáceres y Norte de Mérida, con el título “Servicios para la Redacción del Proyecto de Plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, Talayuela-Cáceres. Ramales de Conexión en Plasencia, Norte de Cáceres y Norte de Mérida”. La adjudicación de este contrato fue resuelta a la empresa Sers, Consultores en Ingeniería y Arquitectura S. A. el 9 de Diciembre de 2013. El proyecto de construcción del tramo “Ramales de Conexión en Plasencia” se ha redactado en paralelo y en coordinación con el presente Proyecto.

#### **1.1.5.- Licitación de las obras de los tramos contiguos**

Las obras del tramo Estación de Plasencia. Plataforma fueron adjudicadas a la empresa Rover Alcisa S.A., siendo publicada dicha adjudicación en BOE de 7 de Julio de 2014.

En cuanto a la licitación de las obras del presente tramo indicar que se han licitado en conjunto con las definidas en el presente proyecto (“Ramales de Conexión en Plasencia”), siendo publicada dicha adjudicación en BOE de 9 de Junio de 2016.

#### **1.1.6.- Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto “Conexiones de la línea de Alta Velocidad Ferroviaria Madrid-Extremadura con línea convencional en Plasencia y Mérida”**

Se cita en este apartado la conclusión de la tramitación ambiental del tramo contiguo “Ramales de Conexión en Plasencia”, al ser éste la continuación del presente Proyecto. Respecto al proyecto de plataforma del tramo “Ramales de Conexión en Plasencia” y

dado que las obras definidas en él no se encontraban contempladas en el Estudio Informativo de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres (Tráfico mixto) aprobado, este proyecto así como las otras conexiones en Cáceres y Mérida fueron sometidos a consultas ambientales para determinar si los proyectos de cada una de las conexiones debían someterse o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En fecha 18 de Julio de 2014, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente emitió Resolución concluyendo el siguiente párrafo:

De acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto “**CONEXIONES DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA MADRID-EXTREMADURA CON LÍNEA CONVENCIONAL EN PLASENCIA Y MÉRIDA**”, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª del capítulo II de dicha Ley”.

Por tanto la citada Resolución, publicada en B.O.E. nº 185 de 31 de julio de 2014, exime a los proyectos de conexiones en Plasencia y Mérida del trámite de Evaluación de Impacto Ambiental.

Por otra parte, en el texto de la citada Resolución, página 7 apartado 3.3 “Características del potencial impacto” se indica textualmente:

*“Las principales afecciones derivadas de la ejecución del proyecto se producirán durante la fase de construcción. En este sentido, el promotor señala que las medidas preventivas y correctoras propuestas para minimizar dichos impactos se ajustarán al condicionado de las DIAs de la LAV Madrid-Extremadura emitidas”.*

En consecuencia, en la redacción del Proyecto de los Ramales de Conexión en



Plasencia, se ha tenido en cuenta lo indicado en la Declaración de Impacto Ambiental formulada para el Estudio Informativo del proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto). **Este Estudio Informativo cubre por otra parte y como se ha indicado anteriormente, el tramo de 1.800 metros correspondiente al presente Proyecto.**

#### **1.1.7.- Contrato de servicios para la redacción del Proyecto de Construcción**

Para la redacción del proyecto, ADIF adjudicó a la empresa SERS. Consultores en Ingeniería y Arquitectura S.A. el Contrato denominado "Servicios de Asistencia para la redacción del proyecto de plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de conexión en Plasencia", firmándose el mismo el 13 de Julio de 2015. El presente Proyecto forma parte de este contrato.

#### **1.1.8.- Aprobación Provisional del Proyecto de Construcción**

Con fecha de 2 de octubre de 2015 se redacta "Propuesta de Aprobación Técnica Provisional" del proyecto de Construcción "Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia", bajo la cual se propone:

En virtud de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de encomienda al extinto GIF, de 17 de octubre de 2004, de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de 14 de abril de 2005, de la disposición adicional cuarta y del artículo 6 del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad (RD 1044/2013, de 27 de diciembre) y del Acuerdo de Delegación de Competencias, del 17 de enero de 2014, se propone:

- La aprobación técnica provisional del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia".
- La realización del trámite contemplado en el artículo 7, apartado 3, de la Ley

38/2015 del Sector Ferroviario.

- La incoación del correspondiente expediente de Información Pública.
- La realización de los trámites necesarios para que la relación a que se refiere el artículo 17 de la Ley de Expropiación Forzosa sea publicada en el Boletín Oficial del Estado, en el Boletín de la provincia de Cáceres y en un diario de gran tirada en la citada provincia (artículo 18.2).

En cuanto a la citada tramitación, el 22 de Octubre de 2015, ADIF ALTA VELOCIDAD publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE 253) el anuncio por el que se somete a información pública, a efectos de expropiaciones, el "Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma. Ramales de conexión en Plasencia". Dicho anuncio se publicó también en el BOP (Boletín Oficial de la Provincia) de Cáceres nº 202 con fecha 20 de Octubre de 2015, y en el periódico local "Diario Hoy de Extremadura" con fecha Miércoles 28 de Octubre de 2015.

Previamente, con fecha 15 de Octubre de 2015 se remitió un ejemplar del Anejo de Expropiaciones del presente Proyecto de Construcción para Información Pública a efectos de expropiaciones a los siguientes organismos:

<b>ORGANISMO</b>	<b>DIRECCIÓN</b>
Subdelegación del Gobierno en Cáceres	Avda. Virgen de la Montaña 3, 10.071 CÁCERES
Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia	Pza.Mayor 1, 10.680 Malpartida de Plasencia (CÁCERES)

Transcurrido el plazo de Información Pública, se recibieron oficios del Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia y de la Subdelegación del Gobierno en Cáceres, certificando que la documentación enviada ha sido expuesta a Información Pública, sin haber sido formulada ninguna alegación.

## 1.2.- ANTECEDENTES TÉCNICOS

Para la redacción del presente proyecto se han tenido en cuenta los estudios, documentos y proyectos que se citan a continuación:

- “Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”. (Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento. Abril de 2006)
- Informe sobre el Expediente de Información Pública del Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad. Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)” (Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento. Noviembre de 2006).
- Resolución de 8 de noviembre de 2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del “Proyecto de Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”. (B.O.E. nº 292 de 6 de diciembre de 2007)
- Resolución de 21 de diciembre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y se da la aprobación definitiva al “Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)” (B.O.E de 16 de enero de 2008).
- Trabajos cartográficos para la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres. (CLAVE: 3.8/5500.0509/7-00000. RE 001/08). (Junio de 2008).
- Estudio Geológico – Geotécnico de la línea de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres. Subtramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia Fuentidueñas. (Euroconsult. Febrero de 2009)
- Estudio de fauna. Línea de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Talayuela – Cáceres. (PROINTEC. Abril de 2009).
- Estudio de especies de flora singular de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Tramo: Talayuela - Cáceres de septiembre de 2009.
- Proyecto Básico de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Cáceres-Talayuela. Tramo:-Ramales de conexión en Plasencia, redactado por SERS en Mayo de 2015
- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Cáceres-Talayuela. Tramo:-Ramales de conexión en Plasencia, redactado por SERS en Noviembre de 2015
- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Cáceres-Talayuela. Tramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia/Fuentidueñas, redactado por Ginprosa, S.A en Noviembre de 2010.
- Proyecto Básico de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Cáceres-Talayuela. Tramo:-Estación de Plasencia Plataforma, redactado por Tifsa, S.A en Octubre de 2010
- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Cáceres-Talayuela. Tramo:-Estación de Plasencia Plataforma, redactado por Ineco, S.A en Julio de 2013
- Estudios arqueológicos incluidos en los proyectos de los tramos Malpartida de Plasencia a Estación de Plasencia y Estación de Plasencia. Plataforma.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato de servicios para la redacción del Proyecto de Plataforma de la Línea de Alta velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Ramales de Conexión en Plasencia, Norte de Cáceres y Norte de Mérida” (Mayo de 2013).
- Pliego de Cláusulas Administrativas del contrato de servicios para la redacción del Proyecto de Plataforma de la Línea de Alta velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Tramo “Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia” (Mayo de 2015).
- Documento Ambiental “Conexiones de la Línea Ferroviaria Madrid-Extremadura con la línea convencional en Plasencia, Cáceres y Mérida”, redactado por INECO en Junio de 2013
- IGP: Instrucciones generales para los proyectos de plataforma. IGP-Edición Junio 2.011. Versión 2 (Junio 2.012), en aquellas que no han sido derogadas por las NAP, según la siguiente relación:  
IGP-3 Trazado  
IGP-5 Estructuras  
IGP-6 Medio Ambiente



IGP-11 Estudio de Seguridad y Salud

IGPs 0.1.2.10, 0.1.2.12, 0.1.2.15 y 0.1.2.18 Índices tipo de los Anejos de Trazado, Estructuras, Integración Ambiental y Estudio de Seguridad y Salud respectivamente.

- NAP (Normas ADIF Plataforma), vigentes a partir de Julio de 2015, según la siguiente relación:
  - NAP 1200 Expropiaciones
  - NAP 1201 Indices tipo y contenido de los proyectos
  - NAP 1203 Climatología, hidrología y drenaje
  - NAP 1211 Reposición de servidumbres y servicios afectados
  - NAP 1240 Geología, Geotecnia y Estudio de Materiales
  - NAP 2300 Obras complementarias de la plataforma
  - NAP 2310 Túneles
  - NAP 3000 Instalaciones ferroviarias de la plataforma
- PGP: Pliego general de prescripciones técnicas tipo para los proyectos de plataforma. PGP-Edición Junio 2.011. Versión 2 (Junio 2.012).
- BPGP: Base de precios tipo general para los proyectos de plataforma. BPGP Edición Junio 2.011. Versión 2 (Junio 2.012).
- Cartografía a escala 1:1000 proporcionada por ADIF.
- Catálogo de aparatos de vía suministrado por la empresa JEZ, Sistemas Ferroviarios.

## 2.- OBJETO DEL PROYECTO

La finalidad del presente documento es tener en cuenta las nuevas necesidades de expropiación necesarias para poder ejecutar el proyecto modificado del Proyecto de Construcción de plataforma “Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela-Cáceres. Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia”

Las expropiaciones necesarias para realizar el proyecto modificado son:

- “Eje 17 Reposición de camino a Casas de Retortillo”, se contempla el acceso a dicho camino desde la N-630.

- Ampliación de la superficie de expropiación entre el pie del terraplén del margen derecho de la L.A.V. y la carretera Nacional N-630 para adosar a éste un vertedero que sustituye al de proyecto (Se detalla en párrafos posteriores su justificación).
- Al resultar insuficiente la superficie expropiada en la parcela 78-14b del tramo de Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia, para la ejecución de vertedero, se ve la necesidad de ampliar la expropiación en una longitud aproximada de 220 m del tramo contiguo correspondiente al Proyecto Estación de Plasencia-Plataforma.
- A fin de dar continuidad a los caminos de ambos tramos (Estación de Plasencia-Plataforma y Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión) afectados por el nuevo vertedero se rectifica su trazado. Dichos caminos afectados son, en el Tramo Estación de Plasencia-Plataforma : “Ramal de enlace 1 (CDR)” y en el Tramo Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión Plasencia: “Eje 13 MD”.
- Como consecuencia del cambio de trazado, ha sido necesario aumentar las superficies de expropiación del tronco de la L.V.A..
- Otro cambio significativo del proyecto modificado, ha sido la reducción de la longitud del viaducto que pasa de 316 m a 210 m y que implica un aumento de la superficie de expropiación en las zonas en las que se acorta el viaducto (Estribos 1 y 2)

Se detalla a continuación la justificación de la necesidad del emplazamiento del nuevo vertedero propuesto adosado al terraplén de la L.A.V. que sustituye al vertedero de proyecto (V-32).

Del estudio de las obras proyectadas se desprende que existe una gran descompensación de tierras existiendo un excedente de éstas procedente de las excavaciones de 901.243 m3.

El único emplazamiento que contempla el proyecto constructivo para esos excedentes es el denominado V-32. Se trata de una explotación minera en término municipal de Plasencia que dista del centro de gravedad de la obra unos 12 Km, que deben ser recorridos a través de la EX – 108 y N-630.

Los principales inconvenientes no contemplados ni valorados económicamente en proyecto que presenta para su uso dicho vertedero son:

- Al ser una cantera que ha estado activa, no sería posible ya que no existe, realizar una retirada inicial de tierra vegetal de 18 cm tal y como propone el proyecto y por consiguiente tendría que ser adquirida de otro lugar y transportada a la cantera.
- El proyecto constructivo en el anejo 14 de integración ambiental, indica que antes del comienzo de las obras en el vertedero y fuera del periodo de reproducción de la nutria (primavera y verano) se trasladará la fauna de la charca afectada por el vertedero a la charca permanente y se crearan taludes artificiales para la nidificación del abejaruco europeo, con unas dimensiones mínimas de 3 m de altura y 150 m de longitud y deberán disponer de un fondo mínimo de 5 m. Dichas actuaciones no vienen valoradas económicamente.
- El transporte del excedente de tierras de proyecto ( 901.243 m<sup>3</sup>) supondría en torno a 1.800.000 tn transportadas (traducidos a camiones serían unos 72.000 camiones) en el plazo previsto para su ejecución (6 meses) y generaría un intenso tráfico adicional de vehículos pesados, que conllevaría la degradación del firme actual, además de un incremento de los riesgos de accidentes. La Dirección General de Infraestructuras de la Junta de Extremadura ha indicado por escrito la necesidad de restaurar la carretera a su situación primitiva indicando cuales serán las actuaciones necesarias a llevar a cabo como consecuencia del tránsito que habrá de los camiones al vertedero V-32.
- El proyecto constructivo en el anejo N° 4 Estudio de Materiales, contempla unos trabajos previos de acondicionamiento de dicho vertedero (V-32) debido a la

existencia de antiguas balsas, escombreras y pequeñas edificaciones de la antigua explotación.

### **3.- INTEGRACIÓN AMBIENTAL**

Para la integración ambiental de las actuaciones se aplicará las mismas medidas protectoras y correctoras definidas en el proyecto de construcción (salvo para el nuevo emplazamiento del vertedero) que daban cumplimiento a las prescripciones incluidas en la Resolución de 8 de noviembre de 2007, (BOE nº 292 de 6 de diciembre) de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, mediante la cual se formuló declaración de impacto ambiental del “Proyecto de Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”.

Para el nuevo vertedero se va a realizar una Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 16/2015, 23 Abril, de Protección Ambiental de la Comunidad de Extremadura.

Indicar que dicho vertedero es común para los tramos:

- Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia
- Ramales de Conexión Plasencia

Las consideraciones de tipo medioambiental que motivan la redacción del presente Proyecto Modificado se exponen detalladamente en el Anejo N° 1: Integración Ambiental.

### **4.- EXPROPIACIONES**

Se detallarán las variaciones de las expropiaciones con relación a las incluidas al Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela -Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia.

Las actuaciones de dicho proyecto que motivan incrementos y/o modificaciones en las expropiaciones son las siguientes:

- “Eje 17 Reposición de camino a Casas de Retortillo”, se contempla el acceso a dicho camino desde la N-630.
- Al resultar insuficiente la superficie expropiada de la parcela 78-14b en el tramo de Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia, para la ejecución del emplazamiento del nuevo vertedero, se ve la necesidad de ampliar la expropiación en una longitud aproximada de 220 m del tramo contiguo correspondiente al Proyecto Estación de Plasencia-Plataforma.
- A fin de dar continuidad a los caminos de ambos tramos (Estación de Plasencia-Plataforma y Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión) afectados por el nuevo vertedero se rectifica su trazado. Dichos caminos afectados son, en el Tramo Estación de Plasencia-Plataforma : “Ramal de enlace 1 (CDR)” y en el Tramo Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia: “Eje 13 MD”.
- Como consecuencia del cambio de trazado en el que se ha modificado la rasante elevándola un metro, para compensar el excedente de tierras de proyecto al no poder utilizar el vertedero de proyecto y carecer el nuevo de capacidad suficiente para dicho excedente de tierras, ha sido necesario aumentar las superficies de expropiación entre el pie del terraplén del margen derecho de la L.A.V. y la carretera Nacional N-630 para adosar a éste un vertedero que sustituye al de proyecto.
- Otro cambio significativo del proyecto modificado, ha sido la reducción de la longitud del viaducto que pasa de 316 m a 210 m y que implica un aumento de la superficie de expropiación en las zonas en las que se acorta el viaducto (Estribos 1 y 2). La reducción de la longitud del viaducto se debe a la modificación de la rasante que ha implicado encajar la estructura adaptándola a la topografía existente y a la necesidad de absorber el excedente de tierras del proyecto por no poder utilizar el vertedero de proyecto y ser el nuevo propuesto de menor capacidad. Se ha modelizado hidráulicamente el Arroyo de Terzuelo que pasa bajo dicho viaducto con el fin de obtener la llanura de inundación para el periodo de retorno de 5 y 500 años afectando solamente a dos vanos al igual

que lo hacía el proyecto constructivo debido al gran esviaje que presenta el cauce con respecto a la LAV. El presente viaducto proyectado en el proyecto modificado cumple la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto constructivo pues los estribos quedan al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, a ambos lados del cauce, cumpliendo el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido sobre la ley de aguas, sin perjuicio de lo establecido para la protección de la vegetación de ribera. Respecto a las pilas indicar que una pila queda dentro del cauce al igual que en el proyecto constructivo ya que no ha sido posible técnicamente viable colocarla fuera del cauce. Dicha pila se ha protegido frente a la socavación con escollera concertada con hormigón en el proyecto modificado

Indicar también que en el arroyo no existe vegetación de ribera, es un arroyo estacional en el que se establecen comunidades higrófilas con formaciones arbustivas de tamujos (*Flueggea tinctoria*), los ejemplares que se ven afectados por las obras son los mismos que en el proyecto constructivo y serán traslocados como indica el proyecto tal y como se contempla en el apartado 4.2.3.1 y las poblaciones más próximas se jalonarán para evitar su afección.

#### **4.1.- EXPROPIACIÓN DEFINITIVA**

La Expropiación Definitiva de los terrenos ocupados como consecuencia de las actuaciones antes indicadas, resultantes de la aplicación de los criterios y de los parámetros expuestos en el Proyecto de Construcción afecta a una superficie de 8,16 has ( 81.559 m<sup>2</sup> ). Estos terrenos se sitúan en las parcelas pertenecientes al municipio de Malpartida de Plasencia.

#### **4.2.- IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES**

No existe ninguna superficie de imposición de servidumbre en los terrenos ocupados como consecuencia de las actuaciones antes indicadas, resultantes de la aplicación de los criterios y de los parámetros expuestos en el Proyecto de Construcción.

#### 4.3.- OCUPACIÓN TEMPORAL

Se definen de este modo aquellas franjas de terrenos que resulta estrictamente necesario ocupar, para llevar a cabo la correcta ejecución de las obras contenidas en el proyecto y por un espacio de tiempo determinado.

No existe ninguna superficie de ocupación temporal en los terrenos ocupados como consecuencia de las actuaciones antes indicadas, resultantes de la aplicación de los criterios y de los parámetros expuestos en el Proyecto de Construcción..

#### 4.4.- PLANOS PARCELARIOS.

En el anejo nº 2, Expropiaciones, se incluye una colección de planos parcelarios en los que se definen todas y cada una de las parcelas catastrales afectadas por cambios.

#### 4.5.- 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.

Toda la información necesaria para la preparación de la referida relación se ha obtenido a través de los Centros de Gestión Catastral y Tributaria de las Delegaciones Provinciales de Hacienda, de los Ayuntamientos afectados, de las correspondientes Cámaras o Sindicatos Agrarios, así como de la inspección directa "in situ".

#### 5.- PRESUPUESTO

Se incluye a continuación el presupuesto desglosado por capítulos del proyecto de construcción y del proyecto modificado: Tramos: Estación Plasencia-Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia / Ramales de Conexión en Plasencia

Señalar que pese a llevar expedientes de expropiación independientes y diferenciados para cada tramo

- Expediente 020ADIF1618 para el Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma. Ramales de conexión en Plasencia"
- Expediente 019ADIF1618 para el Tramo: Ramales de conexión en Plasencia"

El Expediente 3.16/20830.0078-ON 003/16 del Contrato de Obras considera un solo presupuesto único para las Obras de Ejecución de los Proyectos de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramos: Ramales de Conexión en Plasencia/ Estación de Plasencia Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia

A continuación se adjunta tabla resumen del presupuesto comparado (Proyecto Modificado) del Expediente 3.16/20830.0078-ON 003/16

	IMPORTE PRESUPUESTO		DIFERENCIA		
	PROYECTO	MODIFICADO	Δ Importe	% Δ	
01	MOVIMIENTO DE TIERRAS	11.319.276,37	12.687.748,67	1.368.472,31	12,09%
02	DRENAJE	2.883.974,96	3.563.417,77	679.442,81	23,56%
03	ESTRUCTURAS	6.341.632,41	6.143.367,77	-198.264,64	-3,13%
04	TUNELES	0,00	0,00	0,00	0,00%
05	INSTALACIONES FERROVIARIAS	401.386,31	401.386,31	0,00	0,00%
06	ACTUACIONES PREVENTIVAS Y CORRECTORAS	1.076.067,54	1.233.284,85	157.217,30	14,61%
07	REPOSICIONES FERROVIARIAS	13.302,52	36.310,69	23.008,17	172,96%
08	REPOSICIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS	0,00	289.841,78	289.841,78	0,00%
09	REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES	381.391,97	346.753,37	-34.638,60	-9,08%
10	OBRAS COMPLEMENTARIAS	500.515,48	463.798,35	-36.717,13	-7,34%
11	SEGURIDAD Y SALUD	422.194,05	464.413,45	42.219,40	10,00%

TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	23.339.741,61	25.630.323,01	2.290.581,40	9,81%
---	---------------	---------------	--------------	-------

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	23.339.741,61	25.630.323,01	2.290.581,40	9,81%
13% Gastos Generales	3.034.166,41	3.331.941,99	297.775,58	
6% Beneficio Industrial	1.400.384,50	1.537.819,38	137.434,88	
TOTAL	27.774.292,52	30.500.084,38	2.725.791,87	9,81%

BAJA DE ADJUDICACIÓN (Coeficiente de adj. 0,5003)	13.895.478,55	15.259.192,22	1.363.713,67	
---	---------------	---------------	--------------	--

TOTAL PRESUPUESTO BASE IMPONIBLE SIN IVA	13.895.478,55	15.259.192,22	1.363.713,67	9,81%
--	---------------	---------------	--------------	-------

IVA 21%	2.918.050,50	3.204.430,37	288.379,87	
---------	--------------	--------------	------------	--

TOTAL PRESUPUESTO BASE IMPONIBLE CON IVA	16.813.529,05	18.463.622,58	1.650.093,54	9,81%
--	---------------	---------------	--------------	-------

Asciende el adicional del Modificado en Base Imponible (sin IVA) a la cantidad de **Un millón trescientos sesenta y tres mil setecientos trece euros con sesenta y siete céntimos (1.363.713,67 €)**

Se genera un incremento presupuestario del 9,81 % sobre la base imponible del proyecto adjudicado

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	13.895.478,55	2.918.050,50
	TOTAL CON IVA (21%)	16.813.529,05
PRESUPUESTO ADICIONAL DE LA MODIFICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	1.363.713,67	286.379,87
	TOTAL CON IVA (21%)	1.601.950,77
PRESUPUESTO TOTAL DE LA MODIFICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	15.259.192,22	3.204.430,37
	TOTAL CON IVA (21%)	18.463.622,58

Asciende el Presupuesto del Proyecto Modificado (I.V.A. incluido) a la cantidad de **Dieciocho millones cuatrocientos sesenta y tres mil seiscientos veintidós euros con cincuenta y ocho céntimos (18.463.622,58 €)**

#### 6.- PLAZO DE OBRA

El presente proyecto modificado implica un incremento de plazo de cero (0) meses sobre el plazo vigente de las obras dado que la tramitación del mismo se ha llevado a cabo dentro de los plazos del proyecto constructivo.

Según se justifica en el Anejo titulado "Plan de Obra", la duración prevista de la obra es de quince (15) meses.

#### 7.- DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO

El Proyecto Básico del Modificado del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid –Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo: Estación

de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia se compone de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1.- MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA

MEMORIA

ANEJOS A LA MEMORIA

ANEJO Nº1 INTEGRACIÓN AMBIENTAL

ANEJO Nº2: EXPROPIACIONES

DOCUMENTO Nº 2.- PLANOS

DOCUMENTO Nº 3.- VALORACIÓN

#### 8.- CONCLUSIONES

Con todo lo expuesto en la Memoria, en sus anejos y en los demás documentos, se considera que queda suficientemente definido el Proyecto.

Cáceres, Julio 2017

Autor del Proyecto y Director de las Obras

Fdo.: Manuel López-Tello Fernández

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Representante de Adif-Alta velocidad

Fdo.: Juan Dionisio Cayuela Polo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

## **ANEJOS A LA MEMORIA**



## ANEJO Nº 1 INTEGRACIÓN AMBIENTAL

**ÍNDICE**

<b>1.- INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>17</b>
<b>2.- ADECUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO .....</b>	<b>17</b>
2.1.- CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES DE LA D.I.A.....	17
2.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA .....	17
<b>3.- PROYECTO DE ACTUACIONES PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.....</b>	<b>19</b>
<b>4.- PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....</b>	<b>19</b>
<b>5.- VALORACIÓN .....</b>	<b>19</b>

## 1.- INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo del Proyecto Básico del Proyecto Modificado es la inclusión de los cambios en el anejo de Integración Ambiental del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia.

## 2.- ADECUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO

### 2.1.- CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES DE LA D.I.A.

Las condiciones del Proyecto Modificado no se han modificado (salvo el nuevo emplazamiento del vertedero) respecto al Proyecto de Construcción, por tanto se cumple con la Resolución de 8 de noviembre de 2007, publicada en el BOE nº292 de 6 de diciembre de 2007, de la Secretaría para la prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Línea Ferroviaria de alta Velocidad Madrid-Extremadura, tramo: Talayuela-Cáceres (Tráfico Mixto).

Por tanto esta Declaración de Impacto Ambiental del proyecto constructivo resulta de aplicación al tramo que se proyecta en el proyecto modificado a excepción del emplazamiento del nuevo vertedero para el cual se va a tramitar una Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 16/2015, 23 Abril, de Protección Ambiental de la Comunidad de Extremadura.

### 2.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

Dado que la propuesta del proyecto constructivo de emplear una cantera abandonada como vertedero ( V-32 ) para los tramos: “ Estación de Plasencia Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia y para el tramo Ramales de Conexión en Plasencia”, no es la idónea (por los motivos que se expondrán más adelante), y puesto que en las proximidades de la obra, sólo se ha encontrado una zona susceptible de recibir parte del excedente de tierras de proyecto (Capacidad: 390.000 m<sup>3</sup>), se propone modificar la

rasante del proyecto, sin afectar al trazado del tramo anterior “ Estación de Plasencia Plataforma “ ( ya finalizado en su inicio) ,elevándola 1 m (aumentando los terraplenes y disminuyendo los desmontes) , con el objeto de poder reducir el excedente de tierras de proyecto, para poder utilizar como vertedero, el espacio comprendido entre el tronco de la LAV y la N-630 en el tramo de la LAV con capacidad para 390.000 m<sup>3</sup>. Con la solución planteada se solventaría el problema que presenta el proyecto para poder usar el vertedero V-32 y además se reduciría el riesgo de accidentes en las carreteras ( N-632 y EX 118 ), ya que con esta solución no es necesario salir de la traza para realizar el depósito del excedente de tierras.

A continuación se exponen los motivos de la a necesidad del nuevo vertedero que sustituye al vertedero de proyecto (V-32) :

- Del estudio de las obras proyectadas se desprende que existe una gran descompensación de tierras existiendo un excedente de éstas procedente de las excavaciones de 901.243 m<sup>3</sup>.
- El único emplazamiento que contempla el proyecto constructivo para esos excedentes es el denominado V-32. Se trata de una explotación minera en término municipal de Plasencia que dista del centro de gravedad de la obra unos 12 Km, que deben ser recorridos a través de la EX – 108 y N-630.
- Al ser una cantera que ha estado activa, no sería posible ya que no existe, realizar una retirada inicial de tierra vegetal de 18 cm tal y como propone el proyecto y por consiguiente tendría que ser adquirida de otro lugar y transportada a la cantera.
- El proyecto constructivo en el anejo 14 de integración ambiental, indica que antes del comienzo de las obras en el vertedero y fuera del periodo de reproducción de la nutria (primavera y verano) se trasladará la fauna de la charca afectada por el vertedero a la charca permanente y se crearán taludes artificiales para la nidificación del abejaruco europeo, con unas dimensiones mínimas de 3 m de altura y 150 m de longitud y deberán disponer de un fondo mínimo de 5

m. Dichas actuaciones no vienen valoradas económicamente.

- El transporte del excedente de tierras de proyecto ( 901.243 m<sup>3</sup>) supondría en torno a 1.800.000 tn transportadas (traducidos a camiones serían unos 72.000 camiones) en el plazo previsto para su ejecución (6 meses) y generaría un intenso tráfico adicional de vehículos pesados, que conllevaría la degradación del firme actual, además de un incremento de los riesgos de accidentes. La Dirección General de Infraestructuras de la Junta de Extremadura ha indicado por escrito la necesidad de restaurar la carretera a su situación primitiva indicando cuáles serán las actuaciones necesarias a llevar a cabo como consecuencia del tránsito que habrá de los camiones al vertedero V-32.
- El proyecto constructivo en el anejo Nº 4 Estudio de Materiales, contempla unos trabajos previos de acondicionamiento de dicho vertedero (V-32) debido a la existencia de antiguas balsas, escombreras y pequeñas edificaciones de la antigua explotación.

Inconvenientes de Tipo Medioambiental:

- Debido a la inactividad de años de la explotación minera y desde que este emplazamiento se propuso como zona de vertedero V-32 (hace ahora en torno a 11 años), ha habido un proceso de naturalización del entorno de la cantera, generado principalmente por la presencia de agua en los huecos extraídos del terreno que han dado lugar a una creciente presencia de fauna y un desarrollo de la vegetación. Por estos motivos se considera que a pesar de no haberse desarrollado una adecuada restauración de la explotación minera, la misma se encuentra integrada en el entorno, y más después de las últimas actuaciones llevadas a cabo, consistentes en la retirada de las antiguas instalaciones de tratamiento.
- La integración de la explotación en el entorno no se considera exclusivamente desde el punto de vista de la fauna y la vegetación, ya que por su ubicación la explotación es visible desde la carretera EX -118 y la autovía EX – A1 y las

alturas que serían necesarias para el depósito del excedente de tierras de proyecto de 901.243 m<sup>3</sup> , quedarían de 4-5 m por encima de las carreteras actuales EX -118 y la autovía EX – A1, por lo que se produciría un gran impacto visual desde dichas carreteras

- La utilización de los huecos de extracción como vertedero supone la destrucción de la actual situación de integración ambiental, generando, además de un impacto paisajístico, un impacto negativo sobre los valores ambientales que han surgido en el transcurso de estos años.
- Como consecuencia del transporte del excedente de tierras de la traza al vertedero V-32 se generaría sobre la carretera actual EX -118 un intenso tráfico adicional de vehículos pesados, que conllevaría un incremento de las emisiones a la atmósfera de CO<sub>2</sub>, además del polvo y el ruido asociado.
- La superficie expropiada sobre la que el proyecto propone realizar el vertedero afecta al cauce del Arroyo Carneril.

Inconvenientes de expropiaciones:

Para la utilización de la cantera como vertedero se ha abierto un expediente de ocupación mediante expropiación, al cual los titulares de la misma han presentado objeciones de diversa consideración, principalmente asociadas a la posibilidad de poder volver a activar la explotación minera.

*Alegan:*

- Que le expropien solo la zona central (48.865 m<sup>2</sup> ), zona que en la actualidad existe una laguna, de gran valor para la propiedad, y no los 19,91 Ha de finca que corresponde a la Sección A denominada como María Jesús II, dedicada al aprovechamiento de Grauwacas .
- Que toda la propiedad es una cantera que tiene el frente abierto y un alto valor potencial en el caso de que se solicite el reinicio de la actividad como extracción

de Grauwacas.

- Que dicha expropiación se debe valorar tal como lo que es: una cantera de Grauwacas y no como un suelo de aprovechamiento agrícola y ganadero.

Valorando en su conjunto todos los inconvenientes comentados anteriormente, se entiende que la solución propuesta en el proyecto de emplear la cantera abandonada como vertedero ( V-32 ), no es la idónea, y dado que en las proximidades de la obra, sólo se ha encontrado una zona susceptible de recibir parte del excedente de tierras de proyecto (Capacidad: 390.000 m<sup>3</sup>), se propone modificar la rasante del proyecto, sin afectar al trazado del tramo anterior “ Estación de Plasencia Plataforma “ ( ya finalizado en su inicio) ,elevándola 1 m (aumentando los terraplenes y disminuyendo los desmontes) , con el objeto de poder reducir el excedente de tierras de proyecto, para poder utilizar como vertedero, el espacio comprendido entre el tronco de la LAV y la N-630 en el tramo de la LAV con capacidad para 390.000 m3. Con la solución planteada se solventaría el problema que presenta el proyecto para poder usar el vertedero V-32 y además se reduciría el riesgo de accidentes en las carreteras ( N-632 y EX 118 ), ya que con esta solución no es necesario salir de la traza para realizar el depósito del excedente de tierras.

### **3.- PROYECTO DE ACTUACIONES PREVENTIVAS Y CORRECTORAS**

Para la integración ambiental de las actuaciones se aplicará las mismas medidas protectoras y correctoras definidas en el proyecto de construcción que daban cumplimiento a las prescripciones incluidas en la Resolución de 8 de noviembre de 2007, (BOE nº 292 de 6 de diciembre) de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, mediante la cual se formuló declaración de impacto ambiental del “Proyecto de Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, tramo: Cáceres – Talayuela (tráfico mixto)”.

Las actuaciones ambientales preventivas y correctoras que se aplicará al nuevo vertedero contemplado en el proyecto modificado serán similares a las que el proyecto establecía para el vertedero de proyecto. No obstante indicar que se está redactando un

proyecto del nuevo emplazamiento del vertedero que contemplará todas las actuaciones ambientales preventivas y correctoras que establece el proyecto constructivo, y que de dicho vertedero se va a tramitar la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 16/2015, 23 Abril, de Protección Ambiental de la Comunidad de Extremadura.

### **4.- PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL**

Todos los elementos ambientales afectados en el Proyecto Constructivo son los mismos que en el Proyecto Modificado, por tanto este punto es igual al punto 5. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL del “Proyecto de Plataforma de Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela – Cáceres. Tramo Estación de Plasencia. Plataforma – Ramales de Conexión en Plasencia.

### **5.- VALORACIÓN**

La valoración económica estimada para el capítulo de Actuaciones Preventivas y Correctoras del Proyecto Básico del Modificado del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramos: Ramales de Conexión en Plasencia/ Estación de Plasencia Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia asciende a: **1.233.284,85 €** en ejecución material.

Considerando ambos tramos en un presupuesto único acorde al Expediente 3.16/20830.0078-ON 003/16

## **ANEJO Nº 2 EXPROPIACIONES**



**ÍNDICE**

<b>1.- MEMORIA .....</b>	<b>22</b>
1.1.- OBJETO DEL PRESENTE ANEJO.....	22
1.2.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS .....	22
1.3.- TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS .....	23
1.4.- AFECCIONES.....	23
1.5.- EXPROPIACIÓN.....	23
1.6.- IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES .....	24
1.7.- OCUPACIONES TEMPORALES .....	24
1.8.- PLANOS PARCELARIOS .....	24
1.9.- CRITERIOS DE VALOREACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS .....	25
1.9.1.- METODOLOGÍA.....	25
1.9.2.- PRECIOS UNITARIOS.....	26
<b>2.- BIENES Y DERECHOS AFECTADOS .....</b>	<b>26</b>
2.1.- DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS .....	26
2.2.- RELACIÓN CONCRETA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS POR MUNICIPIOS.....	27
<b>3.- PLANOS.....</b>	<b>29</b>

## 1.- MEMORIA

### 1.1.- OBJETO DEL PRESENTE ANEJO

A raíz del Proyecto Modificado del Proyecto de Construcción ha sido necesaria la ampliación de las expropiaciones del Proyecto de Construcción, para la correcta ejecución de los trabajos.

Mediante el presente Anejo se pretende definir, con toda la precisión posible, los nuevos terrenos necesarios para la correcta ejecución de las obras, además de justificar debidamente las causas por las que se modifican las expropiaciones del Proyecto de Construcción.

A continuación se aporta una descripción de los conceptos fundamentales que motivan incrementos y/o modificaciones en las expropiaciones del proyecto constructivo :

- “Eje 17 Reposición de camino a Casas de Retortillo”, se contempla el acceso a dicho camino desde la N-630 no contemplado en proyecto.
- Al resultar insuficiente la superficie expropiada de la parcela 78-14b en el tramo de Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia, para la ejecución del emplazamiento del nuevo vertedero, se ve la necesidad de ampliar la expropiación en una longitud aproximada de 220 m del tramo contiguo correspondiente al Proyecto Estación de Plasencia-Plataforma.
- A fin de dar continuidad a los caminos de ambos tramos (Estación de Plasencia-Plataforma y Estación de Plasencia. Plataforma-Ramales de Conexión) afectados por el nuevo vertedero se rectifica su trazado. Dichos caminos afectados son, en el Tramo Estación de Plasencia-Plataforma : “Ramal de enlace 1 (CDR)” y en el Tramo Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión Plasencia: “Eje 13 MD”.
- Como consecuencia del cambio de trazado en el que se ha modificado la rasante elevándola un metro, para compensar el excedente de tierras de proyecto al no poder utilizar el vertedero de proyecto y carecer el nuevo de capacidad suficiente para dicho excedente de tierras, ha sido necesario aumentar las superficies de expropiación entre el pie del terraplén del margen

derecho de la L.A.V. y la carretera Nacional N-630 para adosar a éste un vertedero que sustituye al de proyecto.

- Otro cambio significativo del proyecto modificado, ha sido la reducción de la longitud del viaducto que pasa de 316 m a 210 m y que implica un aumento de la superficie de expropiación en las zonas en las que se acorta el viaducto (Estribos 1 y 2). La reducción de la longitud del viaducto se debe a que la modificación de la rasante ha implicado encajar la estructura adaptándola a la topografía existente. Se ha modelizado hidráulicamente el Arroyo de Terzuelo que pasa bajo dicho viaducto con el fin de obtener la llanura de inundación para el periodo de retorno de 5 y 500 años afectando solamente a dos vanos al igual que lo hacía el proyecto constructivo debido al gran esviaje que presenta el cauce con respecto a la LAV. El presente viaducto proyectado en el proyecto modificado cumple la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto constructivo pues los estribos quedan al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, a ambos lados del cauce, cumpliendo el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido sobre la ley de aguas, sin perjuicio de los establecido para la protección de la vegetación de ribera. Respecto a las pilas indicar que una pila queda dentro del cauce al igual que en el proyecto constructivo ya que no ha sido posible técnicamente viable colocarla fuera del cauce. Dicha pila se ha protegido frente a la socavación con escollera concertada con hormigón en el proyecto modificado. Indicar también que en el arroyo no existe vegetación de ribera, es un arroyo estacional en el que se establecen comunidades higrófilas con formaciones arbustivas de tamujos (*Flueggea tinctoria*), los ejemplares que se ven afectados por las obras son los mismos que en el proyecto constructivo y serán traslocados como indica el proyecto tal y como se contempla en el apartado 4.2.3.1 y las poblaciones más próximas se jalonarán para evitar su afección.

### 1.2.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Los terrenos afectados por el presente proyecto se refieren única y exclusivamente al tramo denominado “Proyecto Básico del Modificado del Proyecto de Construcción de de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Talayuela –

Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia”.

### 1.3.- TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS

Los terrenos afectados por el presente proyecto se refieren única y exclusivamente al tramo denominado: Proyecto Básico de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia. Dichos terrenos pertenecen administrativamente al municipio de Malpartida de Plasencia, provincia de Cáceres, Comunidad Autónoma de Extremadura. El trazado se inicia en el punto kilométrico (P.K.) 0+000 del eje 2 y tras un recorrido de 1.800 metros finaliza en el P.K. 1+800.

TÉRMINO MUNICIPAL	PROVINCIA/COMUNIDAD AUTÓNOMA	P.K. ORIGEN/P.K. FINAL	HOJA ORIGEN/HOJA FINAL
Malpartida de Plasencia	Cáceres / Extremadura	0,000 / 1,800	1/3

### 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.

Todos los terrenos afectados discurren por suelo en situación básica de suelo rural, con clasificación urbanística de Suelo No Urbanizable, por lo que no hay constancia de terrenos sujetos a Reparcelación y Urbanización.

En el presente Documento se consideran las superficies sujetas a expropiación, ocupaciones temporales y afecciones por imposición de servidumbres.

### 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 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 Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del Sector Ferroviario.

La fijación de la línea perimetral de la expropiación con relación a la arista exterior de la explanación queda estrictamente definida en los planos parcelarios que forman parte del apartado nº 3 Planos, del presente Anejo.

En los proyectos de plataforma, en general y como mínimo, se ha situado la línea de expropiación a 8 metros de la arista exterior de la explanación, en aquellos terrenos que ostentan la calificación de suelo rural, que en el caso que nos ocupa son todos.

En cuanto a los terraplenes de acceso a los pasos superiores el límite de expropiación se sitúa a 3,00 metros del borde de la explanación (pie de talud) o cuneta de guarda en su caso.

En los tramos en los que se han proyectado viales de enlace para reposición de servidumbres, la expropiación se extiende hasta 1,00 metro desde el borde de la explanación prevista para el vial.

La expropiación de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros anteriormente expuestos afecta a una superficie de 81.559 m<sup>2</sup>, de los cuales 81.279 m<sup>2</sup> (99,65%) corresponden a terrenos privados catalogados como suelo rural valorable y los restantes 280 m<sup>2</sup> (0,34%) corresponden a afecciones a vías férreas y al dominio público hidráulico.

Se han considerado como improductivos todos aquellos terrenos no agrarios, ya sea en forma de caminos, cauces de utilidad pública y viales. Asimismo la totalidad de terrenos afectados de Dominio Público (vías férreas e hidrografía natural) no se incluyen en la valoración.

El desglose de las superficies objeto de expropiación en este subtramo, según las clases de suelo se detalla en el cuadro siguiente:

TERMINO MUNICIPAL	SUELO RURAL (m <sup>2</sup> )	SUELO URBANIZADO (m <sup>2</sup> )	TOTAL (m <sup>2</sup> )
Malpartida de Plasencia	90.421		90.421
<b>TOTAL</b>	<b>90.421</b>		<b>90.421</b>

Asimismo, las superficies desglosadas por aprovechamientos, son las siguientes:

TÉRMINO MUNICIPAL	ENCINAR	PASTOS	OTROS	TOTAL
Malpartida de Plasencia	40.564	49.577	280	90.421
<b>TOTAL</b>	<b>40.564</b>	<b>49.577</b>	<b>280</b>	<b>90.421</b>

Otros: HG Hidrografía natural, VT Vía de comunicación y FF Vía Férrea

De la superficie total expropiada los 90.421 m<sup>2</sup> son para trazado de la vía que discurre por el término municipal de Malpartida de Plasencia.

### 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.

No existen nuevas superficies de Imposición de Servidumbre a considerar.

### 1.7.- OCUPACIONES TEMPORALES

Se definen de este modo aquellas franjas de terrenos que resultan estrictamente necesarios 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.

No existen superficies de ocupación temporal puesto que correspondían a la zona de instalaciones auxiliares que ha sido considerada en el proyecto de Ramales de Conexión en Plasencia.

### 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, cualquiera que sea su forma de afección.

Cada uno de los planos contiene croquis reducido del plano guía, indicándose claramente el número de hoja al que pertenece, el nombre del Término/s Municipal/es 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 y sus propietarios con la ayuda de los planos catastrales de rústica y urbana de los Centros de Gestión Catastral o de la Oficina Virtual de Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda, de las informaciones recabadas y facilitadas por el Ayuntamiento de Cáceres y por último de los trabajos y apoyos de campo realizados por el equipo de la empresa consultora contratada al efecto.

Los planos parcelarios se han confeccionado a escala 1/2000 (Original 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 se identifican con la letra asignada a la LAV, su número de orden (compuesto por los dos dígitos de su código provincial, los cuatro dígitos de su código municipal INE y los cuatro dígitos del número de las afectadas dentro de cada

municipio), polígono y parcela. El código INE de la provincia de Cáceres es el 10. El código INE del municipio de Malpartida de Plasencia es 1164.

Se han delimitado con manchas de color los diversos tipos de afección: la expropiación de color verde claro, las ocupaciones temporales, aunque no se prevé su existencia, de color verde oscuro, la imposición de servidumbres de color azul y las expropiaciones de proyectos anteriores del ADIF en color gris. 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, incluso las subparcelas de cultivo, delimitadas a su vez por líneas más delgadas discontinuas, al objeto que, del examen del plano, se pueda deducir el tipo y la forma de afección en relación al resto de parcela no afectada.

Se toma como base el “Informe relativo al levantamiento de Actas de Ocupación” del expediente 020ADIF1618 de expropiación forzosa para la Urgente Ocupación de las fincas afectadas por las obras del “Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Talayuela - Cáceres. Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma”

En el presente documento se mantiene el número de orden que llevan en el expediente y se modifican teniendo en cuenta las sucesivas afecciones complementarias.

Así

Polígono	Parcela	Nº Orden Expediente	Nº Orden Revisión
78	14	Q-10.1164.0310-C02	Q-10.1164.0310-C03
78	9003	Q-10.1164.0309-C00	Q-10.1164.0309-C01
78	13	Q-10.1164.0308-C00	Q-10.1164.0308-C01
78	9	Q-10.1164.0304-C01	Q-10.1164.0304-C02
78	4	Q-10.1164.0236-C02	Q-10.1164.0236-C03
78	9001		Q-10.1164.0302-C00
78	12		Q-10.1164.0307
79	9013		Q-10.1164.0306-C00

En el caso de parcelas nuevas se empiezan a numerar con el 601, conforme al anuncio en el BOE número 260, de 27 de octubre de 2010, del Administrador de

Infraestructuras Ferroviarias, en el tramo: Arroyo de la Charca - Grimaldo, donde figuran las parcelas del Malpartida de Plasencia numeradas a partir del 501

Teniendo en cuenta las parcelas nuevas que han sido consideradas en el proyecto de Ramales de Conexión en Plasencia que van numeradas de la 601 a la 606 .

Consideramos la numeración a partir de la 607 así

Polígono	Parcela	Nº Orden Revisión
78	9007	Q-10.1164.0607

## 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 y 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.

Teniendo en cuenta que las parcelas se encuentra incluidas en el planeamiento municipal de Cáceres dentro del Suelo No Urbanizable y que su calificación fiscal es rústica, se entiende de conformidad con la legislación vigente que para su valoración se han de aplicar los criterios establecidos en el artículo 35 del citado RDL 7/2015.

En cuanto al valor del suelo:

A efectos de expropiación, las valoraciones de suelo se efectuarán con arreglo, tanto a los criterios establecidos 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 como a los criterios establecidos en su Reglamento de Valoración, cualquiera que sea la finalidad que la motive y la legislación, urbanística o de otro carácter, que la legitime.

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

La renta anual, real o potencial, de la explotación, que podrá estar referida al año natural o al año agrícola o de campaña, se determinará a partir de la información técnica, económica y contable de la explotación actual o potencial en suelo rural. A tal efecto, se considerará la información que sobre la renta de la explotación pueda haber sido acreditada por el propietario o el titular de la misma y, en su defecto, se considerará preferente la información procedente de estudios y publicaciones realizadas por las Administraciones Públicas competentes en la materia sobre rendimientos, precios y costes, así como de las demás variables técnico-económicas de la zona.

La valoración final del suelo, deberá tener en cuenta la localización del inmueble y aplicar, cuando corresponda, un factor global de corrección al valor de capitalización.

En cuanto al vuelo y demás instalaciones afectadas:

Las plantaciones y sembrados preexistentes, así como las indemnizaciones por razón de arrendamientos rústicos u otros derechos, se tasarán con arreglo a los criterios de las Leyes de Expropiación Forzosa y de Arrendamientos Rústicos.

Las edificaciones, construcciones e instalaciones, cuando deban valorarse con independencia del suelo, se tasarán por el método de coste de reposición según su estado y antigüedad en el momento al que deba entenderse referida la valoración.

Las indemnizaciones a favor de los arrendatarios rústicos y urbanos se fijarán de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y las normas de la legislación de Arrendamientos.

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 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 suelo.

### **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.

## **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 y 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.
- Nombre y domicilio del propietario del bien afectado.



- 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 del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda, así como de la inspección directa de los terrenos.

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, 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.

## **2.2.- RELACIÓN CONCRETA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS POR MUNICIPIOS**

A continuación se incluye la preceptiva relación concreta e individualizada de los bienes y derechos que se consideran de necesaria expropiación, del municipio de Malpartida de Plasencia. En la citada relación se han ordenado las parcelas conforme al plano, en el sentido que avanza el proyecto.

**RELACIÓN CONCRETA E INDIVIDUALIZADA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS**

**PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA. LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA. TALAYUELA - CÁCERES. TRAMO: ESTACIÓN DE PLASENCIA. PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.**

**T.M. DE MALPARTIDA DE PLASENCIA**

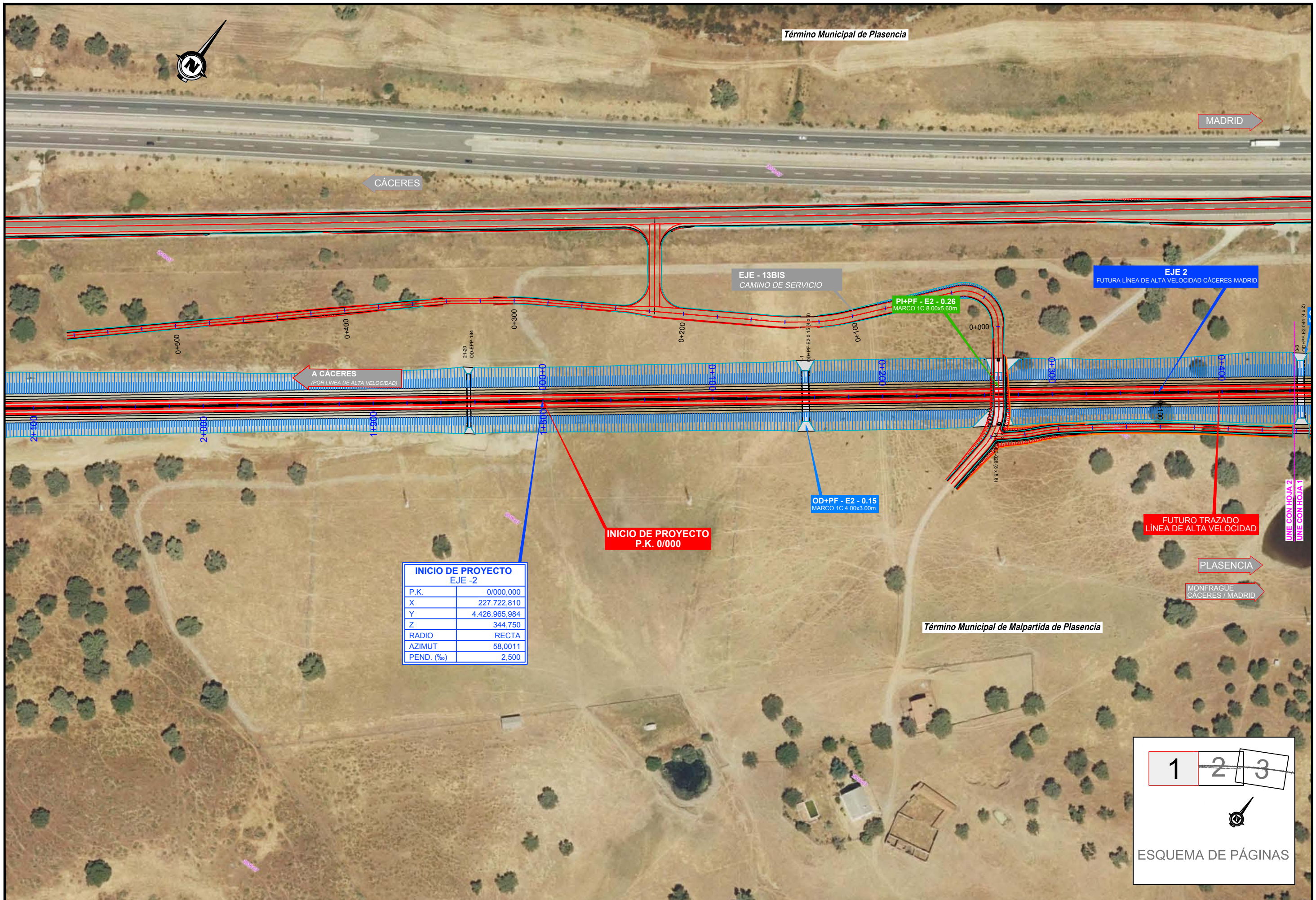
Nº DE ORDEN	POLÍGONO	PARCELA	TITULAR ACTUAL, NOMBRE Y DOMICILIO	TITULAR CATASTRAL, NOMBRE Y DOMICILIO	SUPERFICIE CATASTRAL m <sup>2</sup>	AFECCIONES m <sup>2</sup>						NATURALEZA	Nº DE HOJA PLANO EXPROPIACIÓN	
						SUB	CALIFICACIÓN FISCAL	APROVECHAMIENTO REAL	EXPROPIACIÓN	IMPOSICIÓN SERVIDUMBRE	OCUPACIÓN TEMPORAL			TOTAL
Q-10.1164-0310-C03	78	14	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	1495837			PASTOS/ENCINAR	56015	0	0	56015	Rural	Hoja 1 y 2 de 3
Q-10.1164-0328-C00	78	9007	MINISTERIO DE FOMENTO	MINISTERIO DE FOMENTO			VT-00	VÍA DE COMUNICACIÓN	280	0	0	280	Rural	Hoja 1 de 3
Q-10.1164-0308-C01	78	13	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	117716		FE-01	ENCINAR	20116	0	0	20116	Rural	Hoja 2 y 3 de 3
Q-10.1164-0304-C02	78	9	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	39599		FE-01	ENCINAR	2394	0	0	2394	Rural	Hoja 3 de 3
Q-10.1164-0236-C03	78	4	RODRIGUEZ SORIA, ELVIRA C/ José Ortega y Gasset, 23, 5ºB 28006 MADRID	RODRIGUEZ SORIA, ELVIRA C/ José Ortega y Gasset, 23, 5ºB 28006 MADRID	366601	b=65751	FE-01	ENCINAR	2753	0	0	2753	Rural	Hoja 3 de 3
Q-10.1164-0302-C02	78	9001	AYUNTAMIENTO DE MALPARTIDA DE PLASENCIA Plaza Mayor, 1 10680 MALPARTIDA DE PLASENCIA (CÁCERES)	AYUNTAMIENTO DE MALPARTIDA DE PLASENCIA Plaza Mayor, 1 10680 MALPARTIDA DE PLASENCIA (CÁCERES)	16370		VT-00	VÍA DE COMUNICACIÓN	2688	0	0	2688	Rural	Hoja 3 de 3
Q-10.1164-0307-C01	78	12	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	MARTIN SANCHEZ, HEREDEROS DE MIGUEL-ALBERTO C/ Milano Perlado, 10 41020 SEVILLA	3678		FE-01	ENCINAR	499	0	156	655	Rural	Hoja 3 de 3
Q-10.1164-0306-C01	78	9013	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO Avenida Portugal, 81 28011 MADRID	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO Avenida Portugal, 81 28011 MADRID			I-00	CURSO FLUVIAL	0	0	247	247	Rural	Hoja 3 de 3

CR Labradío regadío; C- Labradío seco; FE Encinar; E-Pastos; AM Almendro seco; O- Olivar seco; VT Vía de comunicación; HG Hidrografía natural; HC Hidrografía construida; I- Improductivo; FF Vía Férrea

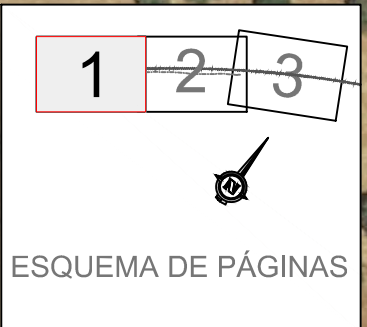
### 3.- PLANOS

El presente Anejo incluye un plano a escala 1:2.000 con el trazado de la línea ferroviaria sobre ortofoto marcado en ellos y a continuación, figuran los planos de todas las parcelas afectadas según se define en el punto 1.8. del presente Anejo.

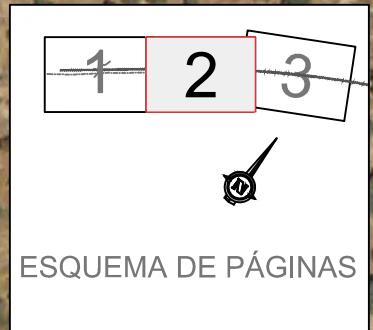
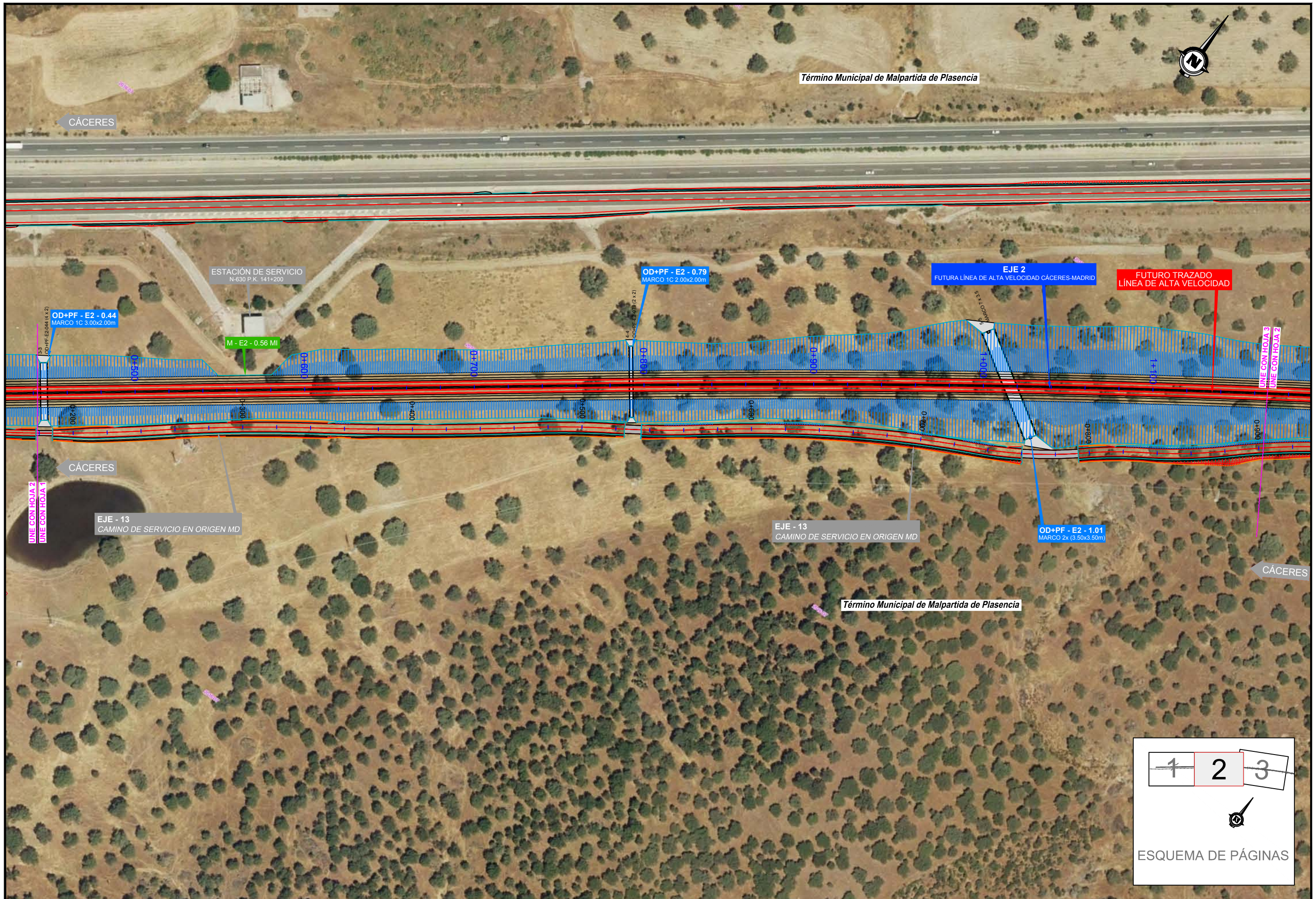




INICIO DE PROYECTO EJE -2	
P.K.	0/000,000
X	227.722,810
Y	4.426.965,984
Z	344,750
RADIO	RECTA
AZIMUT	58,0011
PEND. (‰)	2,500

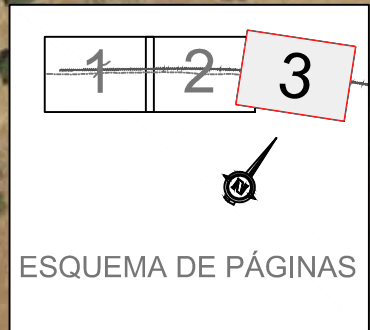
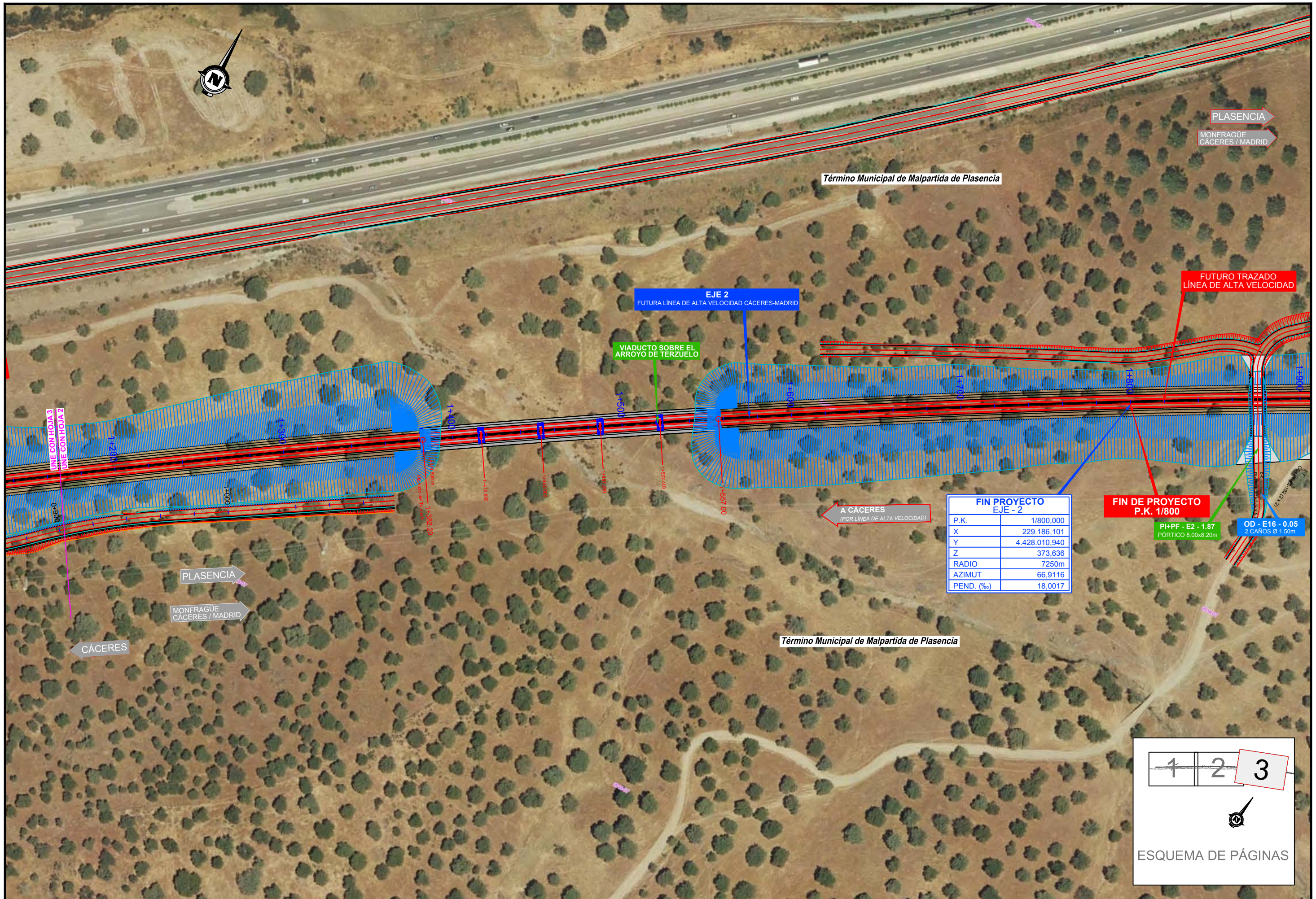




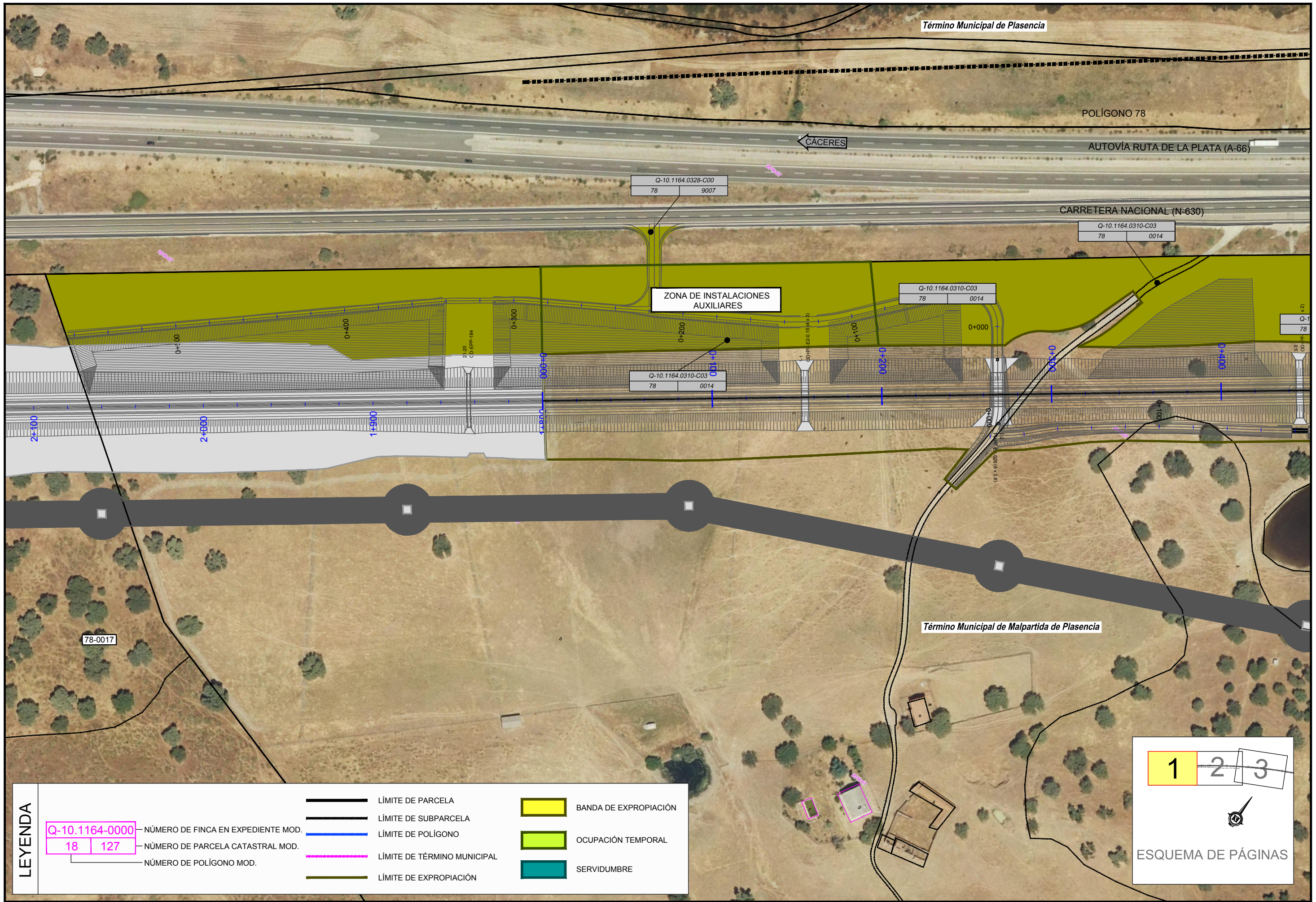


	TÍTULO PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES. TRAMOS: RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA / ESTACIÓN DE PLASENCIA. PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.	EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  Fdo: Manuel López-Tello Fernández	CONFORME EL CONTRATISTA:  Fdo: Pablo Villar Martín	ESCALA 1 / 2000 Numérica	 Gráfica	FECHA FEB-2018	TÍTULO DEL PLANO TRAZADO DE VÍA PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO	Nº DE PLANO 3.4 Hoja 2 de 3









Término Municipal de Plasencia

POLÍGONO 78

CÁCERES

AUTOVÍA RUTA DE LA PLATA (A-66)

CARRETERA NACIONAL (N-630)

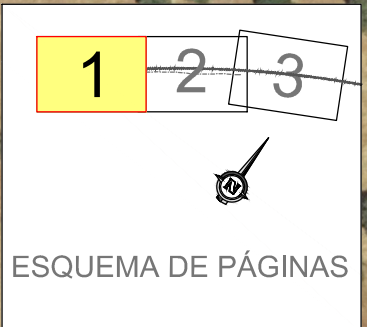
ZONA DE INSTALACIONES AUXILIARES

Término Municipal de Malpartida de Plasencia

78-0017

<b>LEYENDA</b>		LÍMITE DE PARCELA		BANDA DE EXPROPIACIÓN
		LÍMITE DE SUBPARCELA		OCUPACIÓN TEMPORAL
		LÍMITE DE POLÍGONO		SERVIDUMBRE
		LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL		
		LÍMITE DE EXPROPIACIÓN		

Q-10.1164-0000 NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.  
 18 127 NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.  
 NÚMERO DE POLÍGONO MOD.



TÍTULO  
 PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES.  
 TRAMOS: RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA / ESTACIÓN DE PLASENCIA, PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  
 Fdo: Manuel López-Tello Fernández

CONFORME EL CONTRATISTA:  
**IBEROVIAS**  
 Fdo: Pablo Villar Martín

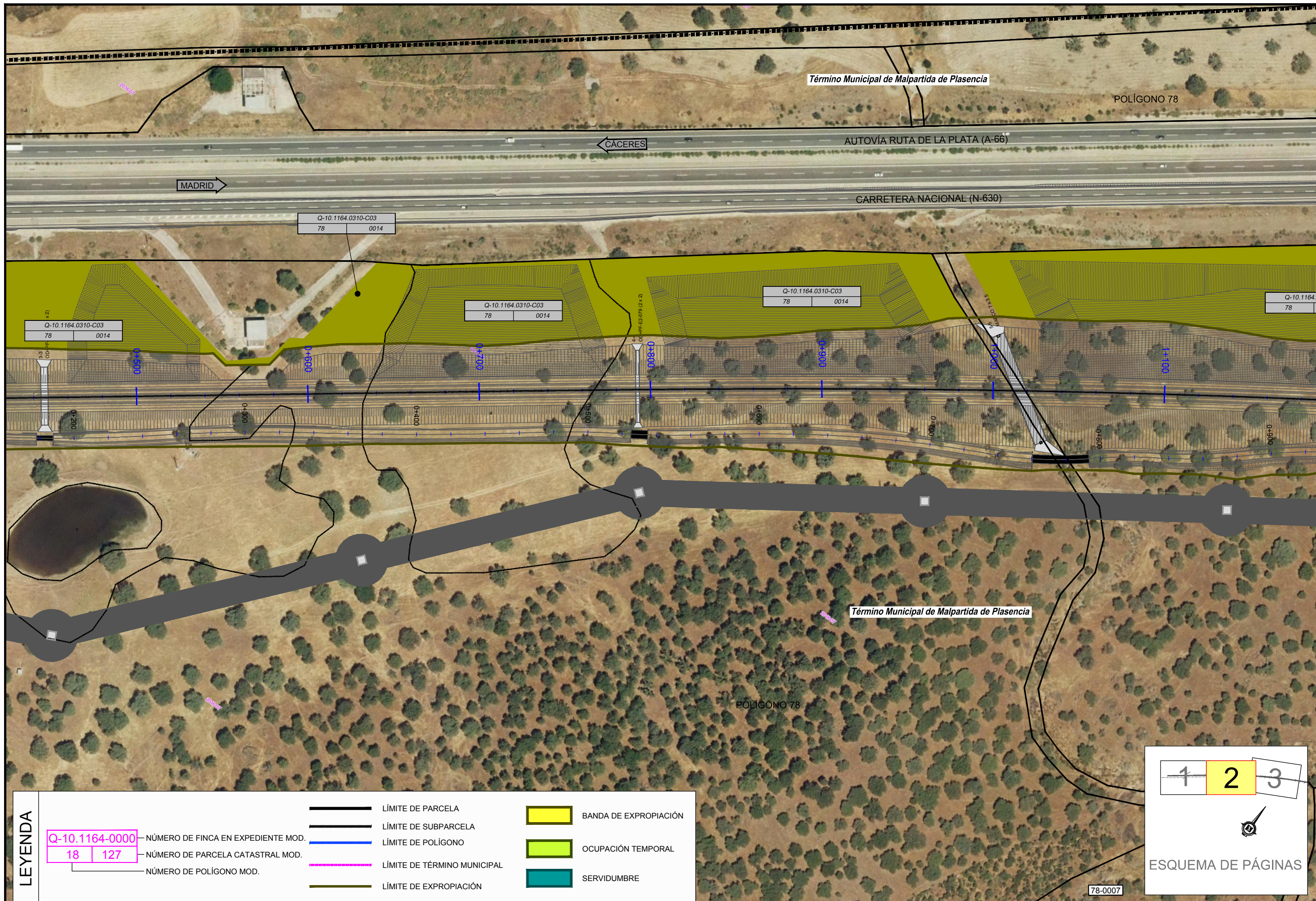
ESCALA  
 1 / 2000 Numérica  
 0 10 20 40 m Gráfica

FECHA  
 FEB-2018

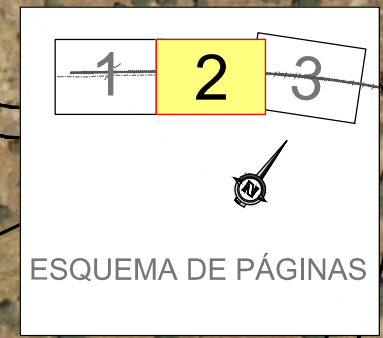
TÍTULO DEL PLANO  
 PLANTA DE EXPROPIACIONES SOBRE ORTOFOTO

Nº DE PLANO  
 3.3.1  
 Hoja 1 de 3

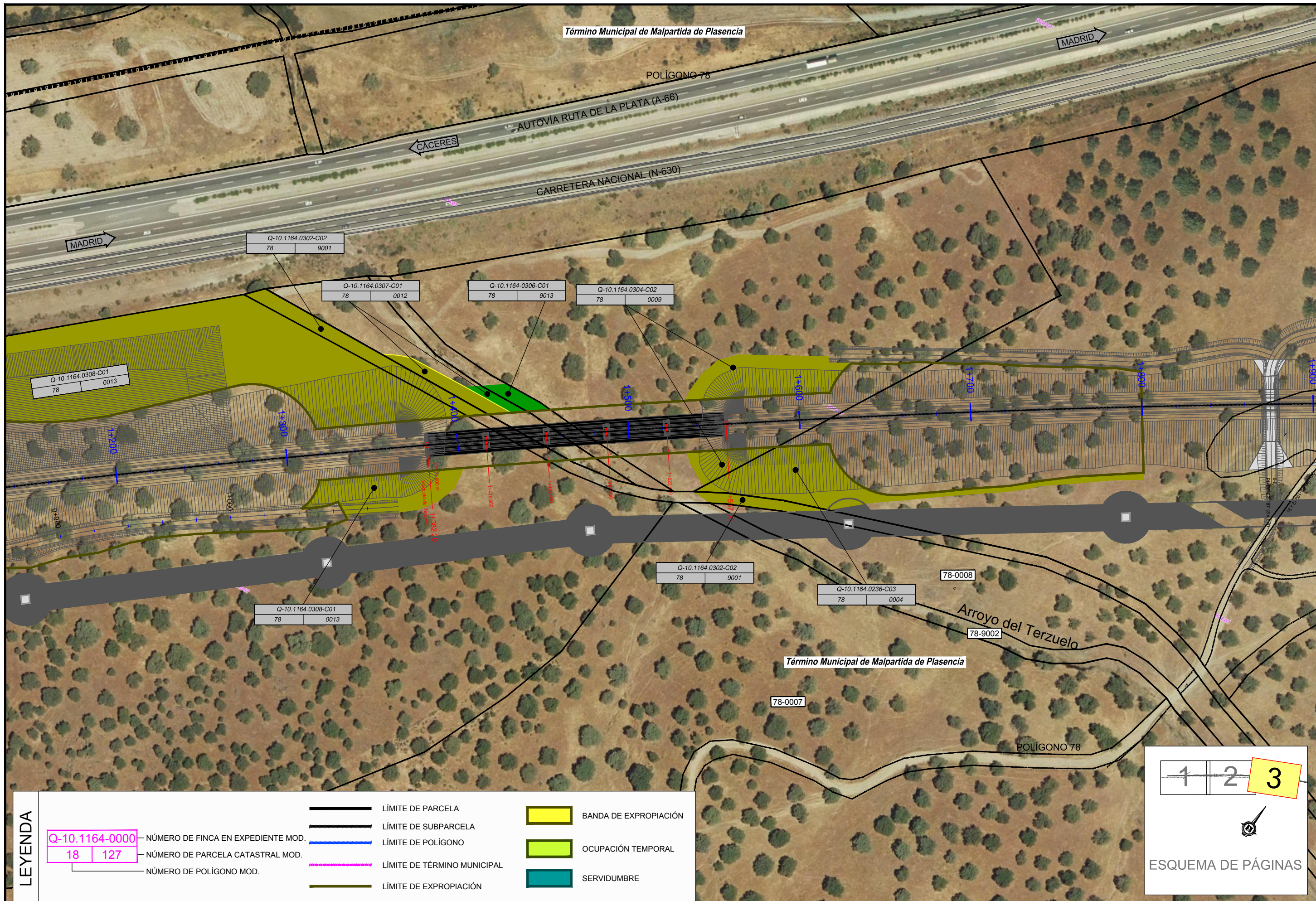




<b>LEYENDA</b>		Q-10.1164-0000	NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.		LÍMITE DE PARCELA		BANDA DE EXPROPIACIÓN
		18	NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.		LÍMITE DE SUBPARCELA		OCUPACIÓN TEMPORAL
		127	NÚMERO DE POLÍGONO MOD.		LÍMITE DE POLÍGONO		SERVIDUMBRE
					LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL		
					LÍMITE DE EXPROPIACIÓN		



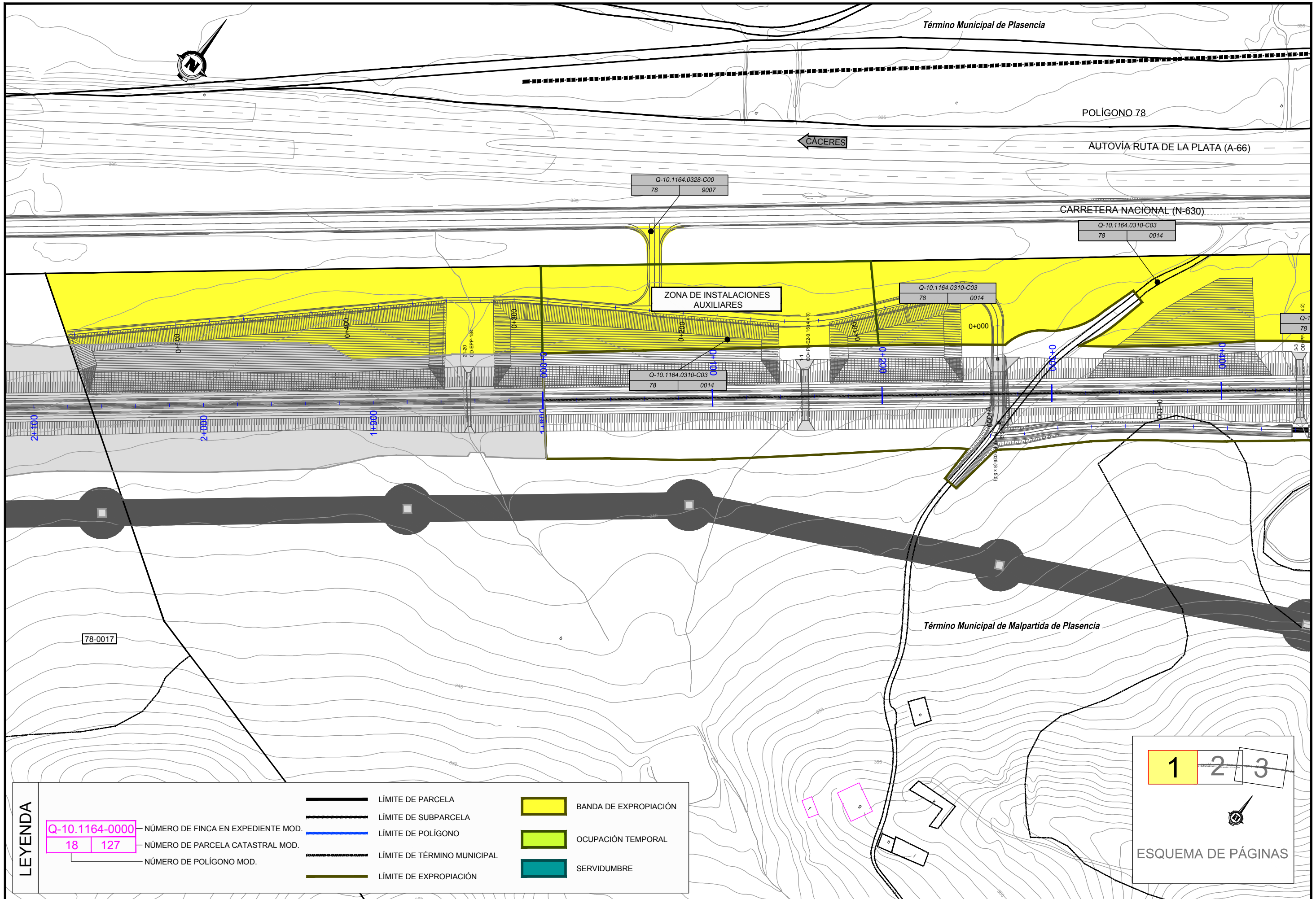




<b>LEYENDA</b>	Q-10.1164-0000	NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.		LÍMITE DE PARCELA		BANDA DE EXPROPIACIÓN
	18   127	NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.		LÍMITE DE SUBPARCELA		OCUPACIÓN TEMPORAL
		NÚMERO DE POLÍGONO MOD.		LÍMITE DE POLÍGONO		SERVIDUMBRE
				LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL		
				LÍMITE DE EXPROPIACIÓN		

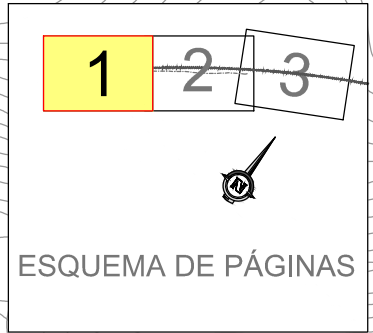
1	2	3
ESQUEMA DE PÁGINAS		



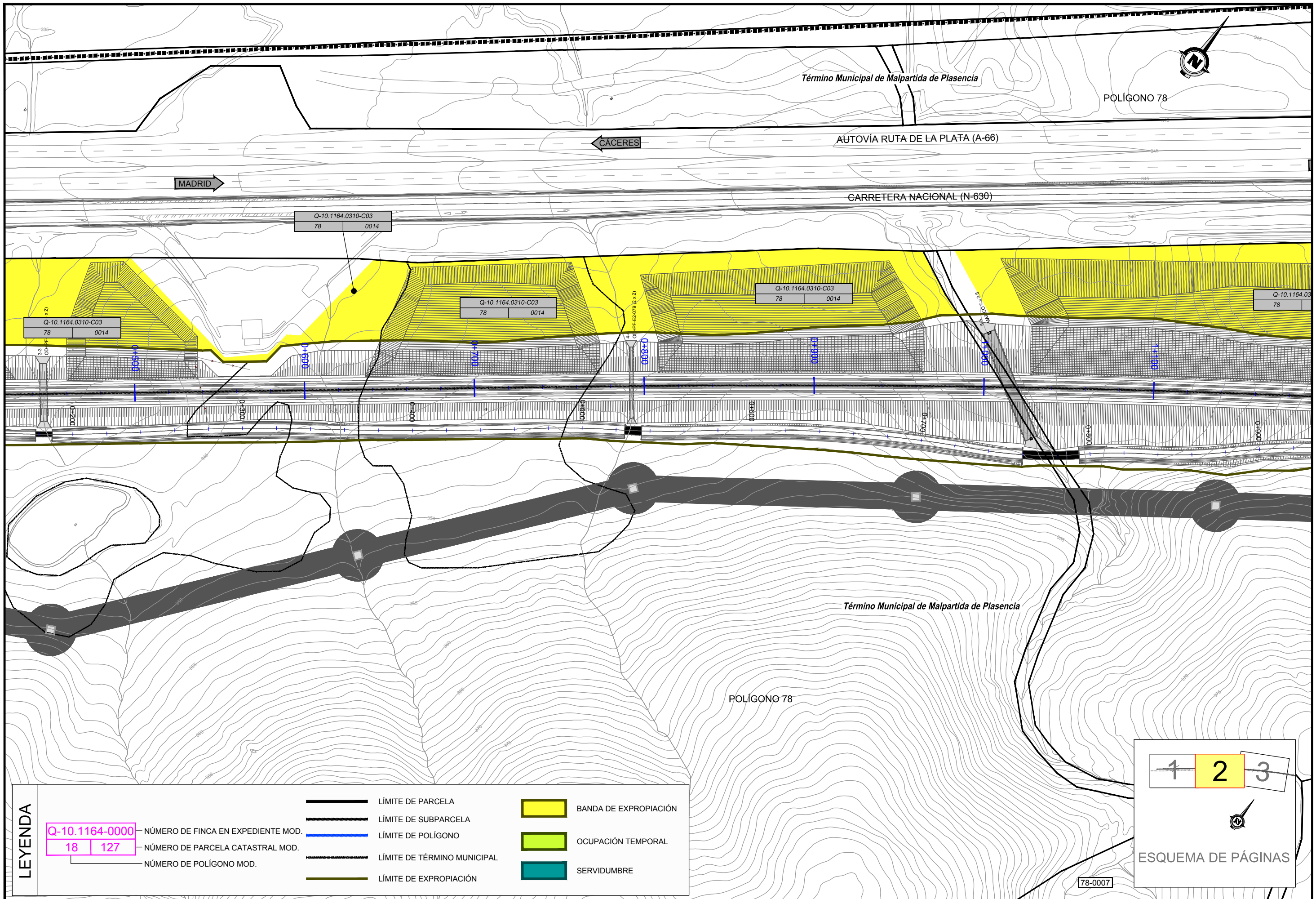


<b>LEYENDA</b>		LÍMITE DE PARCELA		BANDA DE EXPROPIACIÓN
		LÍMITE DE SUBPARCELA		OCUPACIÓN TEMPORAL
		LÍMITE DE POLÍGONO		SERVIDUMBRE
		LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL		
		LÍMITE DE EXPROPIACIÓN		

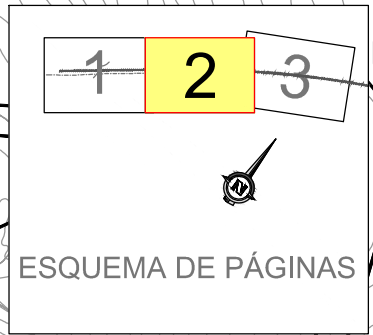
**Q-10.1164-0000** — NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.  
**18 127** — NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.  
 — NÚMERO DE POLÍGONO MOD.







LEYENDA	
<b>Q-10.1164-0000</b>	NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.
<b>18 127</b>	NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.
	NÚMERO DE POLÍGONO MOD.
	LÍMITE DE PARCELA
	LÍMITE DE SUBPARCELA
	LÍMITE DE POLÍGONO
	LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL
	LÍMITE DE EXPROPIACIÓN
	BANDA DE EXPROPIACIÓN
	OCUPACIÓN TEMPORAL
	SERVIDUMBRE



TÍTULO  
 PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES. TRAMOS: RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA / ESTACIÓN DE PLASENCIA, PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  
 Fdo: Manuel López-Tello Fernández

CONFORME EL CONTRATISTA:  
**IBEROVIAS**  
 Fdo: Pablo Villar Martín

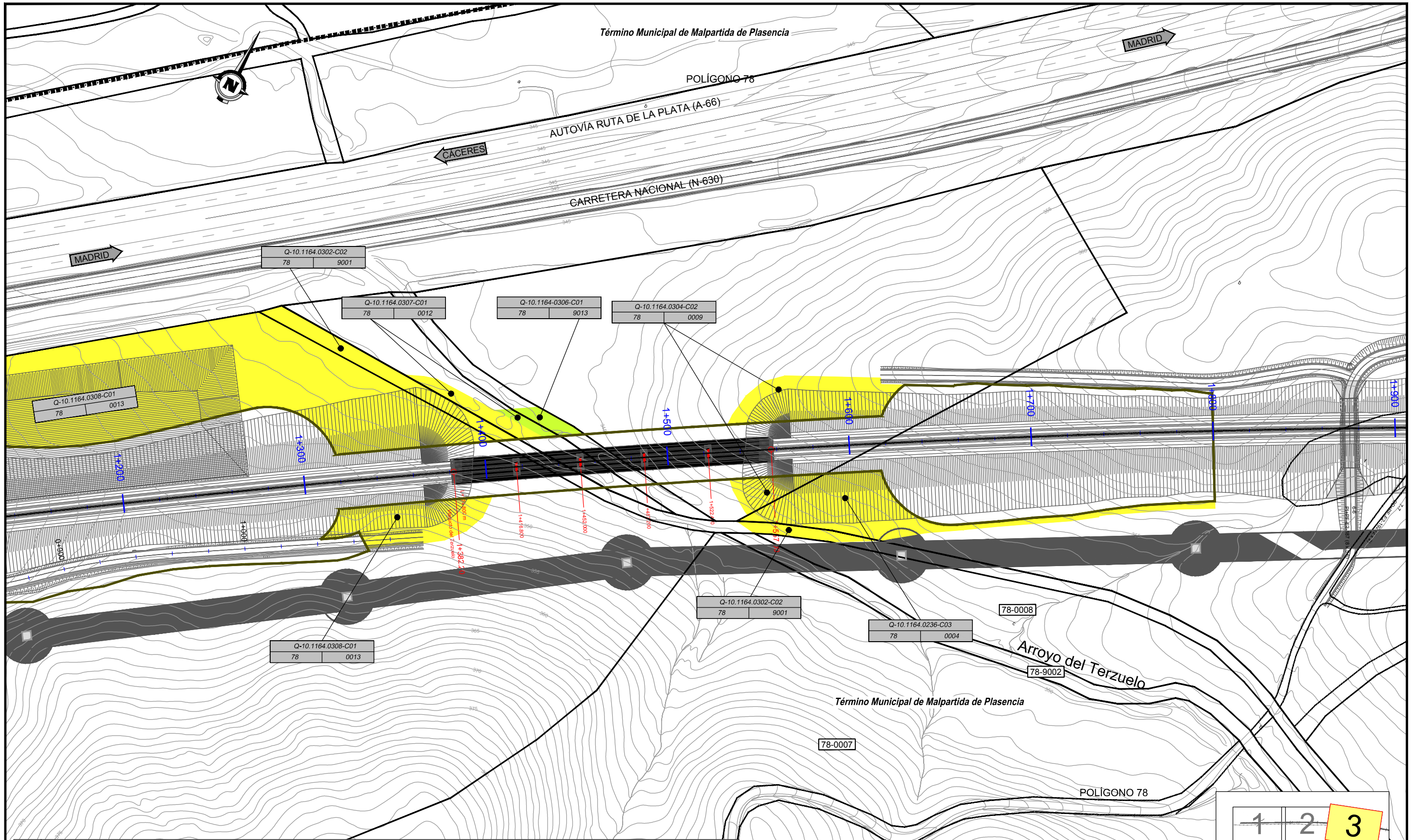
ESCALA  
 1 / 2000  
 Numérica Gráfica

FECHA  
 FEB-2018

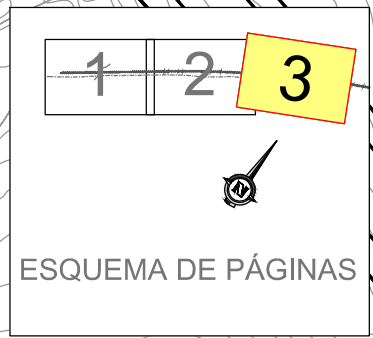
TÍTULO DEL PLANO  
 PLANTA DE EXPROPIACIONES SOBRE CARTOGRAFIA

Nº DE PLANO  
 3.3.1  
 Hoja 2 de 3





LEYENDA	
	LÍMITE DE PARCELA
	LÍMITE DE SUBPARCELA
	LÍMITE DE POLÍGONO
	LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL
	LÍMITE DE EXPROPIACIÓN
	BANDA DE EXPROPIACIÓN
	OCUPACIÓN TEMPORAL
	SERVIDUMBRE
<b>Q-10.1164-0000</b>	NÚMERO DE FINCA EN EXPEDIENTE MOD.
<b>18   127</b>	NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL MOD.
	NÚMERO DE POLÍGONO MOD.



TÍTULO  
 PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES.  
 TRAMOS: RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA / ESTACIÓN DE PLASENCIA. PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  
 Fdo: Manuel López-Tello Fernández

CONFORME EL CONTRATISTA:  
**IBEROVIAS**  
 Fdo: Pablo Villar Martín

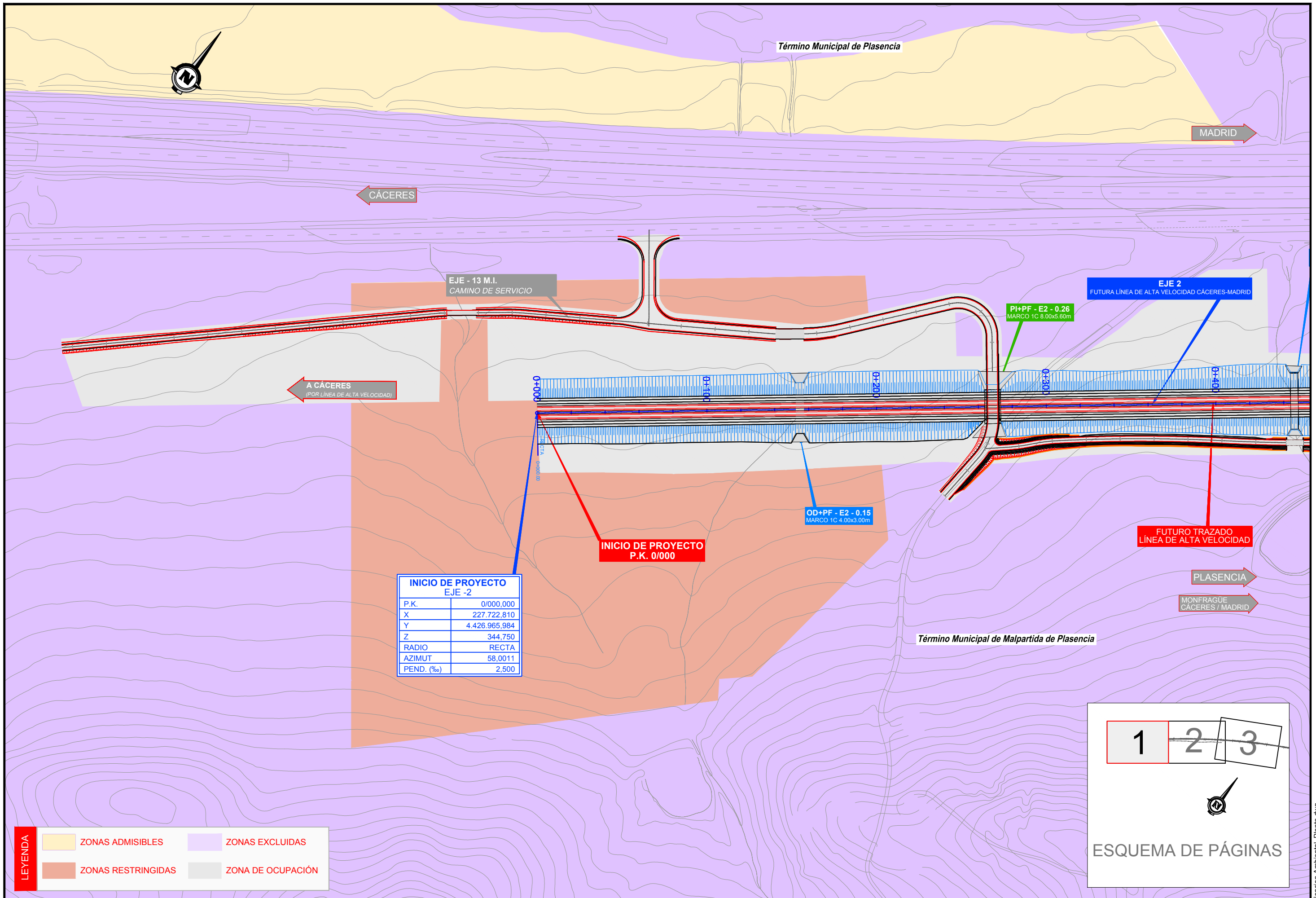
ESCALA  
 1 / 2000  
 Numérica  
 0 10 20 40 m  
 Gráfica

FECHA  
 FEB-2018

TÍTULO DEL PLANO  
 PLANTA DE EXPROPIACIONES SOBRE CARTOGRAFIA

Nº DE PLANO  
 3.3.1  
 Hoja 3 de 3



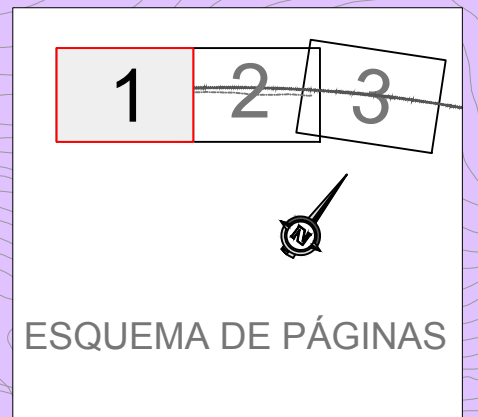


**INICIO DE PROYECTO EJE -2**

P.K.	0/000,000
X	227.722,810
Y	4.426.965,984
Z	344,750
RADIO	RECTA
AZIMUT	58,0011
PEND. (‰)	2,500

**LEYENDA**

	ZONAS ADMISIBLES		ZONAS EXCLUIDAS
	ZONAS RESTRINGIDAS		ZONA DE OCUPACIÓN



2.11.1.1\_Clasificación Ambiental\_Planta.dwg



Término Municipal de Malpartida de Plasencia

CÁCERES

OD+PF - E2 - 0.44  
MARCO 1C 4.00x2.00m

ESTACIÓN DE SERVICIO  
N-630 P.K. 141+200

M - E2 - 0.56 MI

OD+PF - E2 - 0.79  
MARCO 1C 2.00x2.00m

EJE 2  
FUTURA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CÁCERES-MADRID

FUTURO TRAZADO  
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD

CÁCERES

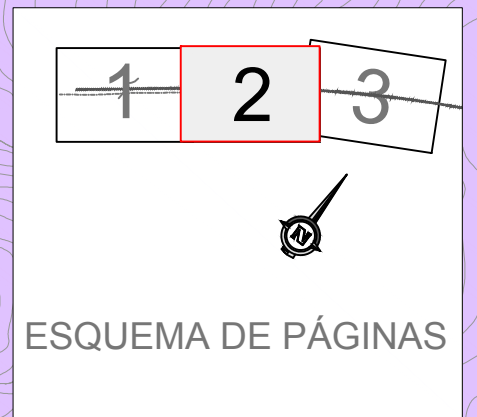
EJE - 13  
CAMINO DE SERVICIO EN ORIGEN MD

EJE - 13  
CAMINO DE SERVICIO EN ORIGEN MD

OD+PF - E2 - 1.01  
MARCO 2x (3.50x3.50m)

Término Municipal de Malpartida de Plasencia

LEYENDA	 ZONAS ADMISIBLES	 ZONAS EXCLUIDAS
	 ZONAS RESTRINGIDAS	 ZONA DE OCUPACIÓN

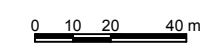


TÍTULO  
 PROYECTO MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES. TRAMO: ESTACIÓN DE PLASENCIA, PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  
 Fdo: Manuel López-Tello Fernández

CONFORME EL CONTRATISTA:  
**IBEROVIAS**  
 Fdo: Pablo Villar Martín

ESCALA  
 1 / 2000  
 Numérica Gráfica



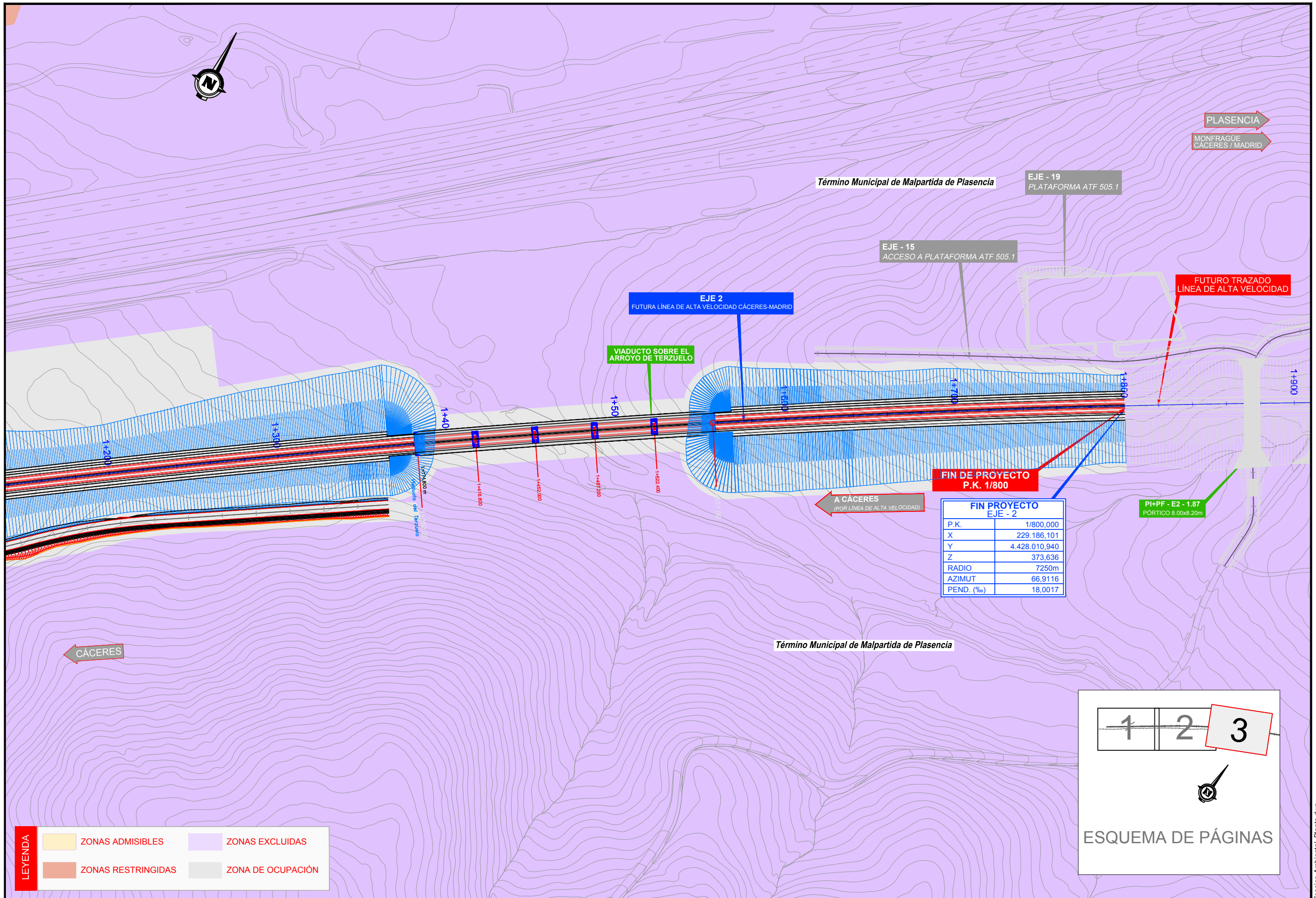
FECHA  
 FEB-2018

TÍTULO DEL PLANO  
 ACTUACIONES PREVENTIVAS  
 CLASIFICACIÓN AMBIENTAL  
 PLANTA GENERAL

Nº DE PLANO  
 2.11.1.1  
 Hoja 2 de 3

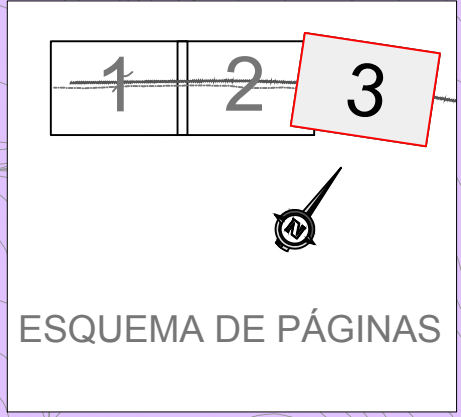
2.11.1.1\_Clasificación Ambiental\_Planta.dwg





FIN PROYECTO EJE - 2	
P.K.	1/800.000
X	229.186.101
Y	4.428.010.940
Z	373.636
RADIO	7250m
AZIMUT	66,9116
PEND. (‰)	18,0017

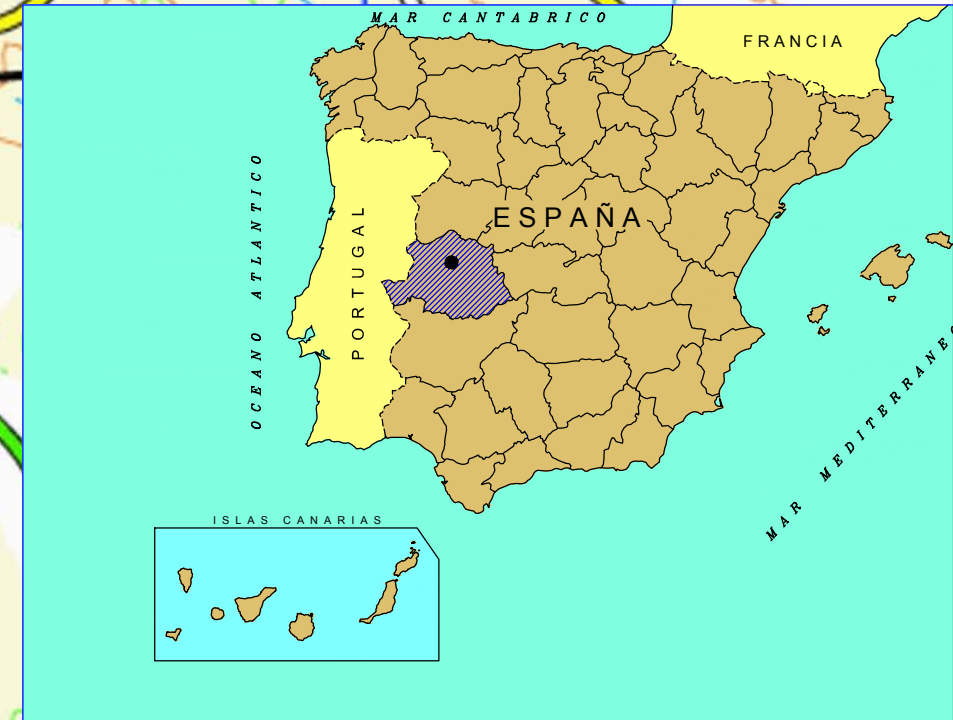
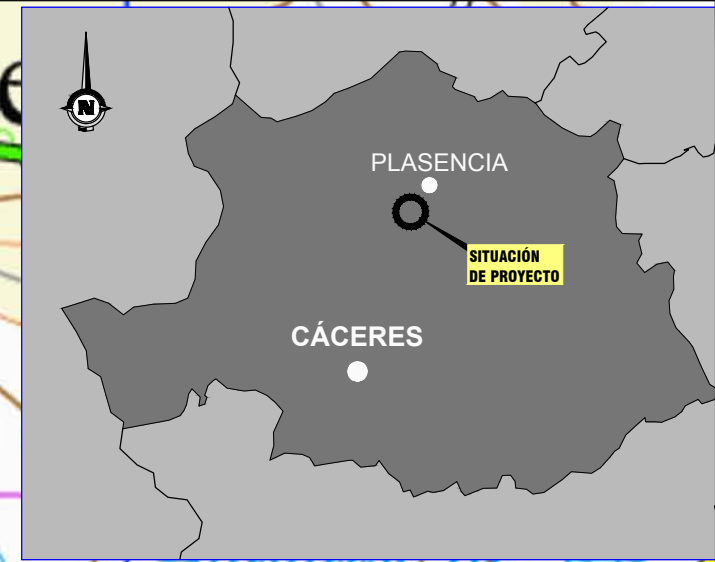
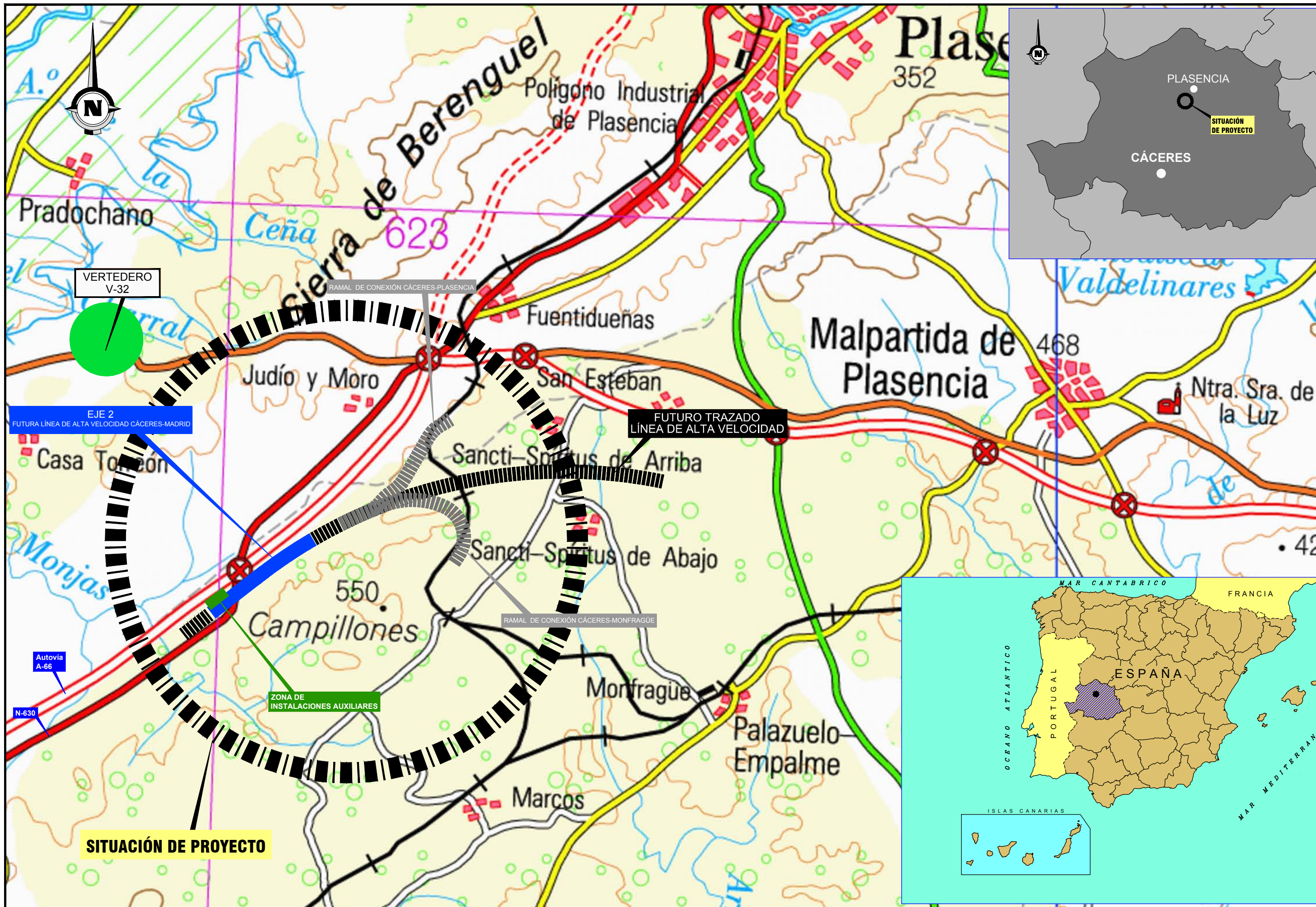
LEYENDA	ZONAS ADMISIBLES	ZONAS EXCLUIDAS
	ZONAS RESTRINGIDAS	ZONA DE OCUPACIÓN



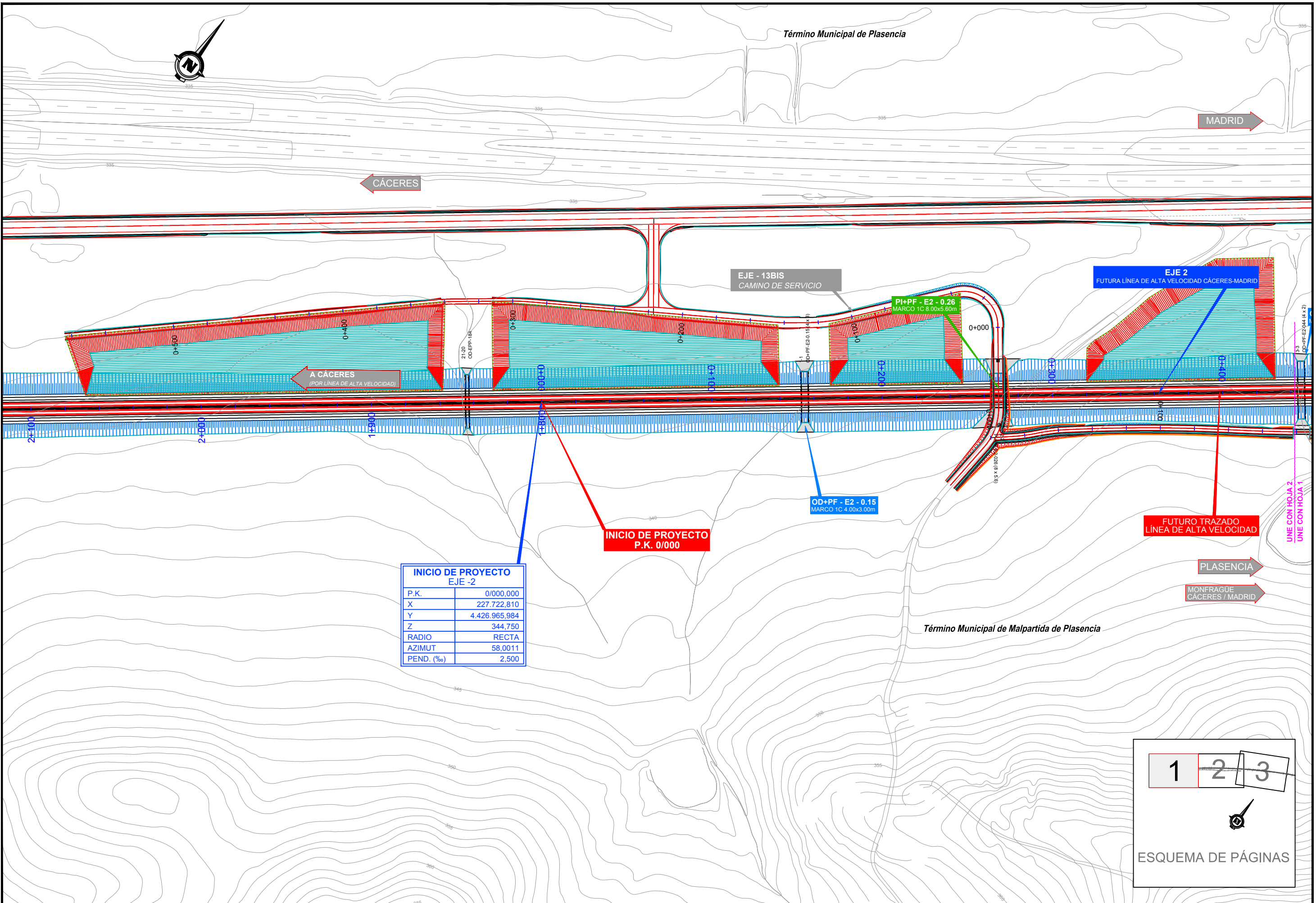
2.11.1.1\_Clasificación Ambiental\_Planta.dwg

## **DOCUMENTO Nº2.-PLANOS**

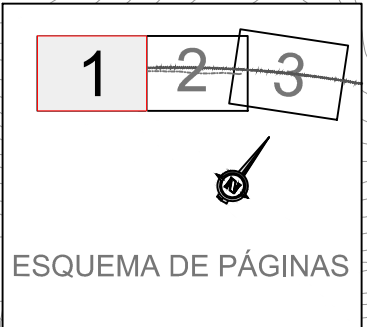




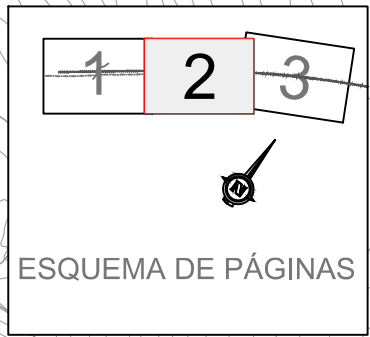
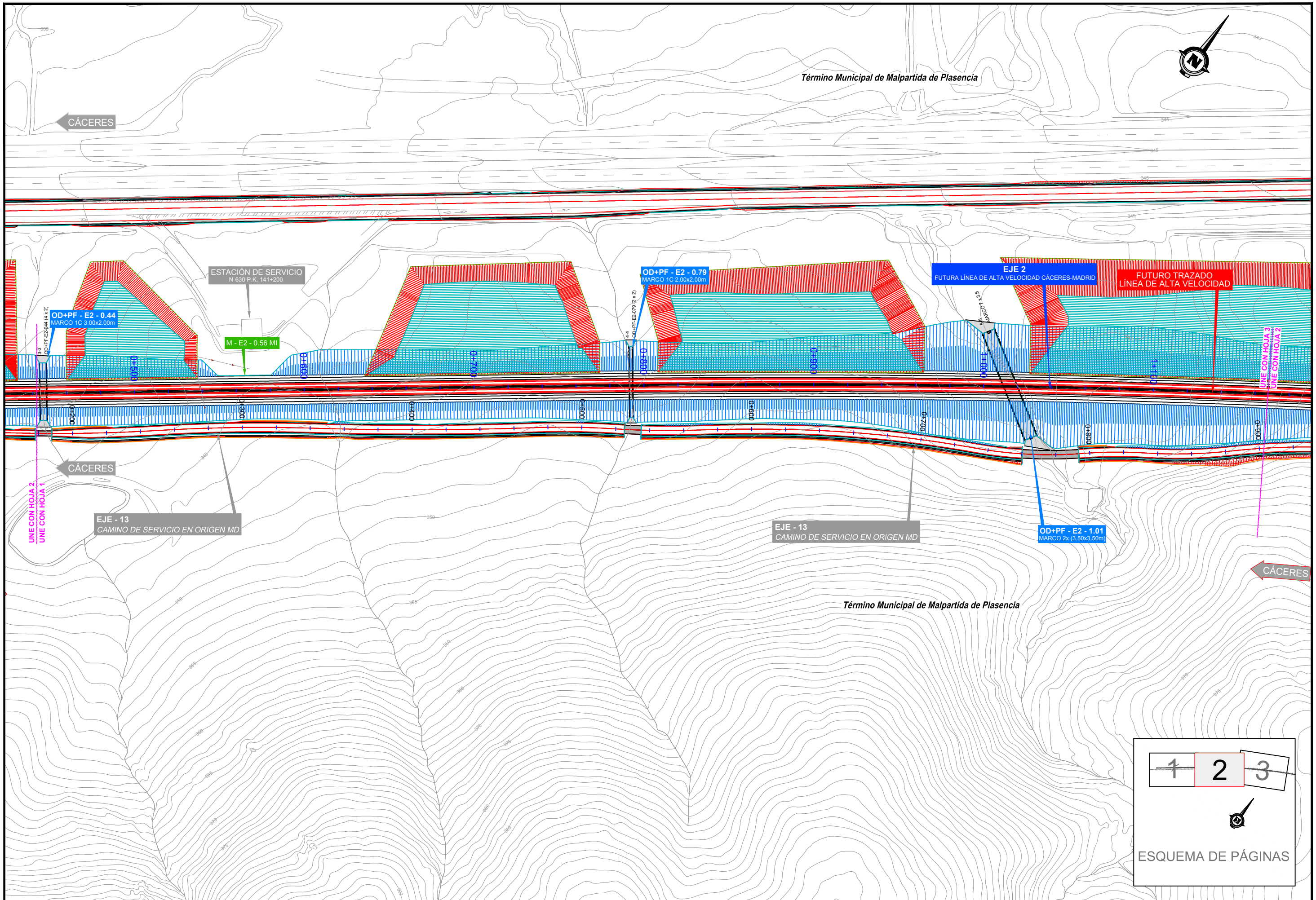




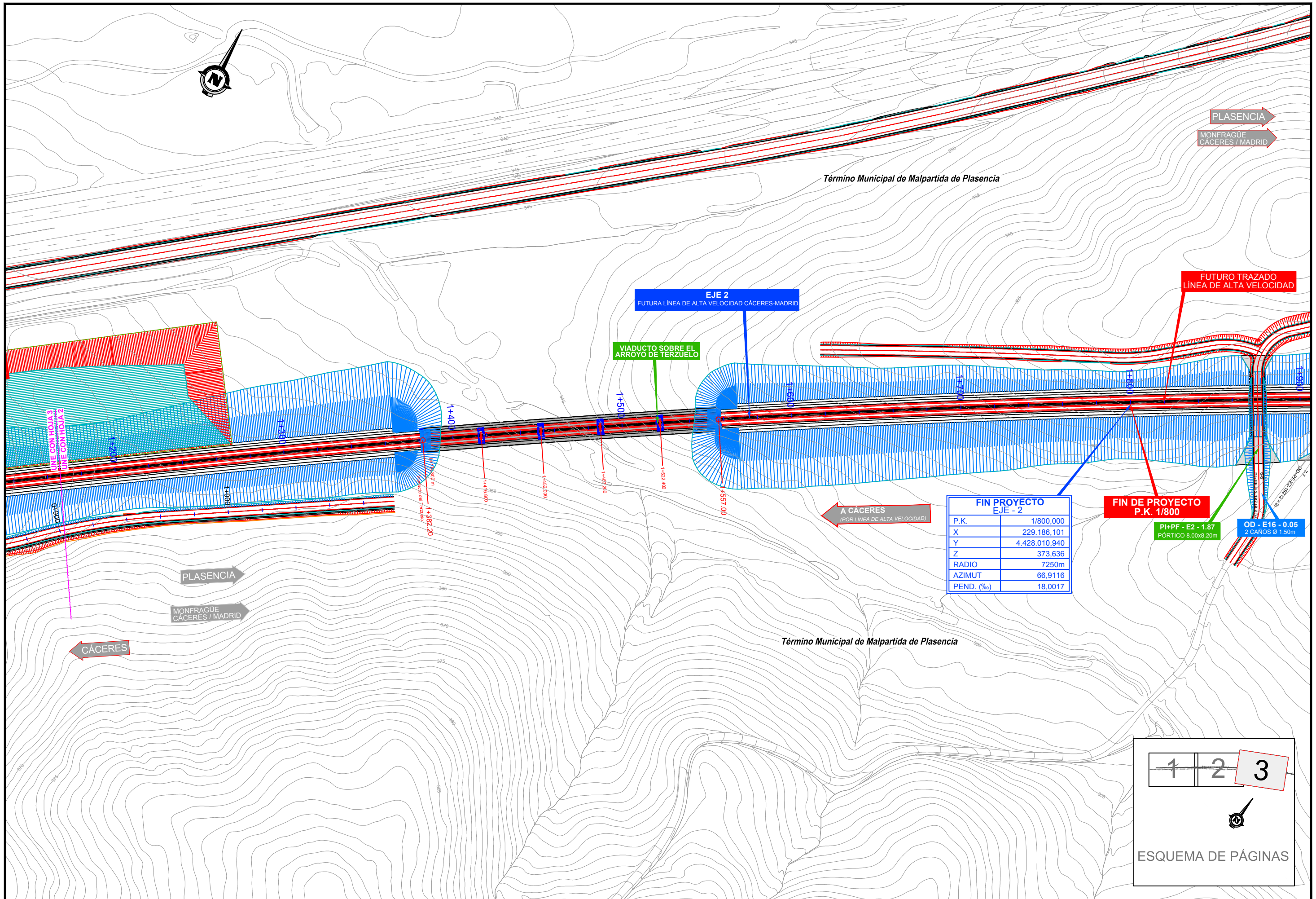
INICIO DE PROYECTO EJE-2	
P.K.	0/000,000
X	227.722,810
Y	4.426.965,984
Z	344,750
RADIO	RECTA
AZIMUT	58,0011
PEND. (‰)	2,500











Término Municipal de Malpartida de Plasencia

PLASENCIA  
MONFRAGÜE  
CÁCERES / MADRID

EJE 2  
FUTURA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CÁCERES-MADRID

VIADUCTO SOBRE EL  
ARROYO DE TERZUELO

FUTURO TRAZADO  
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD

FIN PROYECTO EJE - 2	
P.K.	1/800,000
X	229.186,101
Y	4.428.010,940
Z	373,636
RADIO	7250m
AZIMUT	66.9116
PEND. (‰)	18.0017

FIN DE PROYECTO  
P.K. 1/800

A CÁCERES  
(POR LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD)

PI+PF - E2 - 1.87  
PÓRTICO 8,00x8,20m

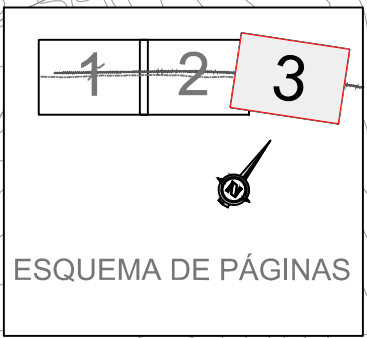
OD - E16 - 0.05  
2 CAÑOS Ø 1.50m

PLASENCIA

MONFRAGÜE  
CÁCERES / MADRID

CÁCERES

Término Municipal de Malpartida de Plasencia



TÍTULO  
PROYECTO BÁSICO DEL MODIFICADO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN  
DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD  
MADRID - EXTREMADURA, TALAYUELA - CÁCERES.  
TRAMOS: RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA / ESTACIÓN DE  
PLASENCIA, PLATAFORMA - RAMALES DE CONEXIÓN EN PLASENCIA.

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO MODIFICADO:  
Fdo: Manuel López-Tello Fernández

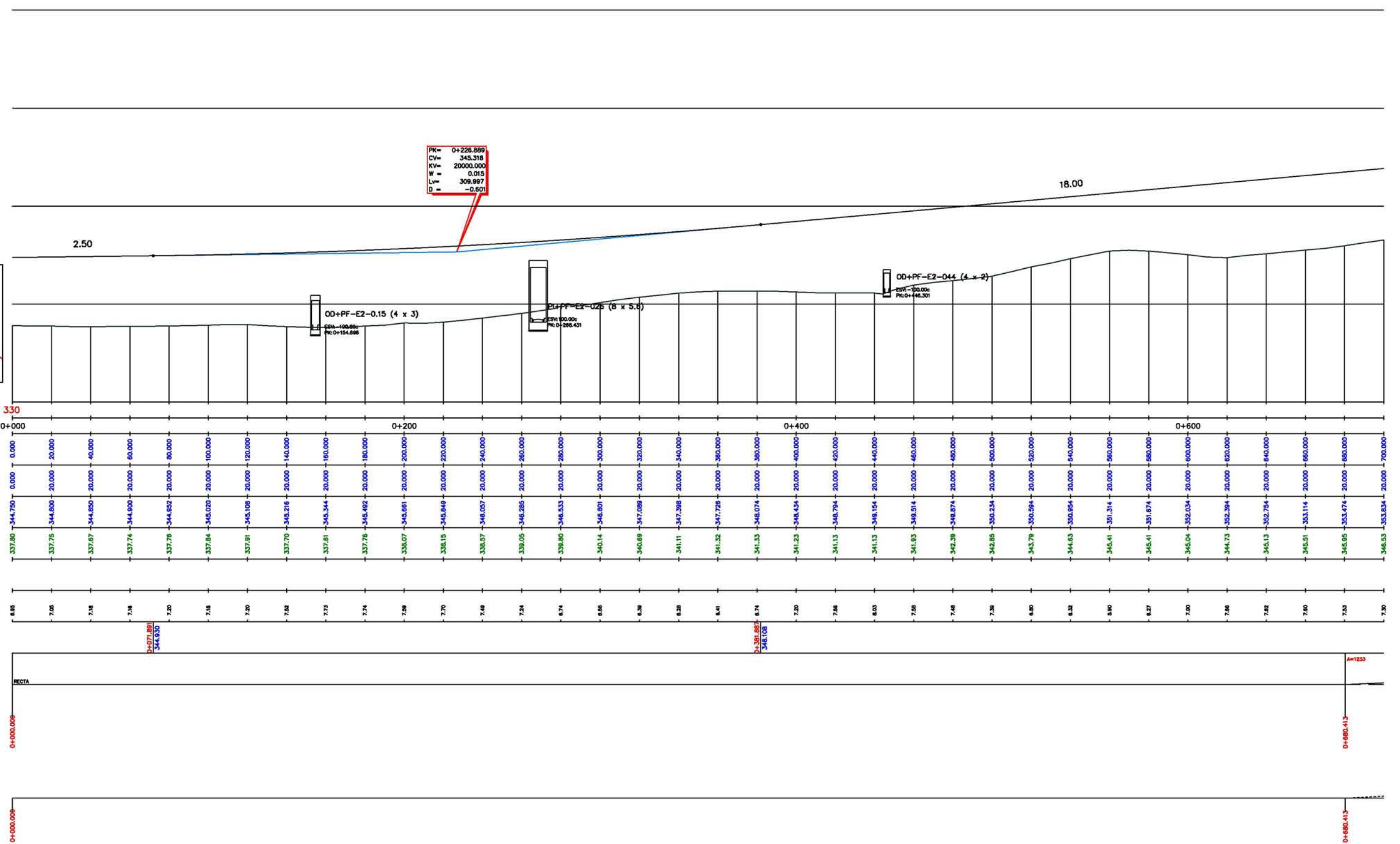
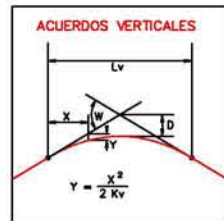
CONFORME EL CONTRATISTA:  
IBEROVIAS  
Fdo: Pablo Villar Martín

ESCALA  
1 / 2000  
Numérica  
0 10 20 40 m  
Gráfica

FECHA  
FEB-2018

TÍTULO DEL PLANO  
TRAZADO DE VÍA  
PLANTA GENERAL

Nº DE PLANO  
3.3.1  
Hoja 3 de 3



PLANO DE COMPARACION

P.K.	
DISTANCIAS	AL ORIGEN
	PARCIALES
ORDENADAS	RASANTE
	TERRENO
COTAS ROJAS	DESMONTE
	TERRAPLEN

ACUERDOS VERTICALES

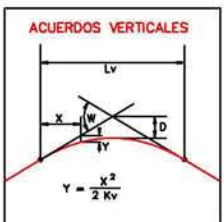
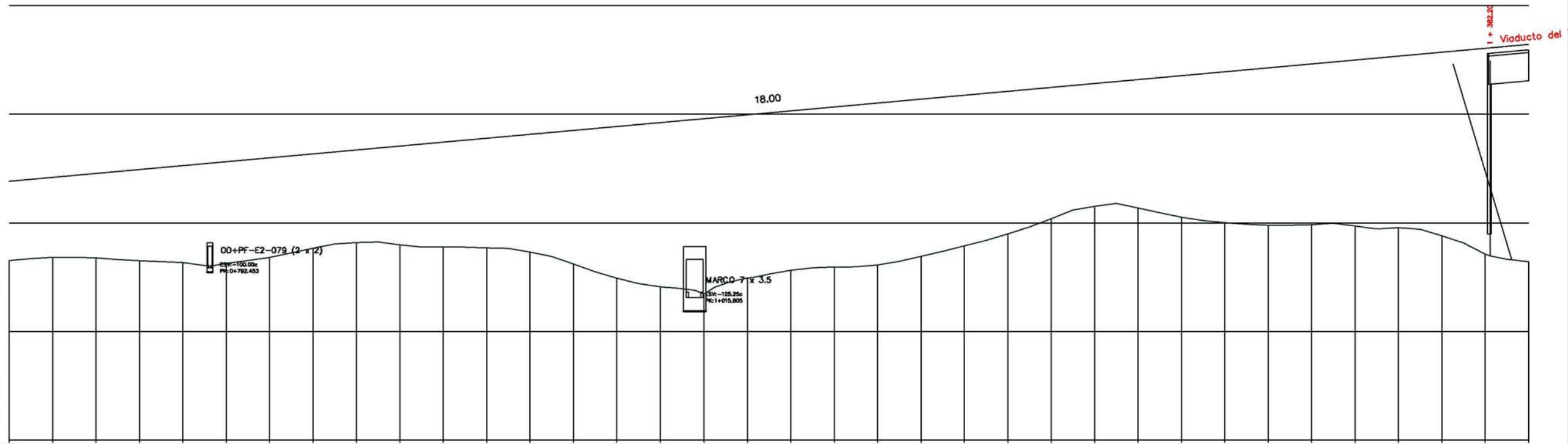
DIAGRAMA DE CURVATURAS

DIAGRAMA DE PERALTES

BORDE DERECHO	—
BORDE IZQUIERDO	- - -

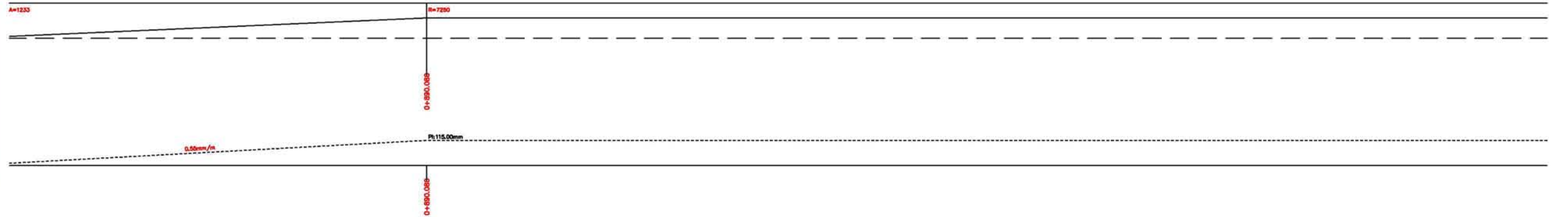
P.K.	0+000	0+200	0+400	0+600
AL ORIGEN	0.000	20.000	40.000	60.000
PARCIALES	0.000	20.000	40.000	60.000
RASANTE	344.750	344.800	344.850	344.900
TERRENO	337.80	337.75	337.67	337.74
DESMONTE	8.89	7.65	7.18	7.16
TERRAPLEN	7.89	7.18	7.20	7.28

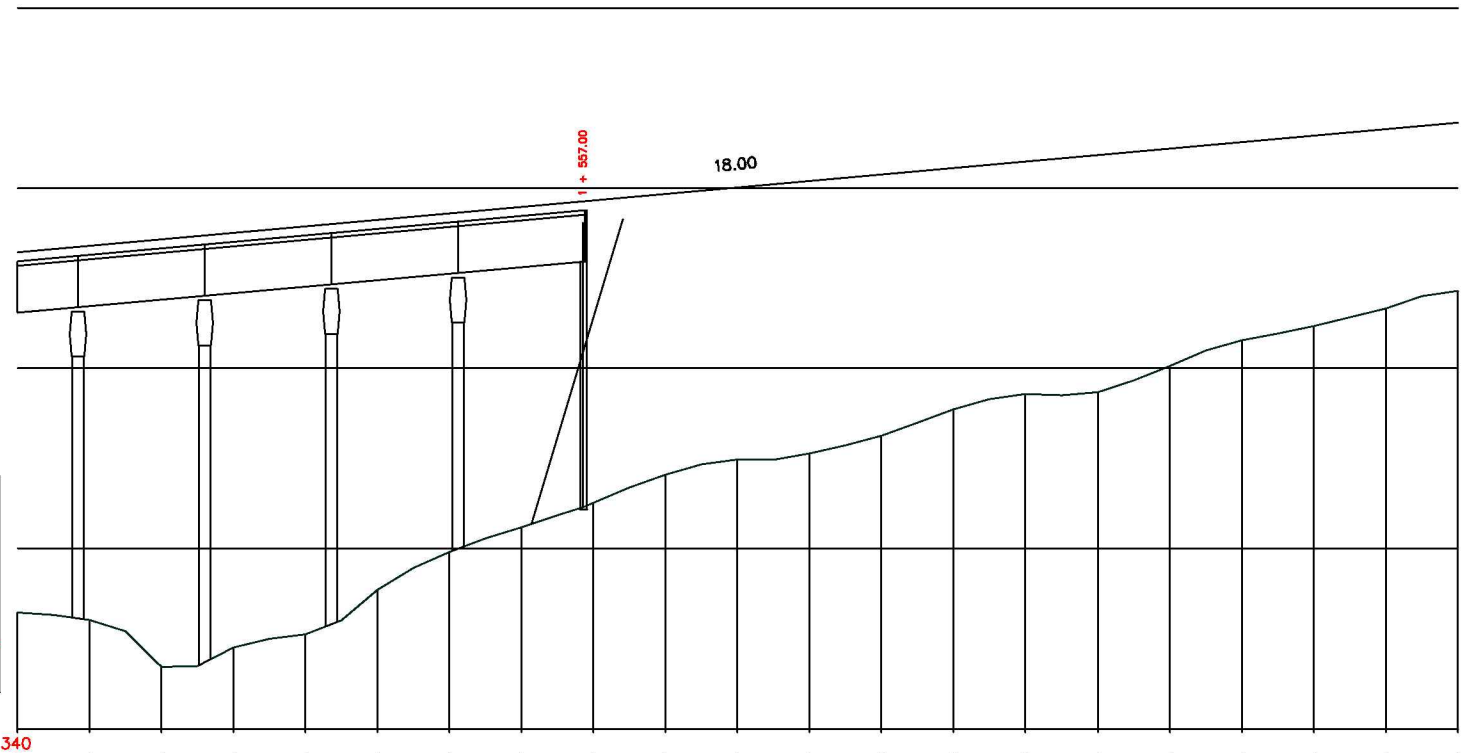
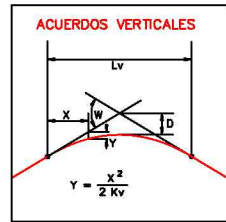




PLANO DE COMPARACION	
P,K.	
DISTANCIAS	AL ORIGEN
	PARCIALES
ORDENADAS	RASANTE
	TERRENO
COTAS ROJAS	DESMONTE
	TERRAPLEN
ACUERDOS VERTICALES	
DIAGRAMA DE CURVATURAS	
DIAGRAMA DE PERALTES	BORDE DERECHO
	BORDE IZQUIERDO

P,K.	0+800	1+000	1+200	1+400
AL ORIGEN	700,000	900,000	1100,000	1300,000
PARCIALES	20,000	20,000	20,000	20,000
RASANTE	346.53	347.41	348.29	349.17
TERRENO	346.53	347.41	348.29	349.17
DESMONTE				
TERRAPLEN	7.20	7.28	7.77	8.40





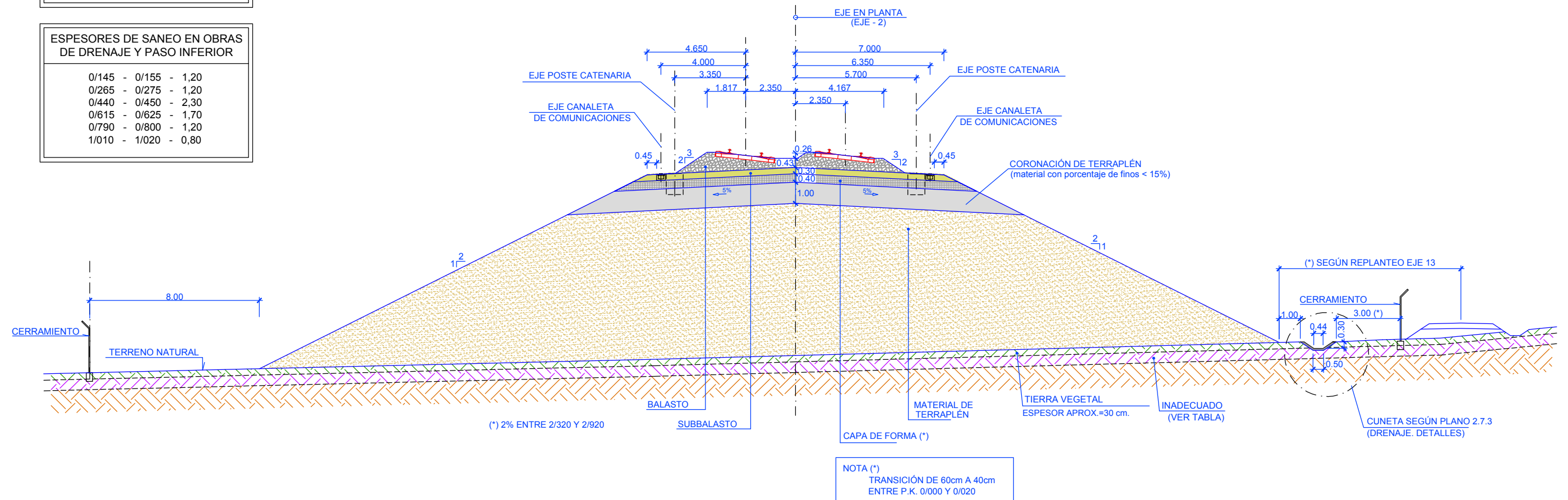
PLANO DE COMPARACION		P.K.	1+400	1+420	1+440	1+460	1+480	1+500	1+520	1+540	1+560	1+580	1+600	1+620	1+640	1+660	1+680	1+700	1+720	1+740	1+760	1+780	1+800	
DISTANCIAS	AL ORIGEN		400.000	420.000	440.000	460.000	480.000	500.000	520.000	540.000	560.000	580.000	600.000	620.000	640.000	660.000	680.000	700.000	720.000	740.000	760.000	780.000	800.000	
	PARCIALES		20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
ORDENADAS	RASANTE		340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000	340.000
	TERRENO		346.43	346.02	345.41	344.48	343.22	341.68	340.78	340.59	341.18	342.52	344.08	345.82	347.28	348.38	349.08	349.36	349.12	348.38	347.16	345.55	343.54	341.12
COTAS ROJAS	DESMONTE																							
	TERRAPLEN		20.01	20.78	23.79	23.03	22.86	20.35	18.80	17.78	16.78	15.26	13.11	10.83	8.51	6.17	3.82	1.47	0.87	1.27	2.69	5.14	7.61	10.10
ACUERDOS VERTICALES																								
DIAGRAMA DE CURVATURAS																								
DIAGRAMA DE PERALTES	BORDE DERECHO																							
	BORDE IZQUIERDO																							

ESPEORES DE SANEAMIENTO BAJO TIERRA VEGETAL		
0/000 - 0/700	-	1,00
0/700 - 1/315	-	0,50

ESPEORES DE SANEAMIENTO EN OBRAS DE DRENAJE Y PASO INFERIOR		
0/145 - 0/155	-	1,20
0/265 - 0/275	-	1,20
0/440 - 0/450	-	2,30
0/615 - 0/625	-	1,70
0/790 - 0/800	-	1,20
1/010 - 1/020	-	0,80

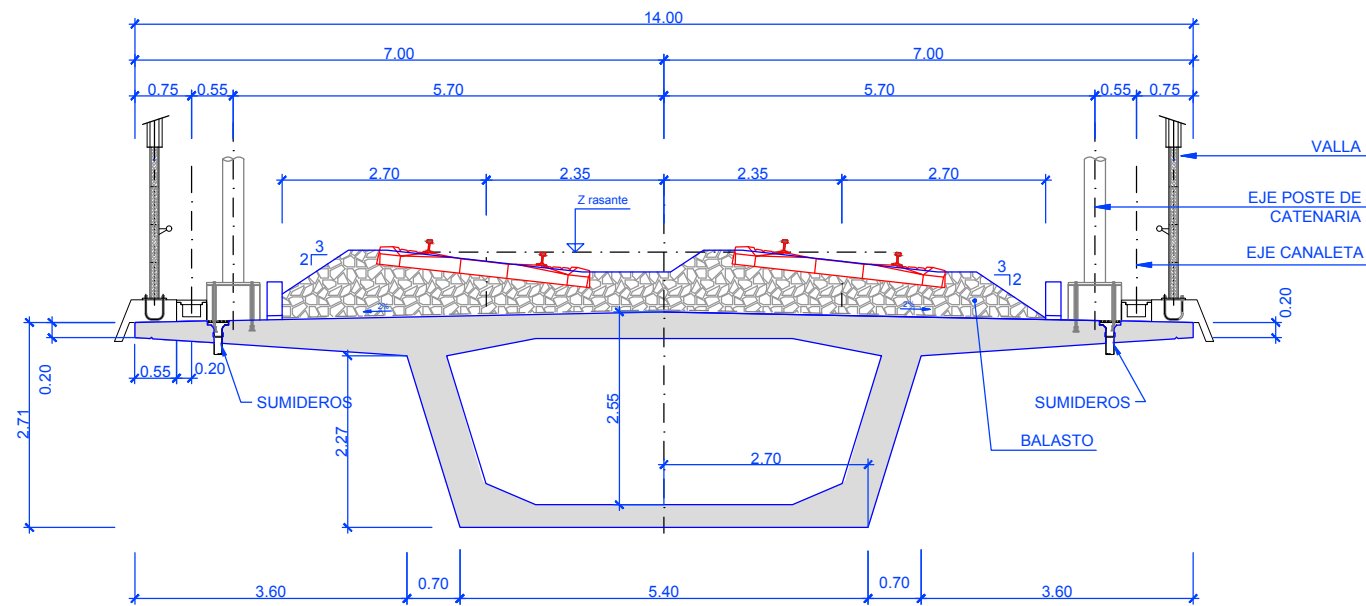
## SECCIÓN TIPO EN FUTURO TRONCO L.A.V. EN TERRAPLÉN (EJE - 2)

ESCALA 1:200

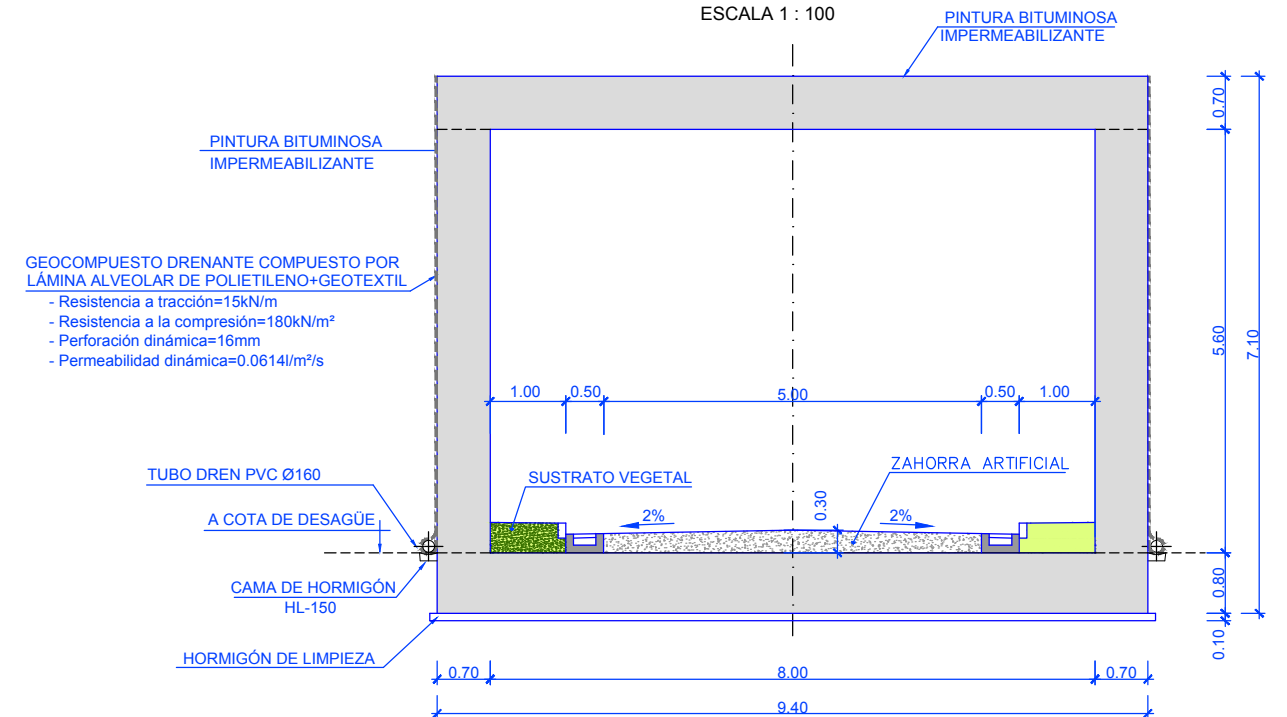




SECCIÓN TIPO EN FUTURO TRONCO L.A.V. EN VIADUCTO DEL TERZUELO (EJE -2)  
 ESCALA 1:100

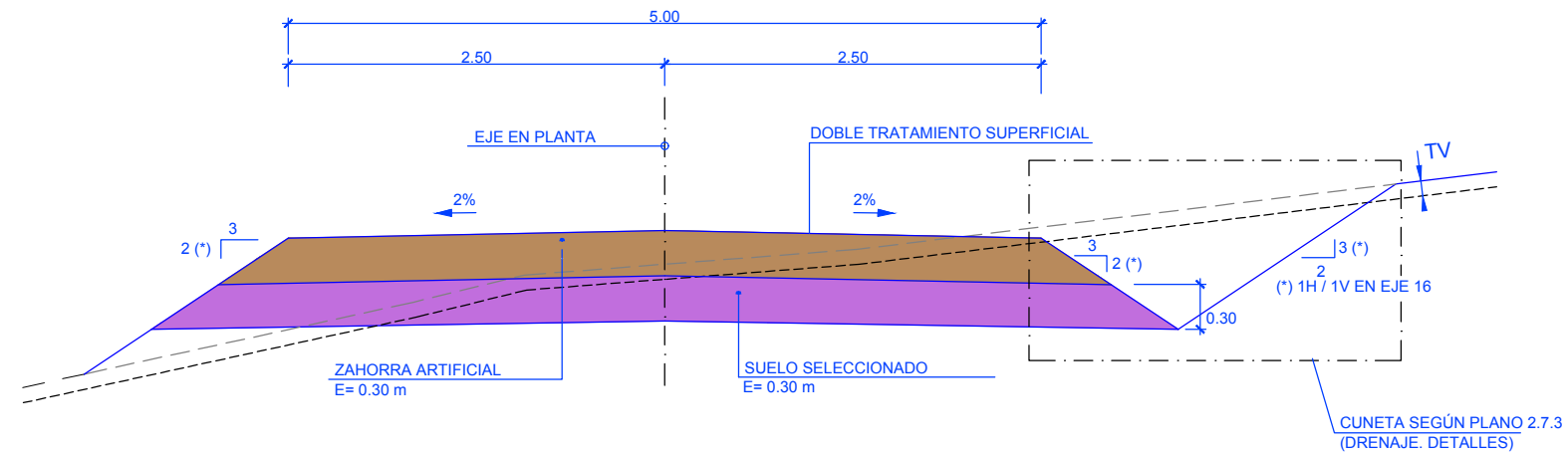


SECCIÓN PASO INFERIOR DE CAMINO (MARCO)  
 ESCALA 1 : 100



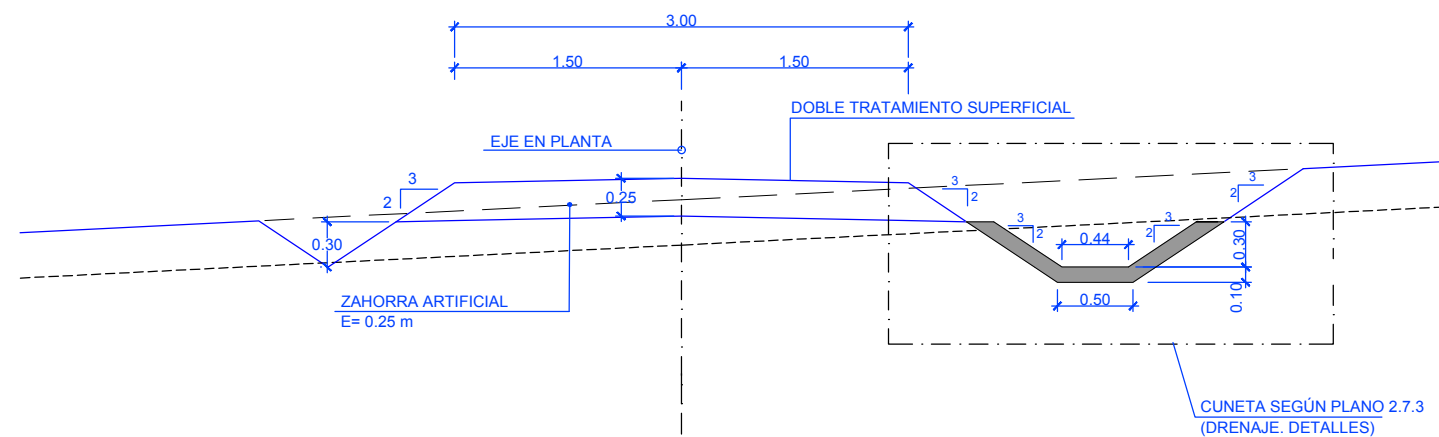
SECCIÓN TIPO EN CAMINOS DE ENLACE (EJES 13 Y 17)  
(Eje 17 completo y a partir de D.O. 0/540 del eje 13)

ESCALA 1:50



SECCIÓN TIPO EN CAMINO DE SERVICIO (EJE 13)  
(D.O. -0/020 a 0/540 del eje 13)

ESCALA 1:50



## **DOCUMENTO Nº3.-VALORACIÓN**

**1.- VALORACIÓN**

Se incluye a continuación el presupuesto desglosado por capítulos del proyecto de construcción y del proyecto modificado: Tramos: Estación Plasencia-Plataforma-Ramales de Conexión en Plasencia / Ramales de Conexión en Plasencia

Señalar que pese a llevar expedientes de expropiación independientes y diferenciados para cada tramo

- Expediente 020ADIF1618 para el Tramo: Estación de Plasencia. Plataforma. Ramales de conexión en Plasencia”
- Expediente 019ADIF1618 para el Tramo: Ramales de conexión en Plasencia”

El Expediente 3.16/20830.0078-ON 003/16 del Contrato de Obras considera un solo presupuesto único para las Obras de Ejecución de los Proyectos de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramos: Ramales de Conexión en Plasencia/ Estación de Plasencia Plataforma- Ramales de Conexión en Plasencia

A continuación se adjunta tabla resumen del presupuesto comparado (Proyecto Modificado) del Expediente 3.16/20830.0078-ON 003/16

		IMPORTE PRESUPUESTO		DIFERENCIA	
		PROYECTO	MODIFICADO	Δ Importe	% Δ
01	MOVIMIENTO DE TIERRAS	11.319.276,37	12.687.748,67	1.368.472,31	12,09%
02	DRENAJE	2.883.974,96	3.563.417,77	679.442,81	23,56%
03	ESTRUCTURAS	6.341.632,41	6.143.367,77	-198.264,64	-3,13%
04	TUNELES	0,00	0,00	0,00	0,00%
05	INSTALACIONES FERROVIARIAS	401.386,31	401.386,31	0,00	0,00%
06	ACTUACIONES PREVENTIVAS Y CORRECTORAS	1.076.067,54	1.233.284,85	157.217,30	14,61%
07	REPOSICIONES FERROVIARIAS	13.302,52	36.310,69	23.008,17	172,96%
08	REPOSICIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS	0,00	289.841,78	289.841,78	0,00%
09	REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES	381.391,97	346.753,37	-34.638,60	-9,08%
10	OBRAS COMPLEMENTARIAS	500.515,48	463.798,35	-36.717,13	-7,34%
11	SEGURIDAD Y SALUD	422.194,05	464.413,45	42.219,40	10,00%

TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	23.339.741,61	25.630.323,01	2.290.581,40	9,81%
---	---------------	---------------	--------------	-------

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	23.339.741,61	25.630.323,01	2.290.581,40	9,81%
13% Gastos Generales	3.034.166,41	3.331.941,99	297.775,58	
6% Beneficio Industrial	1.400.384,50	1.537.819,38	137.434,88	
TOTAL	27.774.292,52	30.500.084,38	2.725.791,87	9,81%

BAJA DE ADJUDICACIÓN (Coeficiente de adj. 0,5003)	13.895.478,55	15.259.192,22	1.363.713,67	
---	---------------	---------------	--------------	--

TOTAL PRESUPUESTO BASE IMPONIBLE SIN IVA	13.895.478,55	15.259.192,22	1.363.713,67	9,81%
--	---------------	---------------	--------------	-------

IVA 21%	2.918.050,50	3.204.430,37	286.379,87	
---------	--------------	--------------	------------	--

TOTAL PRESUPUESTO BASE IMPONIBLE CON IVA	16.813.529,05	18.463.622,58	1.650.093,54	9,81%
--	---------------	---------------	--------------	-------

Asciende el adicional del Modificado en Base Imponible (sin IVA) a la cantidad de **Un millón trescientos sesenta y tres mil setecientos trece euros con sesenta y siete céntimos (1.363.713,67 €)**

Se genera un incremento presupuestario del 9,81 % sobre la base imponible del proyecto adjudicado

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	13.895.478,55	2.918.050,50
	TOTAL CON IVA (21%)	16.813.529,05

PRESUPUESTO ADICIONAL DE LA MODIFICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	1.363.713,67	286.379,87
	TOTAL CON IVA (21%)	1.650.093,54

PRESUPUESTO TOTAL DE LA MODIFICACIÓN	BASE IMPONIBLE	IVA (21 %)
	15.259.192,22	3.204.430,37
	TOTAL CON IVA (21%)	18.463.622,58

Asciende el Presupuesto del Proyecto Modificado (I.V.A. incluido) a la cantidad de **Dieciocho millones cuatrocientos sesenta y tres mil seiscientos veintidós euros con cincuenta y ocho céntimos (18.463.622,58 €)**

Cáceres, Febrero 2018

Autor del Proyecto y Director de las Obras



Fdo.: Manuel López-Tello Fernández  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Representante de Adif-Alta velocidad



Fdo.: Juan Dionisio Cayuela Polo  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos