

## B. OTROS ANUNCIOS OFICIALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se modifica parcialmente el trazado aprobado del estudio informativo «Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona», y se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de la «Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa».**

#### 1. Antecedentes:

En fecha 30 de junio de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo «Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona».

En fecha 12 de diciembre de 2001 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el estudio informativo «Conexión ferroviaria de alta velocidad del Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa», ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental. Este estudio modifica parcialmente el antiguo trazado aprobado en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona», desde el «Barranco Les Paisanes», en el municipio de Vinyols y Els Arcs (correspondiente al punto kilométrico 0 del presente estudio) hasta el final del trazado previsto en aquel estudio, ya que analiza otros corredores diferentes.

El significado del actual estudio informativo se enmarca dentro del capítulo ferroviario del Programa de alta velocidad del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, del que informó el Ministro de Fomento en su comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso el 15 de junio de 2000. El objeto del mismo consiste en la definición de la conexión del Corredor Mediterráneo de alta velocidad Almería-Tarragona con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, dentro del área de influencia de la ciudad de Tarragona.

La información pública se anunció en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de diciembre de 2001 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona» de 8 de enero de 2002, realizándose en paralelo el trámite de información oficial.

El estudio informativo, sometido a los trámites de información pública y oficial, analiza todos los corredores que permiten realizar la conexión de ambas líneas ferroviarias en el territorio limitado al norte por los municipios de Reus y El Morell, al sur por los municipios de Salou y Tarragona, al este por los de Altafulla y Torredembarra y al oeste por el de Vilaseca.

Después de un primer análisis de los posibles corredores para realizar la conexión, técnica y económicamente viables, el estudio profundiza en dos soluciones que destacan sobre las demás, denominadas respectivamente: Conexión en antena y conexión directa.

Mediante un análisis más profundo de ambas soluciones, el estudio concluye que la más favorable, desde los puntos de vista medioambiental, socioeconómico, de explotación ferroviaria y de vertebración del territorio, resulta ser la conexión directa. Esta solución prevé la continuidad del «Corredor Mediterráneo de alta velocidad» desde el final del término municipal de Cambrils, discurriendo por el sur del aeropuerto de Reus y enlazando con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en las proximidades de la localidad de Perafort. Para ofrecer un servicio adecuado de trenes regionales la solución incluye la construcción de una estación al sur del aeropuerto (denominada Estación Central) y la remodelación de la actual estación de Vilaseca, además de la adaptación de la estación existente en Salou-Port Aventura a la nueva demanda de viajeros. Asimismo está prevista la ampliación a tres vías del tramo existente entre Vilaseca y Tarragona, de manera que sea posible realizar los trayectos Almería-Tarragona y Tarragona-Barcelona en alta velocidad.

Para dar servicio a las futuras demandas de mercancías, la solución elegida prevé la remodelación de la actual estación de clasificación, próxima a la estación de Tarragona, que permitirá las circulaciones de este tipo de tráfico entre Tarragona y la frontera francesa, así como entre Tarragona y Almería.

En el estudio se ha tenido en cuenta que el Corredor Mediterráneo de alta velocidad, dentro del Programa de Alta Velocidad del Plan de Infraestructuras 2000-2007, tendrá ancho internacional (ancho UIC) hasta Almería. Provisionalmente, y mientras se realiza la adaptación completa de este corredor al nuevo ancho, se ha previsto la instalación de un intercambiador en las proximidades de la nueva Estación Central.

Durante el período de información pública se recibieron 86 alegaciones, presentadas por los siguientes organismos, entidades y particulares afectados:

Departamento de Política Territorial de la Generalidad de Cataluña.

Dirección General de Patrimonio y del Medio Físico de la Generalidad de Cataluña.

Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

Agencia Catalana del Agua.

Diputación Provincial de Tarragona.

Ayuntamientos de: Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou, Roda de Bará, Perafort, La Secuita, Constantí, Vilallonga del Camp, La Pobla de Montornés, Valls, Cambrils, Vinyols i Els Arcs, Mont-Roig del Camp.

«Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (ACESA).

DEPAN.

Unió de Pagesos.

Unió de Pagesos de Cataluña.

Cámara de Comercio de Reus.

Cámara de Comercio de Valls.

Consell Comarcal del Tarragonés.

«Inversiones Segre, Sociedad Anónima».

Federació d'Associacions de Veïns de Valls i Pedanías.

Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls.

Agrupación de Taxistas del Sindicato de Transportes.

Asociación de Talleres de Automoción y Venta de l'Alt Camp (ASTAC).

Associació d'Empresaris del Polígon Industrial de Valls (ASSEM).

Unió de Botiguers de Valls.

Junta de Compensación del polígono industrial de Constantí.

Junta de Compensación del polígono industrial de Valls.

Asociación Empresarial Química de Tarragona.

Comunidades de regantes de: Mina de la Sanch, Mina de Grasset, Mina de les Dues Hortes de la Canonja i Masricart, Mina Morera, Les Hortes del Riu Francolí a Constantí, Sant Pol i Riudarenes, Mina de la Concordia, Sant Llorenç.

«Gas Natural SDG, Sociedad Anónima».

«REPSOL Petróleo, Sociedad Anónima».

«BASF Española, Sociedad Anónima».

«CESPA, Sociedad Anónima».

«Bayer Hispania, Sociedad Anónima».

«Port Aventura, Sociedad Anónima».

«GP Resort, Sociedad Anónima» y «Gran P. Comercial, Sociedad Anónima».

TAQSA, A.I.E.

«Aiscondel, Sociedad Anónima».

«Estructuras y Construcciones Costa Cálida, Sociedad Anónima».

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

«Inmobiliaria de Promoción Escolar, Sociedad Anónima» e «Institución Familiar de Educación, Sociedad Anónima».

Colegio Turó de Constantí.

«Casa Brunet, Sociedad Limitada».

«D. Clos Montserrat, Sociedad Anónima».

Don José Martínez Martínez y doña María Carmen Sánchez Ajofrín Fernández, don Juan Martínez Andreu y doña Ginesa Martínez Guillén, doña Dolores Ferrán Buhigues, doña María Rosa Soler Ribalta, don Salvador Martí Aguiló, don Juan Centellas Gómez, don Juan Genovés Ferrando, don Alberto Bas Vilda, doña Josefa Mas Castellort, don Enric Roca Blesa, don Domingo Papió Serra, don José María Sanromá Colet, don José María Alegret Martorell, doña Francisca Figuerola Grau, don Josep Ramon March Ferré, don Josep Ollé Figuerola, doña Ramona Florensa Roselló, don José María Calbet Segarra, doña Francisca Roig Marzo, don José María Dalmau Bardina, don José María Solé Ninclis, don Manuel Solé Nogués, don José Francisco Perales Lorente.

El informe de alegaciones al estudio informativo fue informado favorablemente por la Abogacía del Estado en fecha 16 de julio de 2002.

En fecha 4 de diciembre de 2002 el Ministerio de Medio Ambiente formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, que fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 310, de fecha 27 de diciembre de 2002.

En fecha 24 de enero de 2003 la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias elevó la propuesta de aprobación del expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo: «Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa».

#### 2. Resolución:

Tras el análisis de las alegaciones presentadas en el proceso de información pública del estudio informativo «Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa», se resuelve lo siguiente:

1.º Modificar el trazado aprobado en fecha 30 de junio de 1998 correspondiente al estudio informativo «Línea Valencia-Tarragona. Tramo Vandellòs-Tarragona», desde el «Barranco Les Paisanes», en el municipio de Vinyols i Els Arcs, hasta el final de dicho trazado.

2.º Aprobar como trazado del estudio informativo «Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa» el de la denominada conexión directa 4 entre el punto kilométrico 0 (correspondiente al «Barranco Les Paisanes») y el punto kilométrico 1,070 (Riera de Mas Pujols) y entre el punto kilométrico 8,100 de la Zona 2H (cruce con la carretera T-315) hasta el punto kilométrico 8,100 de la Zona 7, introduciendo en el mismo las siguientes modificaciones:

2.1 Con objeto de preservar el entorno de la finca denominada Mas Calvó, se modifica la solución seleccionada en el estudio informativo entre el punto kilométrico 1,070 y el 8,100 de la Zona 2H, desplazando ésta hacia el noroeste hasta hacerla coincidir con la denominada conexión directa 3 en esa zona.

2.2 Recogiendo las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Perafort y otros, se modifica el trazado propuesto en el estudio informativo a partir del punto kilométrico 8,100 de la Zona 7 hasta el final del tramo, alejando el trazado de la zona de expansión de la población y haciendo discurrir el ramal de conexión a Lleida a través de la zona comprendida entre el núcleo de Puigdelví y el río Francolí. Consecuentemente con esta modificación el ramal dirección a Barcelona mantendrá la planta definida en el estudio informativo, modificándose parcialmente su perfil longitudinal, para permitir una mejor integración en el paisaje.

3.º Igualmente, además del trazado anteriormente descrito, se llevarán a cabo las siguientes modificaciones:

1. En las proximidades del Colegio Turó (municipio de Constantí), deberá estudiarse la posibilidad de alejar en lo posible el trazado de estas instalaciones, al objeto de minimizar la afección al mismo y al cementerio de Constantí.

2. Deberá realizarse un estudio de la viabilidad de la depresión de los ramales de acceso a la estación de Salou-Port Aventura, garantizando la continuidad del vial Cambrils-Salou hasta la avenida de Pere Molas.

3. Durante la redacción de los proyectos constructivos se ajustará el trazado en lo posible, al objeto de reducir las afecciones a viviendas, manantiales, balsas, instalaciones de bombeo y pozos de agua. En particular, se realizará un estudio para reducir la afección a las instalaciones de la empresa «Manantiales del Puig, Sociedad Limitada».

4. Se realizará un análisis sobre la viabilidad de construir un andén de ancho UIC en la actual estación de Vila-seca.

5. Deberán mantenerse los contactos necesarios con AENA para, sin modificar sustancialmente la situación de la Estación Central, coordinar las actuaciones con el Plan Director del aeropuerto de Reus.

6. Deberán mantenerse los contactos necesarios con la empresa ACESA, con el fin de coordinar y diseñar correctamente cuentas interferencias pudieran existir con la autopista de la que esta empresa es concesionaria.

7. De igual manera se establecerán los contactos oportunos con las empresas gestoras de abastecimiento de aguas, redes eléctricas, telefonía y redes de comunicaciones, con objeto de diseñar correctamente las reposiciones de estos servicios.

8. La reposición de viales y servidumbres propuesta en el estudio informativo deberá considerarse de nuevo en los proyectos constructivos, para analizar posibles modificaciones, así como la ejecución de nuevos pasos o caminos. Durante la redacción de los proyectos constructivos se mantendrán contactos con los ayuntamientos, asociaciones y otros interesados, para concretar con exactitud los caminos y pasos que haya que reponer y construir, así como prever la reposición de redes de riego, acequias, minas y demás servicios afectados.

9. En las zonas en que se prevea puedan existir yacimientos arqueológicos, los proyectos constructivos deberán incluir campañas de reconocimiento, previas al inicio de las obras, al objeto de preservar el Patrimonio Artístico y Cultural.

10. Durante la redacción de los proyectos constructivos se realizará un estudio específico de ruidos y vibraciones introducidos por la nueva línea ferroviaria en aquellas zonas de posible afección, al objeto de complementar en su caso las medidas correctoras al respecto, propuestas en el estudio informativo.

11. Dadas las características de la zona, deberá realizarse un estudio de detalle de avenidas máximas de los distintos cauces afectados (en particular el del río Francolí y el de la Riera de la Boella), para el dimensionado de las obras de fábrica.

12. El diseño y dimensionado de las estaciones propuestas, así como de sus accesos viarios, deberá considerarse nuevamente en los proyectos constructivos, manteniendo los contactos oportunos, tanto con los operadores ferroviarios como con las Administraciones competentes, para la definitiva definición de sus características.

4.º Finalmente, en los proyectos constructivos serán de obligado cumplimiento las prescripciones contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Madrid, 27 de enero de 2003.—El Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco Rodríguez.—6.724.

**Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el trazado del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès-Vilobi D'Onyar y Pla de L'Estany-Figueres.**

**1. Antecedentes:**

Con fecha 30 de octubre de 1998 la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias aprobó técnicamente el «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa», ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental.

La información pública se anunció en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de noviembre de 1998, así como en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona», de 11 de noviembre de 1998, realizándose en paralelo el trámite de información oficial.

El estudio informativo sometido a información pública y oficial comparaba diferentes alternativas de trazado, estudiadas en dos fases. La primera, a escala 1:50:000, analiza cuatro soluciones, de entre las cuales, basándose en una comparación de soluciones mediante factores cualitativos, se propuso un corredor para su posterior estudio a escala 1:5000. El corredor elegido fue la solución A. En la segunda fase, a escala 1:5000, se procedió a desarrollar el corredor elegido, así como una serie de variantes, de cuya combinación surgió la solución propuesta.

Durante el periodo de información pública a todo el trazado del estudio informativo se presentaron 358 alegaciones, de las que 109 no consideran la construcción de la línea de interés general, 78 proponen estudiar la mejora de las infraestructuras existentes, 49 hacen referencia al artículo 230 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, algunas plantean la posibilidad de que la LAV discorra por un corredor diferente al elegido mientras otras plantean paradas de la línea en sus municipios; numerosas alegaciones plantean trazados alternativos en tramos concretos y otras proponen modificaciones puntuales del trazado. Entre los organismos alegantes se encuentran la Generalidad, diversos ayuntamientos, asociaciones y organizaciones.

Posteriormente a la información pública se recibió documento elaborado por el Consell Comarcal del Plá de L'Estany, con un trazado alternativo en alza para la citada LAV en el tramo Girona-Figueres.

El 29 de diciembre de 1999 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental, el resultado de la información pública y un informe relativo a las alegaciones presentadas.

Como resultado de las alegaciones presentadas la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes decidió analizar nuevas alternativas de trazado entre el inicio del trazado en Montmeló y el límite de los términos municipales de La Roca del Vallés y Llinars del Vallés, igualmente decidió estudiar una nueva alternativa de trazado entre el aeropuerto de Girona y Sarrià de Ter (nuevo acceso a Girona), procediendo a redactar nuevos estudios informativos de estos tramos.

El nuevo acceso a Girona ha dado lugar a la redacción del «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Vilobi D'Onyar-Sant Julià de Ramis Girona», que fue sometido al preceptivo trámite de información pública y oficial mediante publicación en el «Boletín Oficial del Estado», de 19 de octubre de 2002.

Por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 10 de octubre de 2001, se aprobó definitivamente el expediente de información pública del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa y el trazado del tramo Figueres-frontera francesa correspondiente al tramo binacional.

Dadas las condiciones ambientales que la DIA establecía para la denominada variante de Plá de L'Estany, la Secretaría de Estado de Infraestructuras decidió, por otra parte, realizar un estudio de optimización del trazado de la línea en el Plá de L'Estany con objeto de optimizar funcionalmente el trazado propuesto en esta zona salvaguardando los objetivos enunciados en la Declaración de Impacto Ambiental.

**2. Informe del servicio jurídico:**

El Abogado del Estado-Jefe mediante escrito de fecha 17 de enero de 2000 informa que la tramitación seguida en la información pública del estudio informativo «Línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa» se ajusta a lo dispuesto en los artículos 227 y 228 del Reglamento de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y demás disposiciones que resultan de aplicación.

**3. Declaración de Impacto Ambiental:**

Con fecha 25 de septiembre de 2001 se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del estudio informativo «Línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa. Subtramo: Llinars del Vallés-frontera francesa» («Boletín Oficial del Estado» número 231, de 26 de septiembre), que selecciona como alternativa para el tramo Figueres-frontera francesa, la integrada por la variante de Figueres Este y la Solución Base (desde el punto kilométrico 127,000 hasta el final del trazado).

**4. Informe de la Subdirección de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias:**

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, elevó con fecha 4 de febrero de 2003 la propuesta de aprobación definitiva del trazado del estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès-Vilobi d'Onyar y Pla de L'Estany-Figueres».

**5. Resolución:**

A la vista de todo lo expuesto anteriormente esta Secretaría de Estado resuelve lo siguiente:

1.º Hacer constar que el expediente reseñado cumple con lo preceptuado en la sección 1.ª, capítulo 2.º, del vigente Reglamento de Ley de Orde-