

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 Puigdelfí 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-

nación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre).

2.º Una vez aprobado el expediente de información pública del estudio informativo: «Línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa» (por Resolución de la Secretaría de Estado de 10 de octubre de 2001).

Aprobar definitivamente el trazado conformado por la siguiente solución del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa en los siguientes subtramos:

Subtramo La Roca del Vallés-Vilobí D'Onyar: Solución base desde el término municipal de La Roca del Vallés (punto kilométrico 27,200) hasta el punto kilométrico 37,000; a partir de donde se adopta la denominada variante de Santa María de Palautordera y Sant Celoni (hasta el punto kilométrico 41,500 de la solución base o punto kilométrico 6,200 de la variante); solución base desde el punto kilométrico 41,500 hasta el inicio del subtramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis (punto kilométrico 77,000), objeto del nuevo estudio informativo sometido a información pública con fecha 19 de octubre de 2002.

Subtramo Pla de L'Estany-Figueres: Solución base desde el final de la denominada variante de Plá de L'Estany propuesta en la DIA, punto kilométrico 110,500 hasta el punto kilométrico 115,000, a partir del cual se adoptará la denominada variante de Figueres-Este hasta el cruce con la carretera GER-5106, inicio del subtramo: Figueres-frontera francesa que fue aprobado por Resolución de la Secretaría de Estado de fecha 10 de octubre de 2001.

3.º Sobre el trazado aprobado se llevarán a cabo las modificaciones puntuales siguientes:

a) En la zona de Figueres se adecuará el trazado en alzado con objeto de que en el futuro, y siempre que sea justificado técnica y económicamente puedan establecerse ramales de conexión al posible emplazamiento del Centro Intermodal de Transportes.

b) En la zona de San Roc (aproximadamente punto kilométrico 60,500) se estudiará un posible ajuste de trazado con objeto de minimizar el impacto producido.

c) El proyecto constructivo contemplará la alternativa propuesta en la DIA, para el entorno de la Riera de Santa Coloma. De igual manera se estudiará la posibilidad de ampliar la obra de drenaje en el punto kilométrico 70,000, correspondiente a la Riera de Vallcanera y en el punto kilométrico 89,700 del Torrente de Bullidors.

d) Los proyectos constructivos estudiarán con detalle varias zonas con el fin de disminuir la altura de los desmontes existentes, se apunta como posibilidad la construcción de muros. Las zonas de estudio especial son:

Desmontes en los puntos kilométricos 44,000 y 44,800 en el término municipal de Sant Celoni. Desmonte del punto kilométrico 56,00 cerca de la localidad de Hostalric.

Desmonte del punto kilométrico 59,000 cerca de Mas de Cuadras.

Los proyectos constructivos analizarán pormenorizadamente la factibilidad técnica y económica de las modificaciones propuestas justificando aquellas medidas adicionales que sea preciso adoptar para alcanzar los objetivos definidos en la DIA.

4.º En los sucesivos proyectos constructivos que desarrollen la solución aprobada para este tramo se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:

4.1 Las establecidas en el tramo que se aprueba en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

4.2 Durante la redacción de los proyectos constructivos se mantendrán los contactos necesarios con la empresa ACESA con el fin de coordinar y diseñar correctamente cuantas interferencias

podrían existir con las autopistas de las que son concesionarios.

4.3 La reposición de viales y servidumbres en el estudio informativo se considerará 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 o construir, así como prever la reposición de redes de riegos, acequias y demás servicios afectados.

De cualquier manera se propone que se estudien en concreto las siguientes reposiciones:

Camino entre el punto kilométrico 32,100 y 33,700.

Cami a la nueva depuradora (punto kilométrico 40,600).

Cami de les Valls (punto kilométrico 41,400). Carretera BV-5115 (punto kilométrico 47,450).

Se estudiará en la fase de redacción de los proyectos constructivos la necesidad de ubicar un nuevo puesto de banalización en los primeros 36 kilómetros.

El proyecto constructivo correspondiente al inicio del trazado deberá estudiar los ajustes de trazado necesarios para realizar la conexión con el eje 2 del EI correspondiente a la LAV, del tramo anterior: Martorell-Barcelona.

4.4 En lo relativo a la reposición de vías pecuarias se estará a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, «Boletín Oficial del Estado» del 24, sobre Vías Pecuarias garantizando la continuidad de las existentes.

4.5 En las zonas en las que se prevea la existencia de yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimiento con objeto de preservar el patrimonio artístico y cultural.

4.6 Los proyectos constructivos incluirán un estudio específico de los ruidos y vibraciones introducidos por la línea, en especial en todas aquellas zonas de posible afección a zonas urbanas.

Madrid, 17 de febrero de 2003.—El Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco Rodríguez.—6.722.

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental sobre información pública del estudio informativo de clave E11-E-136.A «Autovía Medinaceli-Soria». Provincia de Soria.

La Dirección General de Carreteras con fecha 13 de febrero de 2003 ha resuelto aprobar provisionalmente el estudio informativo de referencia, declarando que cumple con lo previsto en el artículo 7 de la vigente Ley de Carreteras (25/1988, de 29 de julio) para los estudios informativos y con los artículos 22 y 25 del vigente Reglamento General de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

El estudio informativo desarrolla y compara las diferentes alternativas posibles en el tramo entre Medinaceli y Soria (Sur) para la construcción de una autovía aprovechando el corredor de la carretera N-111. La alternativa propuesta se compone de los siguientes tramos: En el tramo I (N-II-Adradas) la «Alternativa Corredor», en el tramo II (Adradas-Almazán Norte) la «Alternativa A-80», en el tramo III (Almazán Norte-Los Rábanos) la «Alternativa Exenta» y en el acceso sur a Soria la «Alternativa Acceso Sur». La autovía dispondrá de limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

El estudio informativo afecta a los términos municipales de Medinaceli, Alcubillas de las Peñas, Taroda, Adradas, Coscurita, Frechilla de Almazán, Almazán, Cubo de la Solana, Los Rábanos y Soria.

A los efectos previstos en el artículo 10 de la Ley de Carreteras 25/1988, de 29 de julio, y los artículos 33 y 34 del Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre, se somete el estudio informativo al trámite de información

pública por un plazo de treinta días hábiles, a contar desde el día siguiente hábil al de la fecha de publicación de este anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

El objeto de la información pública es el de recoger cuantas alegaciones y sugerencias se refieran a las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la obra y la concepción global de su trazado. Se hace constar que esta información pública lo es también a los efectos establecidos en el Real Decreto 1302/1986, así como su modificación por el Real Decreto-ley 9/2000 y su Reglamento (1131/1988) relativos a la evaluación del impacto ambiental.

No serán tomadas en consideración las alegaciones o informes que no se refieran a la finalidad de la información pública tal y como queda recogido en la Ley y Reglamento General de Carreteras o de las referidas a la evaluación del impacto ambiental.

Tanto el estudio informativo como la resolución aprobatoria estarán expuestos públicamente en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, en Burgos (avenida del Cid, 52), en la Unidad de Carreteras del Estado en Soria (calle Mosquera de Barnuevo, 3), así como en los ayuntamientos afectados, durante el expresado plazo de tiempo y en horario de oficina.

Burgos, 18 de febrero de 2003.—El Jefe de la Demarcación, Benedicto Elvira Llorente.—6.730.

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental sobre la información pública del estudio informativo de clave E11-E-136.B «Autopista de peaje Soria-Tudela». Provincias de Soria, La Rioja, Zaragoza y Navarra.

La Dirección General de Carreteras con fecha 13 de febrero de 2003 ha resuelto aprobar provisionalmente el estudio informativo de referencia, declarando que cumple con lo previsto en el artículo 7 de la vigente Ley de Carreteras (25/1988, de 29 de julio) para los estudios informativos y con los artículos 22 y 25 del vigente Reglamento General de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

El estudio informativo desarrolla y compara las diferentes alternativas entre Soria y la autopista A-15 para la construcción de una autopista de peaje. El estudio se apoya en sector sudeste de la variante Sur de Soria, del estudio informativo de la autovía del Duero, tramo Soria (este)-Venta Nueva, y en la variante de Agreda, en fase de redacción del proyecto de construcción. La alternativa propuesta en el tramo entre Soria (este) y la variante de Agreda es la «Alternativa 5.1», que discurre al sur del corredor de la N-122. En el tramo desde la variante de Agreda a la conexión con la autopista A-15 se ha seleccionado la «Alternativa 7.5», que sigue el corredor de la N-122 hasta las proximidades de Tarazona para desde allí dirigirse hacia el norte al enlace entre las autopistas A-15 y A-68. La autopista dispondrá de limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

El estudio informativo afecta a los términos municipales de Los Rábanos, Soria, Alconaba, Renieblas, Candilichera, Arancón, Aldealpozo, Tajahuerce, Valdegeña, Villar del Campo, Pozalmuro, Matalebreras, Olvega y Agreda en la Provincia de Soria; Cervera del río Alhama en la Provincia de La Rioja; Torrellas y Tarazona en la Provincia de Zaragoza; y Fitero, Cintruénigo, Corella, Cascante y Tudela en la Provincia de Navarra.

A los efectos previstos en el artículo 10 de la Ley de Carreteras 25/1988, de 29 de julio, y los artículos 33 y 34 del Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre, se somete el estudio informativo al trámite de información pública por un plazo de treinta días hábiles, a contar desde el día siguiente hábil al de la fecha de publicación de este anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

El objeto de la información pública es el de recoger cuantas alegaciones y sugerencias se refieran a las circunstancias que justifiquen la declaración