

DIFERENCIAS ENTRE PROYECTO DE TRAZADO DEL MODIFICADO N.º 1 Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REMODELACIÓN DEL ENLACE  
CON LA M-511 M-40 P.K. 36,600

**Expropiación y servidumbres**

RELACIÓN DE PROPIETARIOS

Finca N.º orden	Polígono	Parcela	Propietario	Tipo de suelo	Aprov.	Expropiación m² Dif.	Oc. temporal m² Dif.	Servid. paso subt. m² Dif.	Servid. paso aérea m² Dif.
<i>Madrid</i>									
28.0900 07	1	2a	Ministerio de Defensa .....	Rústico ..	Labradío secoano .....	0,00	0,00	775,78	0,00
28.0900 08	1	2b	Ministerio de Defensa .....	Rústico ..	Pastos .....	0,00	0,00	242,60	0,00
28.0900 12	1	9014	Ministerio de Defensa .....	Público ..	Vía de comunicación de dominio ...	0,00	0,00	28,59	0,00
28.0900 17	1	43	Asoc. General de Ganaderos del Reino .....	Rústico ..	Labradío secoano .....	241,51	0,00	0,00	0,00
<i>Pozuelo de Alarcón</i>									
28.0118 09	89421	03	Universidad Politécnica de Madrid.	Público ..	Vía de comunicación de dominio ...	0,00	-1.122,41	1.122,41	0,00
28.0118 10	6294	01	Ministerio de Defensa .....	Rústico ..	Pastos improductivos .....	0,00	0,00	0,00	838,11
28.0118 19	12221	01	Ministerio de Defensa .....	Rústico ..	Pastos improductivos .....	0,00	0,00	974,35	0,00
<i>Alcorcón</i>									
28.0007 04	2	254	Desconocido .....	Rústico ..	Pastos .....	0,00	-166,27	166,27	0,00
28.0007 20	S/C		Ayuntamiento de Alcorcón .....	Público ..	Vía de comunicación de dominic. ...	-743,81	5,80	8,59	0,00
28.0007 21	86227	07	Ayuntamiento de Alcorcón .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	38,91	0,00	0,00	0,00
28.0007 22	S/C		Desconocido .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	-150,27	0,00	0,00	0,00
28.0007 23	86227	06	Ayuntamiento de Alcorcón .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	1.549,27	-238,38	-105,34	0,00
28.0007 24	86227	01	Ventocano 3000 S.L. ....	Urbano ..	Industrial .....	-372,01	-1.054,90	-178,71	0,00
28.0007 26	86227	02	Industrias C-501 S.A. ....	Urbano ..	Industrial .....	-229,32	0,00	0,00	0,00
28.0007 32	86217	01	Miguel Ángel Gazapo Badiola ...	Urbano ..	Industrial .....	-115,93	0,00	0,00	0,00
28.0007 40	S/C		Desconocido .....	Público ..	Vía de comunicación de dominio ...	1.377,36	0,00	-220,37	0,00
28.0007 42	93212	01	Ayuntamiento de Alcorcón .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	137,22	0,00	0,00	0,00
28.0007 43	92217	01	Ayuntamiento de Alcorcón .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	397,40	-47,11	0,00	0,00
28.0007 44	92229	01	Ayuntamiento de Alcorcón .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	76,07	0,00	0,00	0,00
28.0007 46	88221	01	Semuro S.L. ....	Urbano ..	Industrial .....	-941,66	0,00	0,00	0,00
28.0007 47	88221	04	Manuel, Juancarlo y Artemio Bo- rrajo Novoa .....	Urbano ..	Industrial .....	-460,54	0,00	0,00	0,00
<i>Boadilla del Monte</i>									
28.0022 25	86238	01	Ayuntamiento de Boadilla .....	Rústico ..	Suelo no edificable .....	127,97	-422,00	-173,00	0,00
28.0022 27	S/C		Ayuntamiento de Boadilla .....	Público ..	Vía de comunicación de dominio ...	91,63	-879,00	-431,00	0,00
28.0022 28	85236	01	AQ32AM S.L. ....	Urbano ..	Industrial .....	-669,11	-639,00	-371,00	0,00
28.0022 29	85236	02	Ayuntamiento de Boadilla .....	Urbano ..	Obras de urbanización y jardinería ..	38,84	-2.573,00	-1.229,00	0,00
Total m² .....						393,53	-7.136,27	610,17	838,11

41.790/08. **Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y Audiencia y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II».**

1. Antecedentes:

Con fecha 11 de marzo de 2003 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia». Este documento fue sometido al trámite de Información Pública, mediante publicación del anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 27 de marzo de 2003, de acuerdo con lo establecido en la legislación entonces vigente (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el Real Decreto Legislativo 1302/86 de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por Real Decreto Ley 9/2000)).

Una vez analizadas todas las alegaciones recibidas durante este proceso, se elaboró el informe de alegaciones que, junto con el expediente de información pública y el propio Estudio Informativo, se remitió con fecha 12 de febrero de 2004 al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA). Dicho Estudio Informativo definía las actuaciones a realizar divididas en distintas zonas, concretamente: Acceso Sur, Nudo Sur, Valencia Fuente de San Luis, Ca-

nal de acceso, Estación Central y Túnel Pasante en ancho internacional.

Por su parte, el Ministerio de Medio Ambiente antes de emitir la DIA, solicitó documentación complementaria así como el estudio de una solución alternativa al túnel pasante definido en el Estudio Informativo inicial, ya que éste podría plantear una serie de afecciones al patrimonio arqueológico valenciano. Una vez completada la documentación, ésta se remitió con fecha 20 de diciembre de 2005 solicitando de nuevo la DIA, pero solamente de una parte del Estudio Informativo inicial, ya que se modificó la programación prevista para la evolución de los trabajos propiciando que se dividiese el Estudio Informativo en dos tramos a la hora de solicitar al Ministerio de Medio Ambiente la DIA:

Tramo I. Comprendido entre el río Turia y la Estación Central de Valencia, sobre el que el Ministerio de Medio Ambiente emitió la DIA favorable mediante resolución de 16 de mayo de 2006 («Boletín Oficial del Estado» 143 de 16 de junio de 2006). La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó el expediente y definitivamente el citado Estudio Informativo del Tramo I mediante resolución de 19 de junio de 2006 (BOE de 3 de julio).

Tramo II. Contempla un nuevo eje pasante desde la Estación, solución alternativa al eje pasante inicial.

La Orden de Estudio para la redacción del «Estudio Informativo de la Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II» se aprobó con fecha 4 de

mayo de 2006 por la Subdirección General de Planes y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles.

Con fecha 26 de septiembre de 2006 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó provisionalmente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II».

El Estudio Informativo fue sometido al trámite de Audiencia e Información Pública, mediante publicación del anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de octubre de 2006, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y en el Real Decreto Legislativo 1302/86 de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por Real Decreto Ley 9/2000)).

Durante el citado proceso se recibieron 43 alegaciones que contienen 97 firmas. De esas alegaciones, 11 correspondieron a Instituciones y Organismos Públicos, 9 a otras Instituciones o Asociaciones y 23 a particulares. Una vez analizadas todas ellas, se elaboró el informe de alegaciones que, junto con el expediente de información pública y el propio Estudio Informativo, se remitió con fecha 11 de junio de 2007 al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la Declaración de Impacto Ambiental de este tramo II.

Por su parte, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, con fecha 24 de octubre de 2007, solicitó documentación complementaria sobre algunos puntos concretos del Es-

tudio Informativo antes de emitir la DIA. Una vez completada la documentación requerida, la Dirección General de Ferrocarriles elaboró un informe que se remitió a la citada Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 17 de diciembre de 2007, solicitando de nuevo la DIA. Esta última Dirección General, con fecha 7 de marzo de 2008, solicitó informe al Ayuntamiento de Valencia sobre el mencionado documento de información adicional. Las observaciones realizadas se han incorporado en la DIA.

El objeto del Estudio Informativo del tramo II es analizar las posibles alternativas para la conexión ferroviaria entre el final del tramo I, donde finaliza la estación central de Valencia, y el trazado del «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón» (aprobado por resolución de 19 de junio de 2006, B.O.E. de 3 de julio).

El Estudio Informativo desarrolla una única solución, una vez demostrada la inexistencia de alternativas técnicas viables debido a los condicionantes existentes. El túnel definido discurre bajo las Grandes Vías, al objeto de minimizar las posibles afecciones a la ciudad, cumpliendo con las disposiciones del Ministerio de Medio Ambiente. Además, el nuevo túnel dispone de una mayor funcionalidad y flexibilidad de explotación, ya que se prevé su construcción en ancho mixto, lo que lo habilita para circulaciones de ancho ibérico e internacional. Para hacerlo posible, una rampa de conexión entre los dos niveles ferroviarios en el canal de acceso a la estación permite que todas las circulaciones puedan acceder al andén central del nivel inferior de la estación central de Valencia.

La solución parte del nivel inferior de la futura estación Central de Valencia (cota relativa aproximada (20 metros) lo que, junto con el hecho de discurrir por zona urbana, condiciona que la solución discorra en túnel hasta alcanzar una zona no urbanizada, ya al Norte de la zona de la Universidad. El trazado se encuentra asimismo condicionado por la necesidad, para minimizar la afección a la ciudad, de que discorra bajo las Grandes Vías, así como por el objetivo de partida de dar servicio mediante sendas estaciones en dos zonas claves para la movilidad de la ciudad: en la Avenida de Aragón, y en la zona de la Universidad.

Desde el p.k. 0+000 hasta el 5+044, se define un túnel que tiene prevista su ejecución mediante tuneladora. Desde el inicio de la actuación, en la futura Estación Central de Valencia el trazado gira hacia el este para discurrir lo antes posible bajo la Gran Vía Marqués del Turia. Al final de la misma vuelve a girar para encarar la Avenida de Aragón y la Avenida de Cataluña. Luego vuelve a cambiar de dirección hacia el este para transitar bajo la Avenida de los Naranjos. Desde aquí el trazado se bifurca en dos actuaciones:

Un ramal gira hacia el norte, y hasta el límite de los términos municipales de Alboraya y Meliana, el trazado discurre sensiblemente paralelo a la línea existente Valencia-Tarragona, con la que se conecta mediante dos saltos de carnero consecutivos que permiten todos los movimientos de circulaciones entre ambas líneas.

Un segundo ramal gira hacia el Sur y realiza la conexión del nuevo túnel con el túnel existente del Cabanyal.

Por otra parte, a lo largo de la traza del túnel se prevén dos estaciones que permitirán prestar servicios para las circulaciones de cercanías:

Estación de Aragón. Situada en la Avenida de Aragón, entre la calle Amadeo de Saboya y la Avenida Blasco Ibáñez. Se prevé una conexión con la estación de Aragón de la línea 5 del Metro de Valencia.

Estación de Universidad. Se encuentra prevista en la Avenida de los Naranjos, a la altura de la Universidad. También en este caso permite un trasbordo con la línea 4 del Metro de Valencia.

La solución se ha definido a escala 1/1.000 desde los puntos de vista constructivo, funcional y presupuestario, analizando además su viabilidad ambiental en el Estudio de Impacto Ambiental.

La solución final ha sido ligeramente modificada durante la elaboración del informe de alegaciones debido a las alegaciones recibidas. En coordinación con los ayuntamientos afectados, el salto de carnero situado más hacia el norte, previsto mediante un paso superior, pasa a

ser una estructura soterrada, y se traslada hacia el norte, una vez sobrepasado el barranco del Carraixet.

Las actuaciones definidas en este tramo II, junto con las definidas en el tramo I ya aprobado, permiten la potenciación y fortalecimiento del sistema de transporte ferroviario de Valencia, mediante la eliminación de las restricciones que ahora impone su disposición actual de estación término en fondo de saco, optimizándose el conjunto de instalaciones precisas para la operación y buscando el máximo atractivo para el viajero.

La presente aprobación se refiere únicamente al tramo II. La actuación se desarrolla íntegramente en la provincia de Valencia.

2. Informe del servicio jurídico: El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 18 de junio de 2007, ha informado que el expediente de información pública y oficial del «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II» ha sido tramitado de acuerdo con la legislación en ese momento vigente.

3. Declaración de impacto ambiental: La Declaración de Impacto Ambiental, sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II» se ha formulado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de 9 de mayo de 2008, y se ha publicado en el B.O.E. número 141 de fecha 11 de junio de 2008.

La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado sobre la única solución propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles en el Estudio Informativo, con las modificaciones aceptadas en el trámite de Audiencia e Información Pública.

4. Informe de la subdirección general de planes y proyectos: La Subdirección General de Planes y Proyectos ha elevado con fecha 12 de junio de 2008 la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y audiencia y Aprobación Definitiva del «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II».

5. Resolución.

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

Primero.—Aprobar el expediente de información pública y audiencia y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II».

Segundo.—El desarrollo de los proyectos constructivos correspondientes se llevará a cabo por parte de la Dirección General de Ferrocarriles.

Tercero.—En los sucesivos Proyectos Constructivos que desarrollen la solución aprobada se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:

2.1 Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

2.2 Durante la redacción de los proyectos constructivos se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por la Confederación hidrográfica del Júcar y se mantendrán los contactos necesarios con la misma para asegurar la coordinación en las posibles afecciones a los cauces y aguas de su competencia.

2.3 Durante la redacción de los proyectos constructivos se coordinarán los trabajos con los servicios pertenecientes al Ayuntamiento de Valencia: Bomberos, Prevención de Incendios, Patrimonio Histórico y Cultural, Jardinería y Paisaje, Proyectos Urbanos, Ciclo Integral del Agua, Planeamiento, Transportes y Circulación y en general todos aquellos que se vieran directamente afectados por la ejecución de las obras. Asimismo se coordinará con el resto de ayuntamientos afectados por el trazado.

2.4 En las fases posteriores, se mantendrán contactos con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a fin de coordinar las actuaciones ferroviarias y viarias a realizar en la zona de forma que se tengan en cuenta las recomendaciones efectuadas por dicha Dirección General en la alegación presentada al Estudio Informativo.

2.5 En las fases posteriores del Estudio se considerará la reposición de viales y servidumbres afectados. 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 reparar o construir, así como prever la reposición de redes de riego, acequias y demás servicios afectados.

2.6 Los Proyectos de Construcción incluirán un estudio específico de ruidos y vibraciones introducidos por la nueva infraestructura. Este estudio establecerá la aplicación de las medidas correctoras precisas en caso de superarse, debido al ferrocarril los umbrales máximos admitidos, tanto en fase de obras como en fase de explotación. Si se comprueba que, como consecuencia del nuevo ferrocarril, esos niveles sonoros son superados en las proximidades de las edificaciones, se instalarán las pantallas antiruido adecuadas que hagan descender los niveles fónicos por debajo de los citados límites. De este modo, queda asegurada la inexistencia de afecciones sobre la población por este motivo. Por otra parte, el estudio de vibraciones incluirá todos aquellos aspectos que ha solicitado el Ayuntamiento de Valencia en el trámite de consultas complementarias.

2.7 Se realizará una prospección arqueológica para precisar la afección patrimonial, en coordinación con técnicos de la Consellería de Cultura de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia. Cualquier posible actuación que pueda generar afección sobre el patrimonio, será analizada desde el punto de vista geotécnico y constructivo.

2.8 El desarrollo de la modificación del segundo salto de carnero (en el entorno del barranco del Carraixet) propuesta durante la información pública, implica un cambio de trazado en el tramo siguiente (Valencia-Castellón) que podría suponer modificaciones en las afecciones a las edificaciones dispersas en la confluencia de ambos tramos. El proyecto de construcción considerará la mínima afección a estas edificaciones e incluirá el correspondiente estudio acústico de detalle de la nueva situación.

2.9 En fase de obras, y con el objeto de integrar a todos los organismos que deben participar en el control de las obras desde el punto de vista ambiental, se establecerán órganos de seguimiento y control ambiental, en los que estarán representados, al menos, las administraciones municipales y de la Generalitat Valenciana.

2.10 En los proyectos constructivos se deberán detallar, en coordinación con las administraciones municipales, en que edificios se instalarán los testigos para la medición de vibraciones, así como las medidas complementarias a tomar. Se deberán instalar testigos tanto interiores como exteriores, y tanto para la fase de obra como de explotación. Los criterios para la definición de la ubicación de los testigos deberán tener en cuenta la susceptibilidad de los edificios ante las vibraciones, por lo que se tendrán en cuenta, entre otros factores, la antigüedad de los edificios y sus características constructivas y valor patrimonial.

Cuarto.—Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras, en el plazo de un mes, recurso potestativo de reposición, al amparo de los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero. Asimismo, en el plazo de dos meses, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.1 de la Ley 29/1998 de 13 de julio. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 13 de junio de 2008.—La Secretaria de Estado de Infraestructuras, Josefina Cruz Villalón.

41.810/08. **Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles de fecha 17 de junio de 2008, por la que se abre Información Pública correspondiente al expediente de Expropiación Forzosa que se tramita con motivo de las obras del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, proyecto constructivo de un paso superior en el p.k: 154/262 para la supresión del paso a nivel del P.K. 156/197 de la línea férrea Castejón-Bilbao. En el término municipal de Ribera Alta. EXPTE:036ADIF06.**

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias insta la incoación del expediente expropiatorio para