

Nº Finca	Pol.	Par.	Titular catastral	S.E. (m ²)
X-R-15.0320-016	6	105	José María Ares Sánchez. C/ Ronda de Nelle, 85. 15004 - A Coruña.	100,52
X-R-15.0320-017	6	104	María Dolores Seoane Sánchez. Avda. Castellana, 5 (Teixeiro). 15310 Curtis - A Coruña.	561
X-R-15.0320-018	31	1082	Carmen Ulloa García. C/ Martínez Pardo, 3 (Teixeiro). 15310 Curtis - A Coruña.	258,783
X-R-15.0320-019	31	1087	José Amable García Peteiro. C/ Generalísimo Franco, 7. 15310 Curtis - A Coruña.	143,91
X-R-15.0320-020	31	1086	M.ª Antonia Novo Rodríguez. C/ Cuiña, 1, 27300 Guitiriz - Lugo.	190,51
X-R-15.0320-022	31	1088	José Antonio Abad Novo. Lugar de Curro, 1 (Pq. Santalla). 15310 Curtis - A Coruña.	3.335,44

Calendario para el levantamiento de las actas previas a la ocupación:

Término municipal: Curtis (A Coruña). Día: 27 de julio de 2006. A partir de: 9:30 h.

40.621/06. Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia» en su tramo 1.

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».

El Estudio Informativo fue sometido al trámite de Información Pública, mediante publicación de anuncio en el B.O.E. 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)].

Durante el citado proceso se recibieron 2.936 alegaciones, de las que 10 correspondieron a Instituciones y Organismos Públicos, 10 a otras Instituciones o Asociaciones y 2.916 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 12 de febrero de 2004 al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA).

Como respuesta, el Ministerio de Medio Ambiente remitió un escrito, con fecha 18 de noviembre de 2004, en el que se solicitaba, como requisito previo e imprescindible para la emisión de la mencionada DIA, la ampliación del Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo incorporando cierta información adicional. Una vez completado el Estudio de Impacto Ambiental se remitió esta documentación, con fecha 20 de diciembre de 2005, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del citado Ministerio. En este escrito, debido a que la programación prevista para la evolución de los trabajos se había modificado, el Ministerio de Fomento dividió el Estudio Informativo en dos tramos a la hora de solicitar la DIA:

Tramo 1. Comienza una vez cruzado el río Turia hasta el final de las actuaciones planteadas en la Estación Central de Valencia.

Tramo 2. Contempla la realización del eje pasante y la conexión del mismo con la línea hacia Castellón.

En este caso, se solicitaba solamente la DIA del tramo 1, posponiendo la solicitud de la DIA del tramo 2 de manera indefinida. Al haber sido eliminado el eje pasante de ancho UIC de esta primera fase de actuación, los proyectos constructivos que la desarrollen deberán estudiar y adecuar el esquema funcional de la estación a esta nueva situación.

El objeto del Estudio Informativo es la definición de todas las actuaciones necesarias para realizar la integración de la alta velocidad en la ciudad de Valencia de forma que la red pueda adaptarse a los nuevos requisitos ferroviarios, consecuencia de la implantación del ancho de vía internacional manteniendo asimismo la actual explotación ferroviaria en lo referente a tráficos de cercanías, regionales y mercancías en ancho ibérico.

En el Tramo 1 del Estudio Informativo se contemplan las siguientes actuaciones:

Construcción de una nueva Estación Central de Valencia adecuada a las demandas de capacidad y tipología de servicios previstas en los distintos escenarios de futuro. La nueva estación, que se ha previsto soterrada, posibilitará la ubicación de los distintos servicios relacionados con el largo recorrido y cercanías, todo ello en condiciones óptimas de capacidad y calidad de servicio del sistema ferroviario.

Creación en Fuente de San Luis de la gran base de apoyo al conjunto de instalaciones en Valencia, cumpliendo las funciones relativas a:

Terminal de Mercancías del Área Metropolitana de Valencia, con especial énfasis en su funcionalidad de estación de apoyo a la terminal de mercancías del Puerto de Valencia.

Base de mantenimiento de convoyes de viajeros y estación de apoyo a la Estación Central de Valencia.

Acoger el traslado de las instalaciones existentes en las estaciones de Valencia Centro y Valencia Grao, incluyendo las relativas a talleres, estacionamiento, y cualesquiera otras funciones de apoyo al resto de las estaciones, etc.

Mejorar la integración urbana del ferrocarril en Valencia, aprovechando las actuaciones propuestas, principalmente las relativas al soterramiento de la red en el interior de Valencia, eliminación de las instalaciones de Valencia Grao, etc., permitiendo además la disposición de los terrenos liberados para las actividades urbanas indicadas en el Convenio firmado el 26 de febrero de 2003 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF.

Estas actuaciones permiten el cumplimiento del doble objetivo. Por un lado, la potenciación y fortalecimiento del sistema de transporte ferroviario, mediante la eliminación de las restricciones que ahora impone su disposición actual, optimizándose el conjunto de instalaciones precisas para la operación y buscando el máximo atractivo para el viajero. Por otro lado, la posibilidad de recuperación de los terrenos ahora mismo ocupados por una serie de instalaciones ferroviarias, así como el soterramiento del pasillo de entrada y de toda la estación, permitirá eliminar la importante barrera urbanística que supone, reducir el impacto visual y acústico sobre los ciudadanos y recuperar para otros usos (equipamientos, zonas verdes) esos terrenos, en una zona muy céntrica de Valencia y con un importante déficit en este tipo de dotaciones.

La presente aprobación se refiere únicamente al tramo 1, que es del que se dispone de Declaración de Impacto Ambiental. La actuación se desarrolla íntegramente en la provincia de Valencia.

2. Informe del servicio jurídico

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 27 de febrero de 2004, 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» 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» en su tramo 1, que se incluye como anexo a esta aprobación, se ha formulado por la Secretaría General para la prevención de la contaminación y el cambio climático el 16 de mayo de 2006, y se ha publicado en el B.O.E. de fecha 16 de junio de 2006.

La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado sobre la única solución propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles en el Estudio Informativo, una vez justificada la inexistencia de alternativas técnicamente viables.

4. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos

La Subdirección General de Planes y Proyectos ha elevado con fecha 19 de junio de 2006 la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y oficial y Aprobación Definitiva del «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia» en su tramo 1.

5. Resolución

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

Primero.—Aprobar el expediente de información pública y oficial y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia» en su tramo 1, sobre la cual el Ministerio de Medio Ambiente ha emitido la Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo.—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, cuya copia se incluye como anexo a esta aprobación.

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 de 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.

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 (pantallas de ruido, doble acristalamiento, etc.) en caso de superarse, debido al ferrocarril los umbrales máximos admitidos, en lo que a ruido se refiere: 55 dB(A) en horario nocturno y 65 dB(A) en horario diurno, tanto en fase de obras como en fase de explotación. Estos umbrales son los habitualmente admitidos en la legislación europea al respecto. 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 niveles antedichos. De este modo, queda asegurada la inexistencia de afecciones sobre la población por este motivo.

2.7 En las zonas en las que se prevea que puedan existir yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimiento, a fin de preservar el patrimonio artístico y cultural.

2.8 Al haber sido eliminado el eje pasante de ancho UIC de la primera fase de la actuación, los proyectos constructivos que lo desarrollen deberán estudiar y adecuar el esquema funcional de la estación a esta nueva situación.

Tercero.—Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, 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, 19 de junio de 2006.—El Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

40.622/06. **Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».**

1. Antecedentes

Con fecha 2 de diciembre de 2002 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».

El Estudio Informativo fue sometido al trámite de Información Pública, mediante publicación del pertinente anuncio en el B.O.E. de 21 de diciembre de 2002.

El «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón» redactado por la subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias en julio de 2002 y sometido a información pública entre los meses de diciembre de 2002 y marzo de 2003 tiene por objeto la definición, análisis y comparación de las distintas opciones de trazado que pueden plantearse para una conexión ferroviaria de alta velocidad entre Valencia y Castellón.

El trabajo se ha estructurado en dos fases, la primera de ellas se desarrolla a escala 1/25.000 y la segunda a escala 1/5.000.

En la primera fase se comparan todas las alternativas posibles, descartando justificadamente las más desfavorables, de acuerdo con los correspondientes estudios ambientales, funcionales, geotécnicos, urbanísticos y económicos.

En la segunda fase se profundiza en la definición y análisis de las alternativas seleccionadas en la fase anterior (alternativas denominadas Este, Este-1, Este-2 y Oeste) y simultáneamente se realiza el estudio de impacto Ambiental. Finalmente se realiza la selección de la opción más recomendable mediante un análisis multicriterio, proponiéndose en el Estudio como opción más ventajosa la denominada alternativa Este.

La alternativa Este tras circunvalar los núcleos de Roca-Cuper y Albuixech se desarrolla junto a la línea ferroviaria existente hasta El Puig, donde se separa de dicha línea para circunvalar Puzol por el Este y volver a adosarse al ferrocarril existente a su paso por Sagunto. Desde Sagunto hasta Nules el trazado discurre adosado a la autopista A-7 por su lado Este (lado mar). Desde Nules, el trazado propuesto, se separa de la autopista pasando entre Alquerías del Niño Perdido y Burriana, para buscar tras el paso sobre el río Mijares, la línea férrea actual que en su tramo final se cambia de ancho ibérico al ancho estándar UIC.

Además del análisis de alternativas entre Valencia y Castellón, también forma parte del Estudio la definición de la reordenación de la red ferroviaria en el entorno de la ciudad de Castellón, motivada por la incorporación de la nueva red de alta velocidad en ancho internacional. La nueva configuración de la red ferroviaria en Castellón determina la realización de las siguientes actuaciones:

Construcción de una nueva doble vía en ancho ibérico en el acceso sur a la estación de Castellón, como reposición de las existentes.

Reposición de los distintos tramos e instalaciones de vía de ancho ibérico afectados.

En el Estudio sometido a información pública también se incluye el análisis de una variante de la línea de ancho ibérico existente entre Alquerías del Niño Perdido y Almazora que se adosaría a la alternativa Este al objeto de dejar una única barrera física en dicha zona. Esta variante se plantea como una actuación independiente de las necesarias para la implantación de la Línea de Alta Velocidad entre Valencia y Castellón.

Como resultado del proceso de Información Pública se recibieron 1.837 alegaciones que contienen 7.873 firmas.

En octubre de 2003, se remitió el expediente de información pública, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, solicitando la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental de la alternativa Este con una ligera modificación del trazado a su paso por el termino municipal de Burriana (P.P.K.K. aproximados 42+000 a 48+000) al objeto de minimizar la afección al polígono NPR-3.

En marzo de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente realizó a la Dirección General de Ferrocarriles una solicitud de información adicional entre la que se incluía la necesidad de un informe de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana que permitiese determinar si la alternativa seleccionada afectaba a la integridad de los lugares incluidos en la Red Natura 2000 afectados por los trazados.

Por ello la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento elaboró el Documento «Informe de afecciones de los LICs y ZEPAs en el entorno de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón», que fue remitido en octubre de 2005 a la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana. En este informe se incluía un ligero ajuste del trazado a su paso por la desembocadura del río Mijares (P.P.K.K. aproximados 52+500 a 54+500) para adosarlo a la línea ferroviaria existente.

En diciembre de 2005 se recibió el informe solicitado de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana, en el que se informa favorablemente sobre las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento citado en el párrafo anterior, y exponiendo que la actuación no supondrá una amenaza ambiental para los espacios incluidos en Red Natura 2000, que fue remitido en enero de 2006 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente junto con el resto de información adicional solicitada.

2. Informe del Servicio Jurídico

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 15 de octubre de 2003, ha informado que nada se objeta a la tramitación que se ha dado al expediente de información pública y oficial del «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».

3. Declaración de impacto ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental, sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón», que se incluye como anexo a esta aprobación, se ha formulado por la Secretaría General para la prevención de la contaminación y el cambio climático, el 17 de mayo de 2006, y se ha publicado en el B.O.E. de fecha 16 de junio de 2006.

La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado sobre la alternativa Este con los controles y medidas correctoras propuestas por la Dirección general de Ferrocarriles, y las condiciones de protección ambiental específicas incluidas.

4. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos

La Subdirección General de Planes y Proyectos elevó con fecha 19 de junio de 2006 la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y oficial y Aprobación Definitiva del «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».

5. Resolución

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

Primero.—Aprobar el expediente de información pública y oficial y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón», seleccionando como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la alternativa Este (incluyendo todos los trazados complementarios desarrollados en el Estudio informativo) con las siguientes modificaciones:

Desplazamiento del trazado de unos 75 m hacia el Este a su paso por el termino municipal de Burriana (P.P.K.K. aproximados 42+000 a 48+000) incluido en el informe de alegaciones al objeto de minimizar la afección al polígono NPR-3.

Ajuste del trazado para adosarlo a la línea ferroviaria existente a su paso por la desembocadura del río Mijares (P.P.K.K. aproximados 52+500 a 54+500) recogido en el «Informe de afecciones de los LICs y ZEPAs en el entorno de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».

Segundo.—De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre), establecer que la ejecución y aprobación de los correspondientes proyectos constructivos corresponderá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

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

3.1 Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental, cuya copia se incluye como anejo a esta aprobación.

3.2 Las medidas propuestas en el «Informe de afecciones de los LICs y ZEPAs en el entorno de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia». Tramo: Valencia-Castellón».

3.3 Durante la redacción de los proyectos constructivos, 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.