

66.176/05. **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: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Xativa».**

### 1. Antecedentes

Con fecha 14 de diciembre de 1999 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó técnicamente el «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia».

El Estudio Informativo fue sometido al trámite de Información Pública, mediante publicación de anuncio en el B.O.E de 17 de diciembre de 1999 y posterior rectificación de erratas en B.O.E. de 4 de febrero de 2000, de acuerdo con lo establecido en la 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).

El Estudio Informativo tiene por objeto la definición y análisis de las distintas alternativas de proyecto que justificadamente pueden plantearse para el tramo Madrid-Albacete/Valencia de la nueva Línea de Alta Velocidad. Estas alternativas han de satisfacer dos objetivos complementarios:

Comunicaciones radiales en Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Mediterráneo.

Comunicaciones en Alta Velocidad a lo largo del tramo central del eje Mediterráneo.

El Estudio se estructura en tres partes diferenciadas; pero complementarias entre sí:

Estudios de trazado, se realizan para el tramo Madrid-Albacete/Valencia.

Estudio de Impacto Ambiental para los mismos tramos que los estudios de trazado.

Estudio de Demanda y Rentabilidad, que corresponde al sector Mediterráneo completo (incluye también los accesos a Alicante/Elche y a la Región de Murcia), pues conceptualmente no puede realizarse este análisis por tramos separados.

Las soluciones desarrolladas para el sector completo, (en el Estudio solo se incluyen los trazados y estudios ambientales del tramo Madrid-Albacete/Valencia) son las siguientes:

**Solución A.** La conexión Madrid-Valencia se realiza partiendo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, pasando por Cuenca, Motilla, Requena y Buñol. En el entorno de Motilla se produce la bifurcación hacia Albacete, desde donde continua, hasta el enlace de La Encina la línea que conecta con Alicante y Murcia. Además se hace necesario el tramo La Encina-Valencia para atender las relaciones del Corredor Mediterráneo.

**Solución B.** La conexión Madrid-Valencia se desarrolla partiendo de la línea Madrid-Sevilla y tras atravesar La Mancha, desde San Clemente se dirige hacia el embalse de Contreras, donde prosigue por el mismo trazado que el acceso a Valencia por Buñol de la solución anterior. Desde San Clemente parte el trazado de conexión con Albacete que, a su vez, permite acceder a Alicante y Murcia pasando por La Encina. Además se hace necesario el tramo La Encina-Valencia para atender las relaciones del Corredor Mediterráneo.

**Solución C.** El trazado Madrid-Valencia es pasante por Albacete y La Encina, desarrollándose, en paralelo con la línea actual de ancho convencional de RENFE. En La Encina se produce el enlace con los accesos a Alicante y Murcia.

**Solución D.** En esta solución el trazado Madrid-Valencia es pasante por Cuenca, Albacete y La Encina. Se trata en realidad de una combinación de la Solución A (el tramo entre Madrid y Albacete) y de la solución C (entre Albacete y las capitales mediterráneas).

**Solución E.** Resulta de añadir a la solución C una variante Albacete-Valencia por Alcalá del Júcar y Buñol, para acortar la conexión de la capital levantina con Madrid y Albacete.

**Solución F.** Resulta de añadir a la solución C una variante Albacete-Murcia por Cieza, a fin de acortar los recorridos Madrid-Murcia y Albacete-Murcia.

Como resultado del proceso de información pública se recibieron 38.342 escritos que contienen 68.274 firmas.

De las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública se dedujo la falta de viabilidad, por razones de impacto ambiental y de limitaciones de futuro para la explotación ferroviaria, del trazado concreto considerado en dicho estudio entre Madrid y Cuenca, en las soluciones A y D.

Por ello se redactó el «Documento Complementario relativo al Subtramo Madrid-Cuenca al Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» en el cual se define y analiza la solución variante de A de acuerdo con el mismo esquema seguido con el resto de soluciones del estudio informativo.

Por tanto, en todas las soluciones es necesario construir el tramo Albacete-Xativa-Valencia para atender las relaciones del centro peninsular con Alicante y Murcia y las relaciones del Corredor Mediterráneo entre sí.

Con fecha 15 de septiembre de 2000 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el «Documento Complementario relativo al Subtramo Madrid-Cuenca al Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», siendo sometido dicho documento Complementario a Información Pública, mediante publicación de anuncio en el B.O.E de 19 de septiembre de 2000.

En abril de 2001, se remitió el expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, solicitando la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental para todo el tramo: Madrid-Albacete/Valencia.

Durante el procedimiento de Información Pública a que fue sometido el Estudio informativo del Proyecto de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia», entre los meses de diciembre de 1999 y abril de 2000, se pudo constatar a través de las alegaciones recibidas la especial sensibilidad hacia el trazado planteado en el entorno de la población albaceteña de Almansa.

Por ello se elaboró el denominado «Documento Complementario relativo a la Variante de Almansa al Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», que fue aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes con fecha 7 de junio de 2002, siendo sometido a Información Pública, mediante publicación del pertinente anuncio en el B.O.E de 9 de julio de 2002, entre los meses de julio y octubre de 2002.

En el Documento Complementario relativo a la Variante de Almansa se desarrollan dos alternativas de trazado para el paso de la nueva línea de alta velocidad por Almansa, una que optimiza la propuesta inicialmente en el Estudio Informativo sometido a información pública entre los meses de diciembre de 1999 y abril de 2000, y otra nueva que se plantea por el sur de Almansa. Ambas alternativas se comparan entre sí, centrando el análisis en los elementos diferenciales de ambas soluciones.

La primera de estas soluciones, denominada Variante norte de Almansa, tiene su inicio a unos 2,5 km del final de la Variante de Alpera, y discurre al norte de la carretera N-430 y de la población de Almansa hasta enlazar con el trazado del Estudio Informativo inicial a la altura del nuevo túnel de La Encina.

La Variante Sur de Almansa parte de la Variante de Alpera, unos 4,6 km antes que la variante Norte, discurre por el sur de la población de Almansa hasta enlazar con el trazado del estudio informativo inicial aproximadamente, en el mismo punto que la variante norte.

Como resultado del proceso de Información Pública del Documento Complementario relativo a la variante de Almansa se recibieron 325 alegaciones.

En enero de 2003, se remitió el expediente de la información pública complementaria relativa a la variante de Almansa, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

En julio de 2003 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la fase 1/5.000 del «Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Albacete-Xativa». En el cual se incorporaba el trazado de la denominada variante sur de Almansa que desarrollaba el trazado por el sur de Almansa que había sido sometido a información pública en julio de 2002.

En octubre de 2004 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, el documento denominado, «Estudio Informativo del Proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia. Documentación Ambiental Complementaria. Variante Norte de Almansa», en el cual se desarrolla esta Variante Norte con el mismo grado de detalle que se hizo en julio de 2003 con la Variante Sur.

En concreto, para el tramo Albacete-Xativa la solución desarrollada a escala 1/5.000 aprovecha al máximo los trazados ya existentes aptos para permitir circulaciones de alta velocidad ferroviaria, esto sucede con las denominadas: Variante de Chinchilla de Monte-Aragón, variante de Villar de Chinchilla, variante de Alpera, y con el tramo La Font de La Figuera-Xativa, en los que la actuación consiste en un cambio de la línea actual a una doble vía de ancho UIC.

Para completar el trazado de la nueva línea de alta velocidad en ancho UIC es necesario además construir los siguientes tramos de nuevo trazado que son: La salida de la estación de Albacete (3,2 Km de longitud), la conexión entre las variantes de Chinchilla y de Villar de Chinchilla (9,6 Km) y la variante de Almansa que continua con el nuevo túnel de La Encina para empalmar con el trazado actual en La Font de La Figuera (en total unos 29 Km).

Además en los tramos en los que se proyecta un cambio de la línea actual a una doble vía de ancho UIC, es necesaria la reposición de la línea de ancho ibérico actual para lo que se proyectan algunos tramos de nuevos trazados en ancho ibérico o variantes de 3.ª vía que conecten tramos en los que se aprovecha la plataforma y se mantiene la línea existente. Estas variantes de 3.ª vía de ancho ibérico son: Albacete-Chinchilla (8,6 Km), Chinchilla (2,5 Km), Hoya-Gonzalo (2 Km), Higuera (5,1 Km), Font de La Figuera (3,1 Km), Mogente (2 variantes de 4,8 y 1,5 Km) y Vallada (1,7 Km).

### 2. Informe del servicio jurídico

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 22 de junio de 2001, ha informado que el 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: Madrid-Albacete/Valencia» ha sido tramitado en la forma legalmente prevista en el R.D. 1211/90, Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes.

Asimismo, el Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 4 de febrero de 2003, ha informado que nada se objeta a la tramitación que se ha dado al «Documento Complementario relativo a la Variante de Almansa al Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia».

### 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: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Xativa», 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 7 de noviembre de 2005, y se ha publicado en el B.O.E. de fecha 13 de diciembre de 2005.

La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado sobre la solución propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles que consiste en la definición a escala

la 1/5.000 del Subtramo: Albacete-Xativa, que fue remitida al Ministerio de Medio Ambiente en julio de 2003, excluyendo de dicho documento el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 63+491 y 89+455, en el cual se adopta la definición de la Variante Norte de Almansa remitida al Ministerio de Medio Ambiente en octubre de 2004.

#### 4. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos

La Subdirección General de Planes y Proyectos elevó con fecha 16 de diciembre de 2005 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: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Xativa».

#### 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: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Xativa», seleccionando como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la alternativa sobre la cual el Ministerio de Medio Ambiente ha emitido la Declaración de Impacto Ambiental, es decir se aprueba el trazado desarrollado a escala 1/5.000 incluyendo la Variante Norte de Almansa.

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 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 los servicios afectados.

3.3 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 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.

3.4 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.

3.5 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.

Cuarto: 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 diciembre de 2005.—El Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

66.278/05. **Resolución de 21 de diciembre de 2005, de la Segunda Jefatura de Construcción, de la Subdirección General de Construcción por la que, a efectos expropiatorios, se abre información pública y se convoca para el levantamiento de las actas previas a la ocupación de los bienes y derechos afectados por las obras del proyecto: «Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo-L.A.V. Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barranco les Paisanes-Estación de Vila-Seca. Plataforma».**

El Proyecto de referencia, está dentro del ámbito de aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, por lo que en virtud de su artículo 6 queda establecida la urgencia de ocupación, a efectos de expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por las obras.

A tenor de todo ello, la tramitación del correspondiente expediente expropiatorio se ha de ajustar a lo previsto en el artículo 52 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y concordantes del Reglamento de 26 de abril de 1957.

En consecuencia, haciendo uso de las facultades que otorga el artículo 98 de la citada Ley de Expropiación Forzosa y según lo señalado en su artículo 52:

Esta Jefatura ha resuelto abrir Información Pública durante un plazo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado, Boletín Oficial de la Provincia y Diarios «Diari de Tarragona» y «El Punt», en la forma dispuesta en el artículo 17, párrafo primero, del Reglamento de 26 de abril de 1957, para que los propietarios que figuren en la relación adjunta, y todas las demás personas o entidades que se estimen afectadas por las obras, puedan formular por escrito ante esta 2.ª Jefatura de Construcción (Plaza de los Sagrados Corazones, n.º 7 - 28036 Madrid), o ante el Ayuntamiento del término municipal correspondiente, las alegaciones que consideren oportunas, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y en el artículo 56 del Reglamento para su aplicación, así como consultar los planos parcelarios, lo que podrán hacer igualmente en las oficinas de los Ayuntamientos. Esta publicación servirá de notificación para los interesados desconocidos o de ignorado domicilio, a los efectos prevenidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su redacción dada por la modificación efectuada por Ley 4/1999, de 13 de enero.

Asimismo se convoca a los interesados que figuren en la relación que se acompaña al presente anuncio para que asistan al levantamiento de las actas previas a la ocupación, correspondientes a los bienes y derechos afectados por las obras mencionadas, acto que tendrá lugar en las dependencias de los Ayuntamientos de Vila-Seca y Reus, en la provincia de Tarragona, durante los días y horas que se reseñan en el calendario que figura al final de esta convocatoria, sin perjuicio de proceder, a instancia de parte, de acuerdo con la 3.ª consecuencia del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa. Del emplazamiento se dará traslado a cada uno de los interesados mediante citación individual.

Al acto convocado deberán comparecer todos los titulares de los bienes y derechos afectados, por sí o representados por persona provista de poder suficiente, exhibiendo los documentos acreditativos tanto de su personalidad (Documento Nacional de Identidad/Número de Identificación Fiscal), como de la titularidad de los mismos, y el último recibo del Impuesto de Bienes Inmuebles, pudiendo los comparecientes que lo deseen hacerse acompañar, a su costa, de Peritos y Notario. Según establece el artículo 5 de la Ley de Expropiación Forzosa, en caso de incomparecencia se entenderán las diligencias con el Ministerio Fiscal.

Calendario para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación:

Vila-Seca: Días 14, 15, 16, 21, 22 y 23 de marzo; y 4, 5 y 6 de abril de 2006.

Reus: Días 18, 19, 20, 25 y 26 de abril de 2006.

Horario: De nueve treinta a trece y de dieciséis treinta a dieciocho horas.

Madrid, 21 de diciembre de 2005.—El Ingeniero Jefe, Francisco Javier Medina Salanova, por autorización, Rafael Miravete Muñoz.