

notificación exigidos por el citado artículo, por el presente anuncio se cita a los obligados tributarios o representantes que se relacionan a continuación, para ser notificados por comparecencia de los expedientes sancionadores por infracción tributaria que se están tramitando en el Equipo Central de Información, que se detallan.

Los interesados o sus representantes deberán comparecer en el plazo máximo de quince días naturales, contados desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado, en horario de nueve a catorce horas, de lunes a viernes, en las oficinas del Equipo Central de Información, en la calle Marcelo Spínola, 2, de Madrid, al efecto de practicarse la notificación pendiente.

Cuando transcurrido dicho plazo no se hubiera comparecido, la notificación se entenderá producida a todos los efectos legales desde el día siguiente al del vencimiento del plazo señalado para comparecer.

Acto que se notifica: Propuesta de imposición de sanción pecuniaria. Nif: B82916198. Nombre: «Adalex España, Sociedad Limitada». Expediente: A07/70250354. Referencia: 140/06.

Acto que se notifica: Propuesta de imposición de sanción pecuniaria. Nif: 70864949V. Nombre: «José David Cardenas Carril». Expediente: A07/70251115. Referencia: 157/06.

Acto que se notifica: Propuesta de imposición de sanción pecuniaria. Nif: B80546070. Nombre: «Haberga, Sociedad Limitada». Expediente: A07/70249033. Referencia: 166/06.

Madrid, 2 de noviembre de 2006.—El Jefe del Equipo Central de Información, Alejandro Rodríguez Álvarez.

## MINISTERIO DE FOMENTO

68.260/06. *Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid por los que se aprueban los expedientes de Información Pública relativos al proyecto de trazado y al documento para información pública de «Autopista de peaje R-2 Madrid-Guadalajara, tramo: M-50 (enlace de Ajalvir) - Guadalajara, vía de conexión de Azuqueca con la carretera M-116», y de aprobación definitiva del «Documento para información pública. Autopista de peaje R-2 Madrid-Guadalajara. Tramo: M-50 (Enlace de Ajalvir) - Guadalajara. Vía de conexión de Azuqueca con la Carretera M-116» redactado en diciembre de 2005, en la que se refiere a la alternativa 2.*

Con fecha 15 de noviembre de 2006, el Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación del Departamento por delegación de la Excmo. Sra. Ministra del Departamento (Orden 30/5/96) ha resuelto:

1. Aprobar los Expedientes de Información Pública relativos al Proyecto de Trazado redactado en diciembre de 2001 y al Documento para Información Pública, redactado en diciembre de 2005 de «Autopista de peaje R-2 Madrid-Guadalajara. Tramo: M-50 (Enlace de Ajalvir) - Guadalajara, Vía de Conexión de Azuqueca con la carretera M-116.

2. Aprobar definitivamente el «Documento para Información Pública. Autopista de peaje R-2 Madrid-Guadalajara. Tramo: M-50 (Enlace de Ajalvir) - Guadalajara, Vía de Conexión de Azuqueca con la carretera M-116», redactado en diciembre de 2005 en lo que se refiere a la Alternativa 2, con las siguientes prescripciones a cumplimentar en la redacción del correspondiente Proyecto de Construcción o de Trazado en su caso:

2.1 Se incluirá la duplicación del tramo de carretera M-116 comprendido entre la glorieta n.º 2 del Proyecto y la glorieta situada junto al área de peaje del enlace de Meco-Azuqueca de la autopista R-2, cumpliendo la normativa de la Dirección General de Carreteras y del Órgano Ambiental de la Comunidad de Madrid.

2.2 Se realizará un estudio de tráfico que justifique la necesidad, o no, de duplicar la carretera M-116 en el

tramo comprendido entre la autopista A-2 y la glorieta n.º 2 del Proyecto.

2.3 Se deberá tener en cuenta lo indicado en su informe por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en relación con los préstamos y vertederos.

3. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid dé traslado de la presente Resolución según lo dispuesto en los artículos 31 y 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

4. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid lleve a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución sea publicada en el Boletín Oficial del Estado.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109 c) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en la redacción dada por la Ley 4/99. Contra la misma se puede interponer recurso potestativo de Reposición ante la Sra. Ministra en el plazo de un mes, o bien directamente Recurso Contencioso-Administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de la publicación de aquélla en el Boletín Oficial del Estado, sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que se haya resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

En el supuesto de que la resolución sea impugnada por una Administración Pública distinta a la General del Estado, se estará a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 29/98, de 13 de julio, de Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 20 de noviembre de 2006.—El Ingeniero Jefe, José Ramón Paramio Fernández.

69.968/06. *Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el Expediente de Información Pública del estudio Informativo Complementario y del trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona).*

### Antecedentes

Con fecha 30 de octubre de 1998 la entonces 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, iniciándose mediante anuncio en el BOE de 13 de noviembre de 1998 y en el BOP de Girona de fecha 7 de noviembre de 1998 el trámite de información pública.

El estudio informativo proponía en el entorno de la ciudad de Girona un trazado ferroviario consistente en una variante exterior a la ciudad de Girona de 10,1 Km de longitud que discurría según el corredor de la autopista A-7 y una penetración a Girona de 12,1 Km en superficie paralelamente al actual trazado de ancho ibérico que permitía situar la estación de ancho UIC en la misma situación que la actualmente existente.

Con posterioridad a este proceso, el Ministerio de Fomento recogiendo una propuesta del Pleno del Ayuntamiento de Girona decidió analizar nuevas soluciones para el acceso a Girona de la nueva línea, redactando para ello un nuevo estudio informativo e iniciándose mediante anuncio en el BOE de 19 de octubre de 2002 y en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya de fecha 18 de noviembre de 2002 un proceso de Información Pública del Estudio Informativo Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis en el que se recogían las nuevas soluciones estudiadas.

La solución que se proponía para el acceso a Girona en el tramo entre Vilobí d'Onyar y Sant Julià de Ramis consistía en la penetración de las nuevas vías generales

de ancho UIC utilizando el corredor ferroviario existente de ancho ibérico y soterrando ambas líneas (convencional y de alta velocidad) en el casco urbano de Girona entre la estación de Mercaderías de Girona y el Pont Major aproximadamente.

Una vez finalizado el trámite de información pública y para el análisis de las alegaciones presentadas, así como para la evaluación ambiental de la alternativa propuesta evitando las afecciones a edificios existentes, el Ministerio de Fomento realizó estudios adicionales que dieron lugar a nuevas alternativas que fueron recogidas en el estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis, publicándose en el BOE de 30-12-2005 el nuevo proceso de información pública de las nuevas alternativas estudiadas entre las que se incluía la solución propuesta en el estudio informativo del año 2002.

El trazado de la línea de alta velocidad se inicia en el término Municipal de Vilobí d'Onyar en el p.k. 77+000 del Estudio Informativo del tramo Barcelona-Frontera Francesa en las proximidades del actual Aeropuerto de Girona. Tras cruzar la autopista A-7 se curva ligeramente al Oeste para alejarse del entorno de la masía histórica de Mas Figueres, con posterioridad y mediante una nueva alineación curva, recupera el trazado de la reserva de suelo existente en la zona del Polígono de Fornells de la Selva. Pasada la estación de mercancías se sitúa junto al trazado de la vía actual, comenzando el soterramiento de ambas líneas con una sección cubierta entre pantallas primero y una sección en túnel mediante tuneladora después, con una longitud de 1180 m hasta la nueva estación de viajeros, que a diferencia de la alternativa 1 se plantea al Oeste de la actual, ocupando el espacio de la actual estación de autobuses, de modo que no se interrumpa el funcionamiento de la actual estación de tren. Después de la estación, el trazado gira hacia el noroeste y pasa bajo la Devesa y el río Ter, mediante un túnel de 4680 m realizado con tuneladora y que sale al exterior más allá del cruce con la AP-7 donde, tras un corto tramo en superficie, continua con otro nuevo túnel en la zona de Montagut discurrendo soterrado bajo la riera de Xuclá y el Torrente de Sarria.

La solución que se propone para la línea de ancho UIC tiene una longitud de 17,3 km en este tramo y discurre en túnel en 7,4 km de los cuales cerca de 6 km serán realizados mediante tuneladora con objeto de poder alcanzar la máxima seguridad en la excavación y minimizar la afección a la ciudad y vialidad urbana durante la ejecución de las obras.

En cuanto al tratamiento de la línea convencional, tiene su origen después de la estación de mercancías, tras cruzar el paso superior de acceso a la AP-7, discurrendo el trazado en túnel por el corredor actual hasta la calle Martí Saureda, a partir de donde se separa de dicho corredor y por tanto del túnel de la LAV ejecutado con tuneladora. Posteriormente el túnel de la línea convencional se sitúa, al igual que el de la LAV, al oeste de la plataforma actual, para alcanzar juntas la situación de la futura estación de Girona. Al salir de ese punto se sitúa junto al viaducto existente, cruzándolo y discurrendo (continúa en túnel) paralelo al mismo. Cruza el río Onyar y se adentra bajo la montaña de Montjuic, enlazando con la vía actual a la salida del túnel en la zona del barrio del Pont Major. La longitud total del túnel es de 3,6 Km. de los cuales 2,3 Km. serán realizados mediante tuneladora.

Durante el proceso de información pública se han recibido un total de 78 alegaciones diferentes correspondientes a 2145 alegantes figurando entre los mismos la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Gironés, Diputación de Girona y los Ayuntamientos de Girona, Aiguàviva, Riudellots de la Selva, Sarrià de Ter, Salt, Sant Julià de Ramis, Fornells de la Selva, Vilablareix, Sant Gregori correspondiendo las restantes a particulares y diversas Asociaciones Ciudadanas y empresas.

### Informe del servicio jurídico

El Abogado del Estado informó mediante escrito de 6 de junio de 2006 que nada se objeta a la tramitación que hasta ahora se ha dado al expediente de Información Pública y Oficial tramitado por la Dirección General de Ferrocarriles en relación al estudio informativo complementario Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Vilobí d'Onyar-