



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ESTUDIO INFORMATIVO MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA- BARCELONA-FRONTERA FRANCESA.

Tramo LLeida-Barcelona. Subtramo Martorell-Barcelona
(aprobado por Resolución de la Secretaría de Estado de
Infraestructuras de fecha 30/08/2000 y publicado en el
BOE nº 249 de fecha 17/10/2000)

TRN
TARYET

Julio 2020

MEMORIA

ÍNDICE

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO.....	2
2.- ESTUDIO INFORMATIVO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – ZARAGOZA	
– BARCELONA - FRONTERA FRANCESA. TRAMO LLEIDA-BARCELONA.	
SUBTRAMO: MARTORELL - BARCELONA	2
3.- ESQUEMA ACTUAL DE LA ENTRADA DE ALTA VELOCIDAD PARA VIAJEROS EN BARCELONA.	4
4.- PROYECTOS BÁSICOS Y CONSTRUCTIVOS NUDO DE MOLLET (2007-2009).	4
5.- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPÉTUA DE MOGODA, BARCELONA. DICIEMBRE 2016	6
6.- DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO A ANULAR.....	6
7.- CONCLUSIONES.....	7

ANEJOS.

ANEJO 1. Planos del Estudio Informativo del tramo Martorell-Barcelona aprobado en el año 2000.

ANEJO 2. Plano general de la red ferroviaria actual de Barcelona.

ANEJO 3. Planos de los Proyectos Básicos y Constructivos del Nudo de Mollet

3.1. Planos del PB del Nudo de Mollet. Febrero 2007.

3.2. Planos del Proyecto Constructivo del Nudo de Mollet. FASE 1. Junio 2007

3.3. Planos del Proyecto Básico del Nudo de Mollet. FASE 2. Diciembre 2009

ANEJO 4. Planos del proyecto constructivo de la estación de Santa Perpetua de Mogoda.

ANEJO 5. Superposición de soluciones

5.1.1 Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2007 sobre cartografía.

5.1.2. Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2007 sobre ortofotografía.

5.1.3 Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2009 sobre cartografía.

5.1.4. Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2009 sobre ortofotografía.

ANEJO 6. Publicaciones en el BOE.

PLANOS.

PLANO 1.- Localización

PLANO 2.1.- Plano de conjunto de tramos y zonas en los que se deja sin efecto el “Estudio Informativo Línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell – Barcelona” del año 2000 sobre cartografía.

PLANO 2.2.- Plano de planta de tramos y zonas en los que se deja sin efecto el “Estudio Informativo Línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell – Barcelona” del año 2000 sobre cartografía.

PLANO 3.1.- Planos de conjunto de tramos y zonas en los que se deja sin efecto el “Estudio Informativo Línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell – Barcelona” del año 2000 sobre ortofotografía.

PLANO 3.2.- Planos de planta de tramos y zonas en los que se deja sin efecto el “Estudio Informativo Línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell – Barcelona” del año 2000 sobre ortofotografía.

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO

El "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona" (en adelante EI-2000), fue redactado por la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, del Ministerio de Fomento, y sometido a trámite de información pública mediante Nota Anuncio del Boletín Oficial del Estado de 13 de Noviembre de 1998.

Con fecha 31 de mayo de 2000, se formuló la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al mencionado Estudio (publicándose en el B.O.E de 26 de agosto de ese año).

El expediente de información pública y, definitivamente, del Estudio Informativo, fue aprobado mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 30 de agosto de 2000, procediendo a la publicación de dicha Resolución en el B.O.E del día 17 de octubre de 2000.

Esta solución fue posteriormente modificada, optándose finalmente por adoptar un trazado para la línea de Alta Velocidad pasante por el centro urbano de Barcelona, con dos estaciones en Sants y La Sagrera. Los estudios informativos redactados para la aprobación de esta solución (e.g. E.I. L.A.V. Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Gélida-Castellbisbal y E.I. Proyecto del Ramal Ferroviario del Llobregat el acceso de la línea de Alta Velocidad a Barcelona) que es la que funciona hoy en día, así como de los posteriores proyectos que los desarrollaban han hecho que algunos de los tramos del EI-2000 hayan quedado invalidados.

El presente documento se centra en los trazados del EI-2000 en el entorno del Nudo de Mollet, en donde finalmente se proyectaron y construyeron soluciones técnicas diferentes a las previstas en aquel para resolver las conexiones ferroviarias, tanto con la Línea Castellbisbal/Papiol a Mollet/Sant Fost, conocida también como Ramal Papiol Mollet o Ramal del Vallés, e inaugurada en el año 1982 con el objetivo

fundamental de evitar el paso por los túneles urbanos de Barcelona de los trenes de mercancías, como con el corredor Barcelona-Gerona de ancho estándar.

El objeto del mismo consiste en proponer la Modificación del "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona" en dicho entorno, de manera que se identifiquen y queden sin efecto aquellos tramos y zonas cuya ejecución se considera que resultan incompatibles con la solución finalmente construida y/o proyectada.

2.- ESTUDIO INFORMATIVO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – ZARAGOZA – BARCELONA - FRONTERA FRANCESA. TRAMO LLEIDA-BARCELONA. SUBTRAMO: MARTORELL - BARCELONA

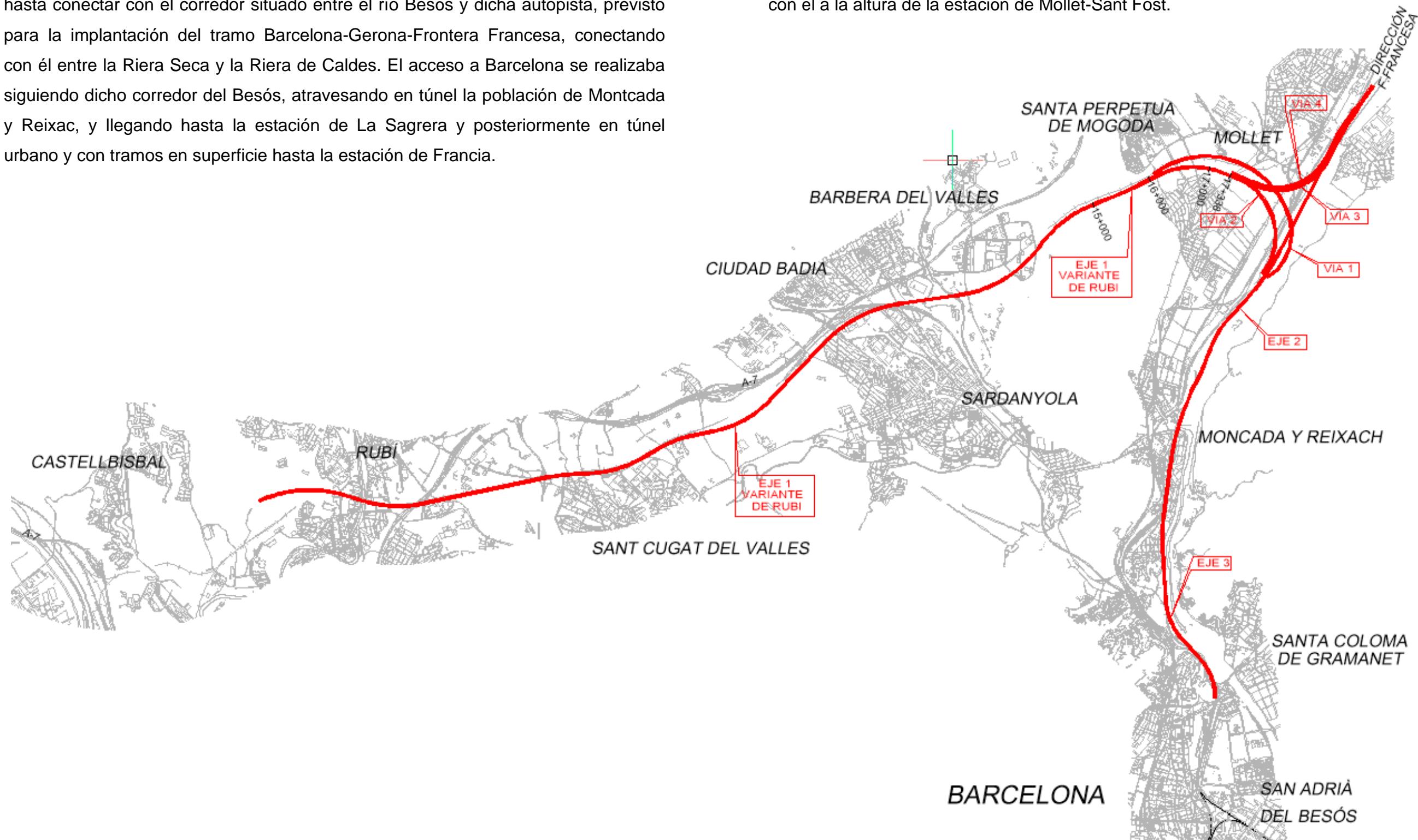
En el "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona- Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona" se analizaron varias soluciones de trazado para resolver el acceso a Barcelona en Alta Velocidad en distintas fases de estudio y escalas de trabajo.

Tras finalizar el proceso de redacción e información pública y ambiental, se aprobó la solución definitiva mediante la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 30 de agosto de 2000, (BOE 17/10/2000). Dicha solución definitiva planteaba el acceso a Barcelona por el norte de la población, discurriendo a través de la comarca del Vallés hasta el entorno de Mollet, lugar en el que entroncaba con el tramo Barcelona-Gerona-Frontera Francesa mediante ramales de conexión hacia el sur en sentido Barcelona y hacia el norte en sentido Gerona.

El trazado de la solución aprobada por la Resolución mencionada comenzaba al este de la población de Castellbisbal, discurriendo en paralelo con el trazado de la Línea Papiol – Mollet a través de los municipios de Rubí, Sant Cugat del Vallés, Cerdanyola, Barberá del Vallés y Santa Perpetua de Mogoda hasta alcanzar el entorno de Mollet del Vallés. Desde este punto los trazados se bifurcaban en el denominado Nudo de Mollet, para dirigirse tanto hacia la ciudad de Barcelona situada al sur, como hacia el norte, en sentido Gerona y Frontera Francesa.

Para la entrada en Barcelona, los ramales de conexión discurrían por el noroeste de La Llagosta, girando en sentido sur y cruzando en viaducto sobre la autopista A-17 hasta conectar con el corredor situado entre el río Besós y dicha autopista, previsto para la implantación del tramo Barcelona-Gerona-Frontera Francesa, conectando con él entre la Riera Seca y la Riera de Caldes. El acceso a Barcelona se realizaba siguiendo dicho corredor del Besós, atravesando en túnel la población de Montcada y Reixac, y llegando hasta la estación de La Sagrera y posteriormente en túnel urbano y con tramos en superficie hasta la estación de Francia.

Para la continuidad de la línea en sentido norte, se planteaban otros dos ramales de conexión con el corredor del tramo Barcelona-Frontera Francesa, que entroncaban con él a la altura de la estación de Mollet-Sant Fost.



Esquema de la solución finalmente aprobada en el expediente del EI-2000

3.- ESQUEMA ACTUAL DE LA ENTRADA DE ALTA VELOCIDAD PARA VIAJEROS EN BARCELONA.

El esquema actual que presenta la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona es muy diferente al que se planteaba inicialmente en el Estudio del año 2000, y descrito en el apartado anterior. La penetración hacia la ciudad de Barcelona se realiza mediante un trazado que discurre al norte de la población de Martorell, girando desde allí en sentido sur-este para encaminarse por el corredor del Río Llobregat, sensiblemente en paralelo al trazado de la autovía B-23, pasando por las inmediaciones de los triángulos ferroviarios de Castellbisbal y El Papiol, origen de la línea Papiol-Mollet y dirigiéndose después hacia Sant Joan Despí y Sant Boi de Llobregat, momento en el que vuelve a girar hacia el nor-este para pasar por El Prat de Llobregat y continuando después por Hospitalet de Llobregat en su camino hacia la estación de Sants. Posteriormente continúa el trazado urbano de Barcelona hasta la estación de La Sagrera, saliendo hacia el norte por el corredor del Río Besós en dirección hacia Gerona, pasando por el Nudo de la Trinidad (confluencia de las autovías B-20 y C-33), la población de Montcada i Reixac y el entorno de la población de Mollet del Vallés, en donde entra con la línea Papiol-Mollet a la altura del Nudo de Mollet.

Por lo tanto, queda patente que el esquema actual adoptado para la penetración de la línea de Alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en la ciudad de Barcelona, difiere de la concepción planteada en el EI-2000, en el que se dirigía por el corredor del Vallés siguiendo un trazado sensiblemente paralelo al de la línea Papiol-Mollet y realizando luego ramales de conexión hacia el sur (sentido Barcelona) y hacia el norte (sentido Gerona) a la altura de Mollet del Vallés. En el ANEJO nº2 del presente documento se incluye un plano de la red ferroviaria en el entorno actual de Barcelona, en el que se puede apreciar también la solución planteada por el Estudio Informativo del año 2000 y evidenciar las diferencias conceptuales de acceso a la ciudad.

4.- PROYECTOS BÁSICOS Y CONSTRUCTIVOS NUDO DE MOLLET (2007-2009).

A finales del año 2006, la Subdirección General de Planes y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, inició la redacción del estudio para el proyecto “RAMAL CASTELLBISBALPAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO”,

El objetivo fundamental de dicho estudio consistía en el análisis y desarrollo de la solución más adecuada para dar respuesta a las nuevas funcionalidades previstas, basadas en la necesidad de dar servicio ferroviario en un futuro inmediato a las nuevas composiciones de ancho internacional (UIC) de trenes de mercancías a través del denominado corredor del Vallés, conservando niveles de explotación aceptables para ambos anchos (ibérico/UIC), tanto en el escenario actual como futuro, y evitar de esta manera el tránsito de los trenes de mercancías en ancho UIC a través del núcleo urbano de Barcelona.

Ello dio lugar a la elaboración de varios proyectos básicos y/o constructivos que se enumeran a continuación en orden cronológico:

- PROYECTO BÁSICO RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO. NUDO DE MOLLET. ENERO 2007
- PROYECTO CONSTRUCTIVO RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO. NUDO DE MOLLET. FASE I. JUNIO DE 2007.
- PROYECTO CONSTRUCTIVO: RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO IMPLANTACIÓN DEL TERCER CARRIL ENTRE LOS PPKK+ 4+021 Y 23+385. ABRIL 2007

- PROYECTO BÁSICO RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO. NUDO DE MOLLET. FASE II. DICIEMBRE 2009.

El Proyecto Básico del Nudo de Mollet fue sometido al trámite de información pública en Febrero del año 2007, y posteriormente aprobado definitivamente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación el 25 de abril de 2007 (publicada en el B.O.E 24 de mayo de 2007).

Por otra parte, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, una vez consultados diferentes organismos entre los que estaban la Generalidad de Cataluña y los Ayuntamientos afectados, adoptó la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto básico, dictando la correspondiente Resolución de fecha 13 de diciembre de 2006 (publicada en el BOE del 26 de enero de 2007).

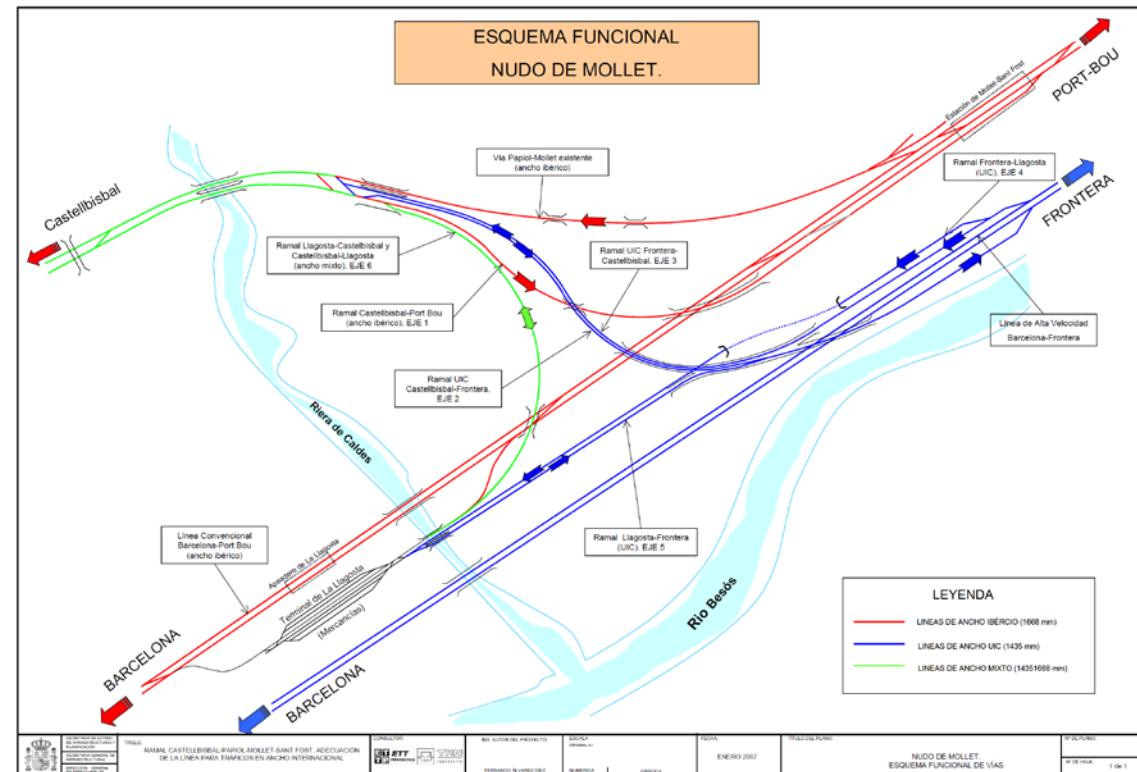
A continuación se procede a realizar una breve exposición de los contenidos de los proyectos que se han ido realizado con posterioridad al estudio del año 2000, en el entorno del Nudo de Mollet, que ayudan a una mejor comprensión de la solución definitivamente adoptada para las conexiones ferroviarias en dicho entorno. Los planos correspondientes se han incluido en el ANEJO nº3 del presente documento.

- **PROYECTO BÁSICO CORRESPONDIENTE AL RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL - MOLLET SANT FOST. ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO. NUDO DE MOLLET. ENERO 2007**

En dicho proyecto básico se recogía la solución definitivamente adoptada para definir la nueva conexión en el nudo de Mollet, incluyendo la duplicación del tramo final de la línea Castellbisbal-Mollet en ancho ibérico y los ramales de conexión con la LAV Barcelona-Frontera Francesa y con la estación de la Llagosta.

Como se puede apreciar en el esquema funcional adjunto, se resuelven las conexiones en ancho estándar entre a línea Papiol Mollet y la estación de La

Llagosta por un lado y la Línea de Alta Velocidad por otro, pero sólamente en sentido Gerona/Frontera Francesa, puesto que el acceso a Barcelona de la Alta Velocidad ya había quedado resuelta con la nueva configuración adoptada por el suroeste de la ciudad.



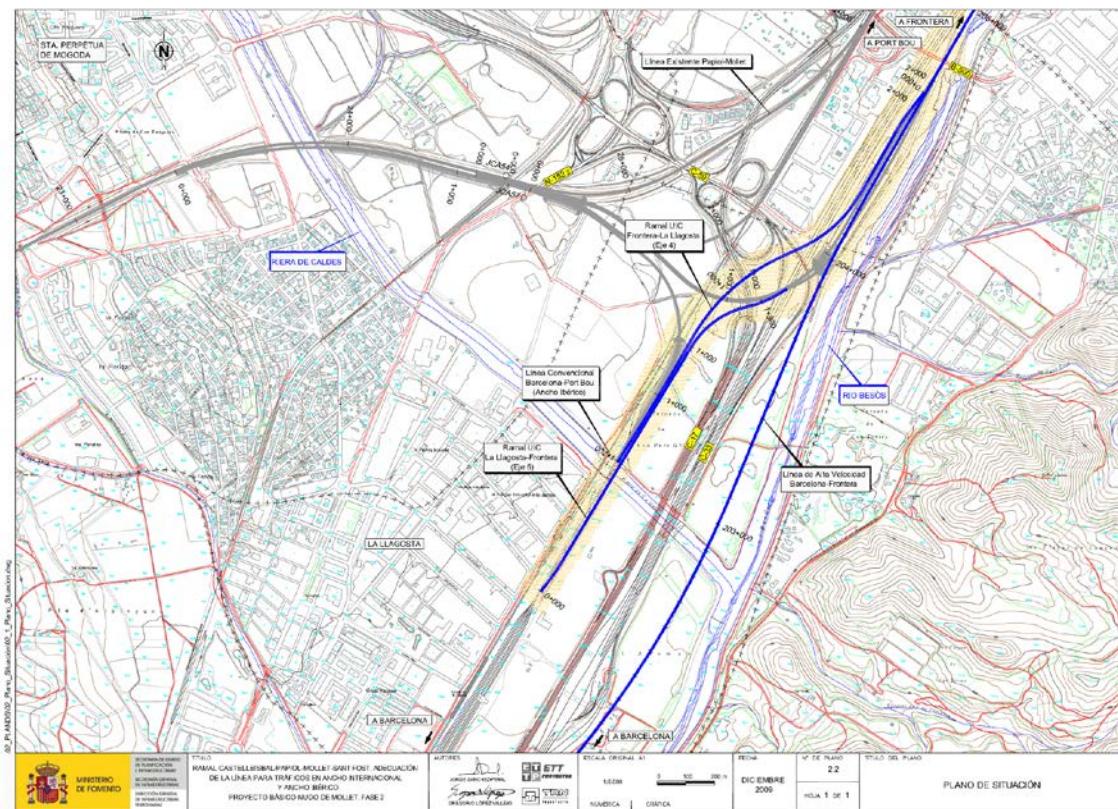
Como se ha mencionado anteriormente, el Proyecto Básico del Nudo de Mollet fue sometido a información pública y oficial y aprobado definitivamente por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 25 de abril de 2007 (BOE de 24 de mayo de 2007).

- **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL NUDO DE MOLLET. FASE I. JUNIO DE 2007.**

Desarrolla la solución planteada en el Proyecto Básico de enero de 2007 correspondiente a la duplicación del tramo final de la línea Castellbisbal-Mollet en ancho ibérico, los dos ramales de conexión con la LAV Barcelona-Frontera Francesa del norte en ancho estándar y el ramal de ancho mixto de conexión con la estación de La Llagosta.

- PROYECTO BÁSICO DEL NUDO DE MOLLET. FASE II. DICIEMBRE DE 2009.

Desarrolla la solución del Proyecto Básico de enero de 2007 correspondiente a los últimos dos ramales de conexión de la LAV Barcelona-Frontera Francesa con la estación de La Llagosta, en ancho estándar que completan el nudo de Mollet, con un nivel de detalle prácticamente de Proyecto Constructivo (a falta de cálculo estructural).



5.- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPÉTUA DE MOGODA, BARCELONA. DICIEMBRE 2016

En diciembre de 2016 se redactó por encargo de la Dirección de Viajeros de RENFE el proyecto correspondiente a la nueva estación de cercanías en Santa Perpetua de Mogoda, consistente en adecuación de los andenes existentes construidos durante las obras de implantación del tercer carril de la línea Papiol-Mollet, la mejora de la accesibilidad y la ejecución de un nuevo edificio de viajeros del lado de la población. Actualmente las obras de esta estación se encuentran en fase de ejecución. Esta estación se sitúa entorno al PK 16+000 del denominado EJE 1 de la solución aprobada en el EI-2000, en la zona en la que comienzan los ramales de conexión entre dicho eje y el EJE 2 en sentido Barcelona (VIAS 1 y 2).

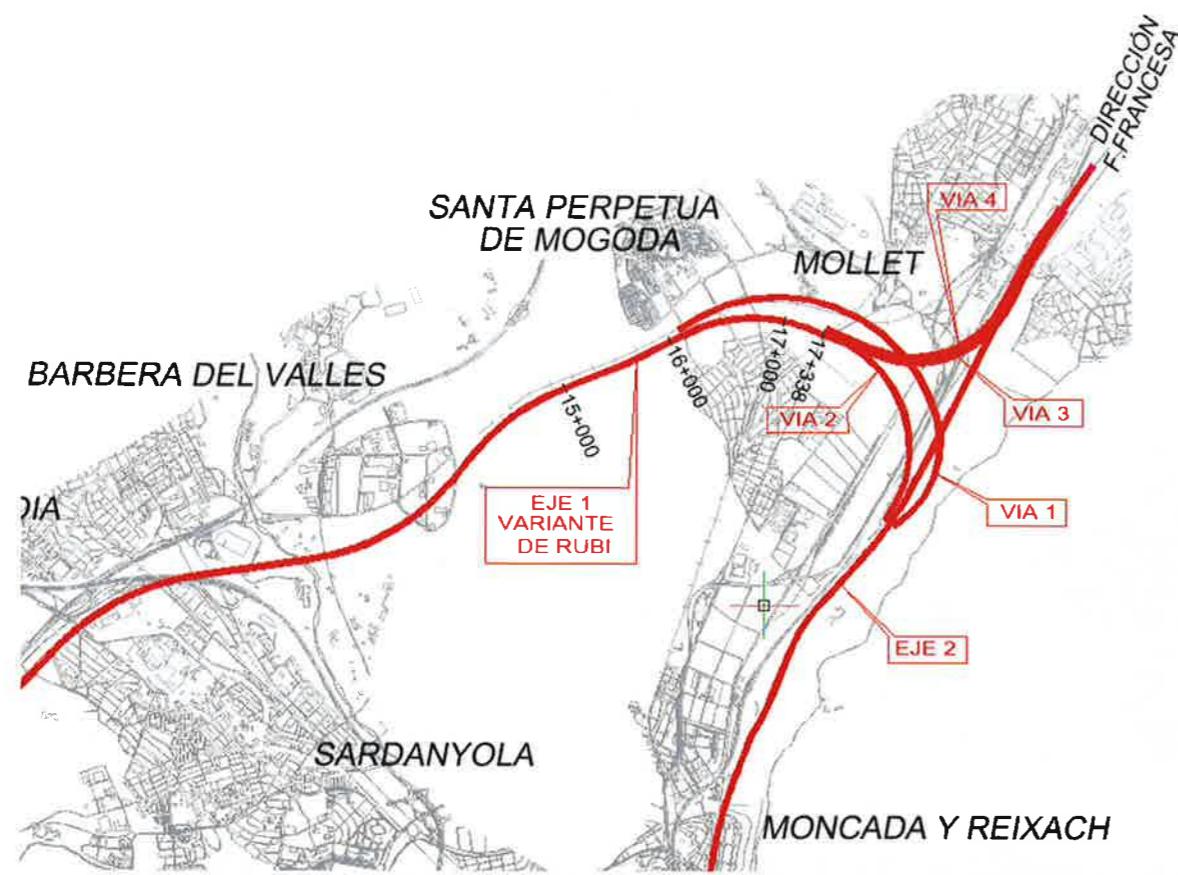
En el ANEJO nº4 se adjuntan los planos correspondientes a esta actuación.

6.- DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO A ANULAR.

En consonancia con lo expuesto en los apartados anteriores, se determina que parte de los trazados de la solución definitivamente aprobada en el expediente del "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona", en el entorno del Nudo de Mollet, pierden su funcionalidad inicial de acceso a Barcelona y quedan invalidados por los nuevos proyectos Básicos y Constructivos desarrollados posteriormente.

Para evidenciar las diferencias entre las distintas soluciones y establecer las zonas y tramos de los trazados que quedan sin efecto, se ha procedido a realizar montajes de planos con la superposición de las mismas, los cuales se adjuntan en el ANEJO Nº5 del presente documento.

En concreto dichos tramos y zonas, referidas a la denominación empleada en el EI-2000 serían las siguientes:



- EJE 1 (Variante de Rubí) entre el PK 16+000, en las inmediaciones de la estación de Santa Perpetua de Mogoda y el final de su trazado, en el PK 17+338.
- VIA 1. Trazado completo del ramal correspondiente al movimiento Barcelona-Papiol, entre el EJE 2 (LAV Barcelona-Gerona) y el EJE 1 (Variante de Rubí).
- VIA 2. Trazado completo del ramal correspondiente al movimiento Papiol-Barcelona, entre EJE 1 (Variante de Rubí) y el EJE 2 (LAV Barcelona-Gerona).
- VIA 3. Trazado completo del ramal correspondiente al movimiento Papiol-Gerona, entre el EJE 1 (Variante de Rubí) y el EJE 2 (Barcelona-Gerona).
- VIA 4. Trazado completo del ramal correspondiente al movimiento Gerona-Papiol, entre la LAV Barcelona-Gerona (EJE 2) y el EJE 1 (Variante de Rubí) sentido Papiol.

- EJE 2. PK 1+600 (conexión de ramales VIA 1 y VIA 2) a PK 5+450 (conexión de ramales VIA 3 y VIA 4).

En el documento de PLANOS se incluyen los planos de conjunto y de planta a escala 1:5.000, con la identificación de los tramos y zonas mencionados.

7.- CONCLUSIONES.

Por todo lo comentado anteriormente, se propone la modificación el "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona- Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona", para dejar sin efecto los tramos y zonas de dicho Estudio Informativo en el entorno del Nudo de Mollet, descritos en el apartado 6 del presente documento y que se definen en los Planos incluidos en este Estudio.

En Madrid, julio de 2020

El Representante de la Administración:

Fdo: Mónica Alonso Ruiz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

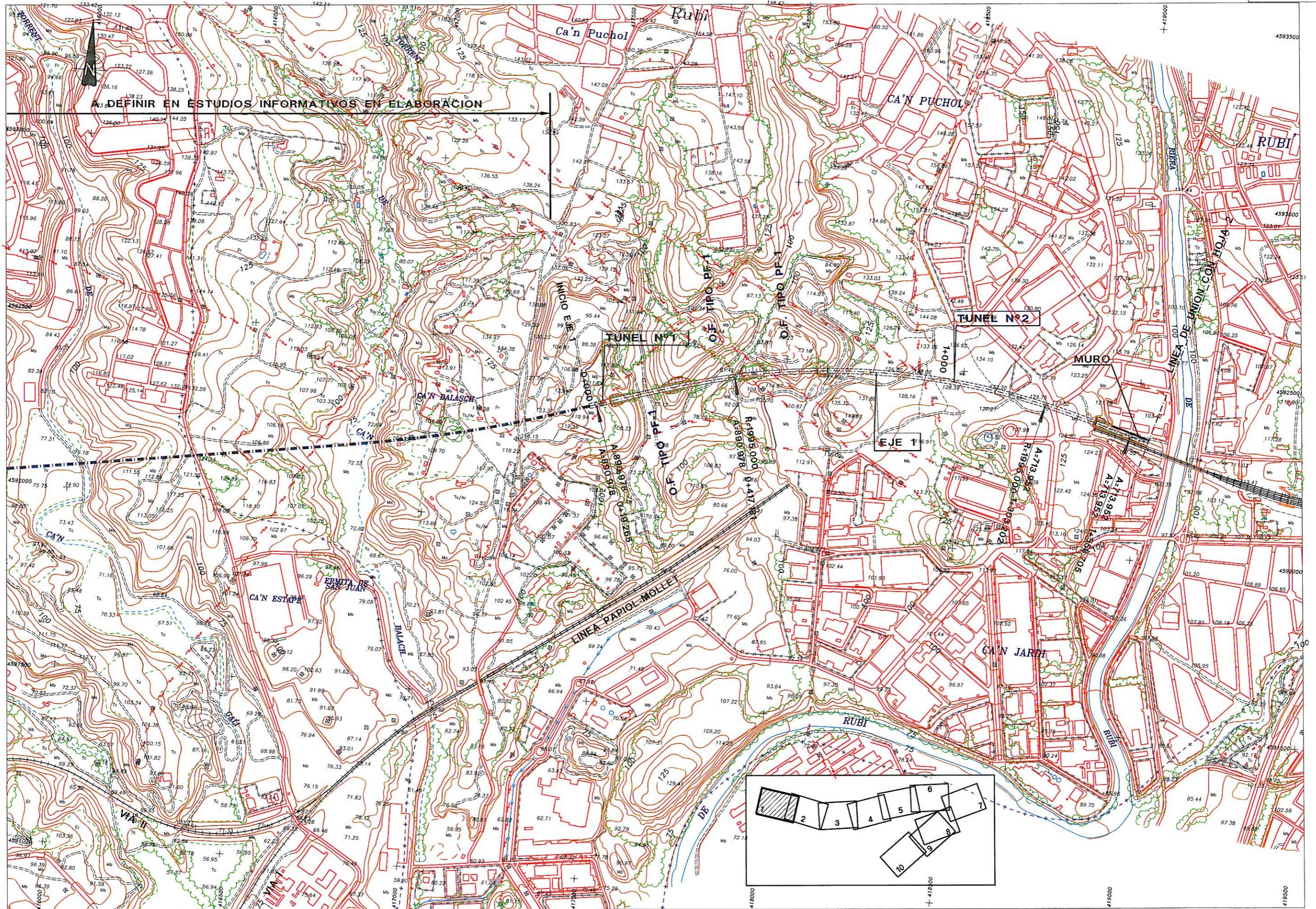
El Autor del Estudio:

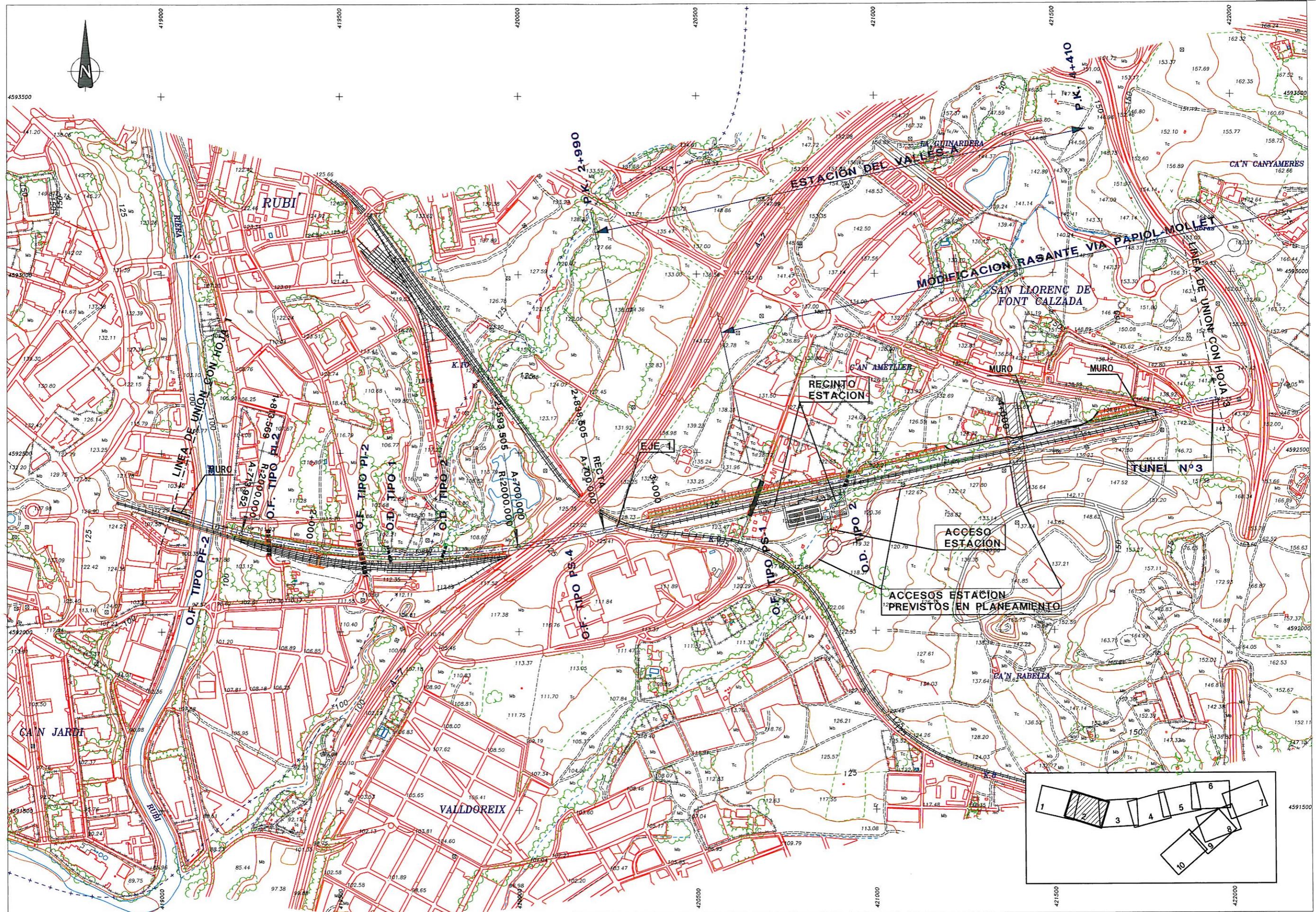
Fdo: Enrique Franco Hidalgo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

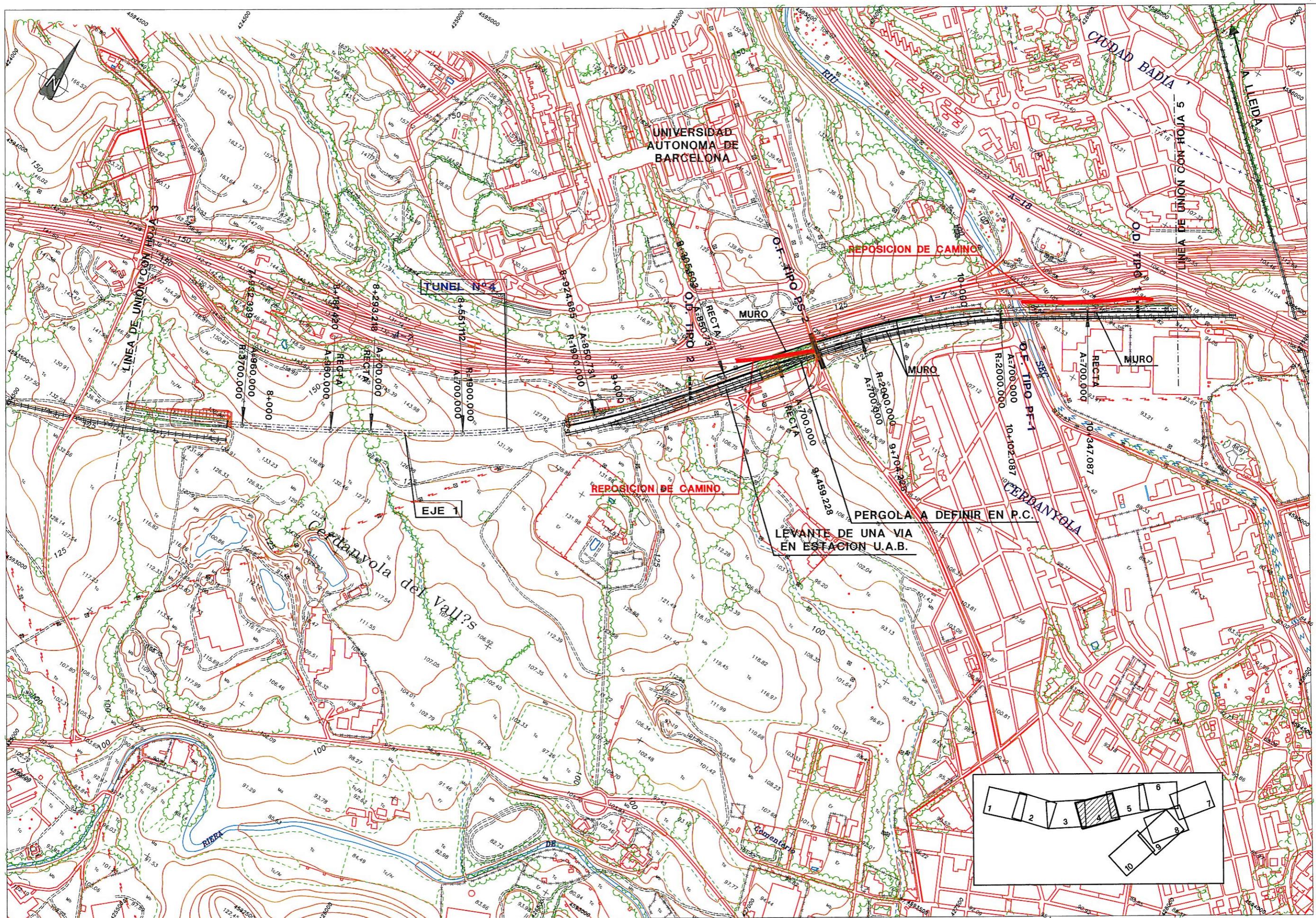
ANEJOS

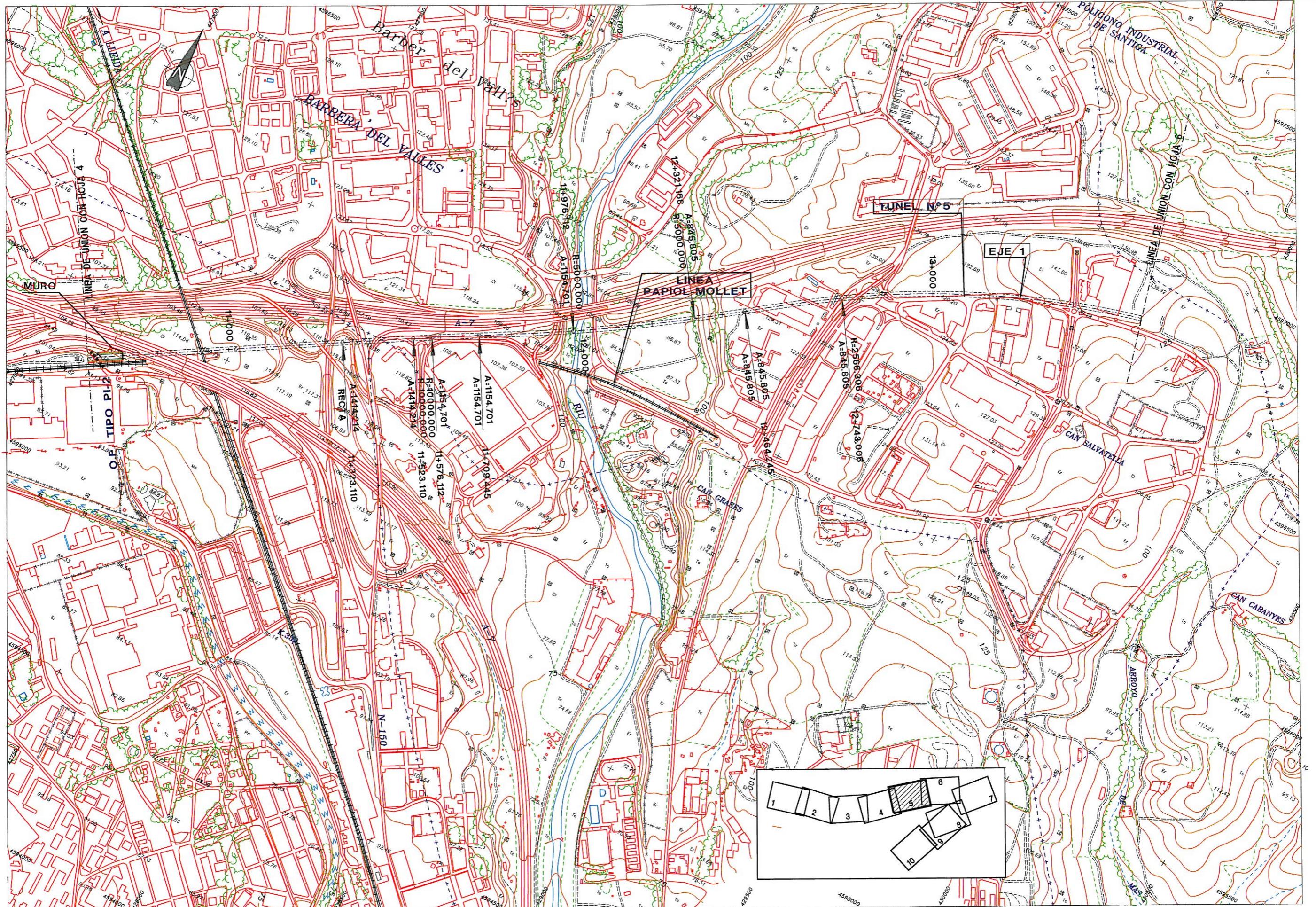
ANEJO 1. Planos del Estudio Informativo del tramo Martorell-Barcelona aprobado en el año 2000

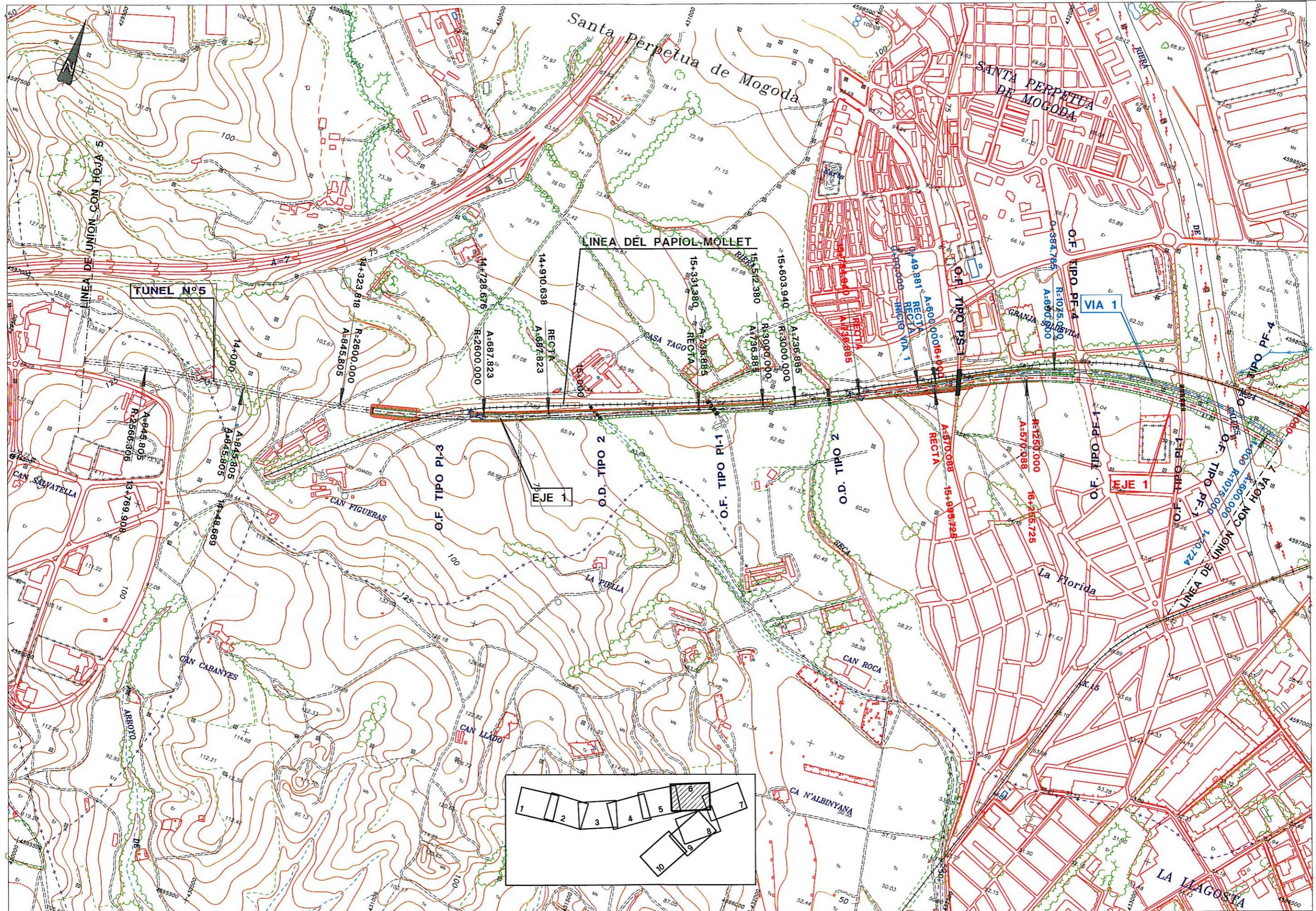


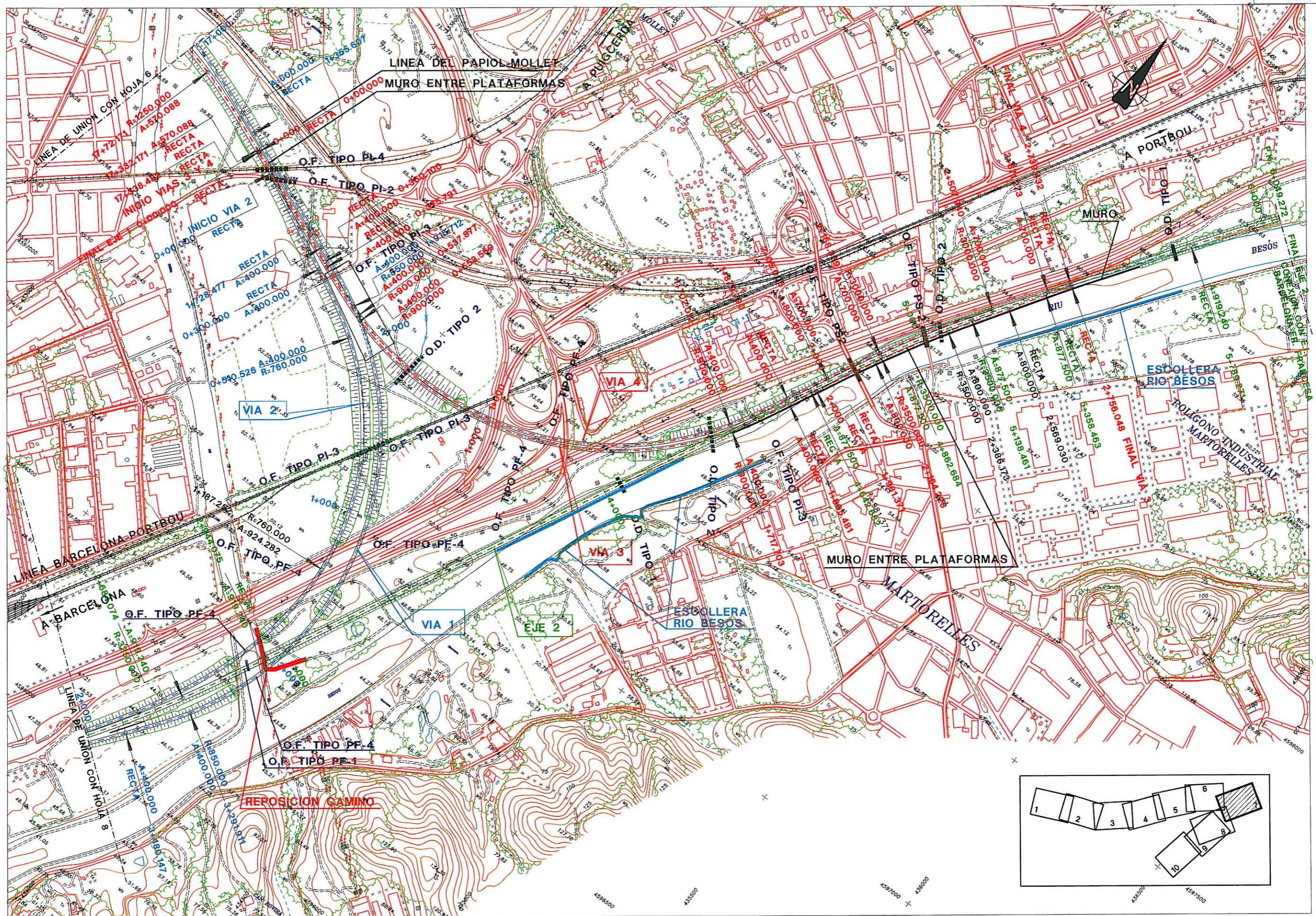


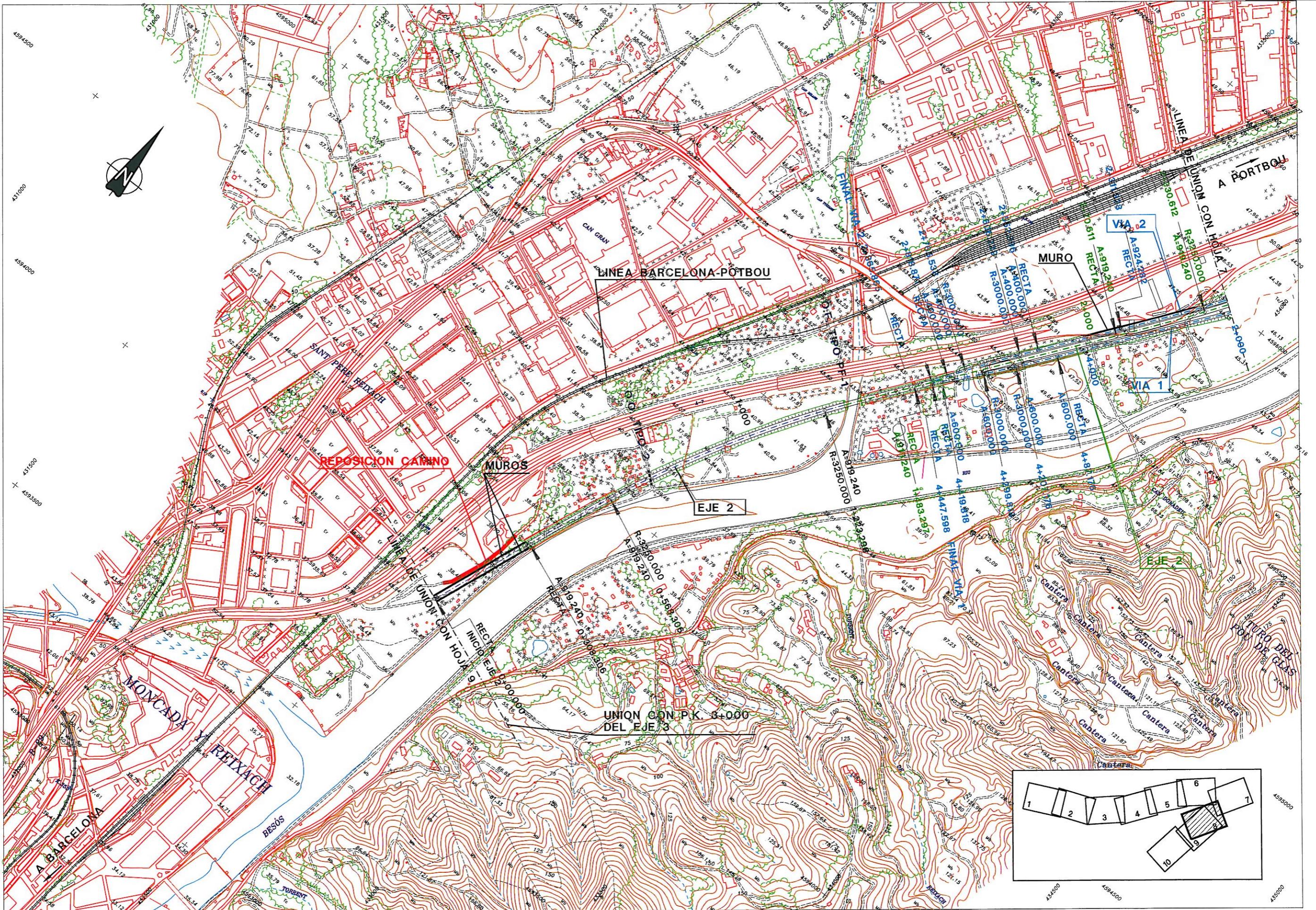


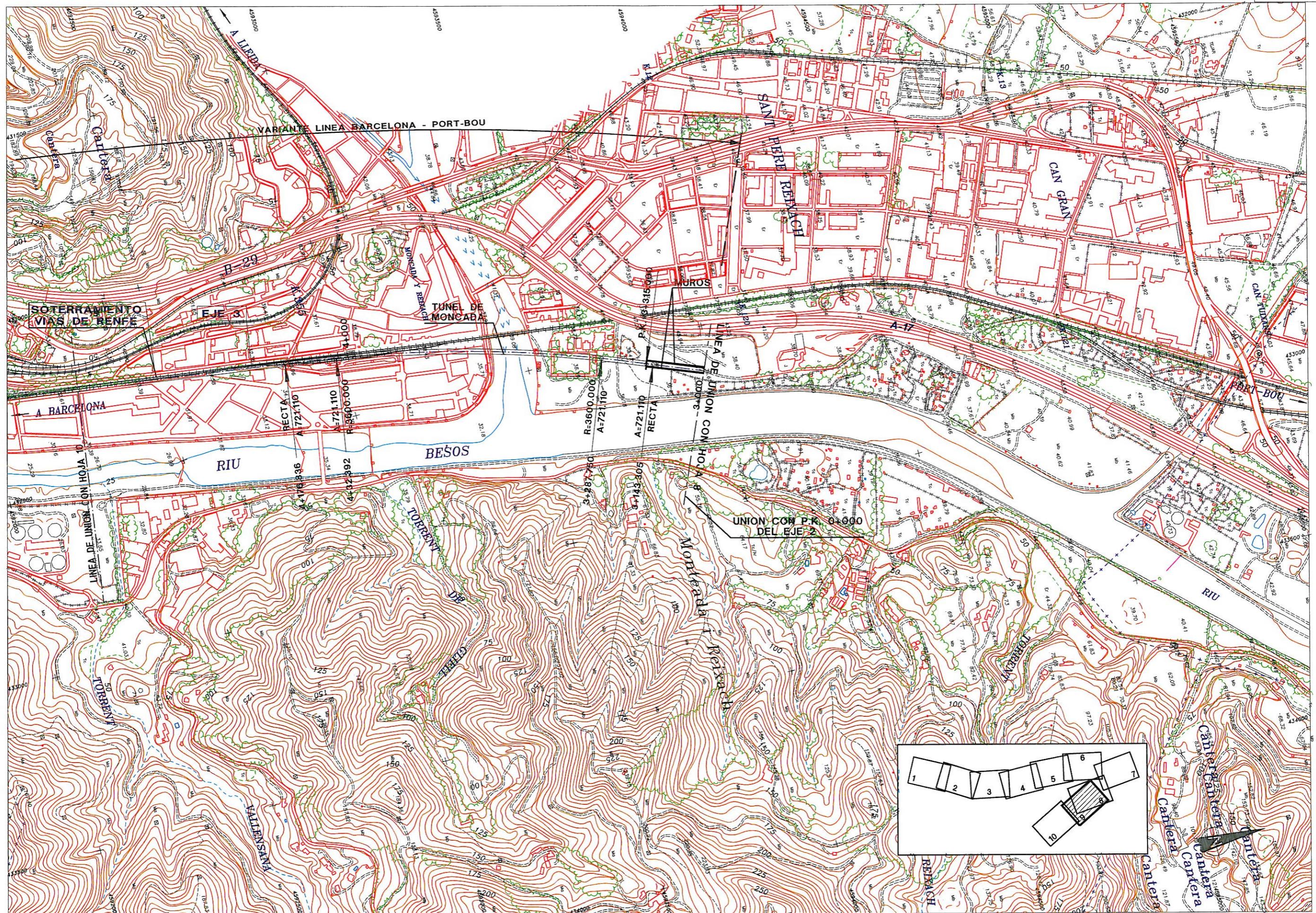


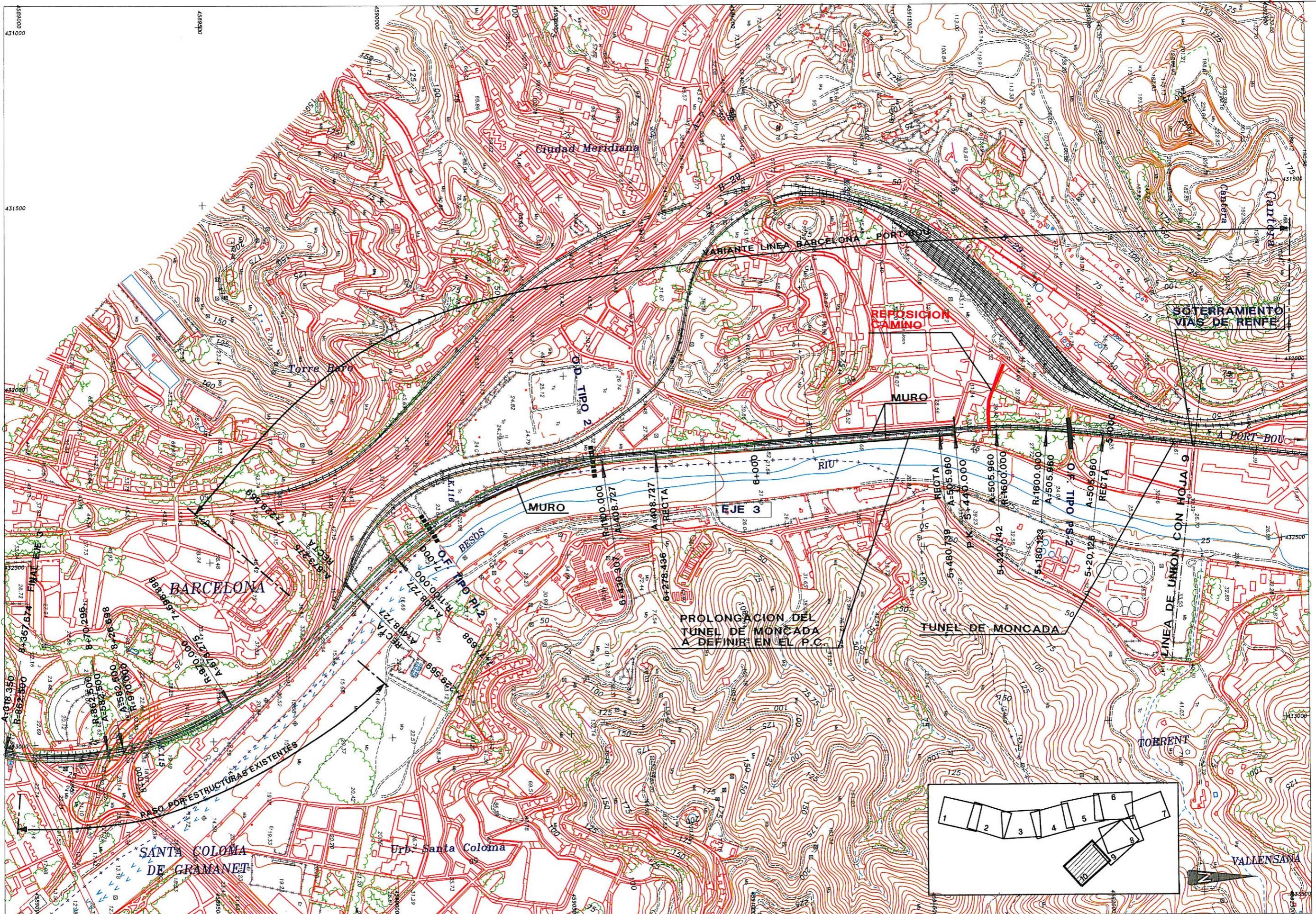


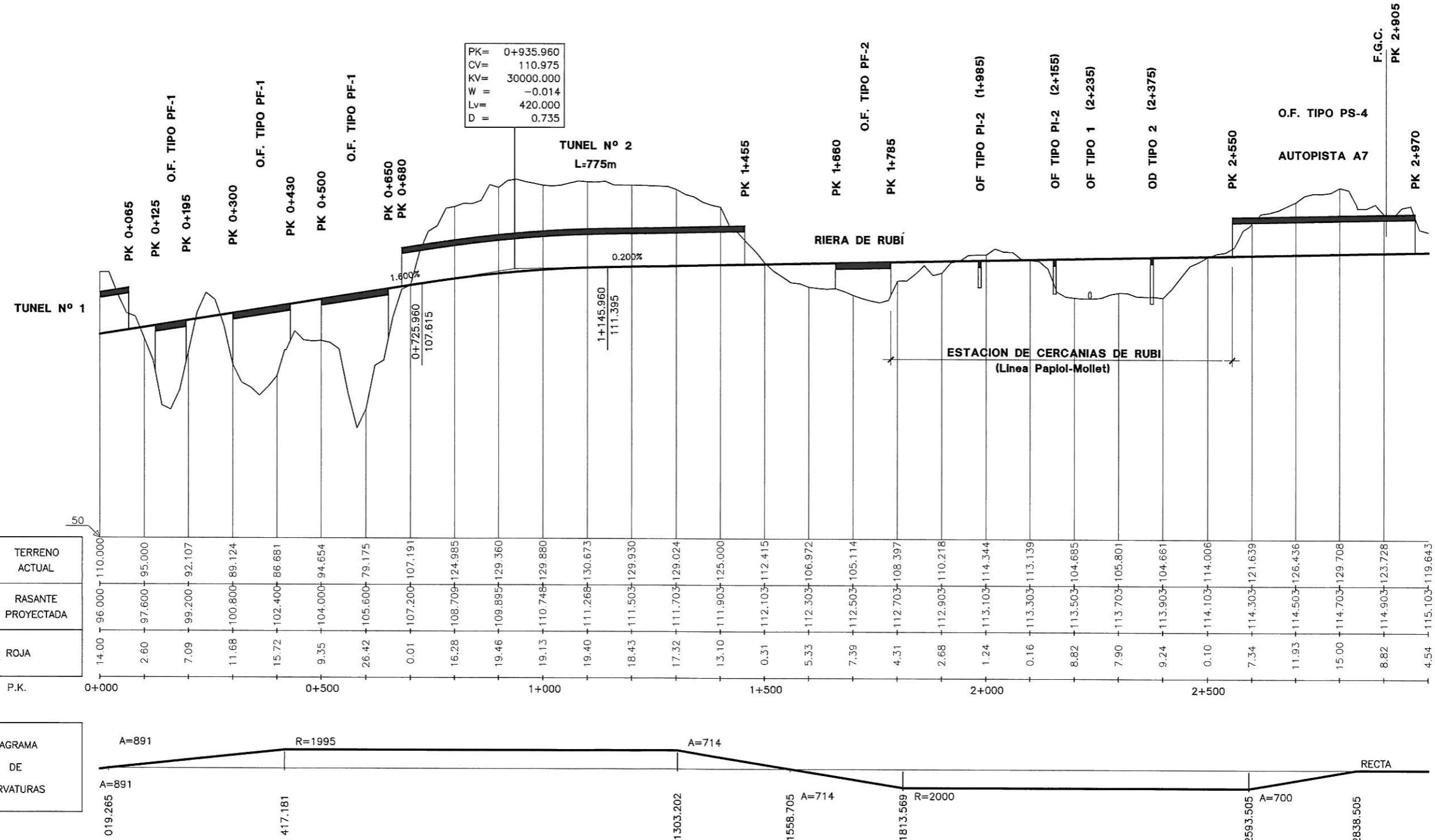


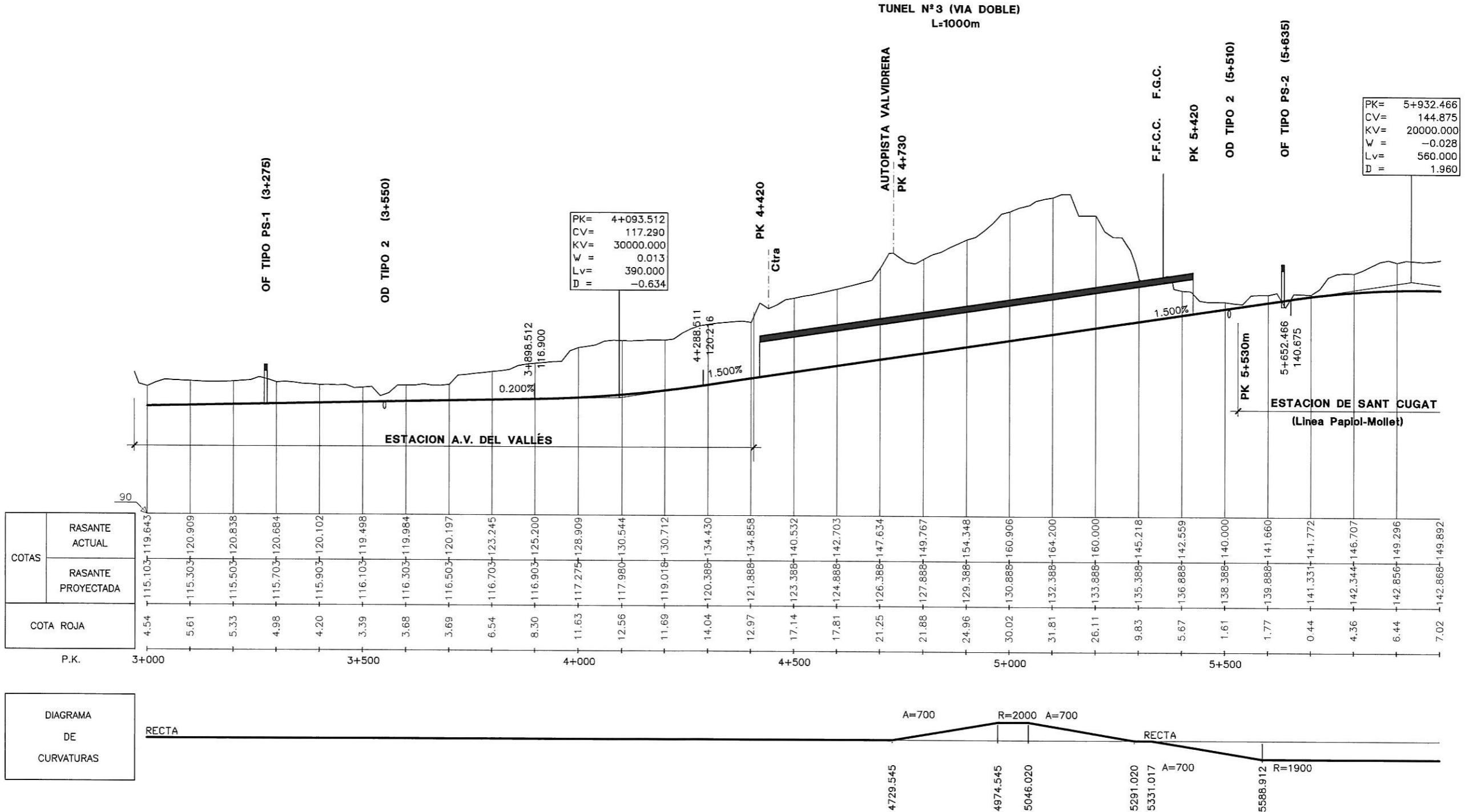


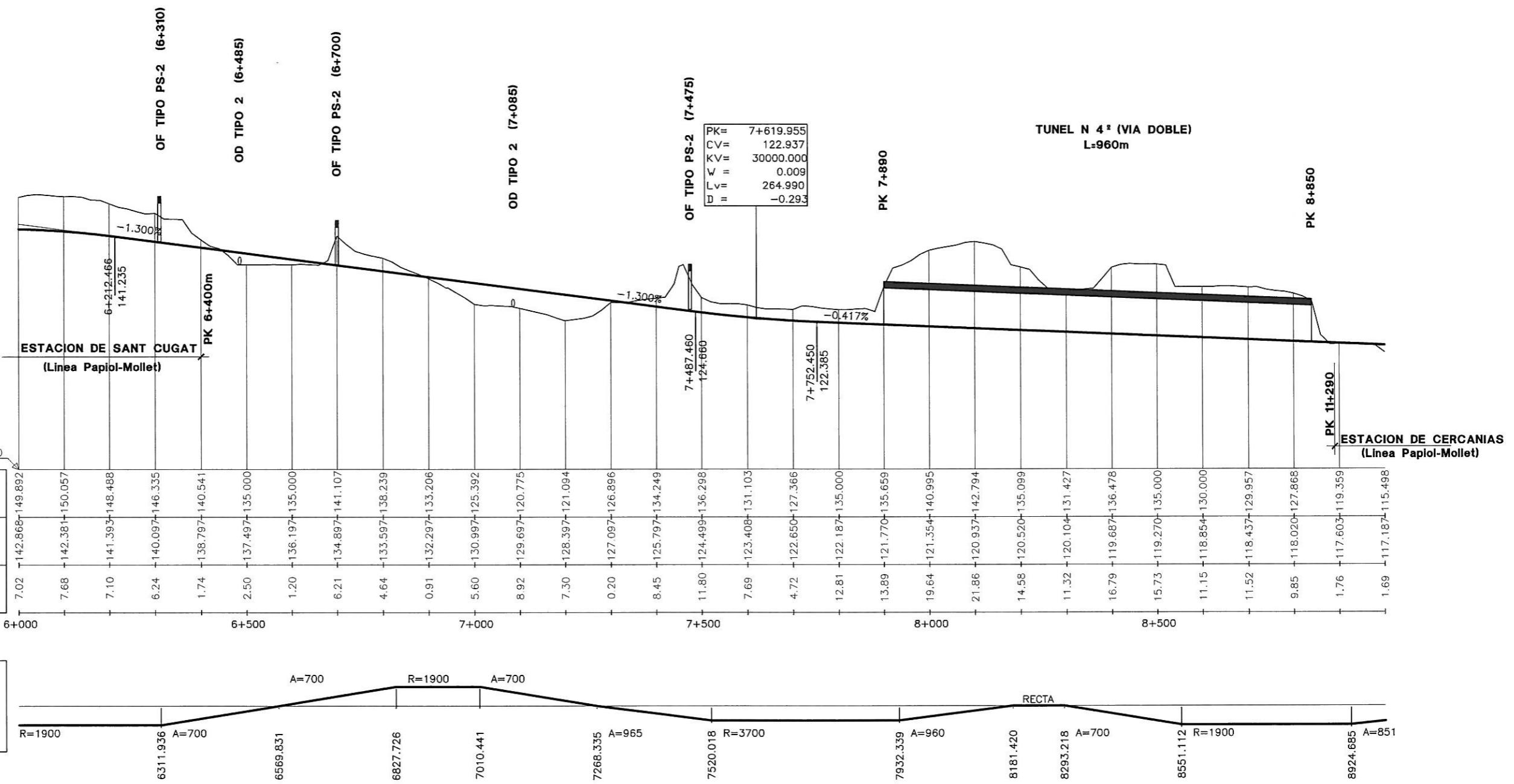


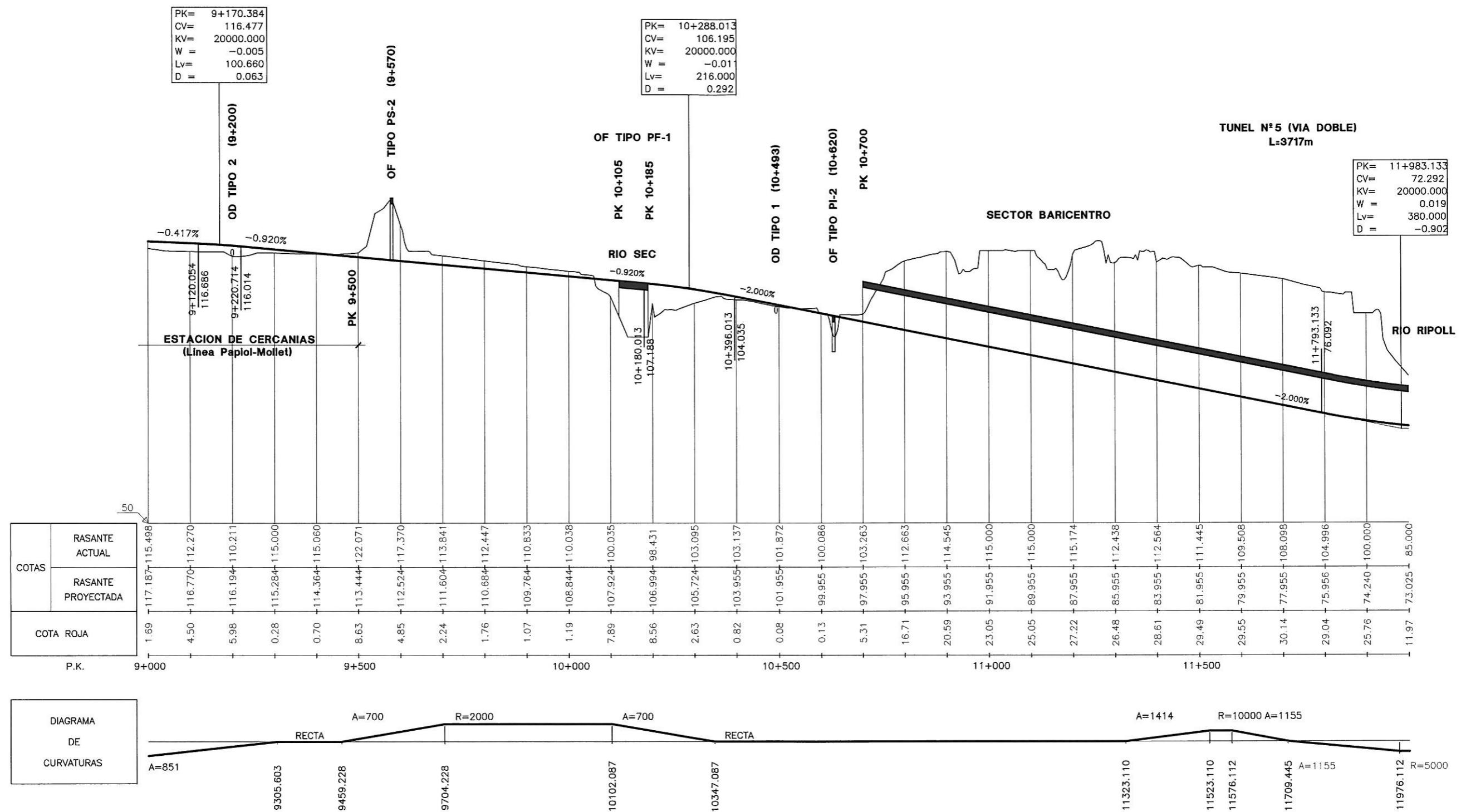




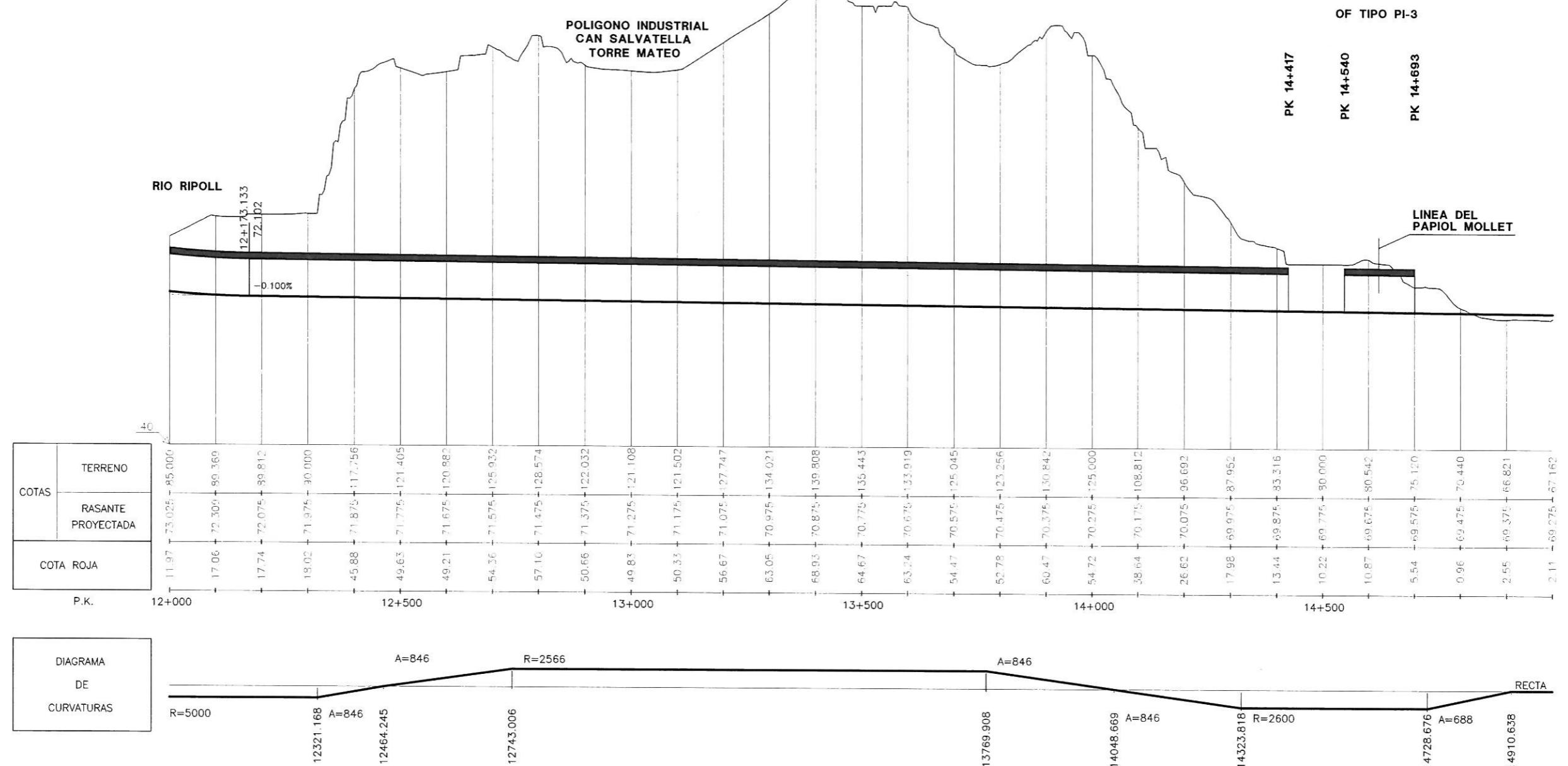


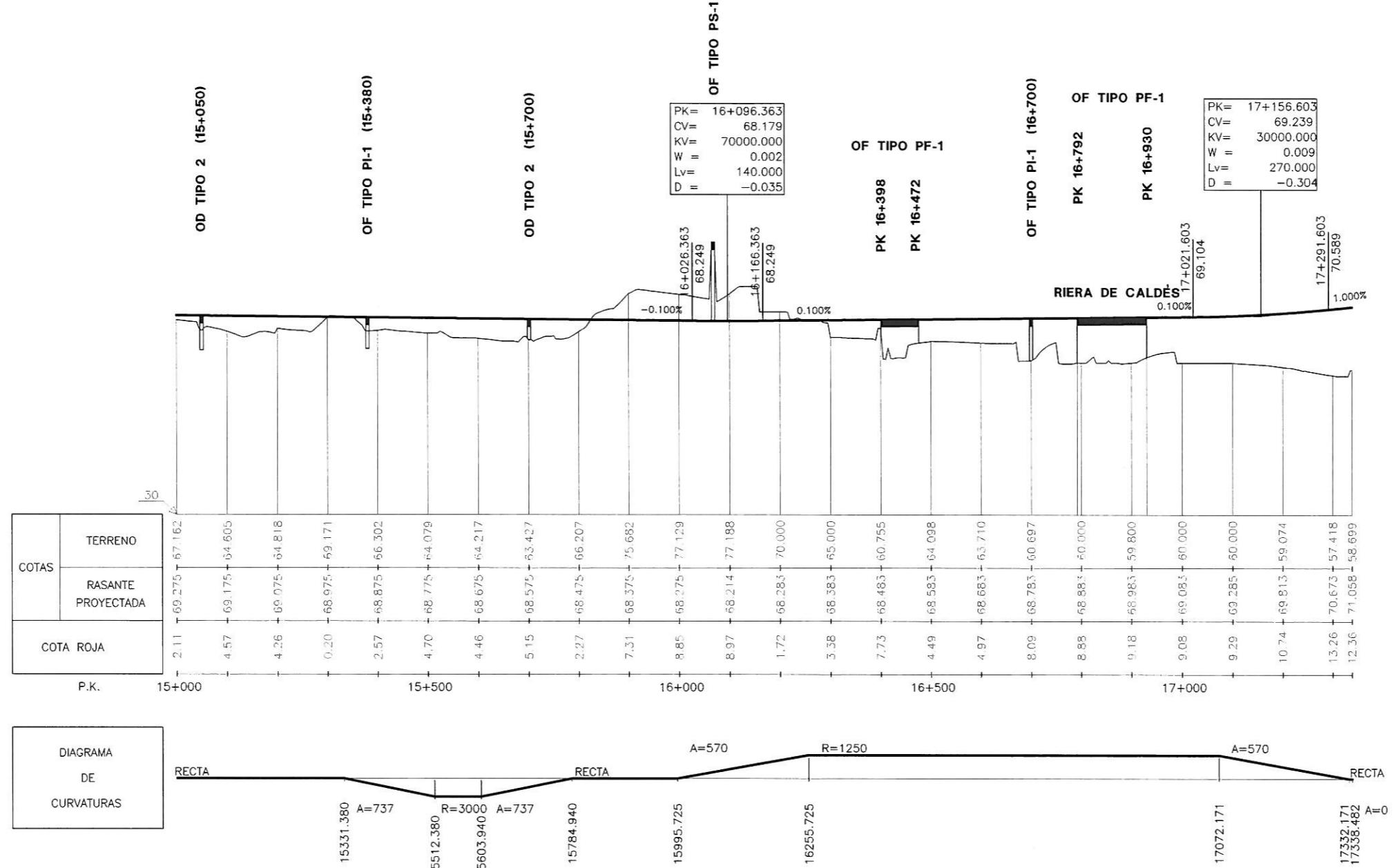




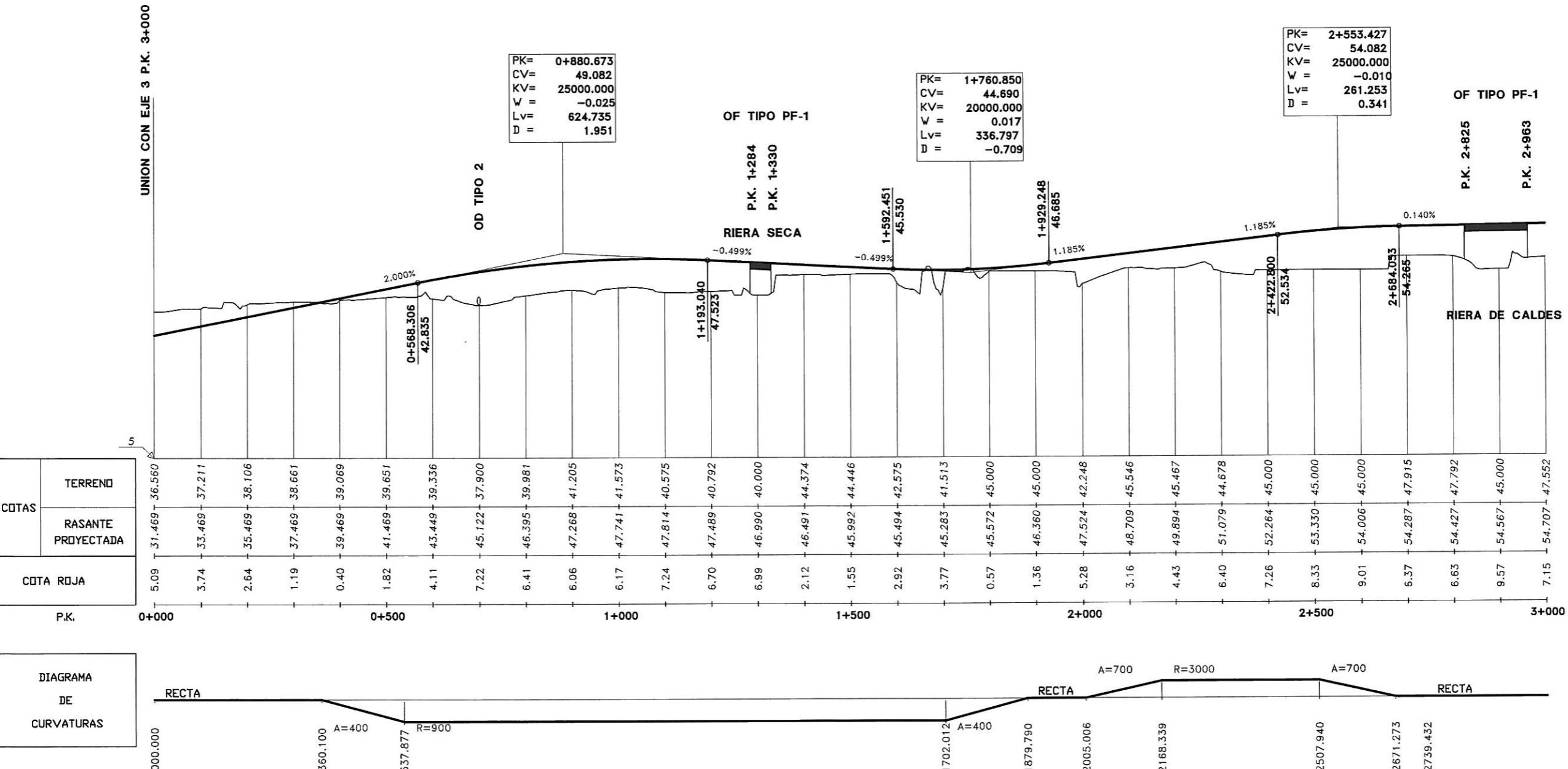


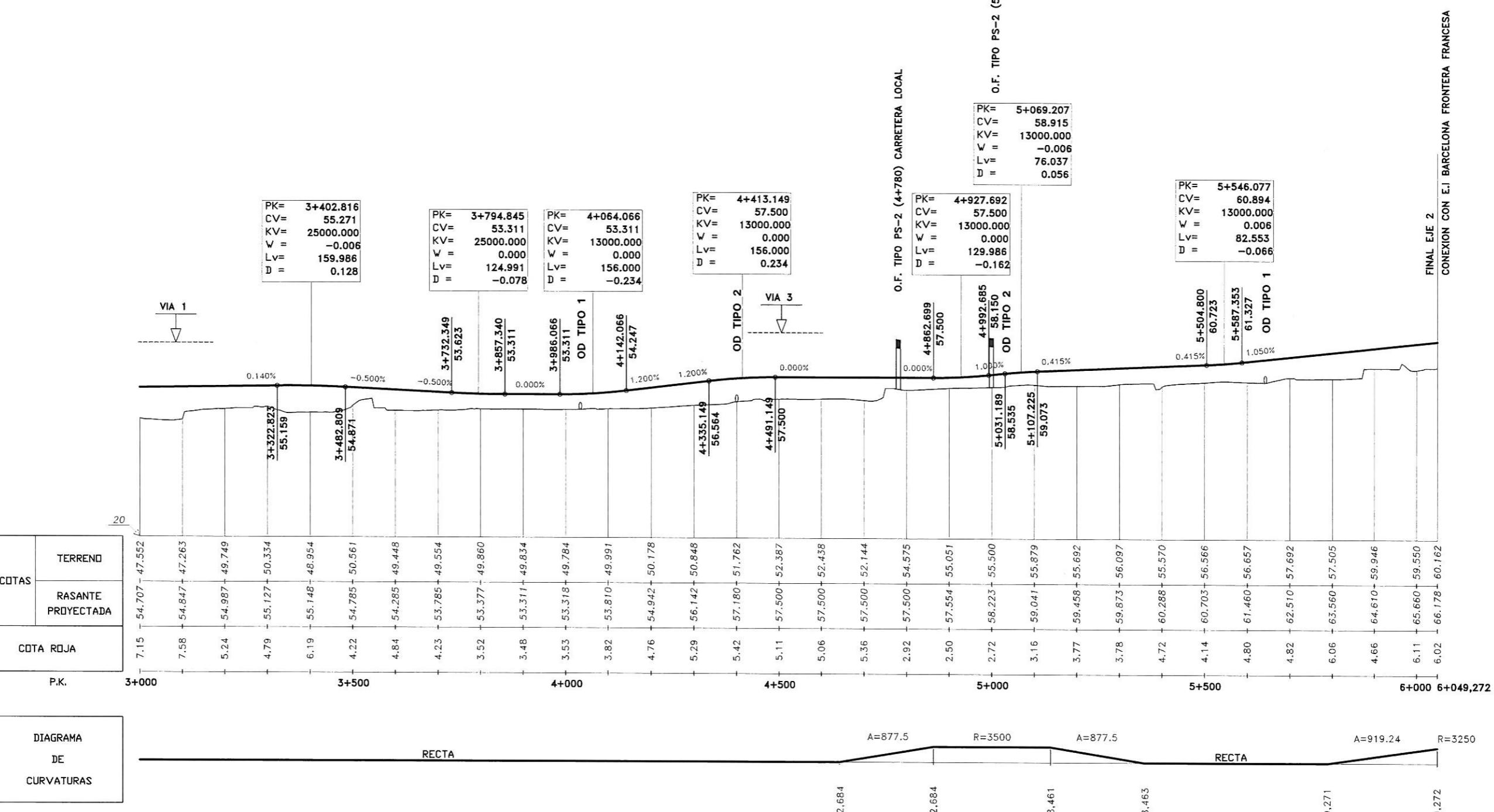
TUNEL N° 5 (VIA DOBLE)
L=3717m

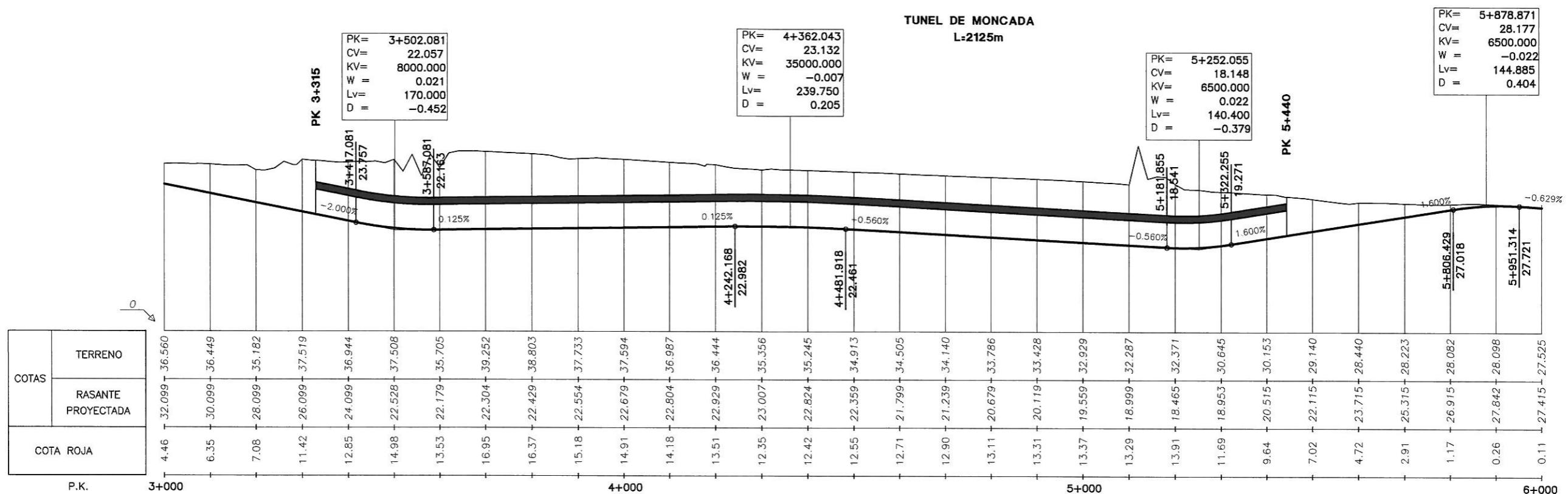




Ministerio de Fomento	Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes	TÍTULO LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA-BARCELONA. SUBTRAMO: MARTORELL-BARCELONA ESTUDIO INFORMATIVO	AUTOR IBERINSA INGENIERIA DE ESTUDIOS E INGENIERIA, S.A.	ESCALA ORIGINAL H=1:5000 V=1:500 NUMERICA ORIGINAL A1	JUNIO 1999	Nº DE PLANO 2.1	TÍTULO DEL PLANO PERFIL LONGITUDINAL INFORME DE ALEGACIONES EJE 1
			Víctor Relaño Estapé	GRAFICA		Nº DE HOJA HOJA 6 DE 6	







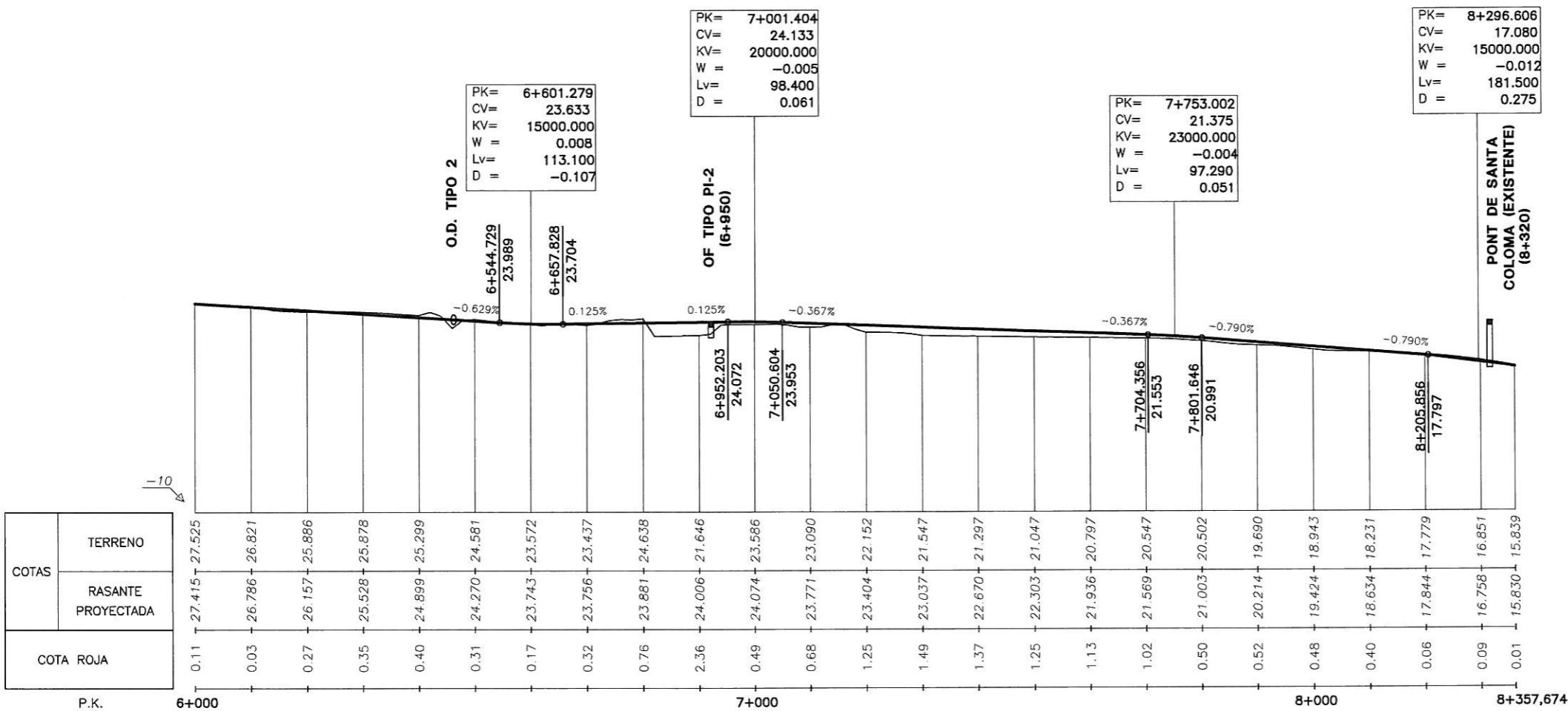
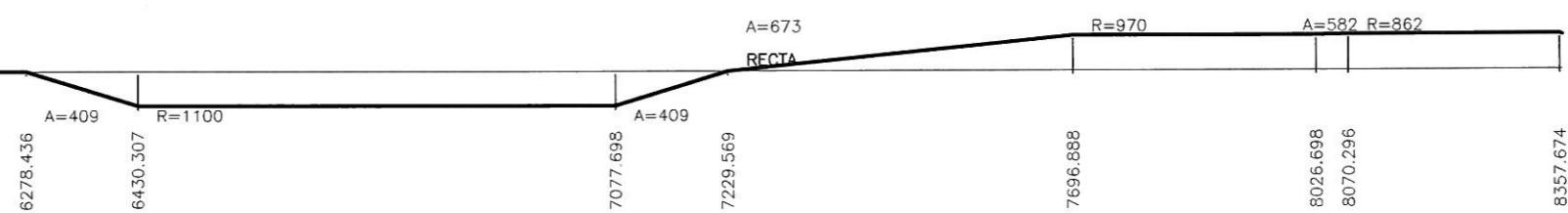
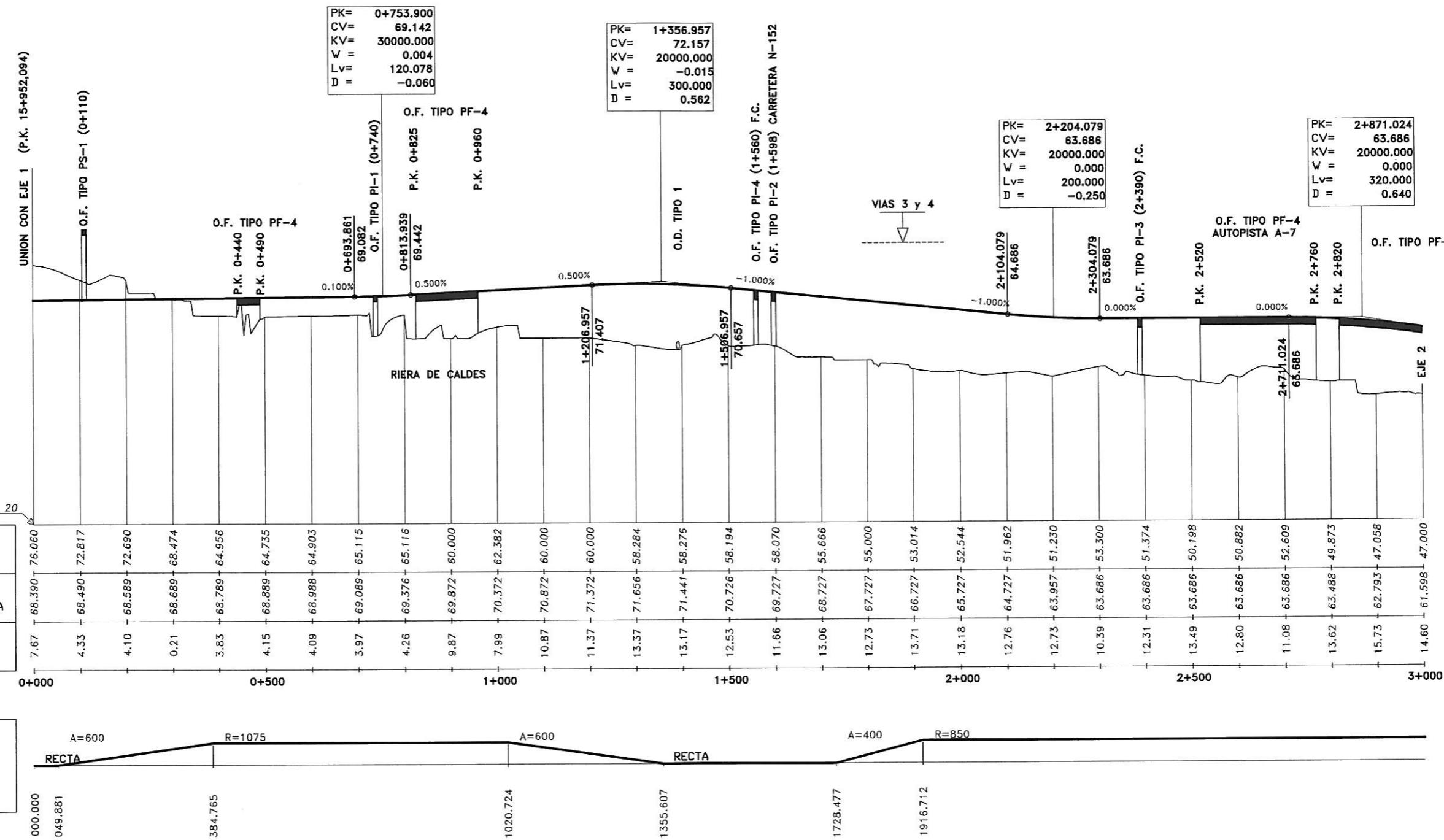
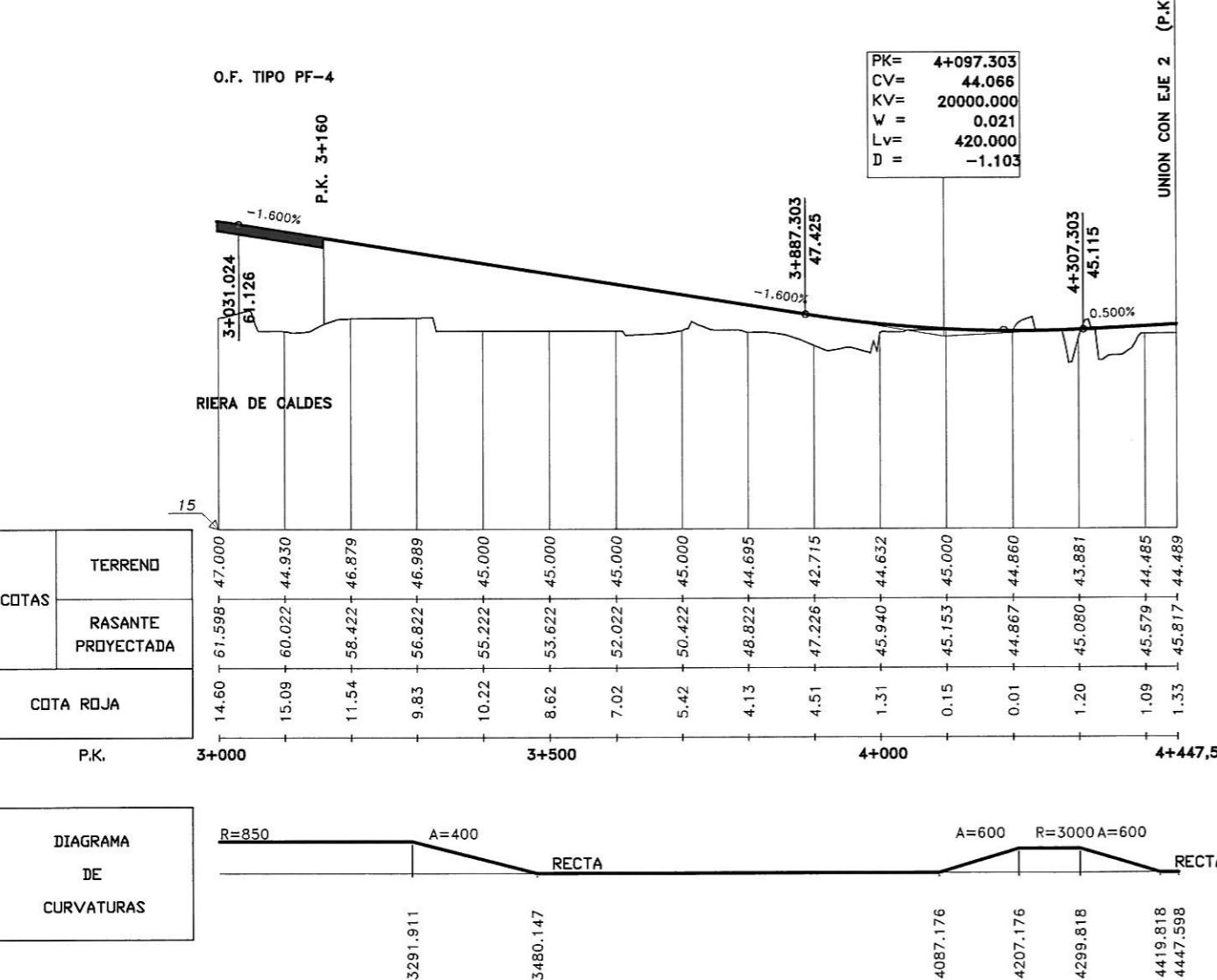
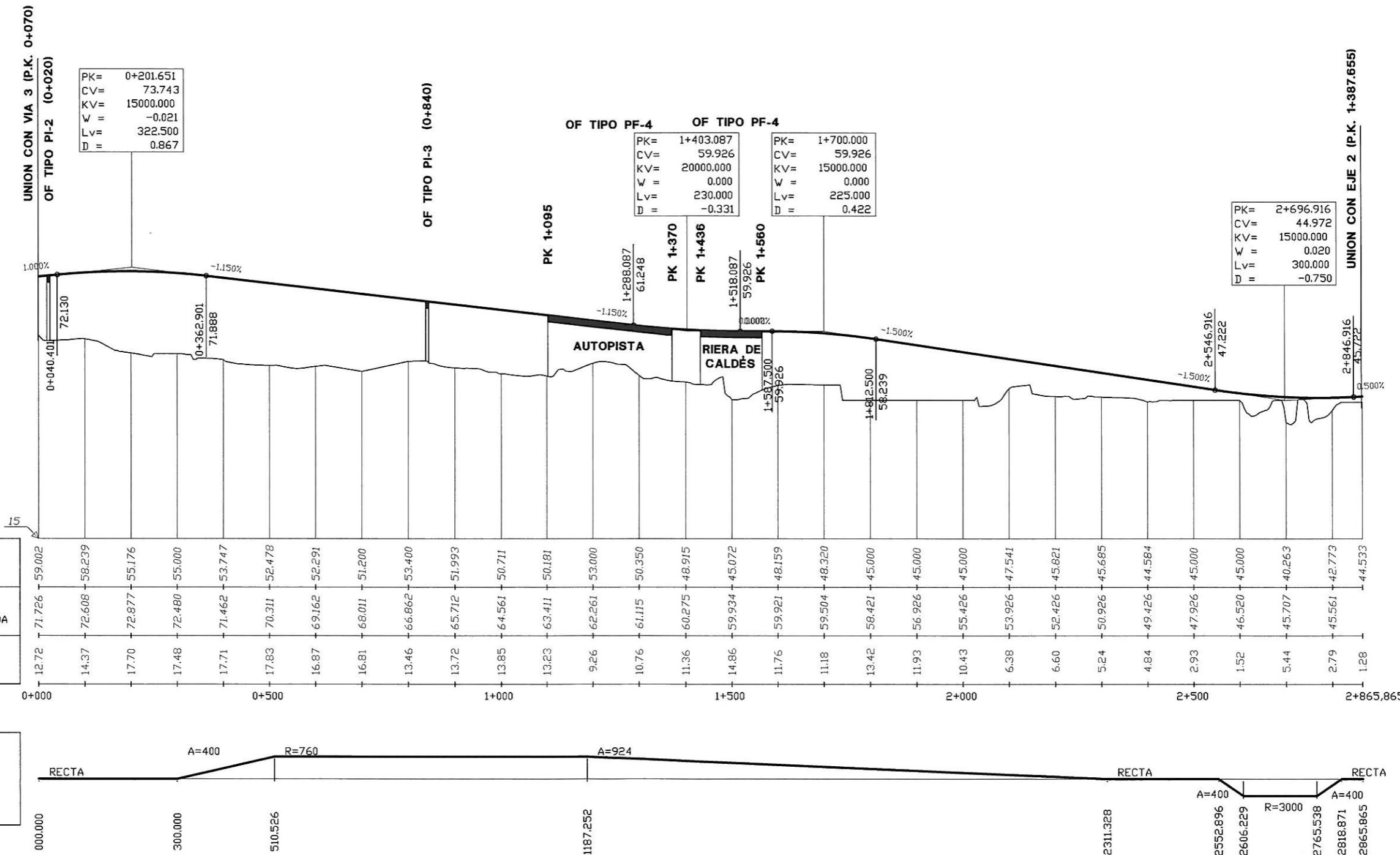


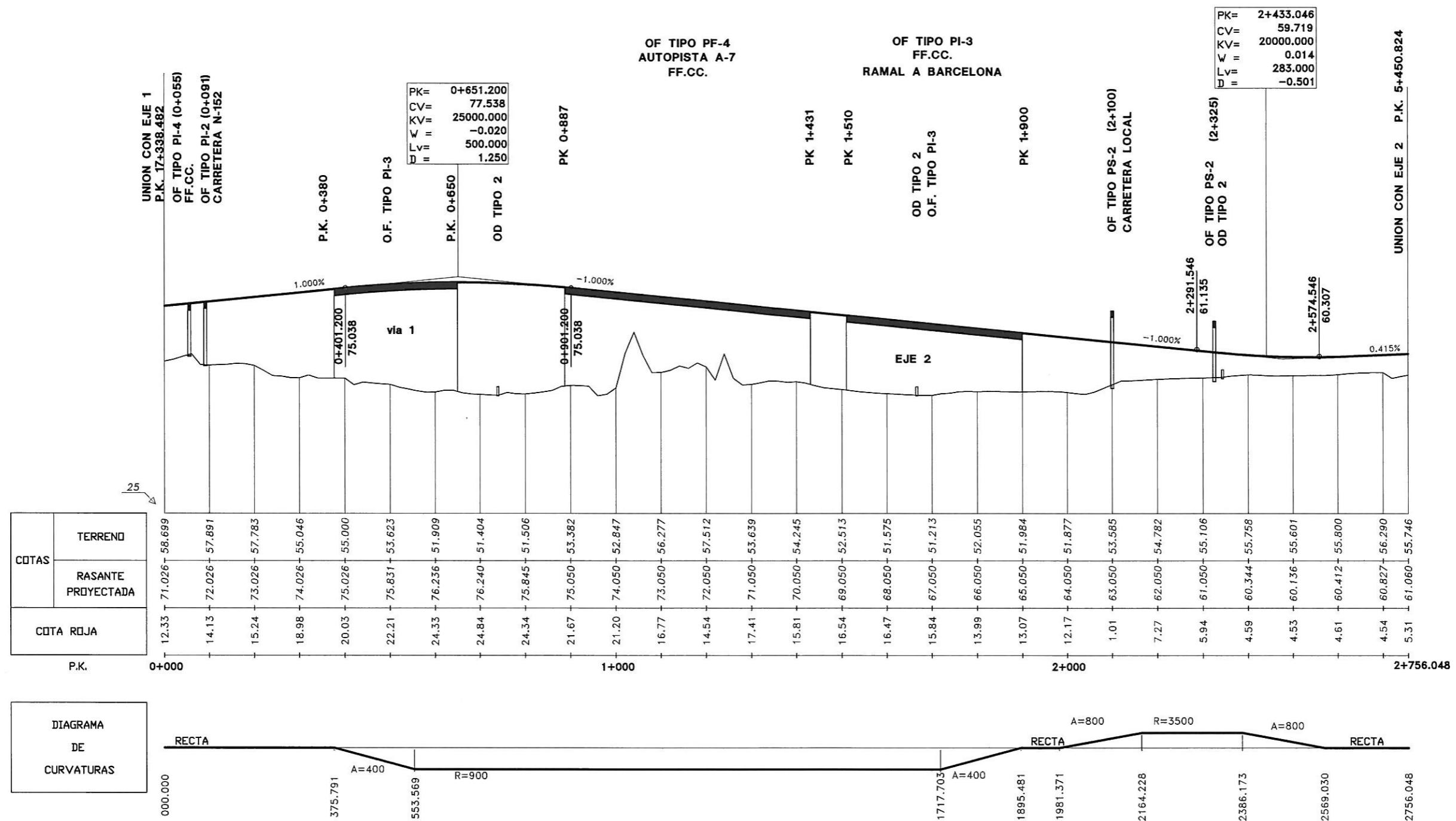
DIAGRAMA
DE
CURVATURAS

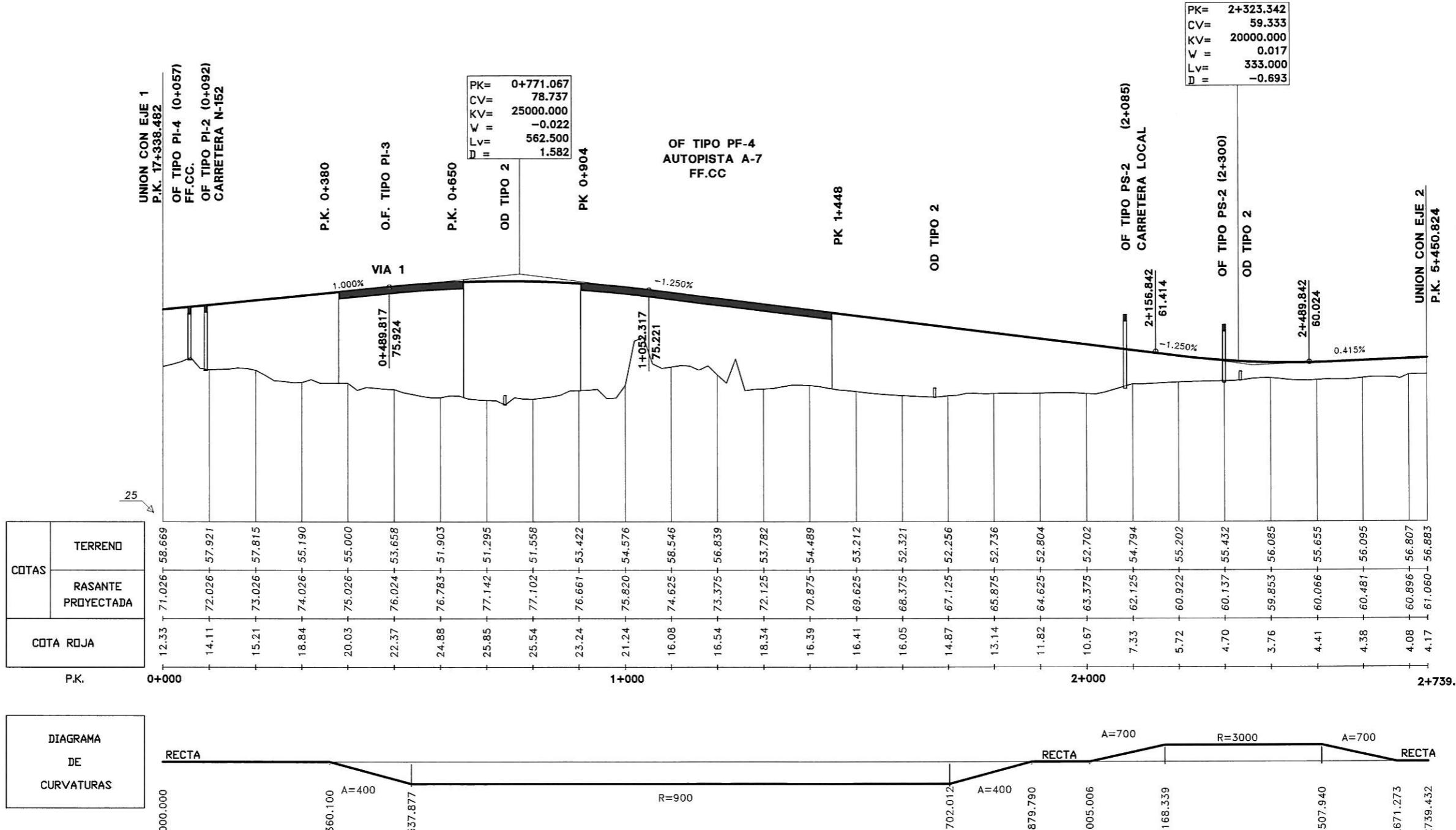




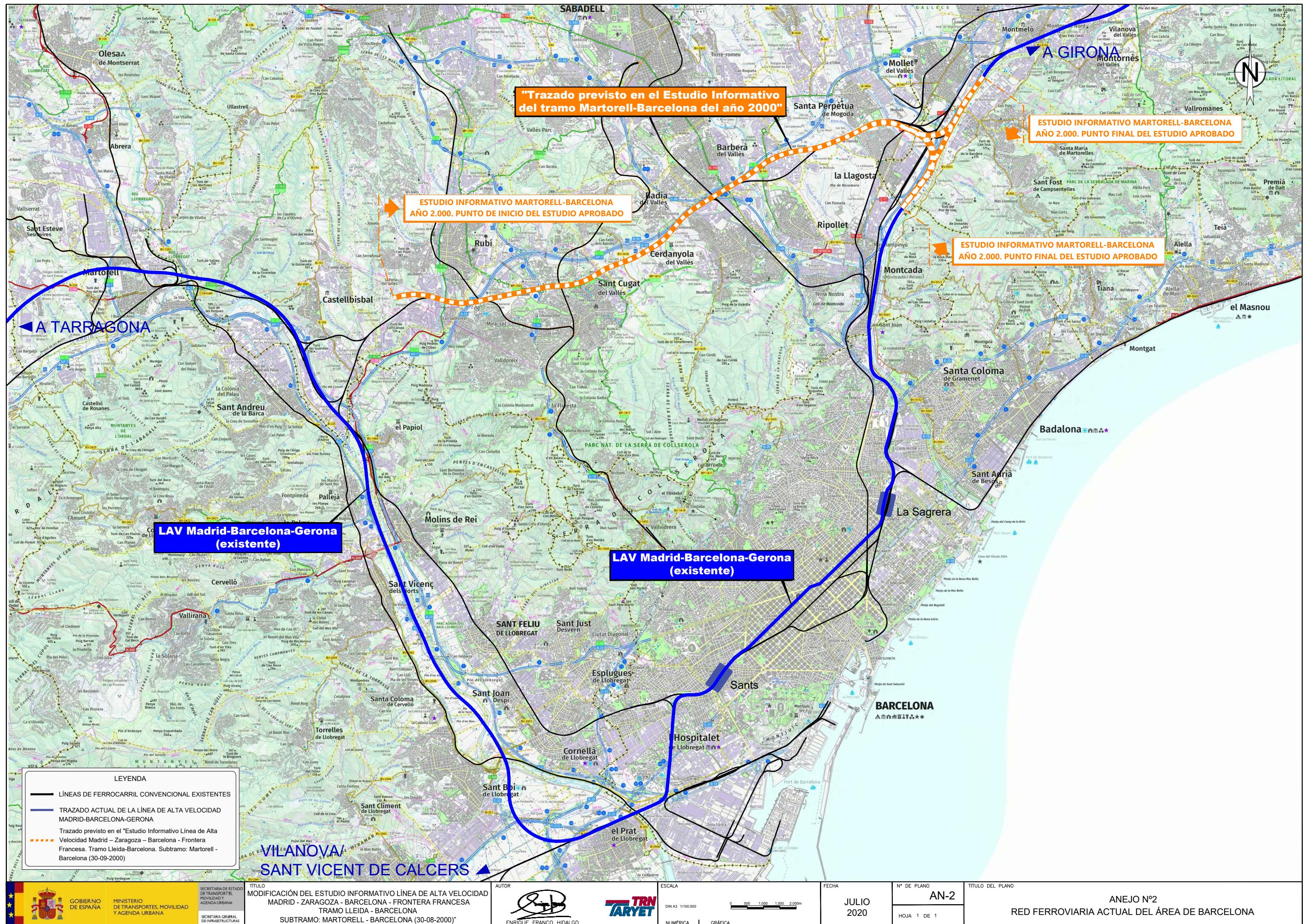








ANEJO 2. Plano general de la red ferroviaria actual de Barcelona



ANEJO 3. Planos de los Proyectos Básicos y Constructivos del Nudo de Mollet

3.1. Planos del PB del Nudo de Mollet. Febrero 2007



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS
Y PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES



TIPO:

PROYECTO BÁSICO

TÍTULO:

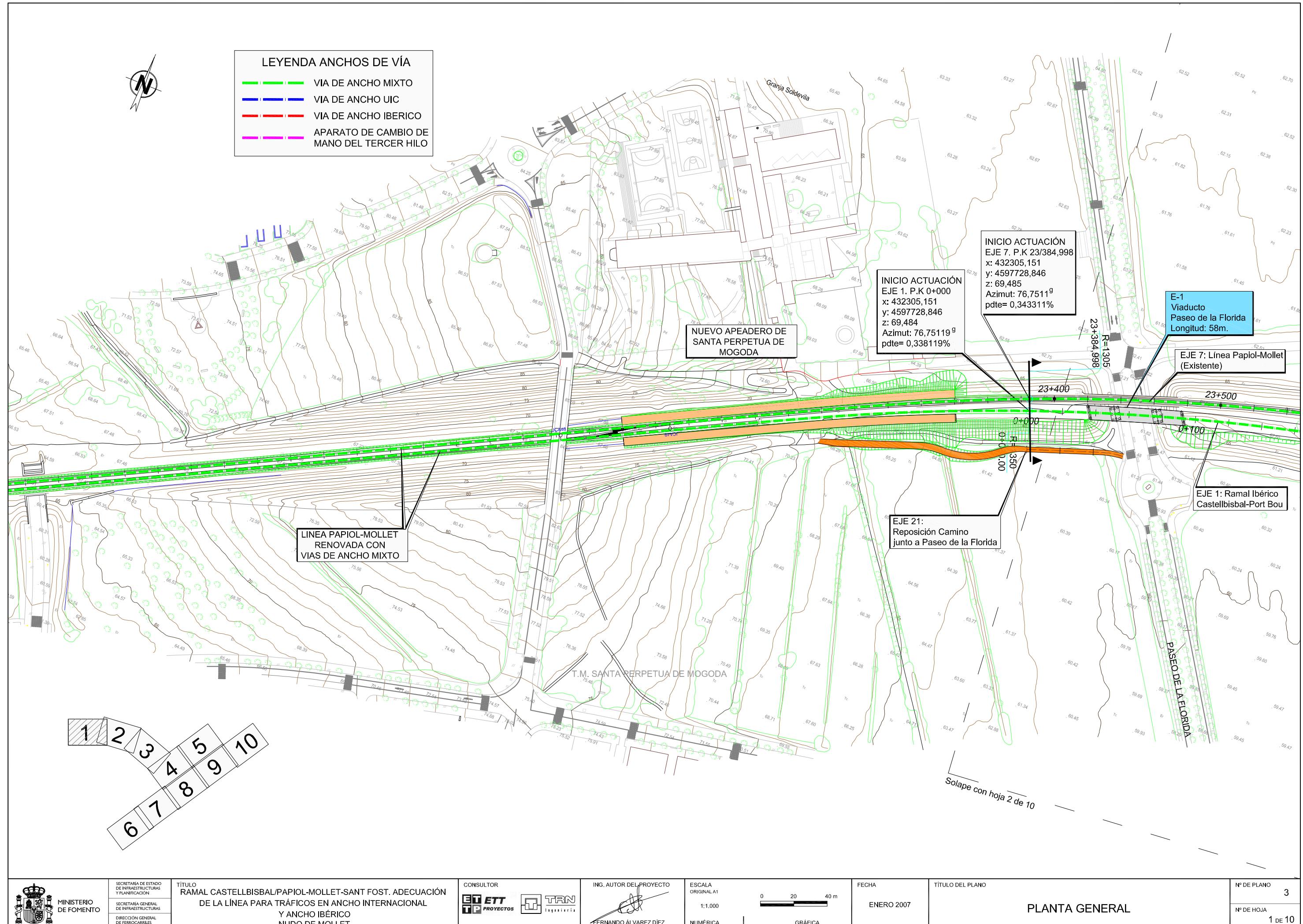
**Ramal CastellbisbalPapiol - Mollet Sant Fost.
Adecuación de la Línea para Tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico.
Nudo de Mollet.**

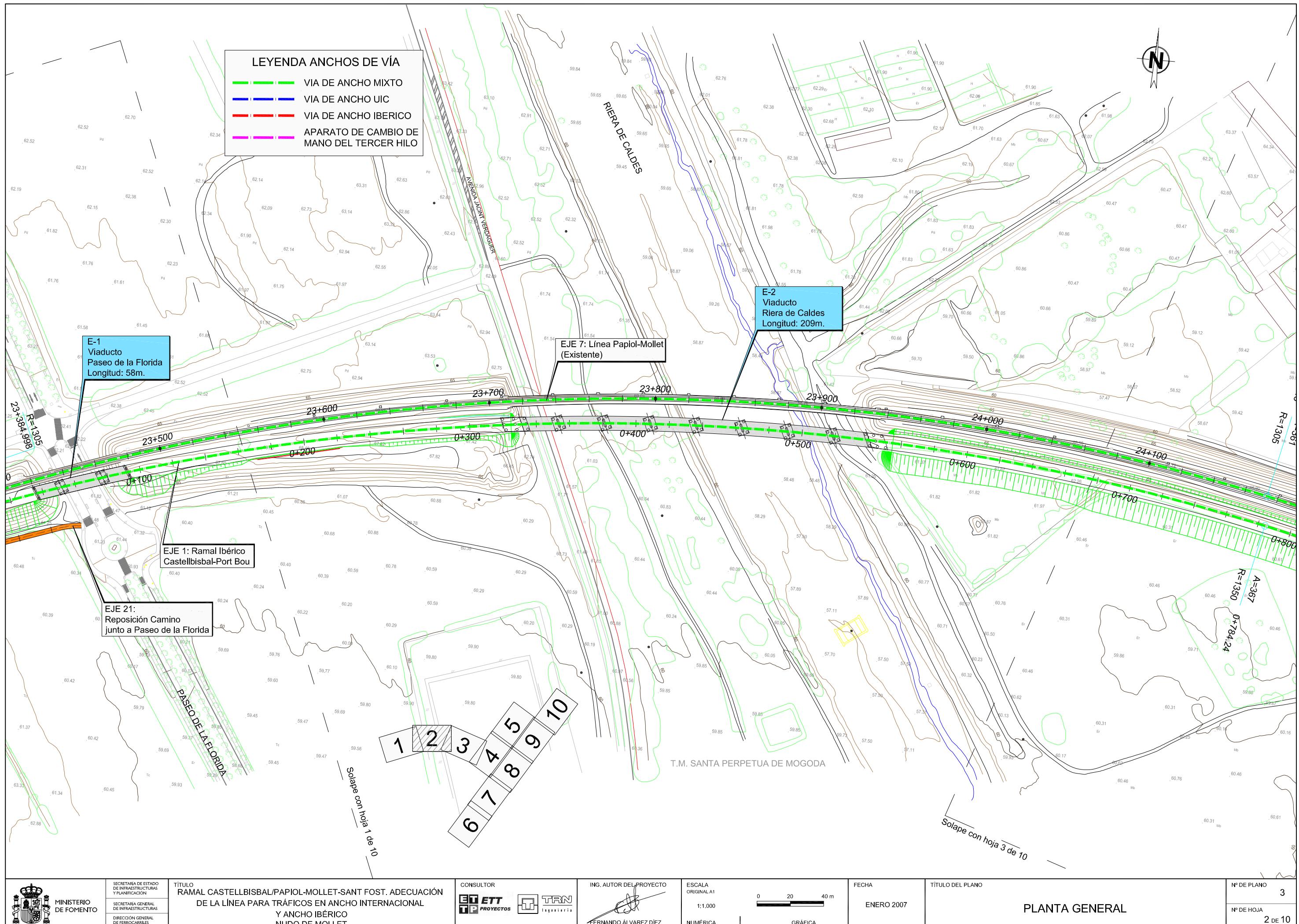
Clave: A P PC B-218

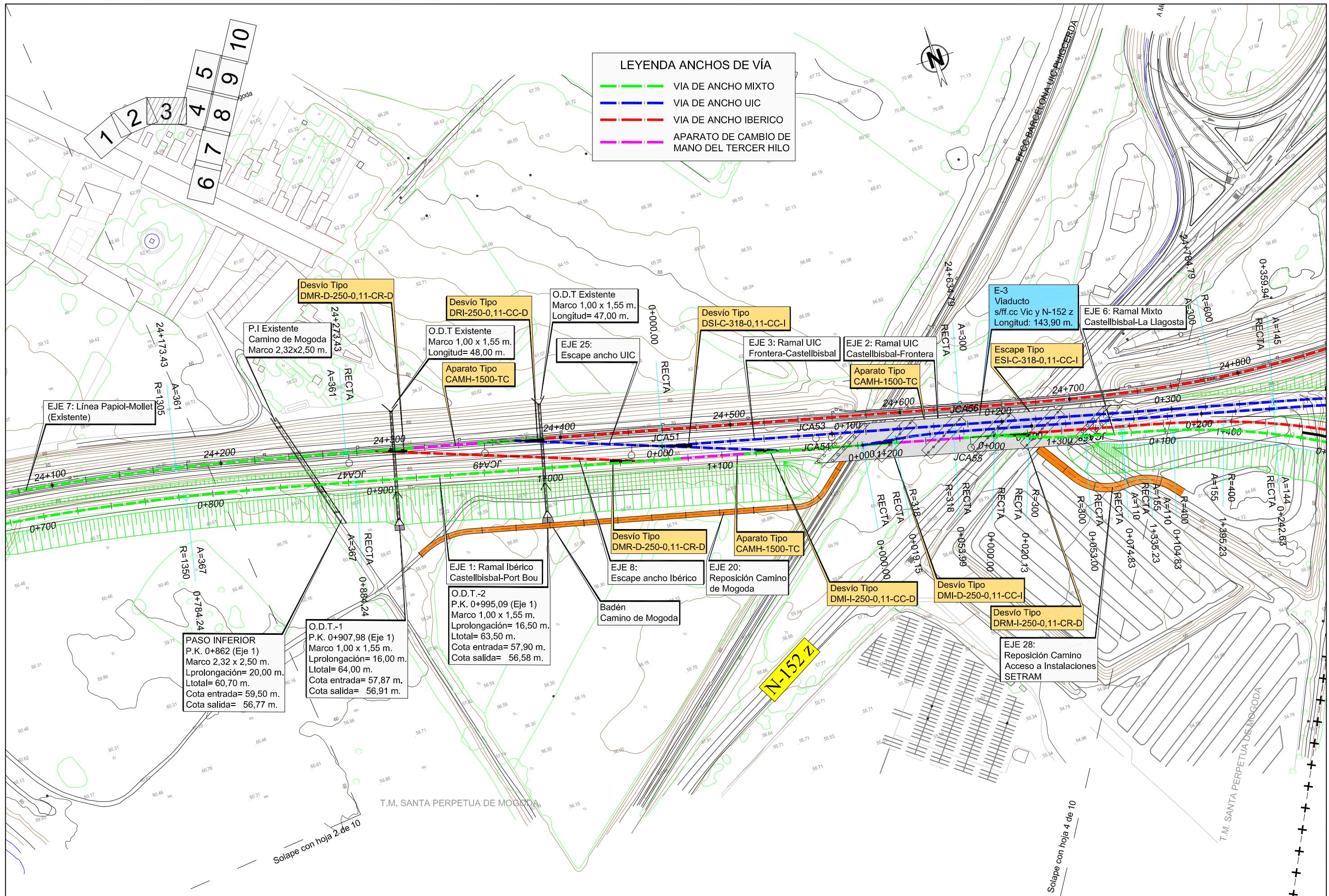
CONTENIDO:

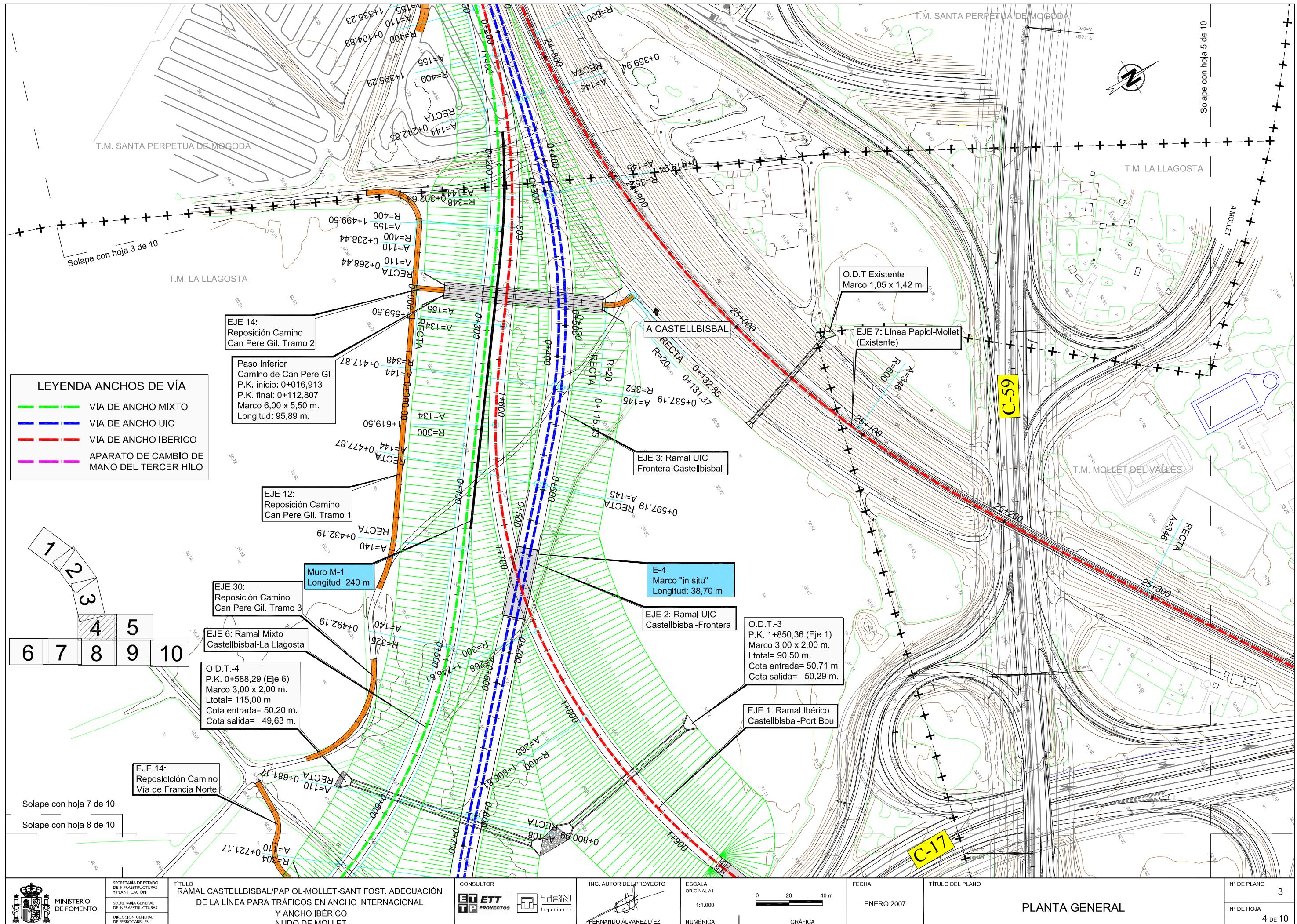
**DOCUMENTO N°1.-MEMORIA Y ANEJOS
MEMORIA
ANEJO N°1.- TRAZADO
ANEJO N°2.- EXPROPIACIONES
ANEJO N°3.- REPOSICIÓN DE SERVICIOS**

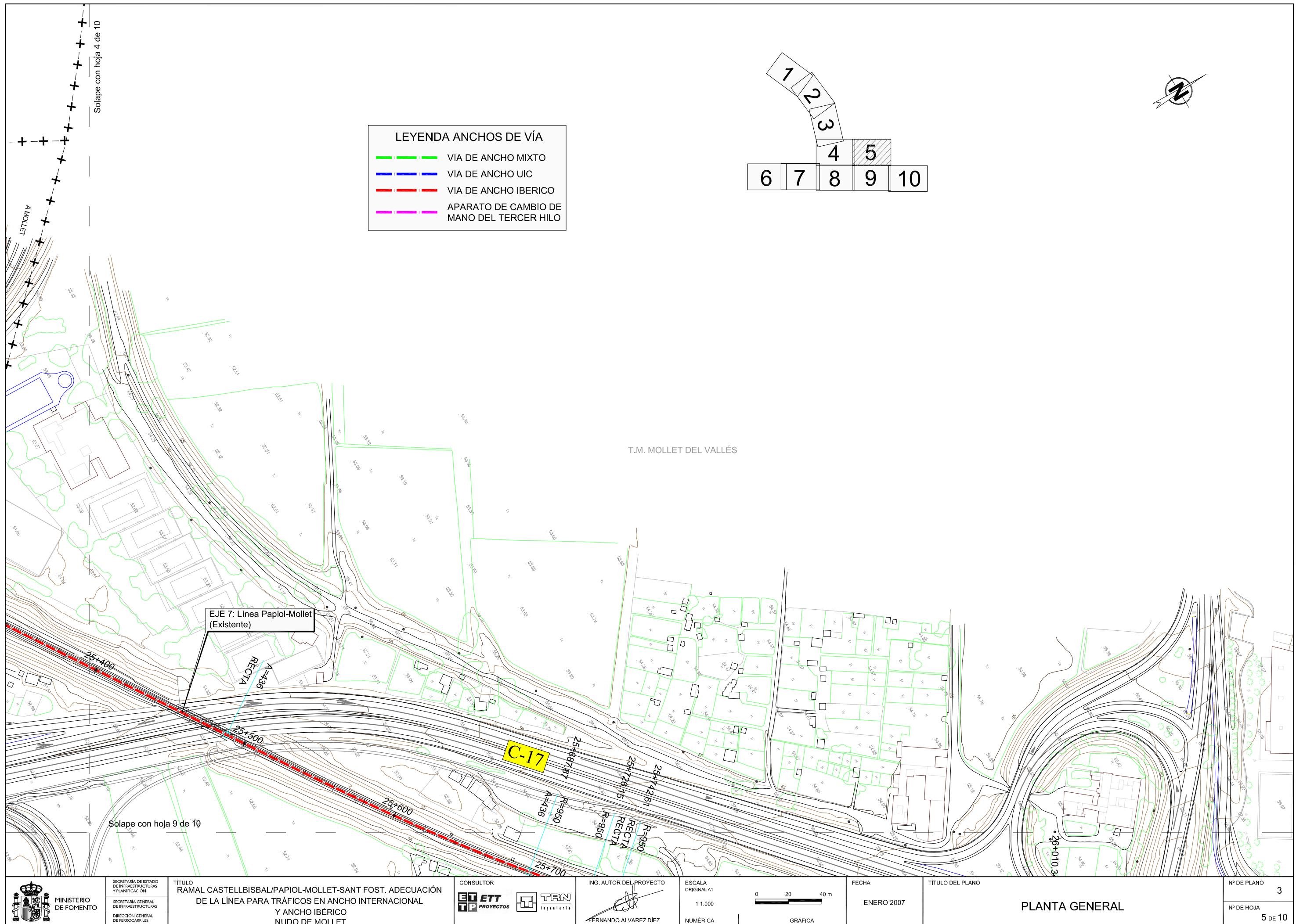
**DOCUMENTO N°2.- PLANOS
DOCUMENTO N°3.- VALORACIÓN ECONÓMICA**

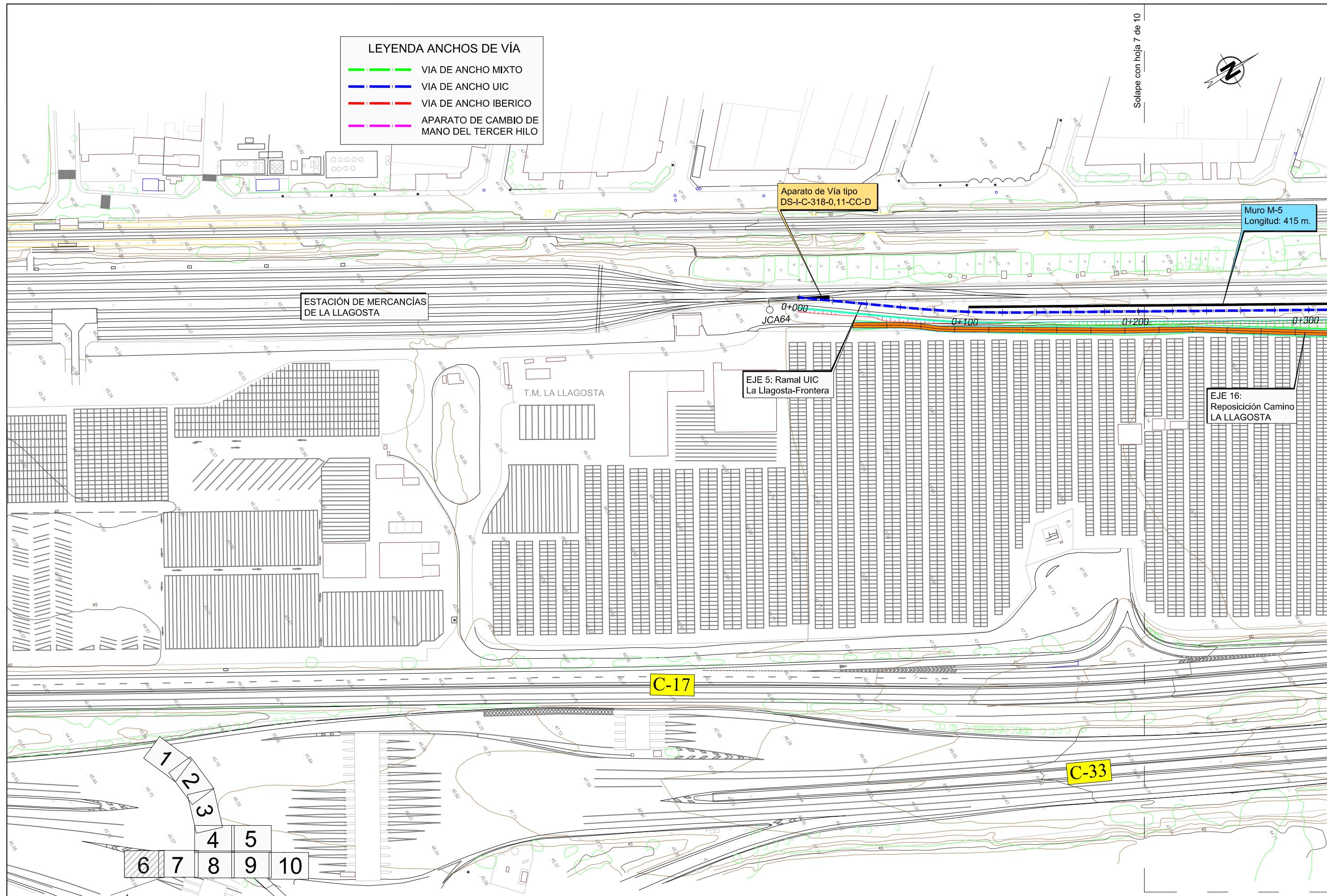


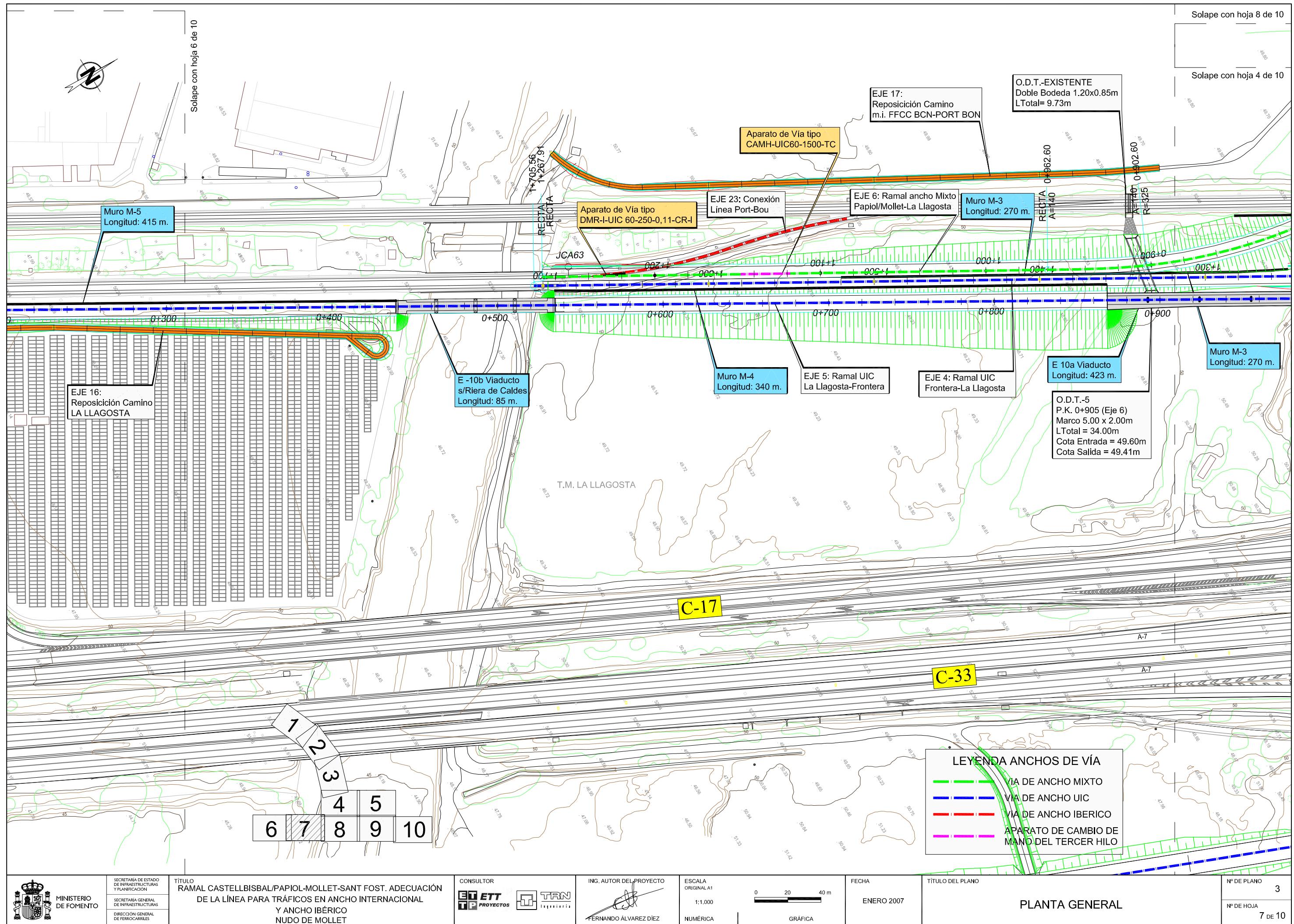


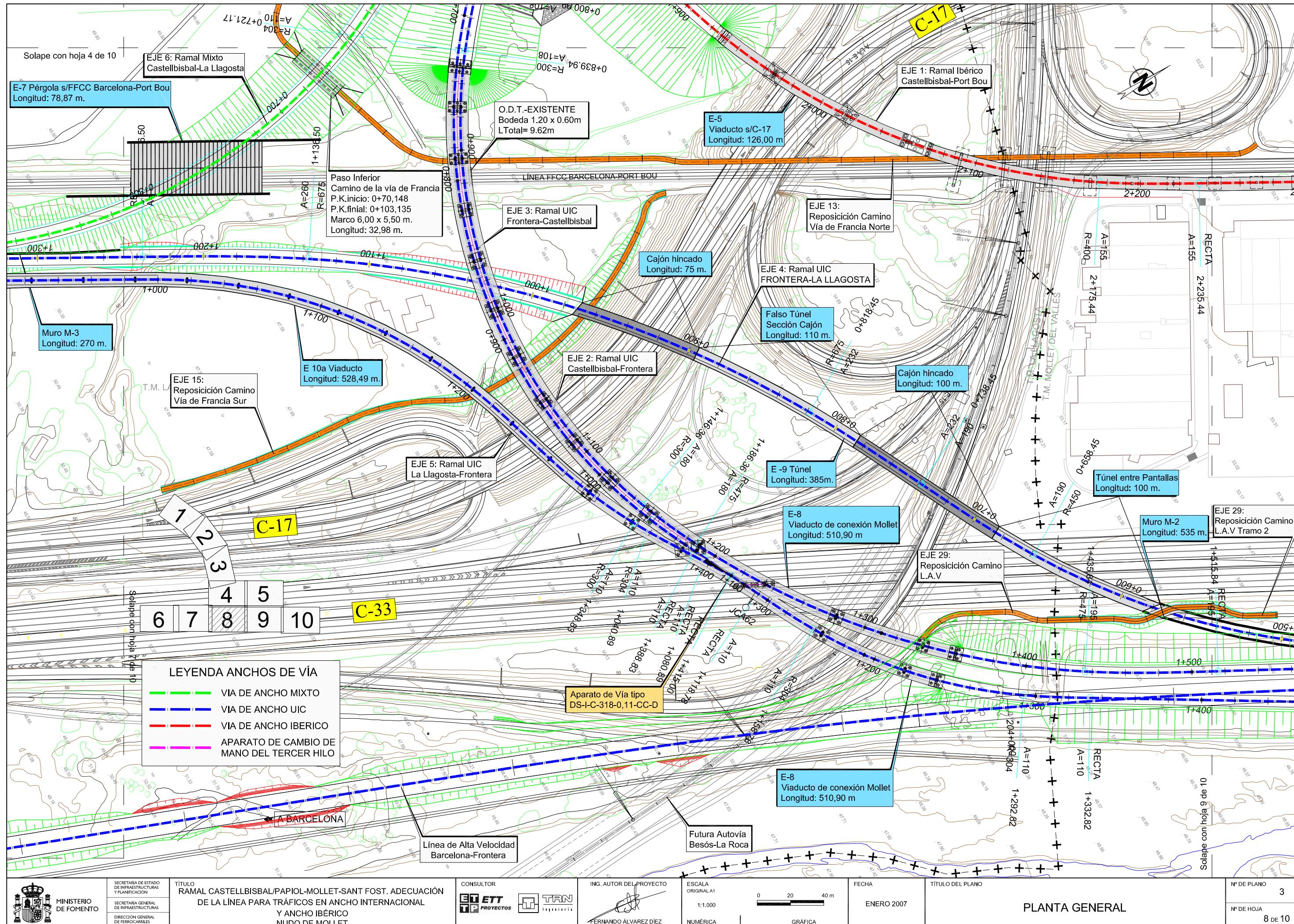


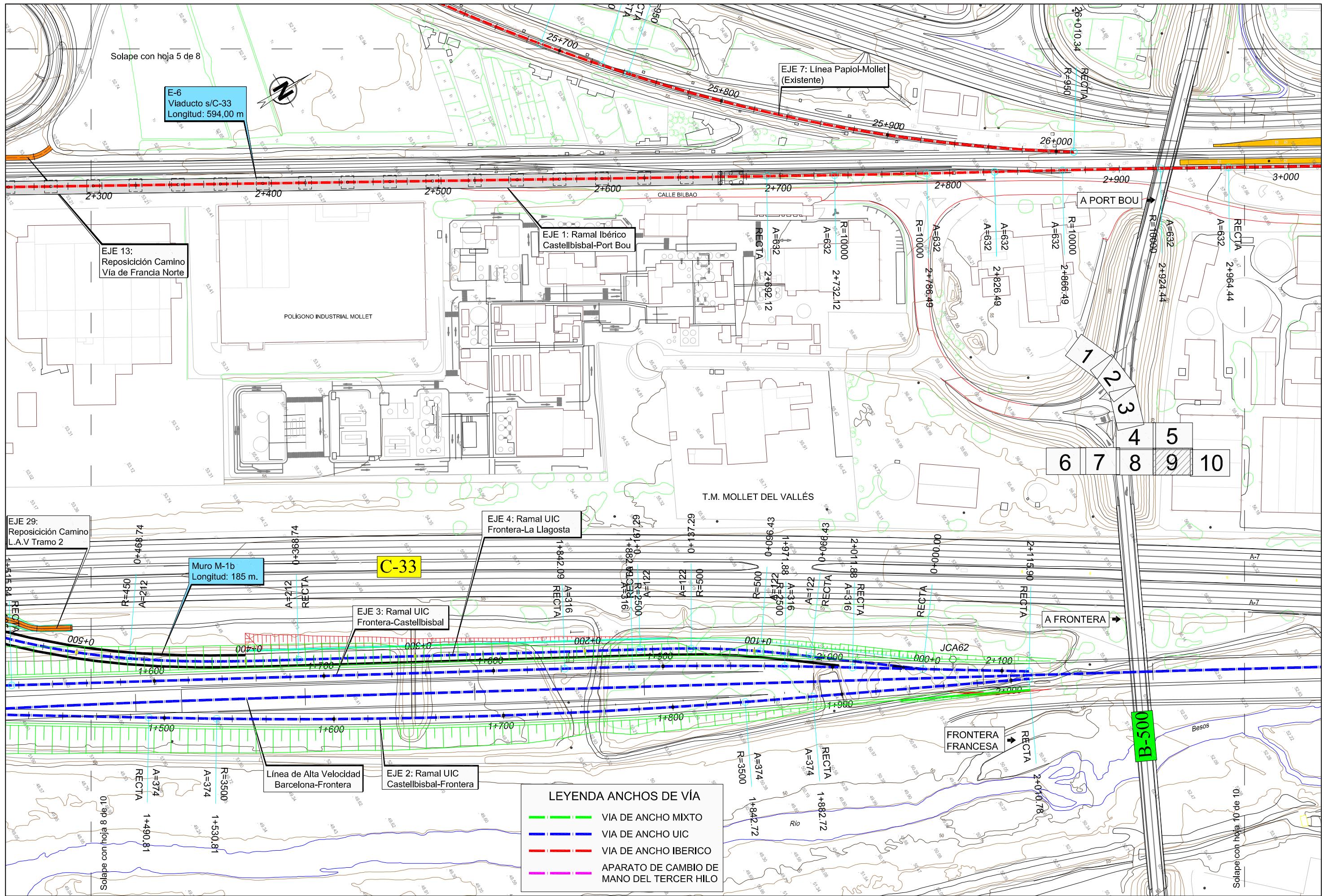


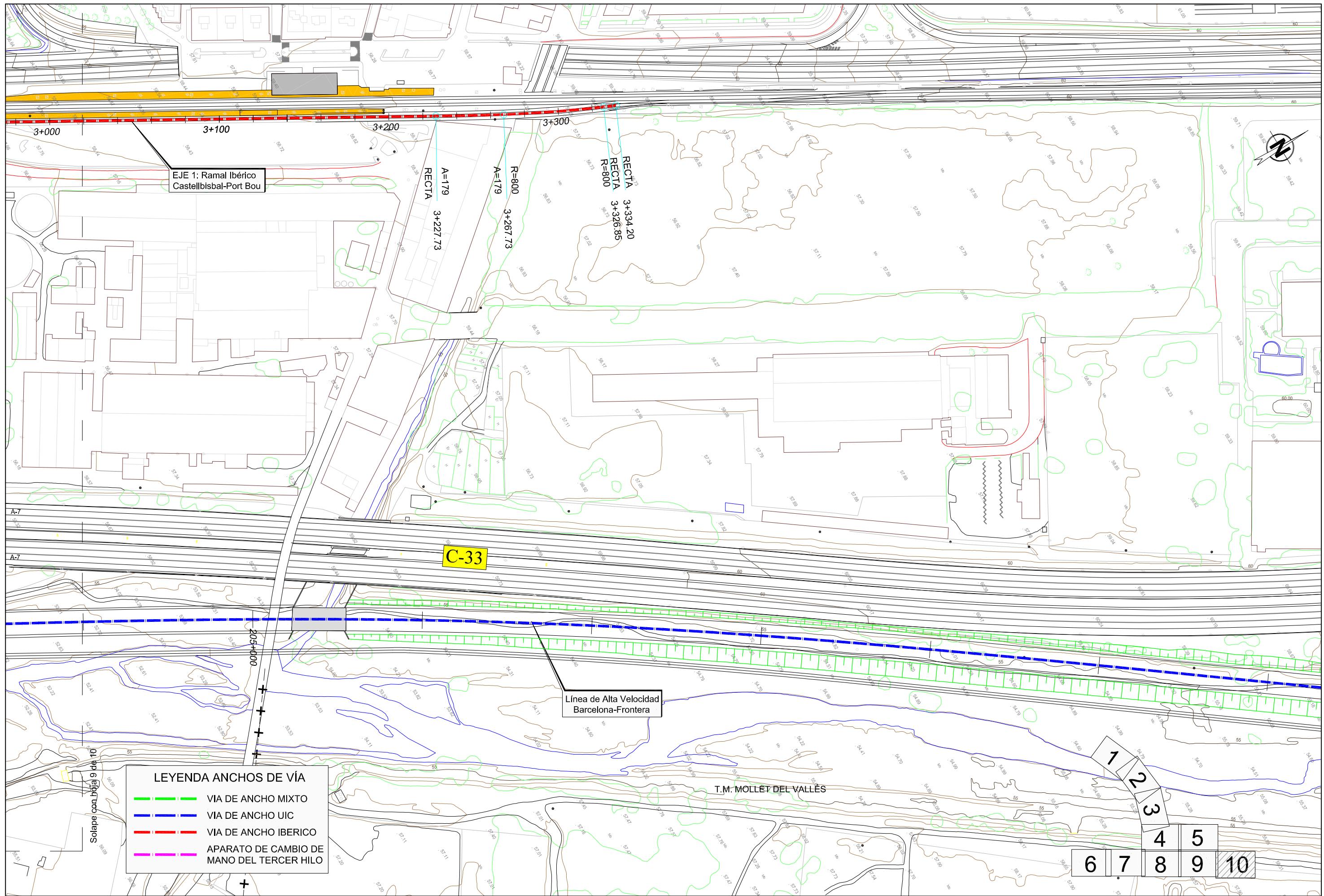












3.2. Planos del Proyecto Constructivo del Nudo de Mollet. FASE 1. Junio 2007



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS
Y PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

PROYECTO CONSTRUCTIVO

RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET/SANT FOST.
ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO
INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO.

NUDO DE MOLLET. FASE 1.

(Clave: A P PC-B-229)

CONTENIDO:

DOCUMENTO Nº1.- MEMORIA Y ANEJOS

DOCUMENTO Nº2.- PLANOS

DOCUMENTO Nº3.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

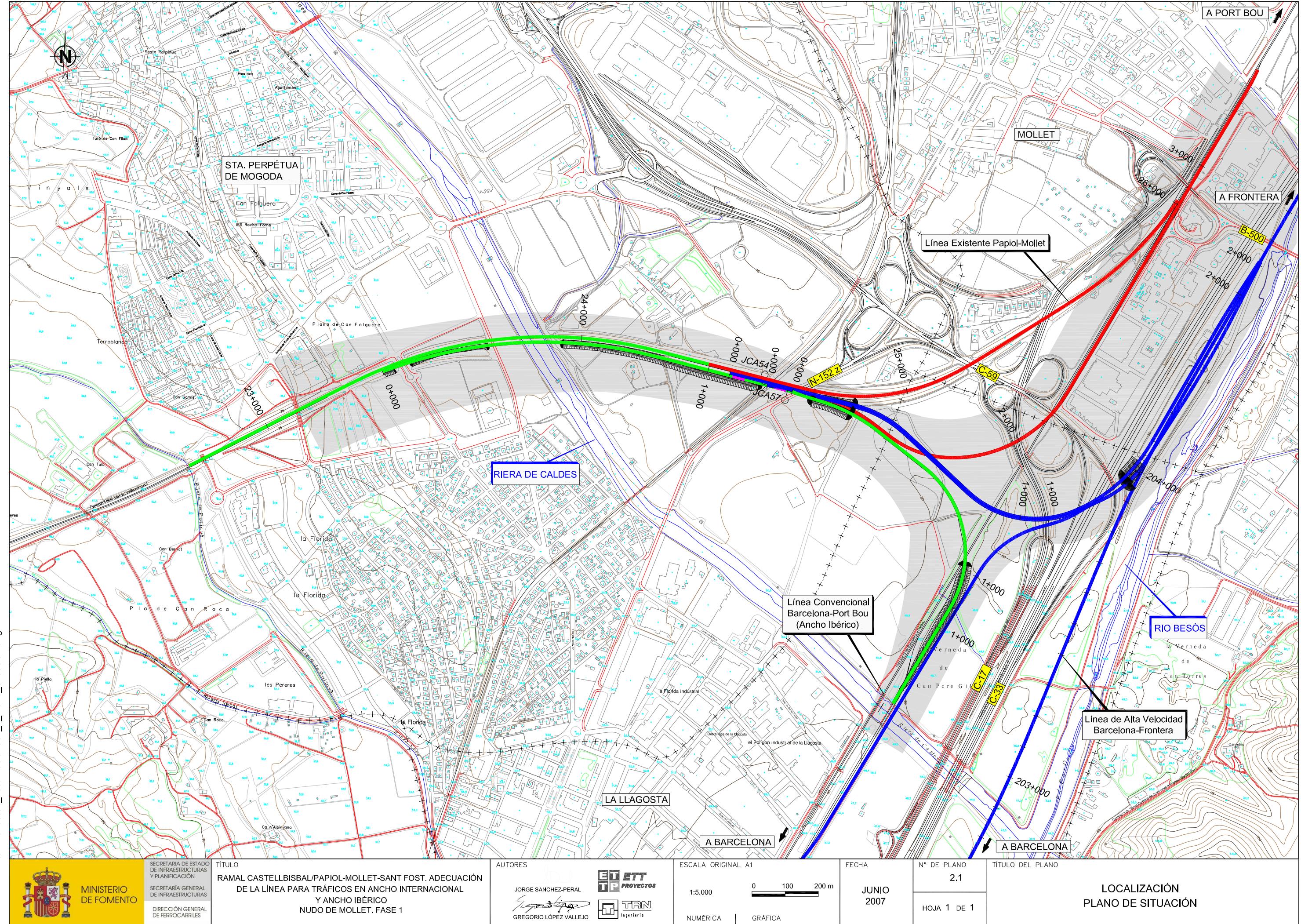
DOCUMENTO Nº4.- PRESUPUESTO

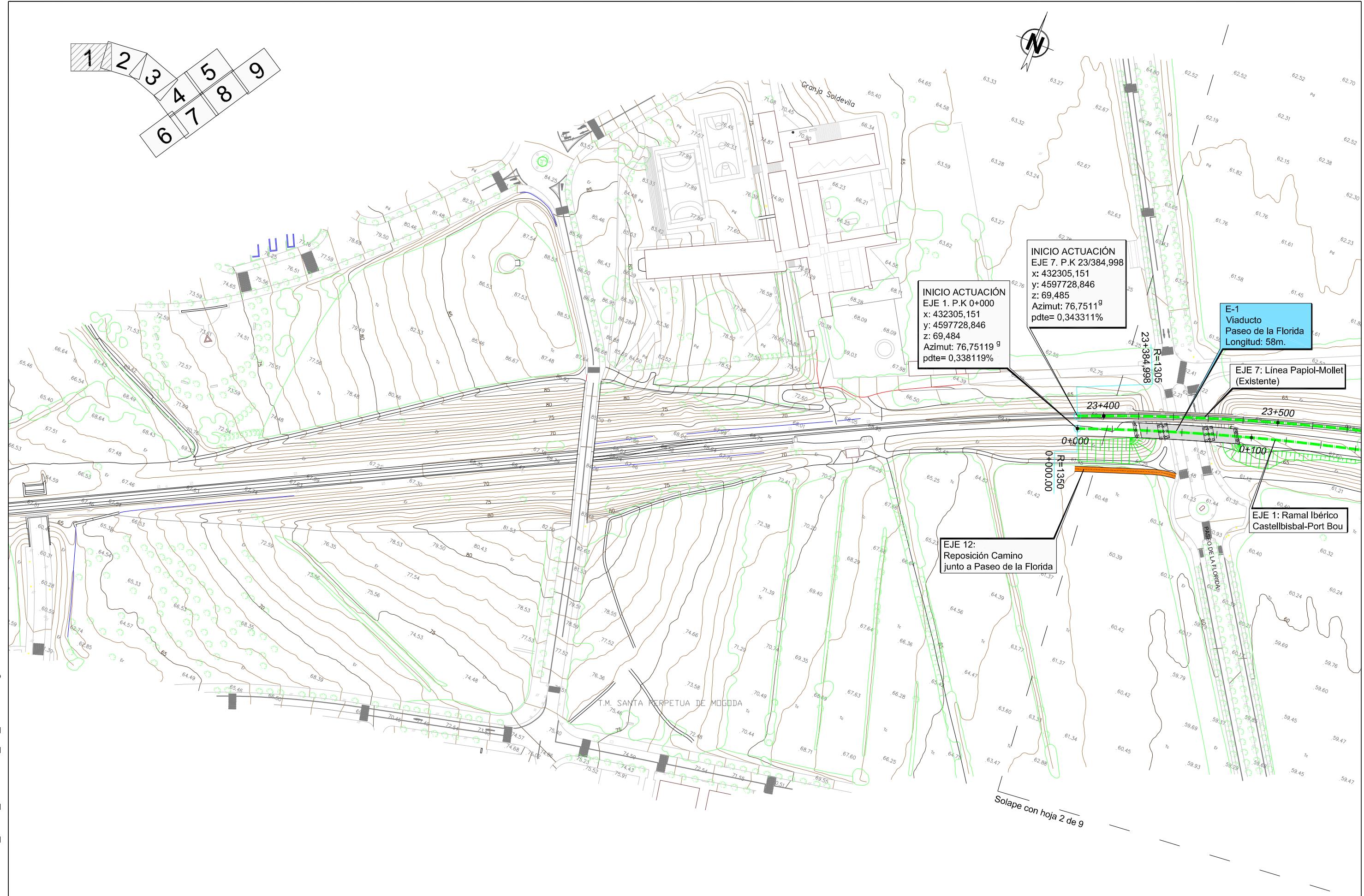


Junio 2007



PROYECTO FINANCIADO
POR LA UNIÓN EUROPEA





SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

TÍTULO
RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET-SANT FOST. ADECUACIÓN
DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL
Y ANCHO IBÉRICO
NUDO DE MOLLET. FASE 1

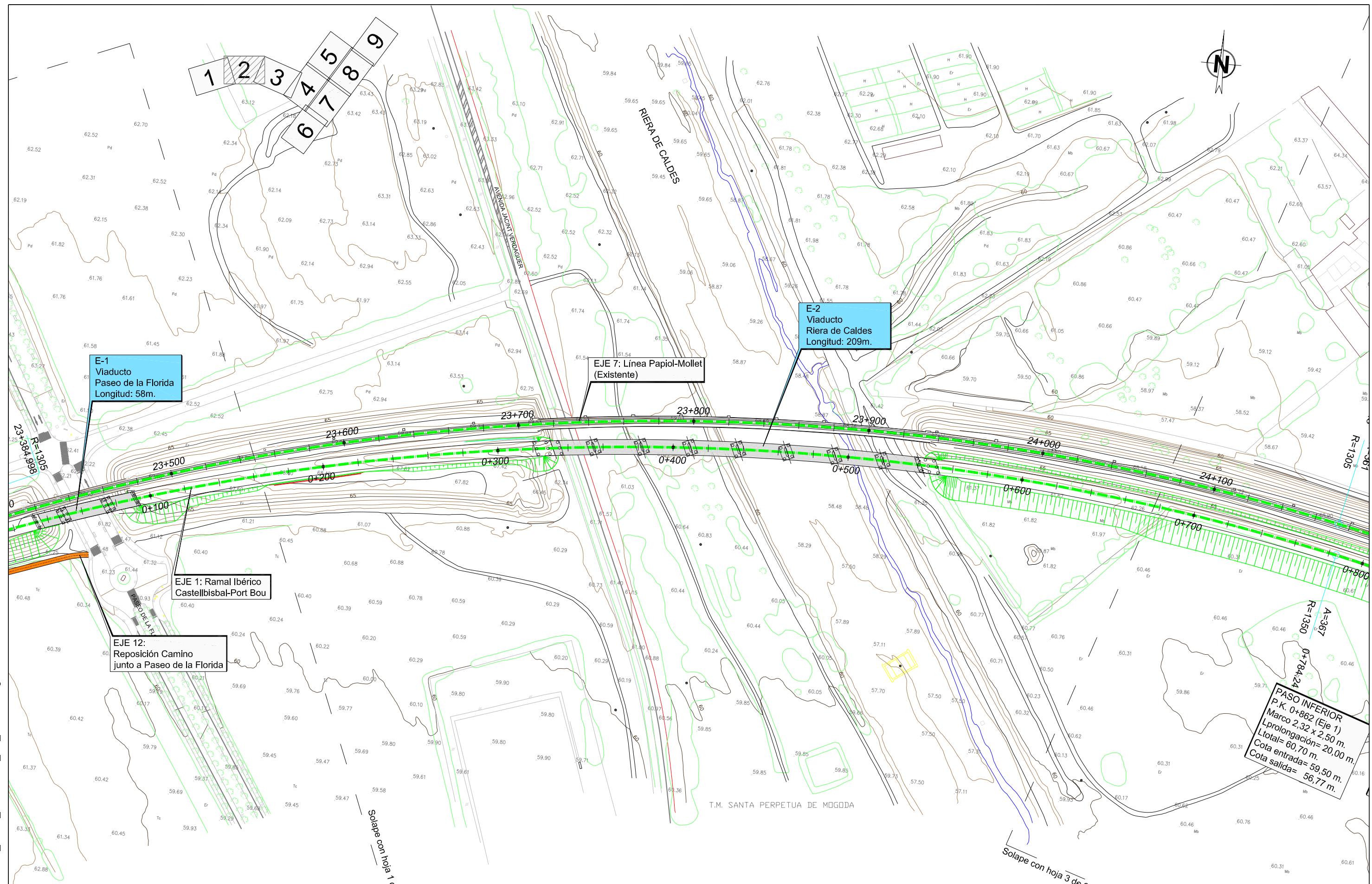
AUTORES
J. Sánchez-Peral
G. López Vallejo



ESCALA ORIGINAL A1
1:1.000
NUMÉRICA

FECHA
JUNIO
2007
Nº DE PLANO
4
HOJA 1 DE 9

TÍTULO DEL PLANO
PLANTA GENERAL



SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

TÍTULO
**RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET-SANT FOST. ADECUACIÓN
DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL
Y ANCHO IBÉRICO
NUDO DE MOLLET. FASE 1**

AUTORES
JORGE SÁNCHEZ-PERAL
GREGORIO LÓPEZ VALLEJO



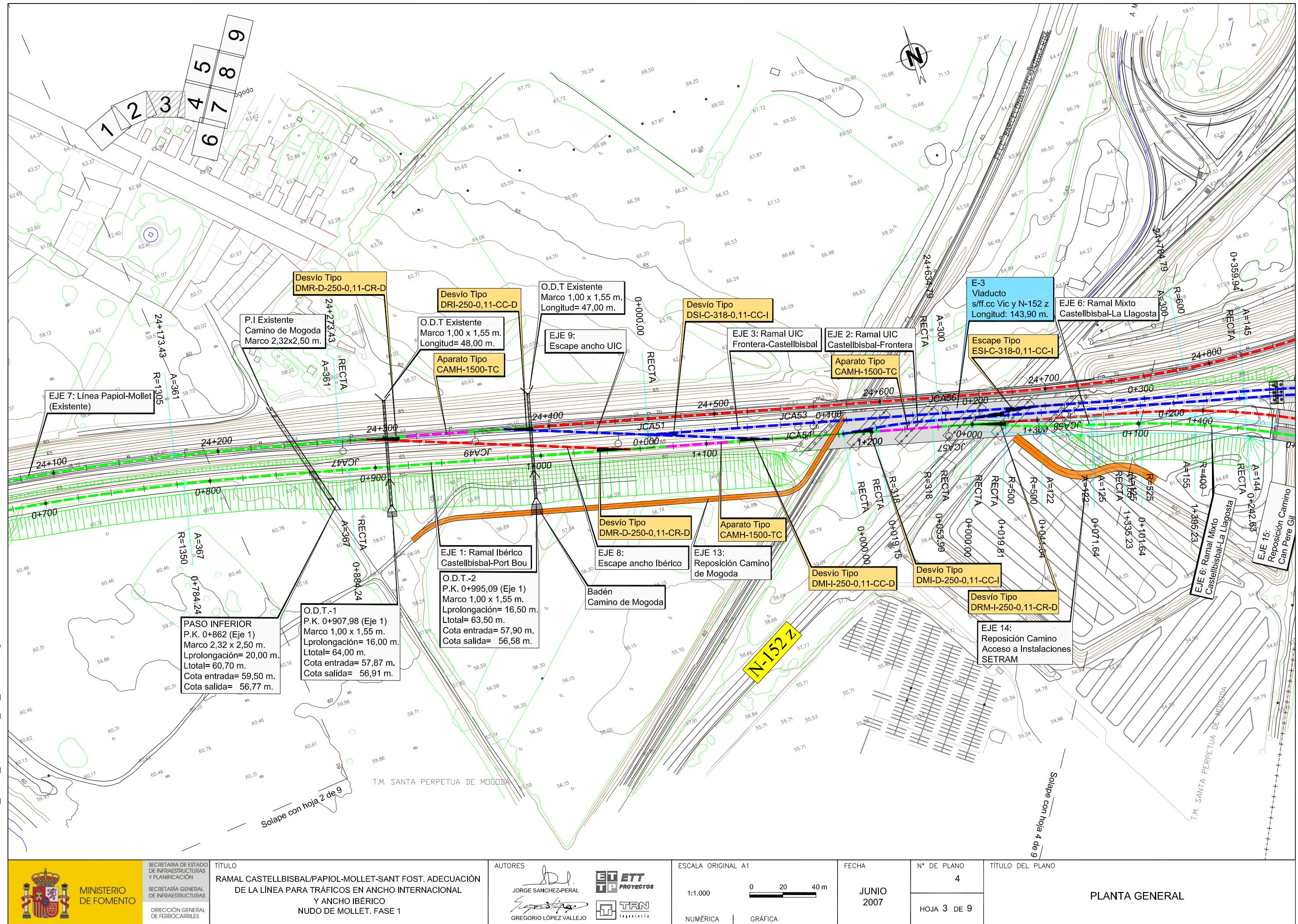
ESCALA ORIGINAL A1
1:1.000
NUMÉRICA

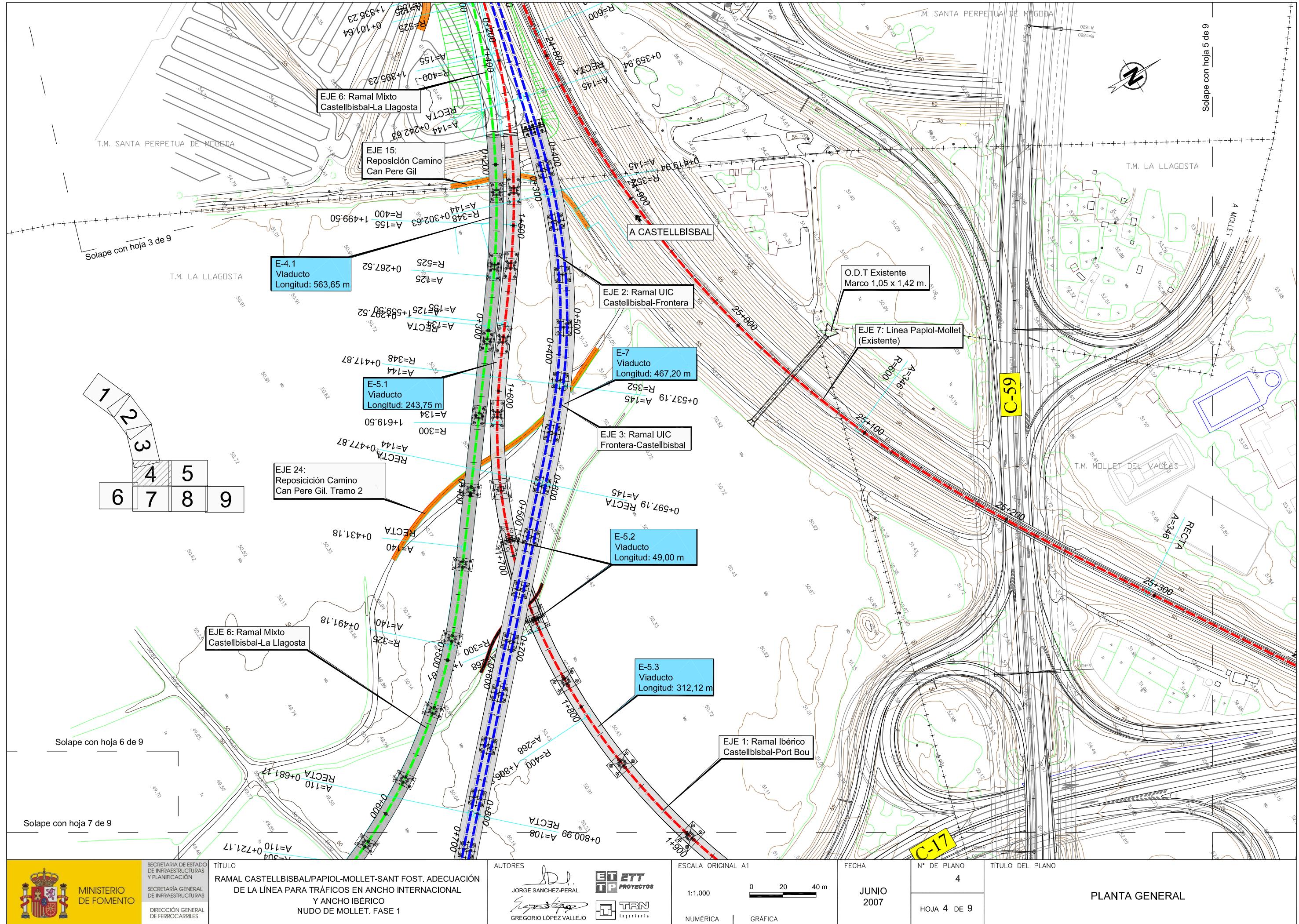


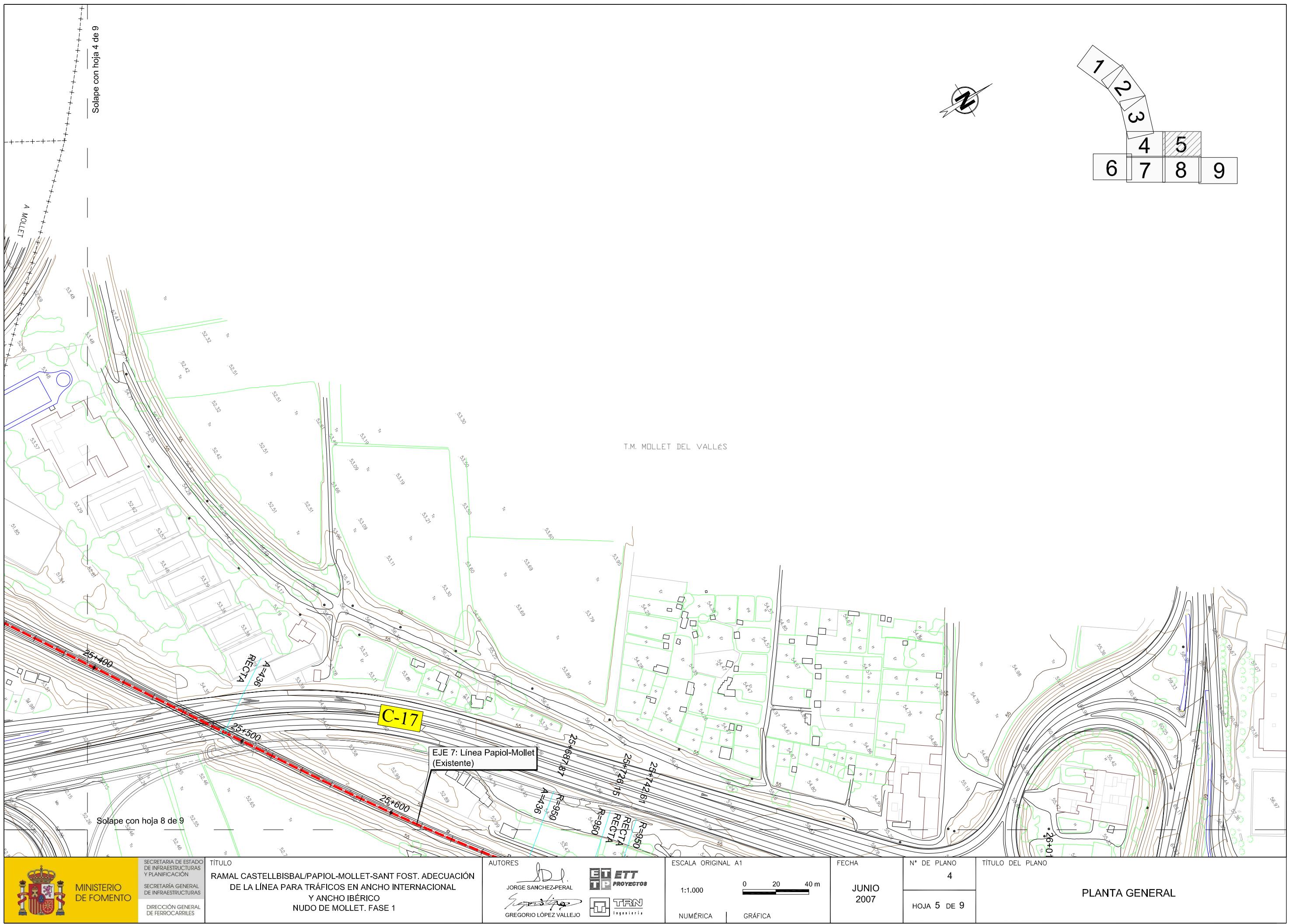
FECHA
JUNIO
2007

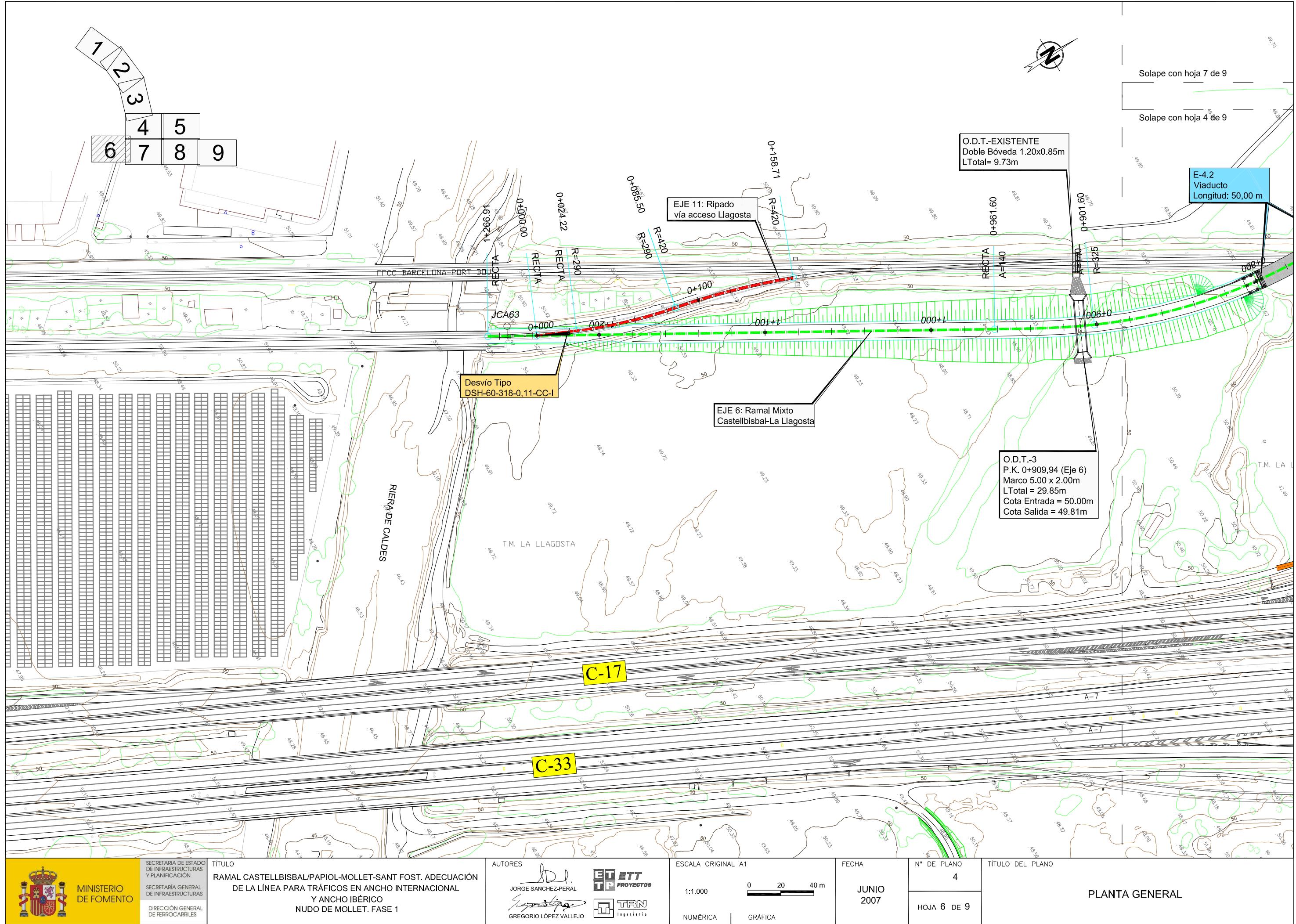
Nº DE PLANO
4
HOJA 2 DE 9

TÍTULO DEL PLANO
PLANTA GENERAL









SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

TÍTULO
RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET-SANT FOST. ADECUACIÓN
DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL
Y ANCHO IBÉRICO
NUDO DE MOLLET. FASE 1

AUTORES
J. Sánchez-Peral
G. López Vallejo

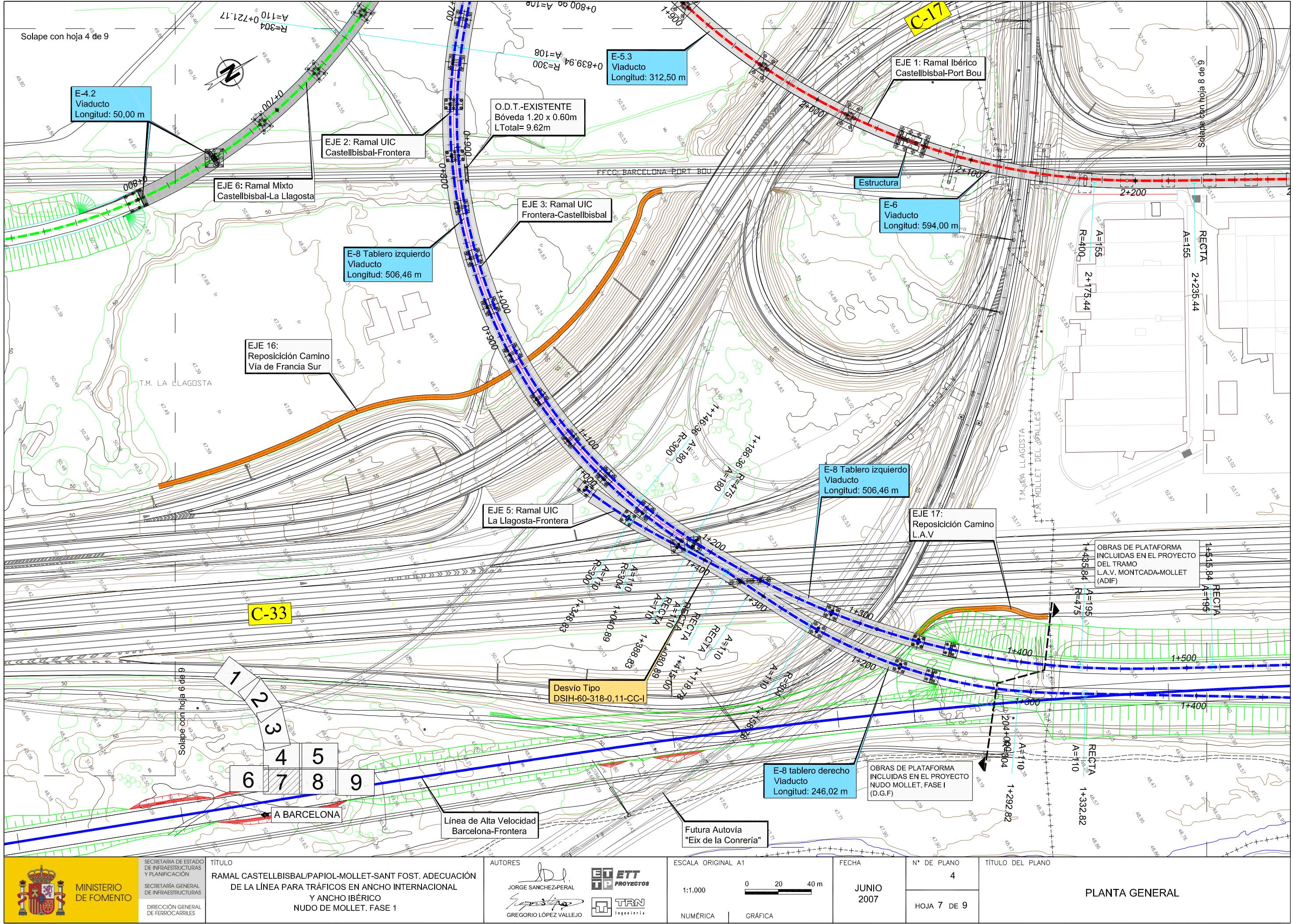


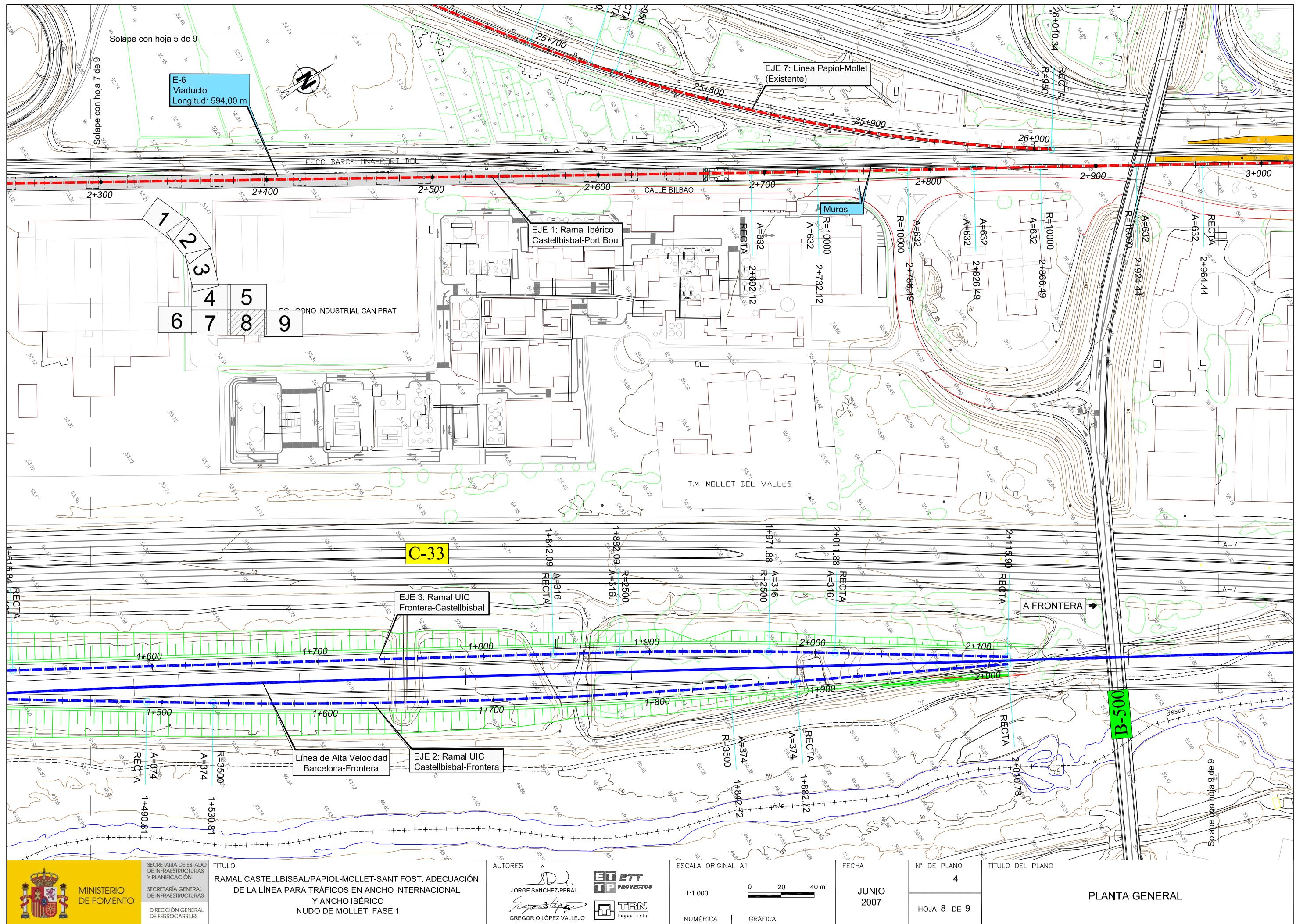
ESCALA ORIGINAL A1
1:1.000
NUMÉRICA

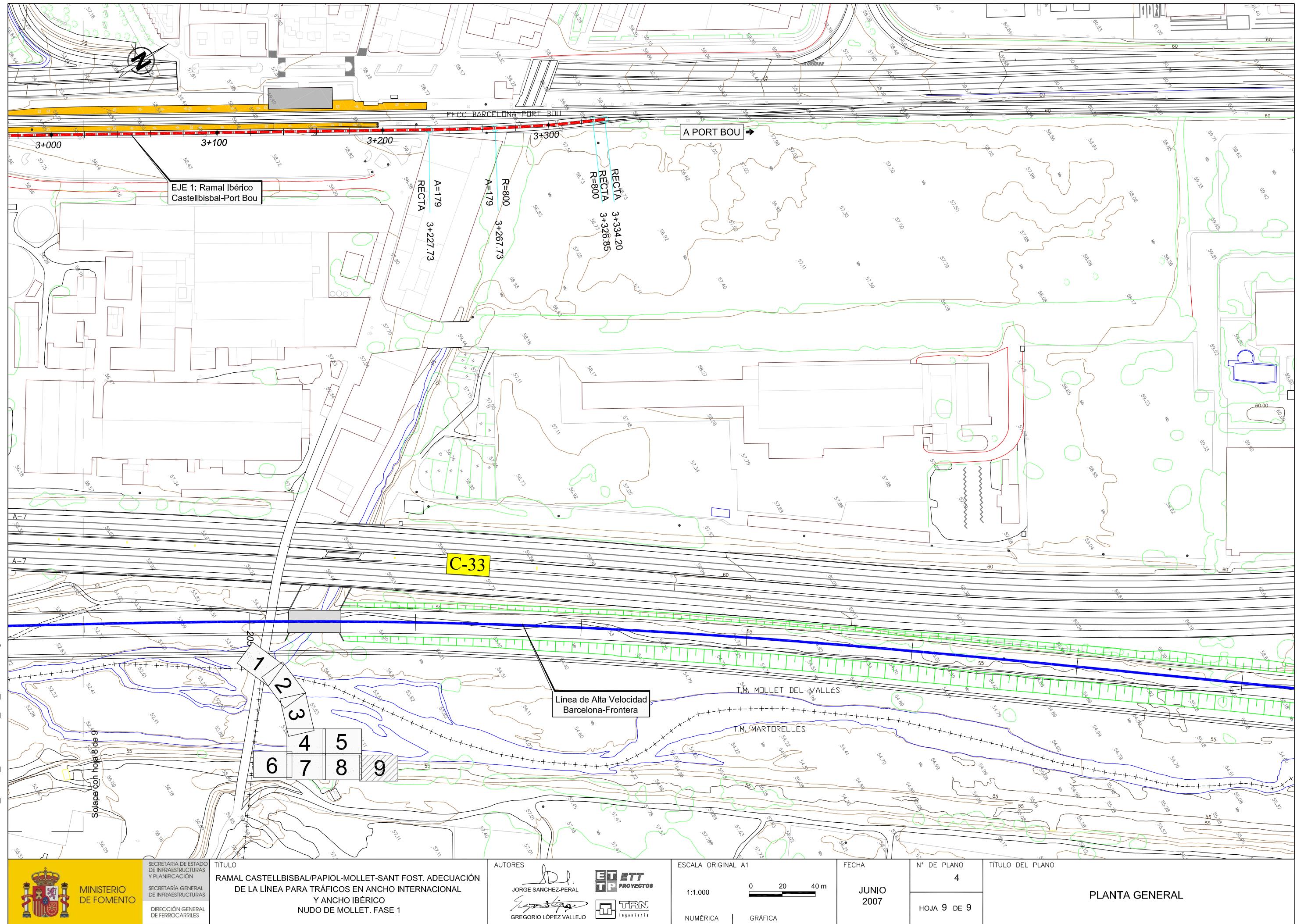
FECHA
JUNIO 2007

Nº DE PLANO
4
HOJA 6 DE 9

TÍTULO DEL PLANO
PLANTA GENERAL







3.3. Planos del Proyecto Básico del Nudo de Mollet. FASE 2. Diciembre 2009



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN
E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS

PROYECTO BÁSICO

RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET/SANT FOST.
ADECUACIÓN DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO
INTERNACIONAL Y ANCHO IBÉRICO.

NUDO DE MOLLET. FASE 2.

(Clave: A P PC-B-229)

TOMO 5 de 6

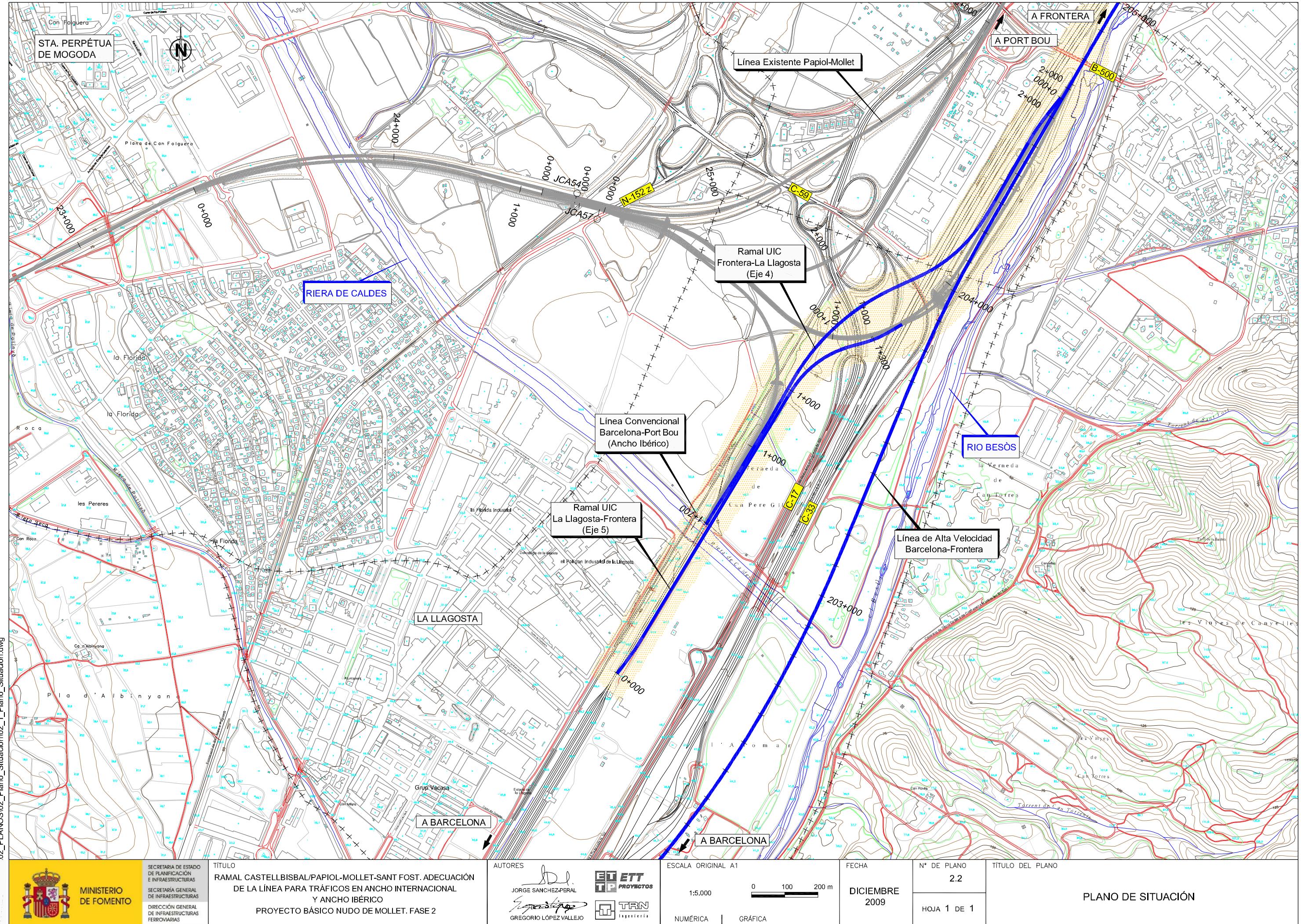
DOCUMENTO N°2.- PLANOS

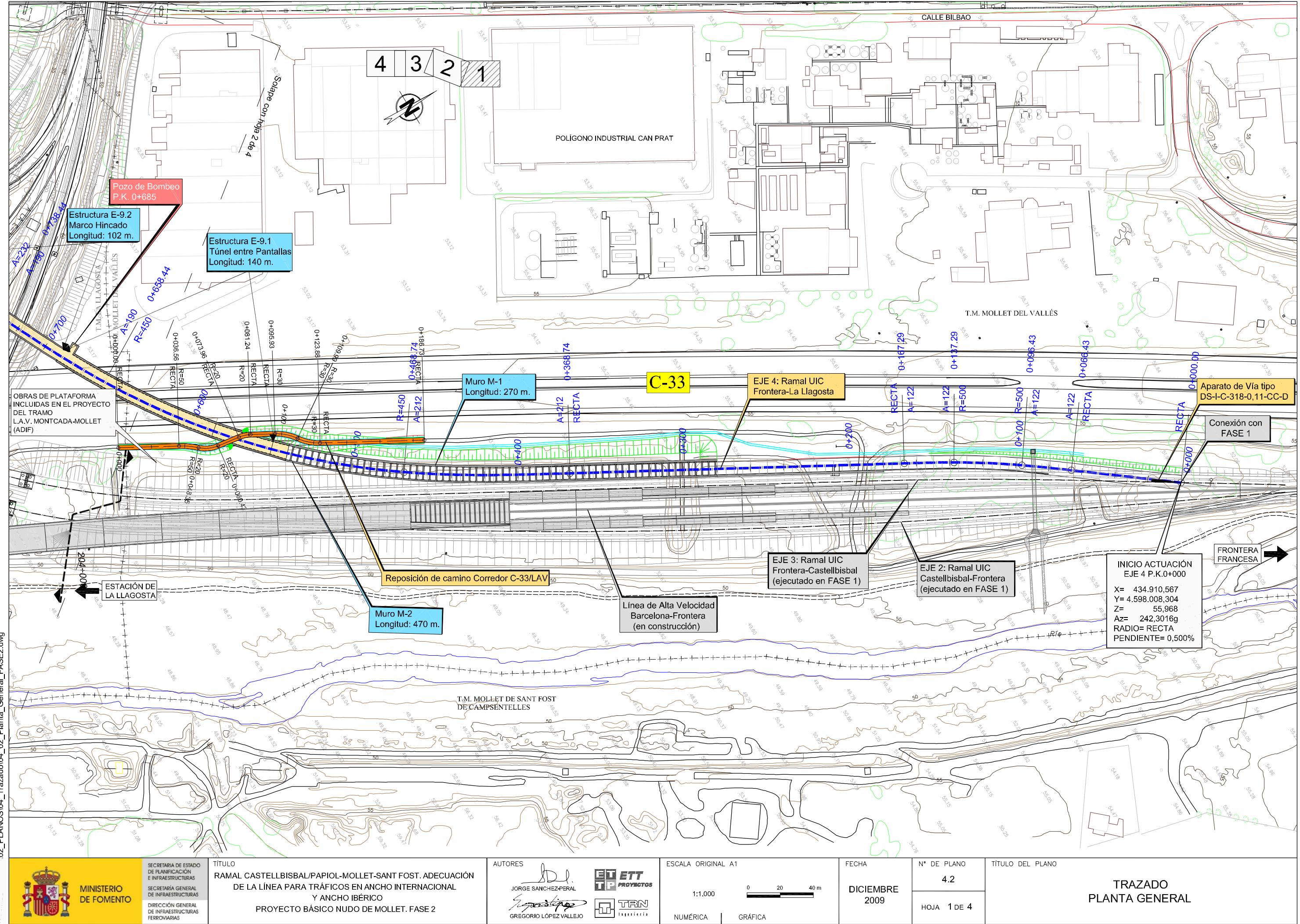


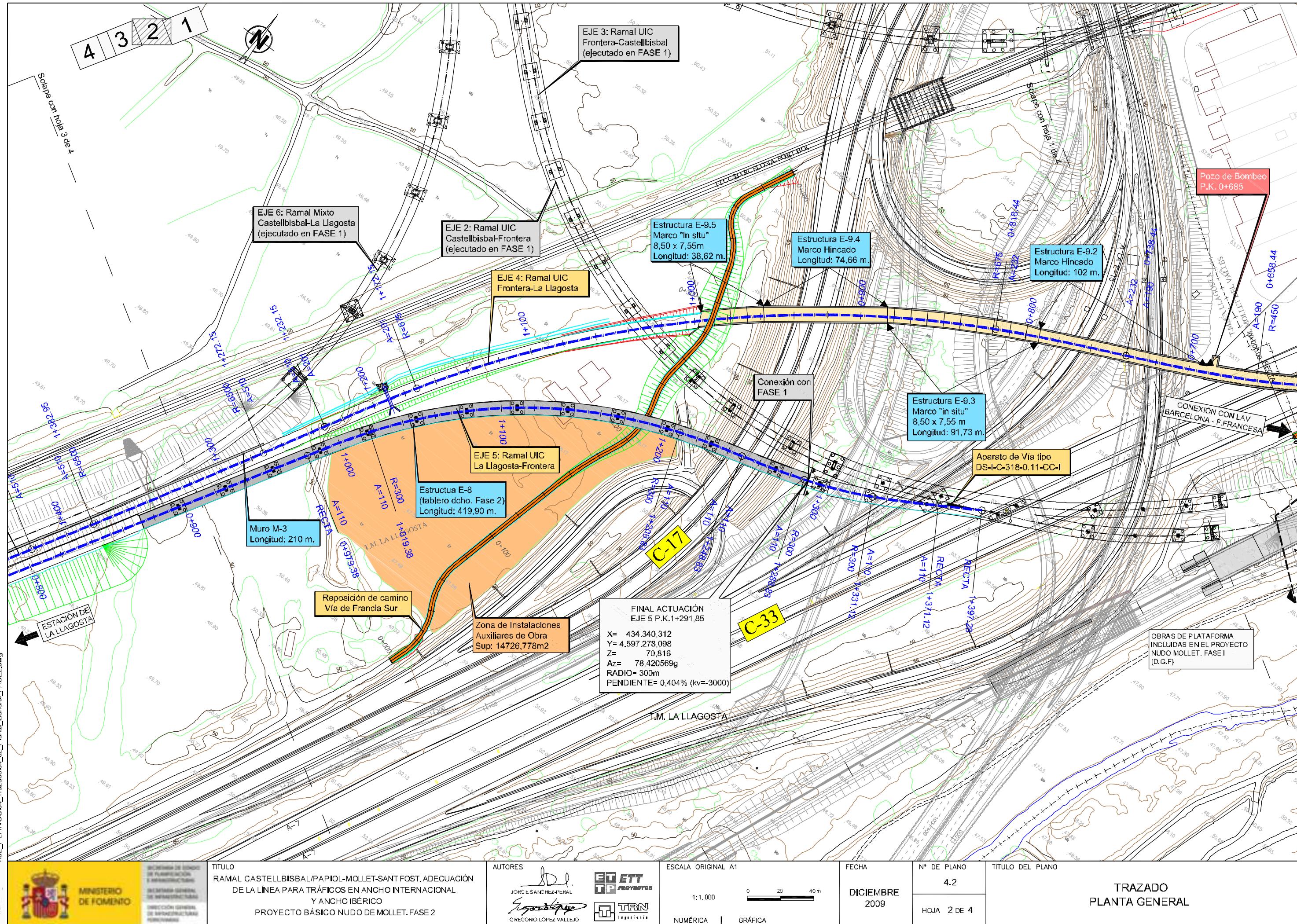
Diciembre 2009

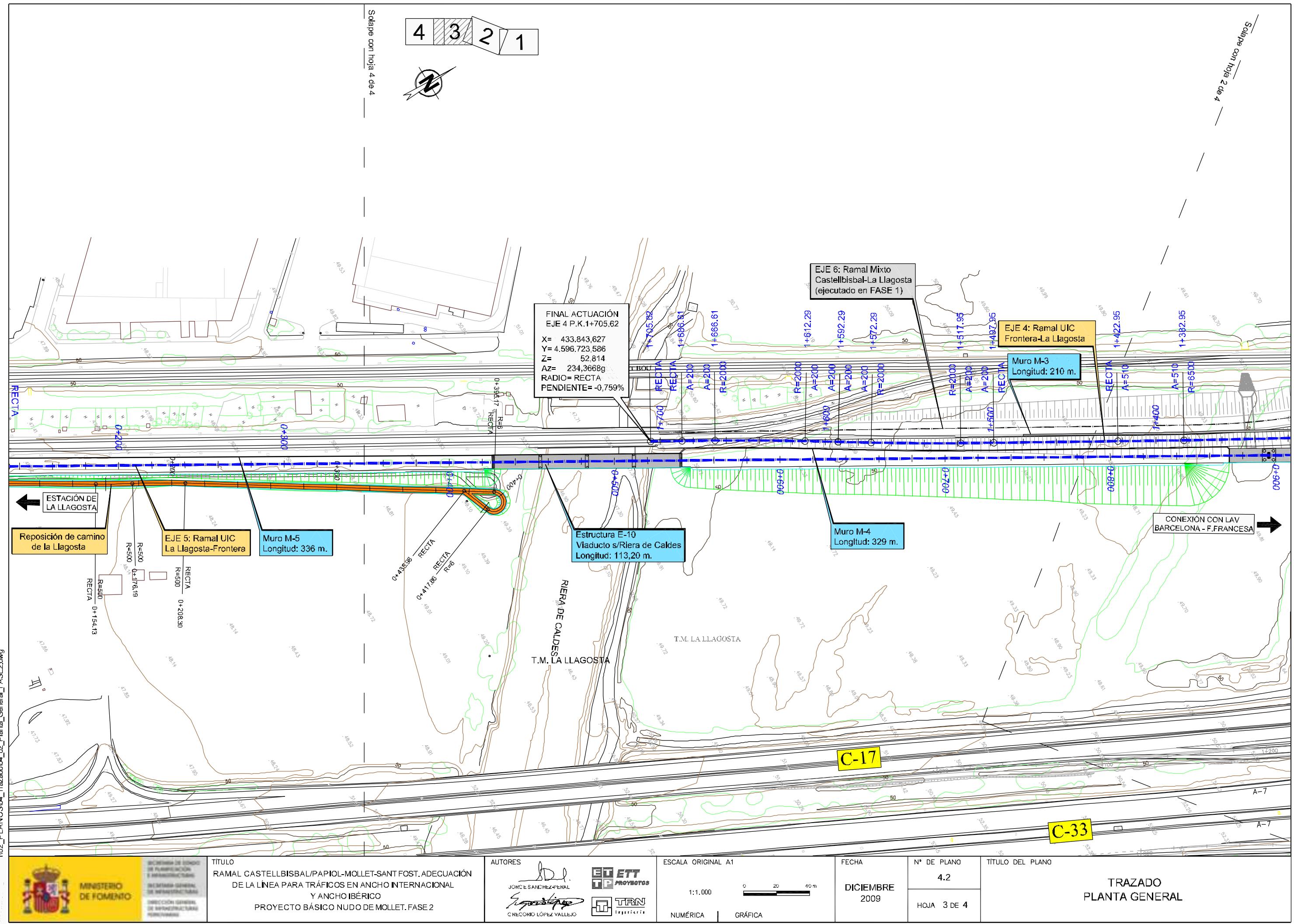
PROYECTO FINANCIADO
POR LA UNIÓN EUROPEA







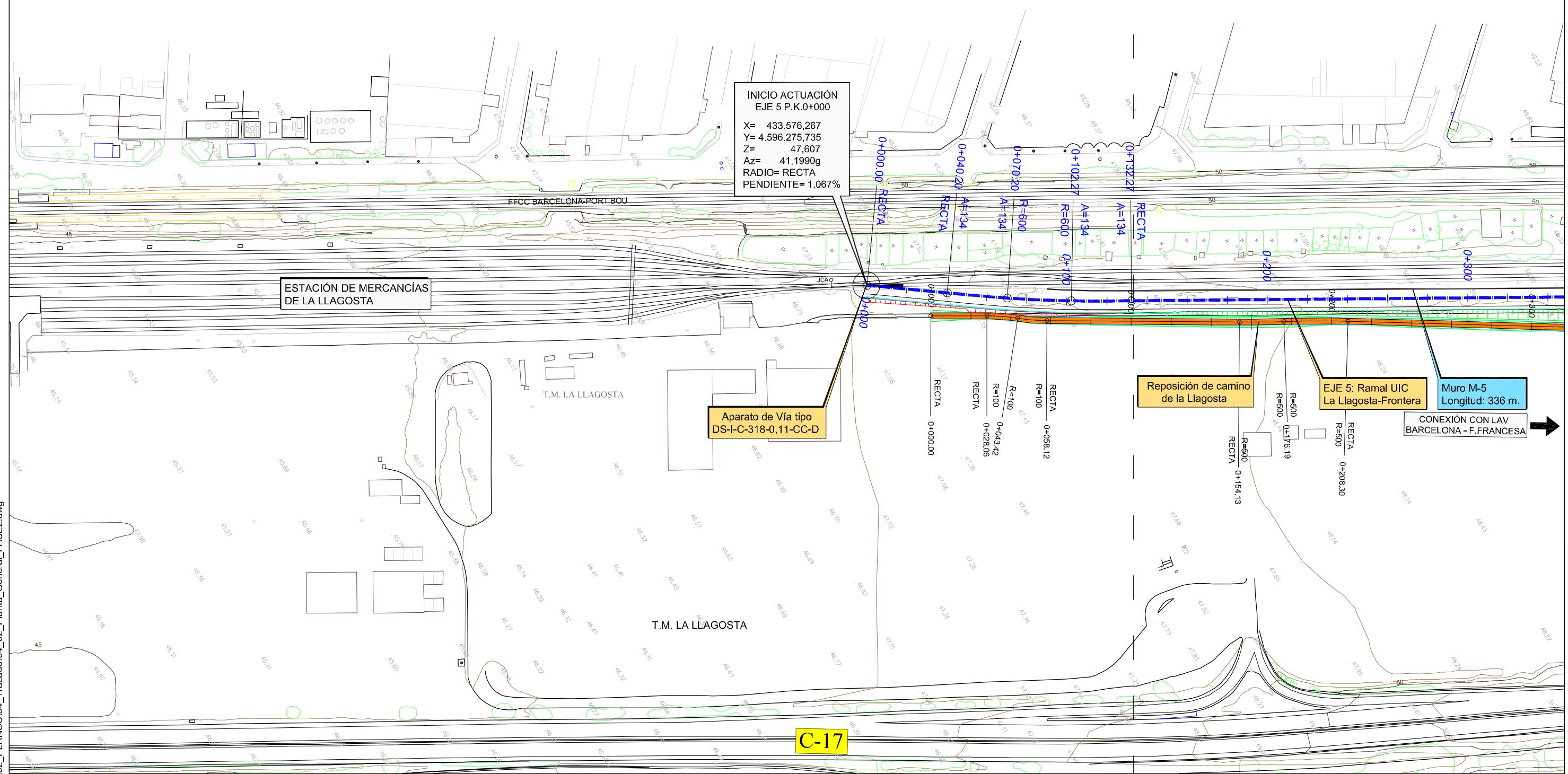




4 3 2 1



Solape con hoja 3 de 4



02_PLANTAS04_Trazado04_02_Planta General_FASE2.dwg



SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN
E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS

TÍTULO
RAMAL CASTELLBISBAL/PAPIOL-MOLLET-SANT FOST. ADECUACIÓN
DE LA LÍNEA PARA TRÁFICOS EN ANCHO INTERNACIONAL
Y ANCHO IBÉRICO
PROYECTO BÁSICO NUDO DE MOLLET. FASE 2

AUTORES
JORGE SÁNCHEZ-PERAL
GREGORIO LÓPEZ VALLEJO

ETT PROYECTOS
TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A1
1:1.000
NUMÉRICA

FECHA
DICIEMBRE
2009

Nº DE PLANO
4.2

TÍTULO DEL PLANO

C-17

HOJA 4 DE 4

TRAZADO
PLANTA GENERAL

ANEJO 4. Planos del proyecto constructivo de la estación de Santa Perpetua de Mogoda



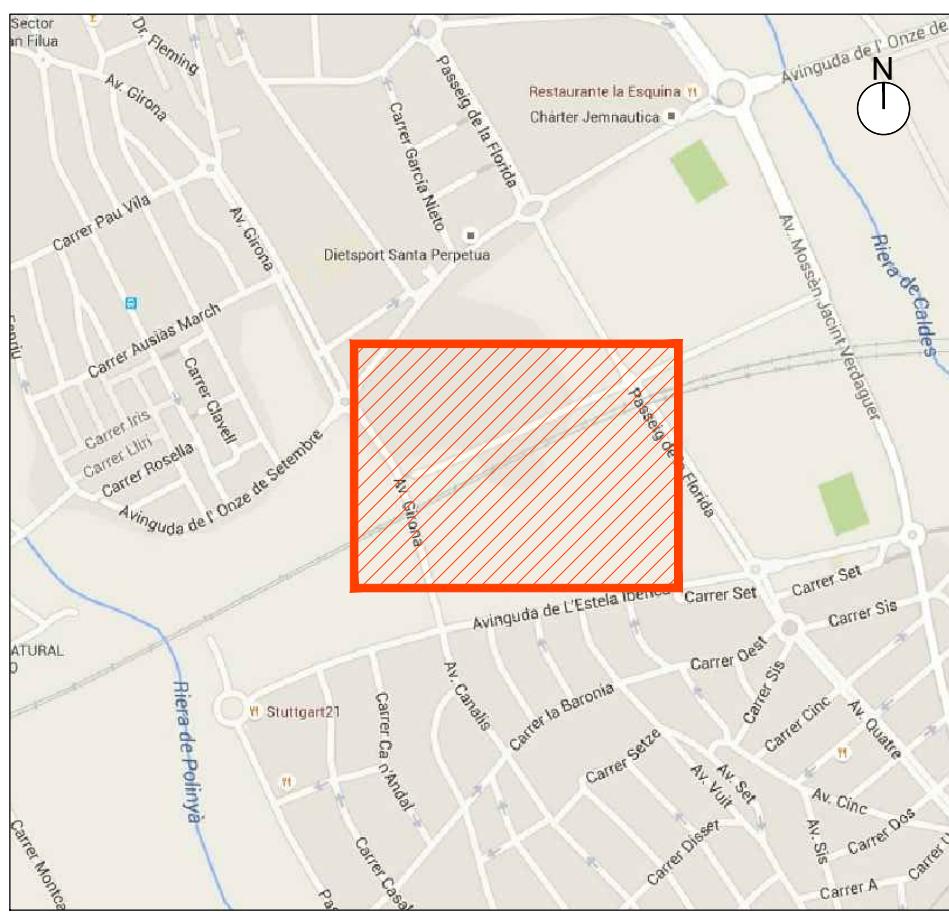
PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN
SANTA PERPÈTUA DE MOGODA, BARCELONA.

DICIEMBRE 2016

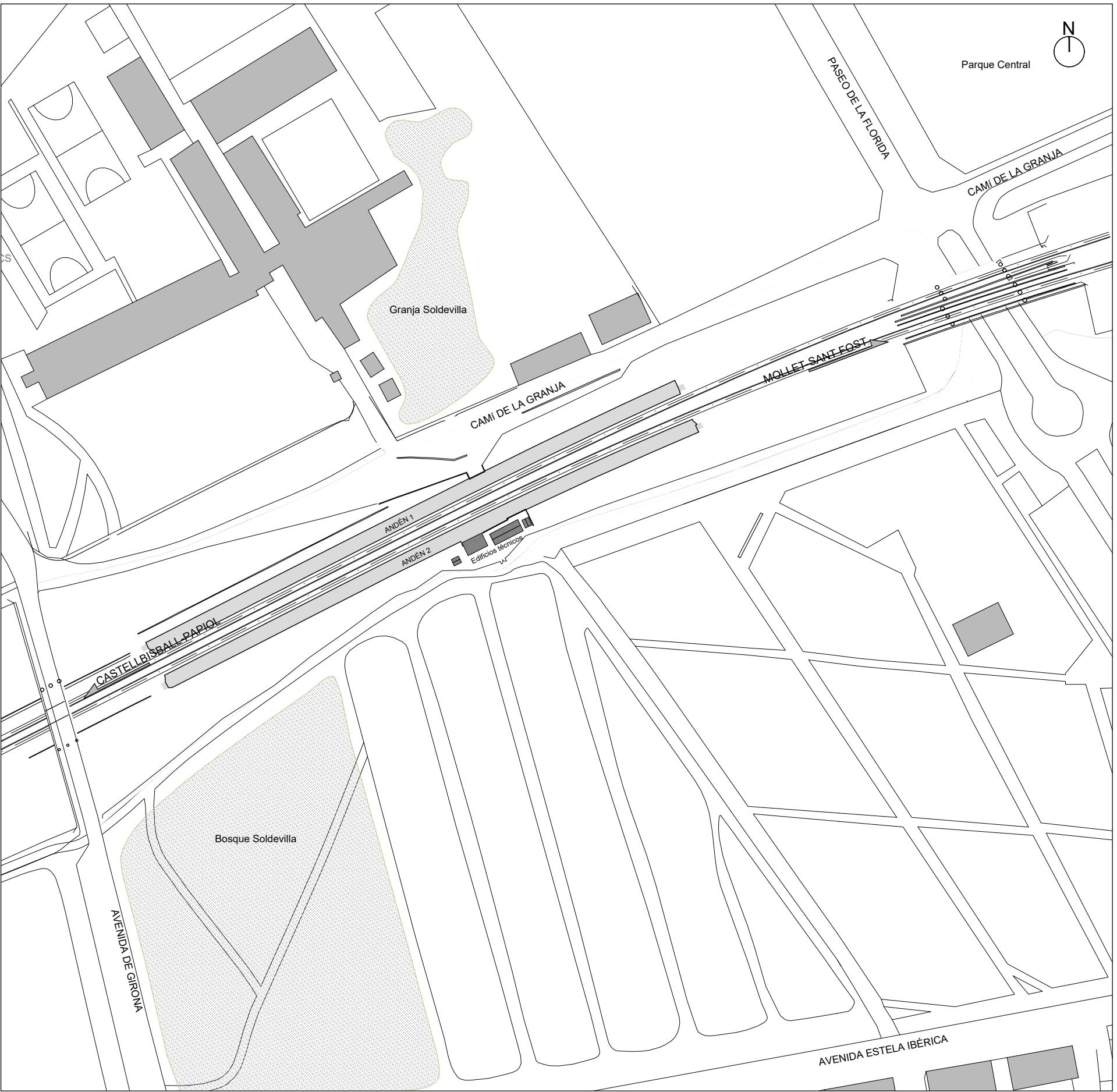
v.2 entregado 13/10/17

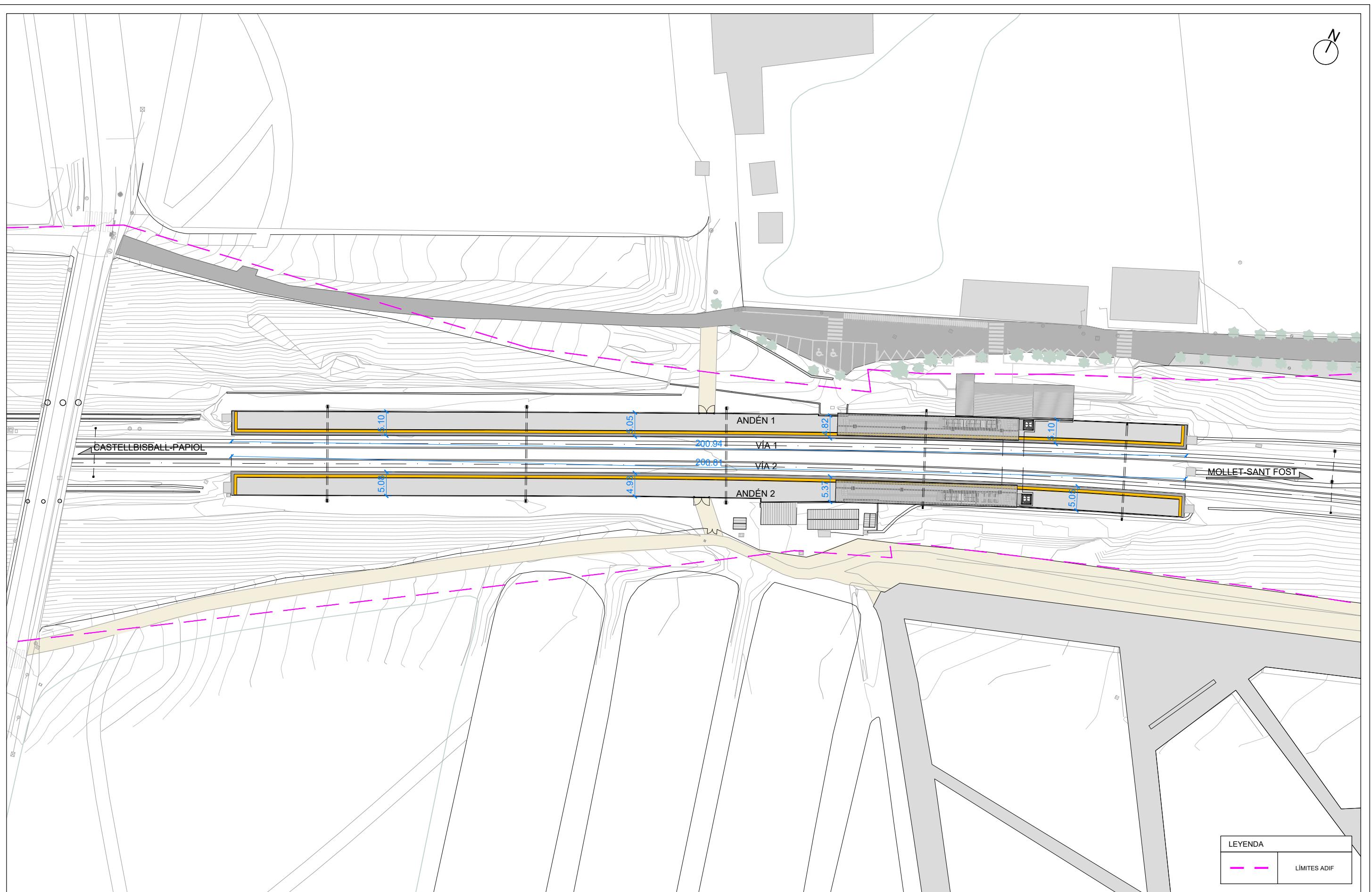


SITUACIÓN.
Escala: 1/25.000

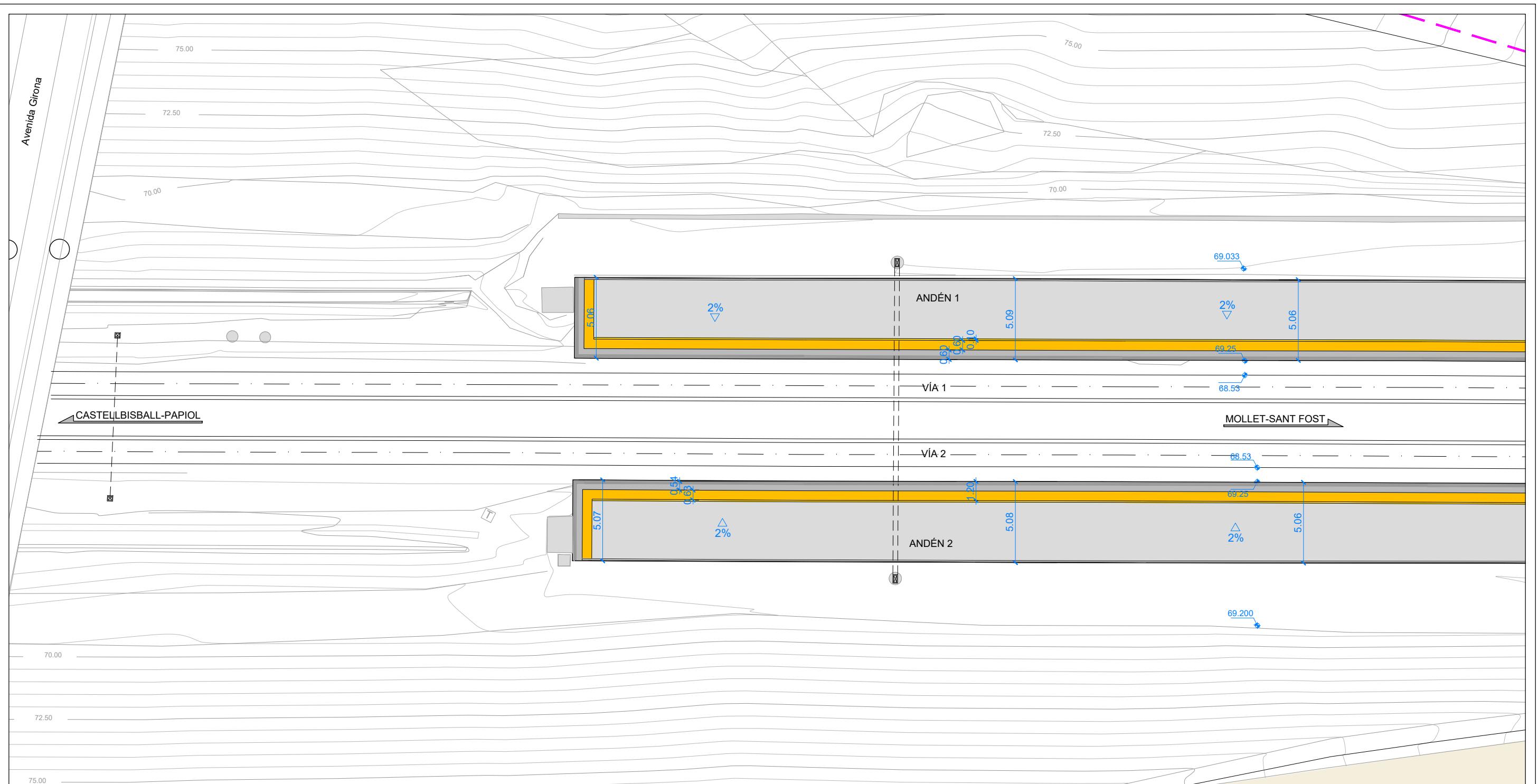


EMPLAZAMIENTO
Escala: S/N

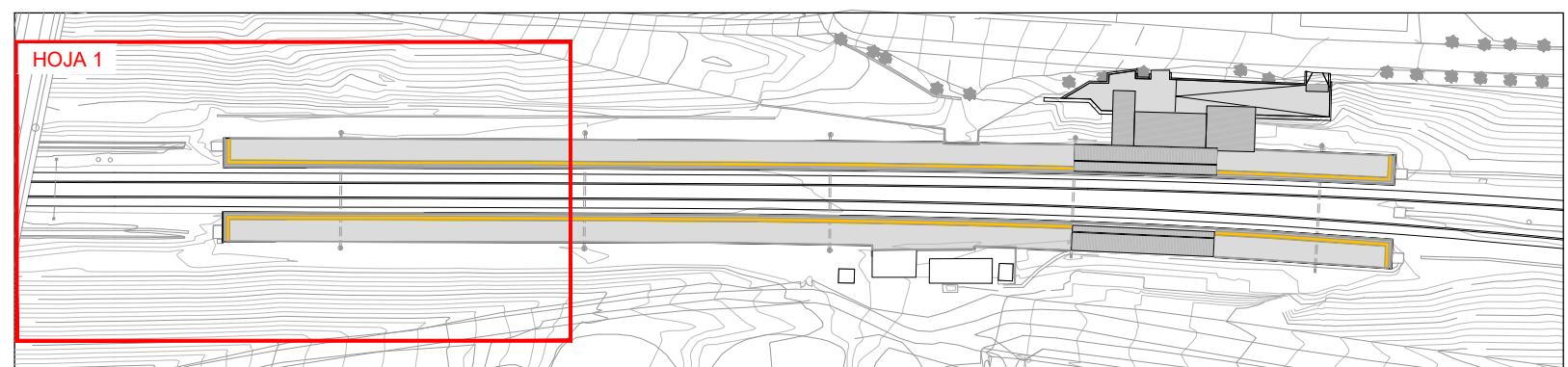




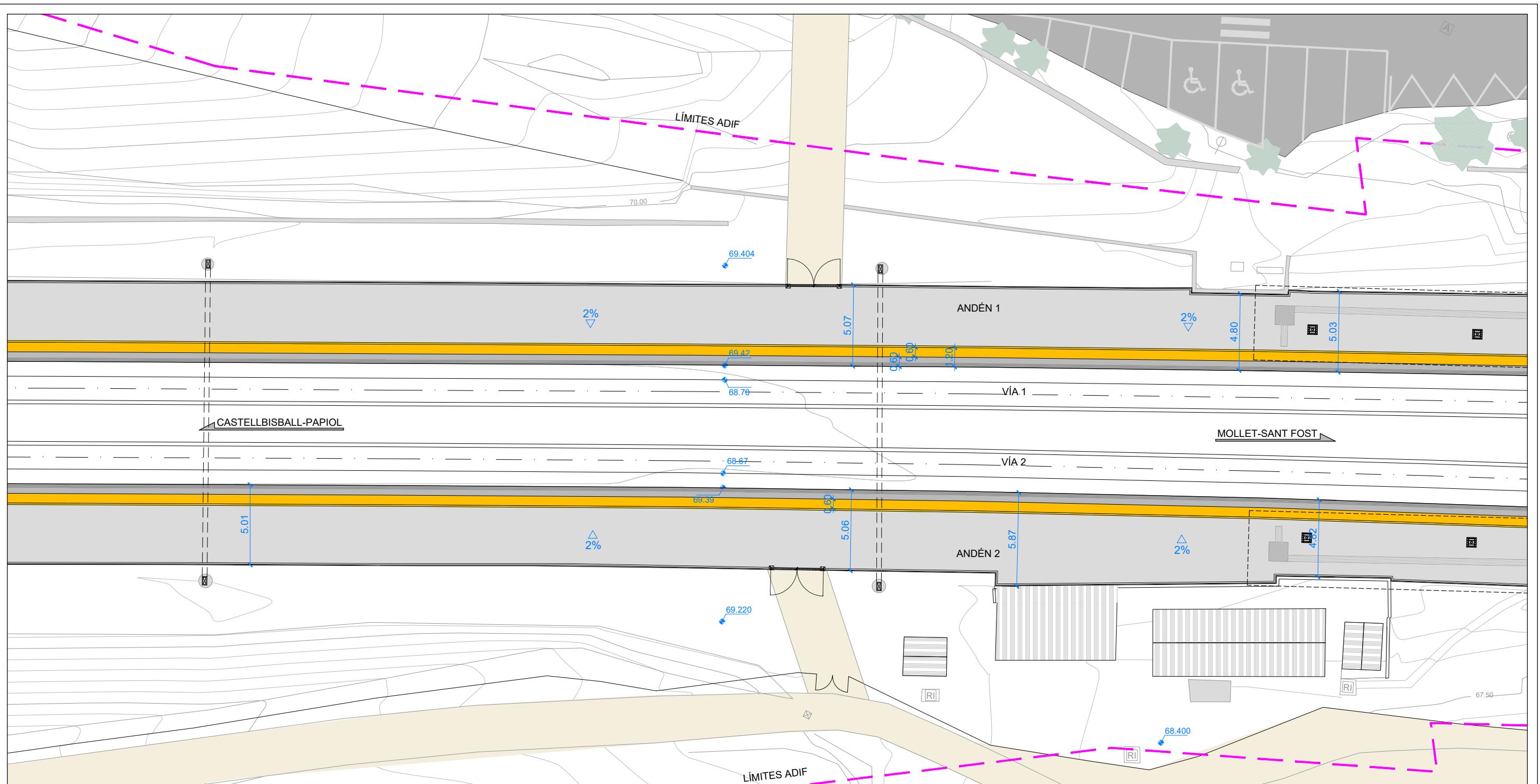
RENFE Dirección General de Viajeros Dirección de Estrategia y Desarrollo de Negocios	TÍTULO PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPETUA DE MOGODA. BARCELONA	AUTOR ineco	JORGE TORRICO LIZ I.C.C.P.	ARANZAZU AZCÁRRAGA URTEAGA ARQUITECTA	ESCALA 1:750	FECHA DICIEMBRE 2016	TÍTULO DEL PLANO ESTADO REFORMADO ANDENES Y MARQUESINAS PLANTA GENERAL	Nº DE PLANO 6.1.1
					0 10 20	Numérica en A3 Gráfica en A3		Nº DE HOJA Hoja 01 de 01



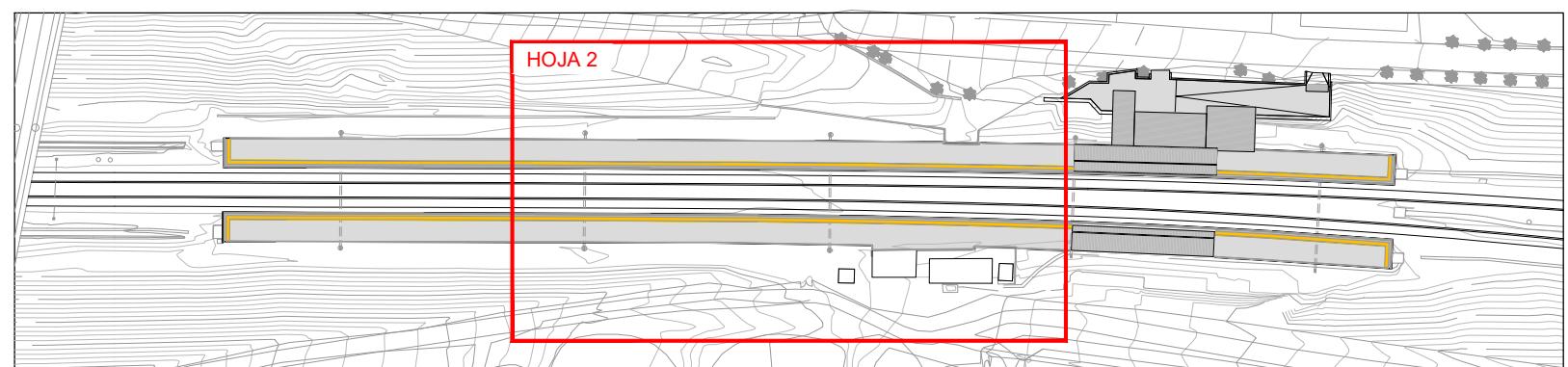
LEYENDA	
	LÍMITES ADIF
ANDÉN 1:	
SUPERFICIE:	985.50m ²
LONGITUD:	200.94ml
ANDÉN 2:	
SUPERFICIE:	992.90m ²
LONGITUD:	200.81ml



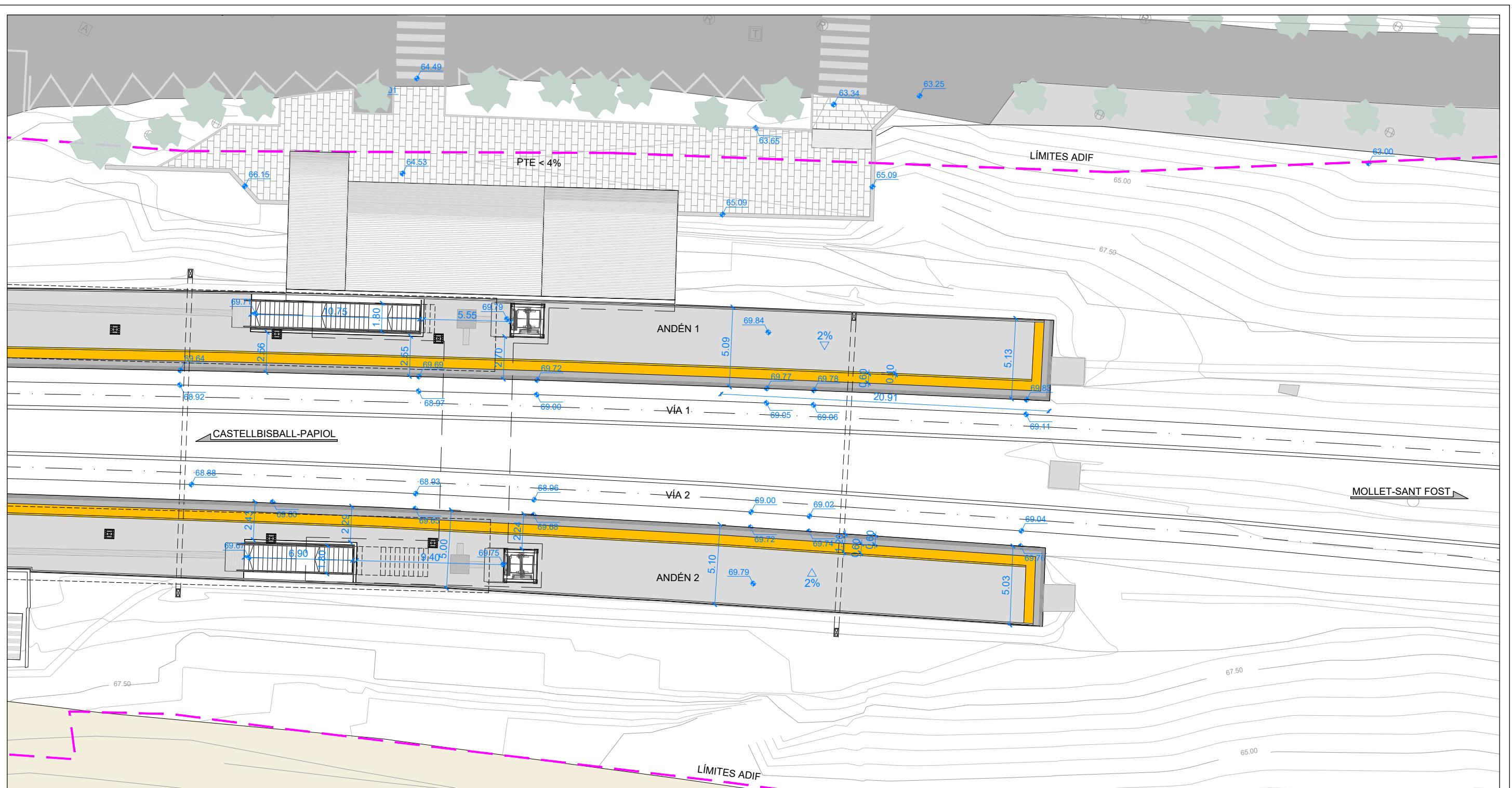
renfe Dirección General de Viajeros Dirección de Estrategia y Desarrollo de Negocios	TÍTULO PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPETUA DE MOGODA. BARCELONA	AUTOR 	JORGE TORRICO LIZ I.C.C.P. ARANZAZU AZCARRAGA URTEAGA ARQUITECTA	ESCALA 1:250 Numérica en A3 Gráfica en A3	FECHA DICIEMBRE 2016	TÍTULO DEL PLANO ESTADO REFORMADO ANDENES Y MARQUESINAS COTAS Y SUPERFICIES	Nº DE PLANO 6.1.2
							Nº DE HOJA Hoja 01 de 03



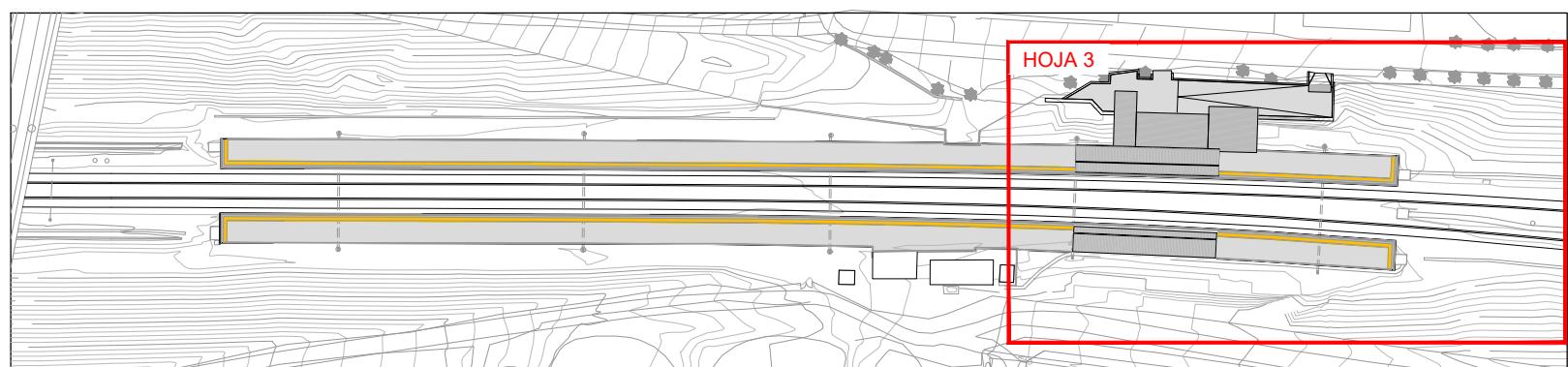
LEYENDA	
	LÍMITES ADIF
ANDÉN 1:	
SUPERFICIE:	985.50m ²
LONGITUD:	200.94ml
ANDÉN 2:	
SUPERFICIE:	992.90m ²
LONGITUD:	200.81ml



renfe Dirección General de Viajeros Dirección de Estrategia y Desarrollo de Negocios	TÍTULO PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPETUA DE MOGODA. BARCELONA	AUTOR 	JORGE TORRICO LIZ I.C.C.P.	ARANZAZU AZCÁRRAGA URTEAGA ARQUITECTA	ESCALA 1:250	FECHA DICIEMBRE 2016	TÍTULO DEL PLANO ESTADO REFORMADO ANDENES Y MARQUESINAS COTAS Y SUPERFICIES	Nº DE PLANO 6.1.2
					0 1 2 3 4 5			Nº DE HOJA Hoja 02 de 03



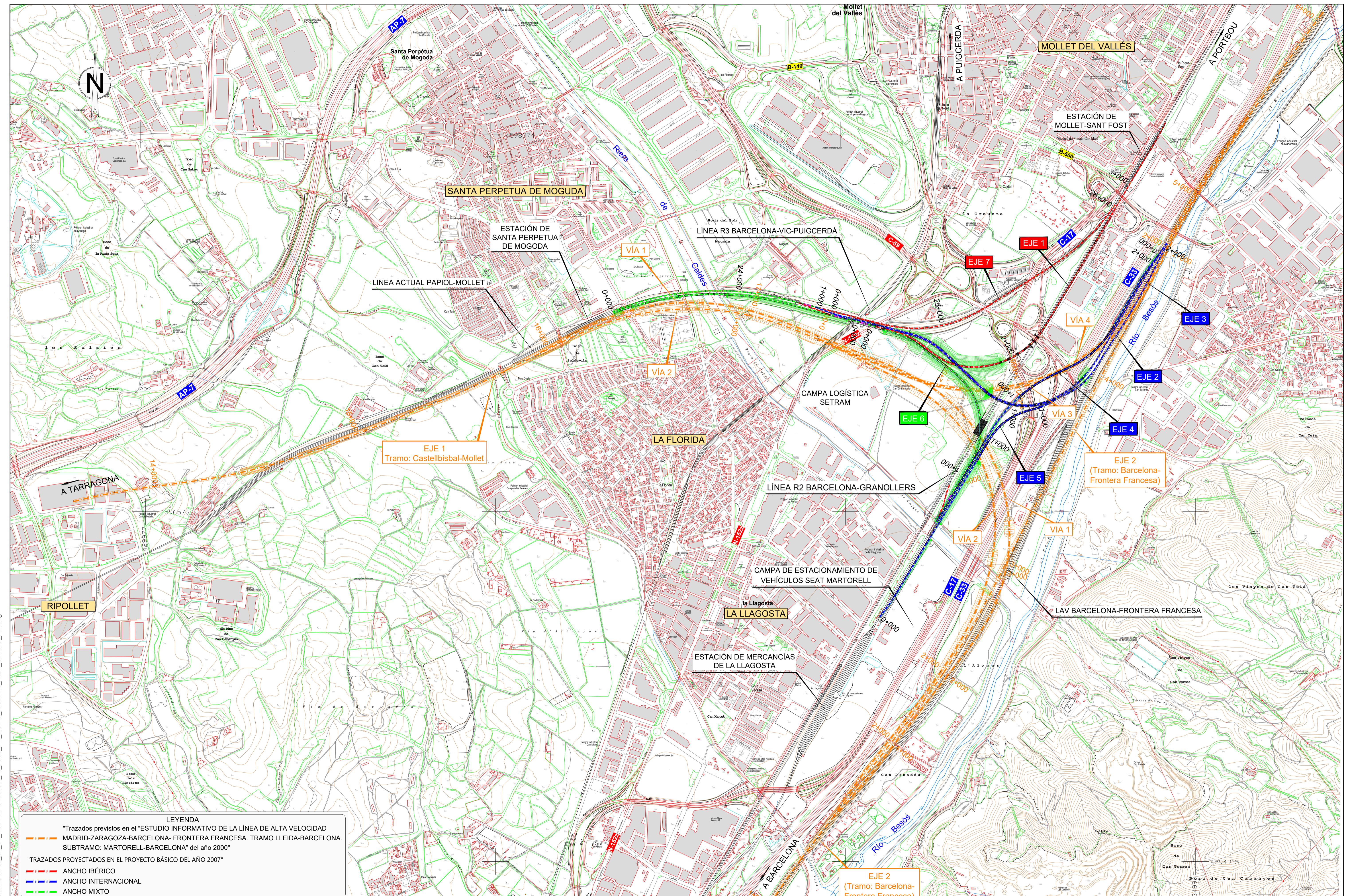
LEYENDA	
	LÍMITES ADIF
ANDÉN 1:	
SUPERFICIE:	985.50m ²
LONGITUD:	200.94ml
ANDÉN 2:	
SUPERFICIE:	992.90m ²
LONGITUD:	200.81ml



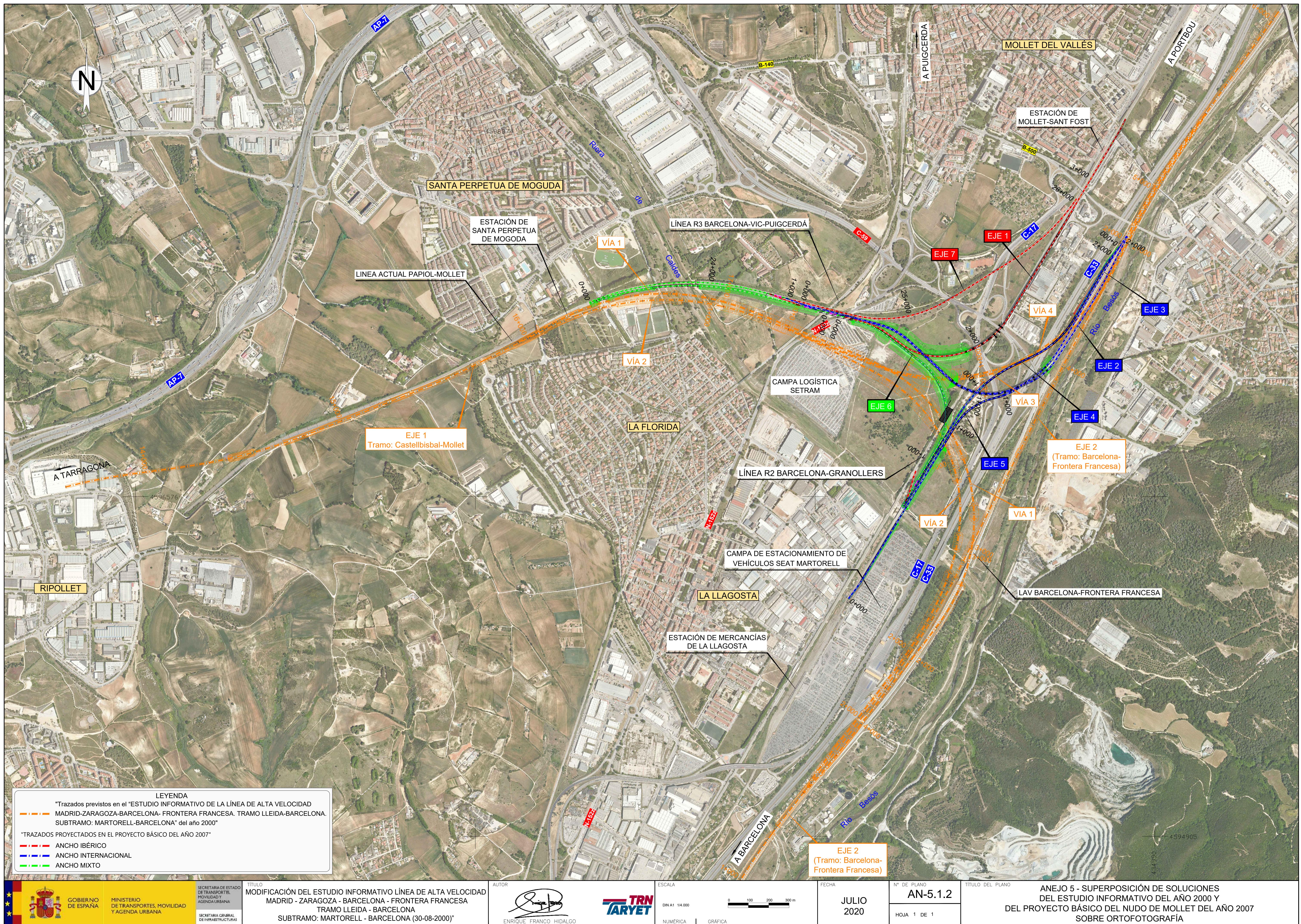
renfe Dirección General de Viajeros Dirección de Estrategia y Desarrollo de Negocios	TÍTULO PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE CERCANÍAS EN SANTA PERPETUA DE MOGUDA. BARCELONA	AUTOR 	JORGE TORRICO LIZ I.C.C.P.	ARANZAZU AZCÁRRAGA URTEAGA ARQUITECTA	ESCALA 1:250	FECHA DICIEMBRE 2016	TÍTULO DEL PLANO ESTADO REFORMADO ANDENES Y MARQUESINAS COTAS Y SUPERFICIES	Nº DE PLANO 6.1.2
					0 1 2 3 4 5			Nº DE HOJA Hoja 03 de 03

ANEJO 5. Superposición de soluciones

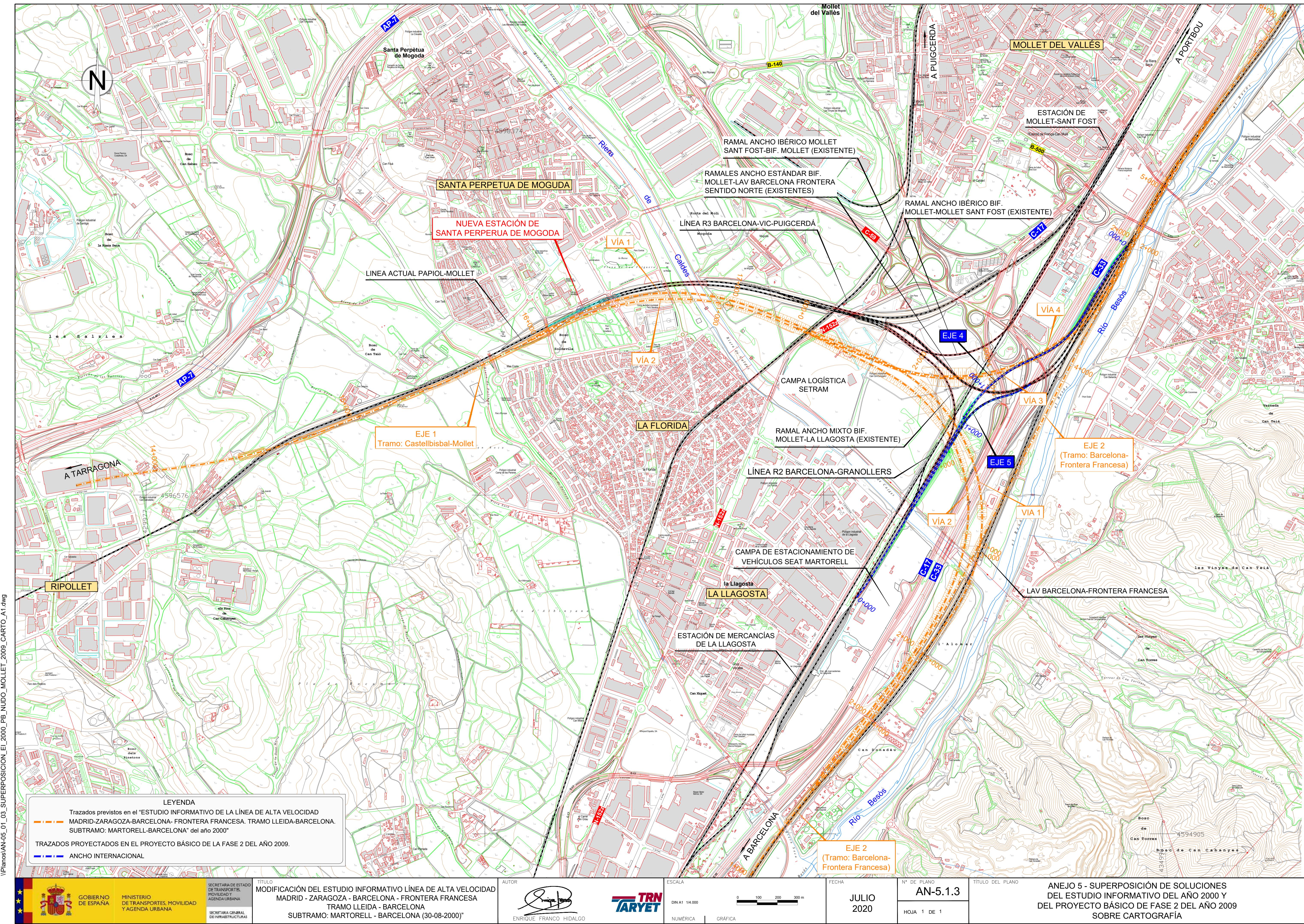
5.1.1 Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2007 sobre cartografía



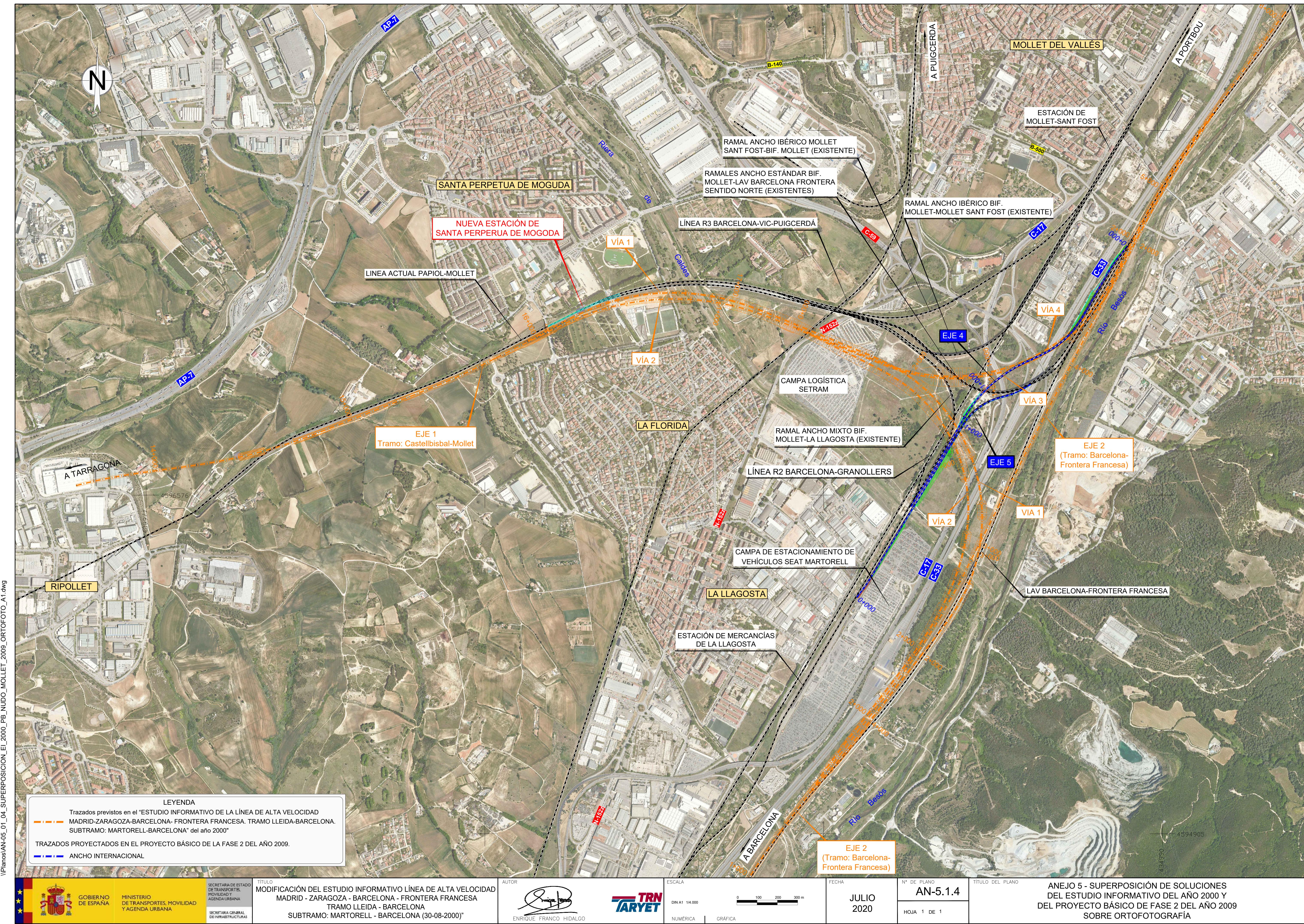
5.1.2. Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2007 sobre ortofotografía



5.1.3 Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2009 sobre cartografía



5.1.4. Plano de conjunto. Superposición de soluciones del EI-2000 y del PB-2009 sobre ortofotografía



ANEJO 6. Publicaciones en el BOE.

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 30 de agosto de 2000, por la que se aprueba el expediente de información pública y, definitivamente, el estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza- Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona. (B.O.E del 17/10/2000).

B. OTROS ANUNCIOS OFICIALES

MINISTERIO DE DEFENSA

Resolución de la Agrupación de Apoyo Logístico número 41 por la que se anuncia subasta de armas.

A las once horas del día 13 de diciembre de 2000, se subastarán dos escopetas, una carabina, 11 pistolas y un revólver en el Aucartelamiento Capitán Mayoral, carretera de Huesca, kilómetro 7,800, 50071 Zaragoza. Teléfono 97-651 51 55, extensión 6529.

Exposición y presentación de ofertas: Los días 20 al 24 de noviembre, ambos inclusive, desde las nueve a las trece horas.

Zaragoza, 3 de octubre de 2000.—El Teniente Coronel Jefe Accidental de la Aalog 41, Antonio Aparicio Valles.—56.517.

Resolución del Centro de Reclutamiento de Málaga sobre notificación para la incorporación al servicio militar.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 130 del Reglamento de Reclutamiento, aprobado por Real Decreto 1107/1993, de 9 de julio («Boletín Oficial del Estado» número 191), se notifica al joven relacionado a continuación que, por habersele incoado procedimiento en virtud de parte de la autoridad territorial, debido a la no incorporación del alistado, se le cita para incorporarse en las fechas y unidades siguientes:

Relación que se cita, con expresión de apellidos, fecha de nacimiento, lugar de nacimiento y nombre de los padres:

Región Militar Sur: UALOG XXII, avenida de Pulianas, sin número, 18012 Granada. Teléfono 95-816 05 11.

Fecha de presentación: 13 de noviembre de 2000. Cortés Heredia, Antonio. 26 de abril de 1978. Málaga. Ángel y Ana María.

Málaga, 25 de septiembre de 2000. El Teniente Coronel Jefe del Centro de Reclutamiento, José Ramón del Alamo Uriarte.—56.348.

MINISTERIO DE FOMENTO

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y, definitivamente, el estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona.

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: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona, ordenando que se iniciase 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 anuncio 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 que fueron estudiadas en tres fases. En la fase I, a escala 1/50.000 se analizaron tres corredores, de los cuales, mediante análisis multicriterio, se seleccionaron dos de ellos para su estudio en la fase II, a escala 1/20.000, tras la cual se procedió a la elección de un corredor para ser analizado junto con variantes locales de trazado en la fase III, a escala 1/5.000. Al final de esta fase III se eligió la solución propuesta en el estudio informativo.

Durante el periodo de información pública se presentaron 55 alegaciones, algunas de ellas repetidas, que suponen 51 diferentes correspondientes a tres mil cuatrocientos ochenta y cinco (3.485) alegantes, de los cuales nueve (correspondientes a 22 alegantes) fueron de particulares: 26 (correspondientes a 3.447 alegantes) fueron de Asociaciones, Comunidades y Sociedad; 20 fueron de organismos oficiales, entre los que se encuentran los Ayuntamientos, RENFE, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad Catalana, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Durante el proceso de información pública y oficial del estudio informativo, y por lo que se refiere al trazado, una vez estudiadas las alegaciones, se ha mantenido el corredor del estudio informativo hasta llegar al cruce entre las autopistas A-7 y A-18 en Barberá del Vallés, donde el trazado discurre en túnel hasta pasar el polígono de Can Salvatella, de acuerdo con la propuesta conjunta presentada por los Ayuntamientos del Vallés Oriental, elaborada por «Barcelona Regional» en este tramo, a partir del cual, y siguiendo el corredor del Papiol-Mollet, penetra por la Llagosta hasta conectar con el tramo Barcelona-Frontera Francesa de la Línea de Alta Velocidad.

b) Con el mismo objetivo marcado anteriormente, se estudiará la factibilidad del cruce de las vías 9 y 10 del estudio informativo bajo la autopista A-7 y la riera de Caldes, analizando, asimismo, el trazado propuesto por propuesta alternativa de los municipios del Corredor Ferroviario del Vallés, para este tramo final de dichas vías, las cuales discurren entre la linea Barcelona-Port-Bou y la autopista A-7.

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

3.º 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 anexo a esta aprobación:

En la zona de Rubí se estudiará la posibilidad de conexión de la Línea de Alta Velocidad con las FGC.

En la zona de Mollet se estudiará la posibilidad de conexión de la Línea de Alta Velocidad con la factoría Alshtom.

Con objeto de minimizar la afección al barrio de Can Sant Joan, se prolongará el túnel de Montcada hasta pasar dicho barrio.

3.2 Se mantendrán los contactos necesarios con la empresa ACESA con el fin de coordinar y diseñar correctamente cuantas interacciones pudieran existir con las autopistas de las que son concesionarios. Asimismo, se establecerán los contactos oportunos con las empresas ATLL y Emslitr de abastecimientos de agua y con las compañías eléctricas FECSA y ENHER.

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 la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre).

2.º Aprobar el expediente de información pública y, definitivamente, el estudio informativo del proyecto, seleccionando como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la variante incluida en el estudio de las alegaciones formulada por la denominada «Variante de Rubí», en el estudio informativo, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas durante el periodo de información pública, por la propuesta alternativa de los municipios del Corredor Ferroviario del Vallés, la variante de la Llagosta Norte (vías 9 y 10); las vías 3 y 4; las vías 7 y 8 y el eje 3 desde el punto kilométrico 3.000 hasta el nudo de la Trinidad.

De acuerdo con las propuestas incluidas en la DIA sobre el trazado, se llevarán a cabo los estudios siguientes:

a) Con objeto de minimizar la fragmentación del territorio durante la redacción de los proyectos constructivos, se estudiará la posibilidad de la modificación del trazado propuesto, a partir del punto kilométrico 16.400, acercándolo lo más posible a la linea del Papiol-Mollet y estudiando la factibilidad del cruce de las vías 3 y 4 por debajo de la A-7.

b) Con el mismo objetivo marcado anteriormente, se estudiará la factibilidad del cruce de las vías 9 y 10 del estudio informativo bajo la autopista A-7 y la riera de Caldes, analizando, asimismo, el trazado propuesto por propuesta alternativa de los municipios del Corredor Ferroviario del Vallés, para este tramo final de dichas vías, las cuales discurren entre la linea Barcelona-Port-Bou y la autopista A-7.

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

3.º 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 anexo a esta aprobación:

En la zona de Rubí se estudiará la posibilidad de conexión de la Línea de Alta Velocidad con las FGC.

En la zona de Mollet se estudiará la posibilidad de conexión de la Línea de Alta Velocidad con la factoría Alshtom.

Con objeto de minimizar la afección al barrio de Can Sant Joan, se prolongará el túnel de Montcada hasta pasar dicho barrio.

3.2 Se mantendrán los contactos necesarios con la empresa ACESA con el fin de coordinar y diseñar correctamente cuantas interacciones pudieran existir con las autopistas de las que son concesionarios. Asimismo, se establecerán los contactos oportunos con las empresas ATLL y Emslitr de abastecimientos de agua y con las compañías eléctricas FECSA y ENHER.

3.3 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.

3.4 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.

3.5 A lo largo del trazado de la linea se adoptarán las medidas correctoras de impacto acústico y efectos vibratorios con especial incidencia en aquellas zonas urbanas más afectadas.

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

Madrid, 30 de agosto de 2000.—El Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco Rodríguez.—56.428.

Resolución de 2 de octubre de 2000, de la 2.ª Jefatura de Construcción de la Subdirección General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias, relativa a la expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras del proyecto «Línea Valencia-Tarragona. Supresión de pasos a nivel en Sagunto (casco urbano)».

Con fecha 28 de octubre de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó el proyecto reseñado, ordenando la iniciación del expediente de expropiación de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras.

Al estar incluido en la Normativa de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, le es aplicable el articulo 153, sobre declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación de los bienes y derechos afectados de expropiación forzosa, siendo, en consecuencia, de aplicación el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y concordantes del Reglamento para su aplicación, de 26 de abril de 1957.

Por quanto antecede, esta Jefatura ha resuelto abrir información pública a los efectos de expropiación durante el plazo de quince días computados en la forma establecida en la primera consecuencia del artículo 17 del Reglamento de 26 de abril de 1957, publicando la relación de interesados, bienes y derechos afectados en el tablón de anuncios del Ayuntamiento del término municipal correspondiente, «Boletín Oficial del Estado», «Boletín Oficial» de la provincia y en los diarios «Levante» y «Las Provincias», para que los propietarios figurados en dicha relación y todas las demás personas o entidades que se estimen afectadas por las obras puedan formular por escrito ante esta Jefatura, las alegaciones que consideren oportunas a los solos efectos de subsanar posibles errores en dicha relación, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y en el artículo 56.2 del Reglamento para su aplicación.

Asimismo, ha resuelto fijar los días y horas que a continuación se detallan para proceder al levantamiento de las actas previas a la ocupación de los bienes y derechos afectados:

Término municipal: Sagunto. Días 7 y 8 de noviembre de 2000, desde las nueve horas treinta minutos.

Dicho trámite será iniciado en el Ayuntamiento del Término municipal correspondiente, el día y hora previstos, donde estará a disposición de los propietarios afectados el plano general de expropiación y la relación de propietarios.

La fecha para el levantamiento del acta previa a la ocupación será previa y debidamente notificada

a los interesados, los cuales deberán comparecer con los documentos que acrediten su personalidad y titularidad de los bienes y derechos afectados y, en caso de no hacerlo personalmente, su representante estará debidamente apoderado al efecto.

Madrid, 4 de octubre de 2000.—El Ingeniero Jefe, Francisco Javier Medina Salanova.—56.470.

Relación de afectados

Término municipal de Sagunto. Número de finca, poligono, parcela, metros cuadrados de superficie en expropiación: 1, 85, 32, 21, don Eusebio Devís Batalla; 2, 85, 35, 2.785, don Mercedes Pallares Huici; 3, 85, 2, 2.505, don Mercedes Pallares Huici; 4, 86, 6, 89, don María Consuelo Claramunt Besols; 5, 86, 3, 1.518, don Francisco Torres Ferrés; 6, 86, 2, 80, don Vicente Peris Torres; 7, 87, 4, 1.272, hermanos Jiménez Narro; 8, 43533-01, 273, don José Julia Llopis; 9, 41534-23, 3.844, Ministerio de fomento-RENFE; 10, 41534-26, 1.800, don Mercedes Pallares Huici; 11, 42524-03, 10, Caja de Ahorros de Valencia; 12, 42524-03, 404, don Francisco Torres Ferrés; 13, 42524-02, 925, don Vicente Peris Torres; 14, 87, 118, 347, Agrupación Regantes; 15, 68403-02, 1.262, ASLAND; 16, 68403-02, 144, don José Cereca Pérez; 17, 68403-03, 25, don Eloy Villaseca Martínez; 18, 62423-01, 20, ASLAND; 19, 62423-05, 722, ASLAND; 20, 67383-09, 1.181, ASLAND; 21, 55401-13, 205, SIVESA; 22, 55401-14, 504, SIVESA; 23, 55401-15, 438, SIVESA; 24, 65375-05, 180, don Sixto López García; 25, 65375-06, 50, don María Pilar Mestre Campany; 26, 65375-07, 263, don Roque López Sanz y 27, 65375-10, 140, «Navarro Morales, Sociedad Limitada».

Al estimarse que concurren los requisitos subjetivos, objetivos y causales de la Ley 19/1977, de 1 de abril, reguladora del Derecho de Asociación Patronal («Boletín Oficial del Estado» número 80, del 4), ha sido admitido el depósito del acta de modificación de Estatutos, adoptada, por unanimidad, en sus artículos 1, denominación, cambiandola por la de Asociación Empresarial de Centros de Mayores y resto del articulado, adoptando una nueva redacción en su totalidad, cuya fecha, órgano que la adoptó (compuesto por ocho socios, de los que asistieron la totalidad de los mismos), denominación de la Asociación y número de depósito figuran en el encabezamiento de este anuncio.

La copia del acta fue presentada por don Juan Antonio Moya Mateo, como Presidente, junto a su escrito de solicitud número 3916-6649-8656, de entrada de documentos el día 7 de julio de 2000, subsanado por el de número 4420-7688-9893, el día 8 de agosto, y aparece firmada por el referido señor y por don Mariano López de Ayala Genoves, Secretario.

Se indica que dicha organización tiene por número de CIF G-78081502; por domicilio, en la calle Sor Ángela de la Cruz, 24, escalera B, 5.º F, 28020 Madrid; por ámbito territorial, nacional; y funcional, en la actividad de residencias de mayores, centros de día, pisos tutelados y asistencia domiciliaria.

Por lo que, a fin de dar publicidad a la admisión efectuada, se dispone la inserción, de este anuncio, en el «Boletín Oficial del Estado» y su exposición en el tablón de anuncios de esta Dirección General.

Cualquier interesado puede examinar el documento depositado y obtener copia del mismo en esta Dirección General (calle Pío Baroja, número 6, despacho 210, Madrid) y formular su impugnación ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, a tenor de lo establecido por el texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral («Boletín Oficial del Estado» 86, de 11 de abril de 1995), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/1995, del 7 de abril.

Madrid, 25 de septiembre de 2000.—La Directora general, P. D. (Orden de 12 de marzo de 1997, «Boletín Oficial del Estado» del 14), la Subdirectora general, María Antonia Diego Revuelta.—56.300.

Resolución de la Dirección General de Trabajo. Subdirección General de Programación y Actuación Administrativa sobre anuncio de depósito del acta de modificación de Estatutos, de 12 de junio de 2000, de la asamblea general de la organización patronal denominada: «Federación de Residencia de Ancianos Sector no Lucrativo». Expediente 6.899.

Al estimarse que concurren los requisitos subjetivos, objetivos y causales de la Ley 19/1977, de 1 de abril, reguladora del Derecho de Asociación Patronal («Boletín Oficial del Estado» número 80

**Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 25
de abril de 2007 por la que se Aprueba el Expediente de Información Pública y
Definitivamente el Proyecto Básico «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost.
Adecuación de la Línea para Tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico. Nudo
de Mollet». (B.O.E del 24/05/2007).**

la sala de conferencias del «Consorcio de la Zona Franca de Vigo».

Vigo, 23 de mayo de 2007.–Delegado Especial del Estado, Francisco López Peña.

MINISTERIO DE FOMENTO

35.001/07. Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se Aprueba el Expediente de Información Pública y Definitivamente el Proyecto Básico «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para Tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico. Nudo de Mollet».

Antecedentes

Con fecha 22 de noviembre de 2004, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó la orden de estudio correspondiente al Proyecto «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico», con el doble objeto de estudiar las actuaciones necesarias para, por un lado, permitir el paso de circulaciones en ancho UIC (provenientes de la Línea de alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa) y en ancho ibérico por el ramal ferroviario Castellbisbal/Papiol-Mollet San Fost (situado en las inmediaciones de Barcelona y que actualmente está equipado sólo con ancho ibérico), y, por otro, completar el Nudo de Mollet (que en la actualidad consta de vía única en ancho ibérico), dotándolo de todos los ramales necesarios para efectuar todos los movimientos ferroviarios posibles, tanto en ancho UIC como ibérico, entre el ramal Castellbisbal-Mollet, la frontera francesa, y la estación de La Llagosta.

Una vez licitado y adjudicado (16 de junio de 2005) el correspondiente contrato, como parte de los trabajos del mismo se redactó el Proyecto Básico «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico. Nudo de Mollet», que fue objeto de aprobación provisional por parte de la Dirección General de Ferrocarriles con fecha 5 de febrero de 2007.

En este Proyecto Básico se desarrollan, con el grado de detalle correspondiente, un conjunto de actuaciones que consisten, fundamentalmente, en:

La duplicación del tramo final de la línea Papiol-Mollet entre los pp.kk. 23,385 y 26,023, así como la implantación en dicho tramo del sistema de vía con tres carriles (vía de ancho mixto) para permitir el paso tanto de las circulaciones de ancho ibérico como de las de ancho UIC.

La ejecución de los ramales necesarios para la conexión de la línea Papiol-Mollet con la línea Barcelona-Port Bou (ancho ibérico), con la estación de mercancías de La Llagosta y con la nueva Línea de Alta Velocidad Barcelona-Frontera (ancho UIC), ramales que conformarán el nuevo Nudo Ferroviario de Mollet.

El Proyecto Básico mencionado fue sometido a información pública mediante sendos anuncios en el Boletín Oficial del Estado (10 de febrero de 2007), en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (9 de febrero de 2007) y en el Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña (15 de febrero de 2007). Durante este proceso de información pública y oficial se han recibido un total de seis informes o alegaciones, de los que tres corresponden a organismos oficiales (Ayuntamiento de La Llagosta, Ayuntamiento de Mollet del Vallés, y Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento) y tres a otras asociaciones y organismos.

Exención de impacto ambiental

Mediante Resolución de fecha 13 de diciembre de 2006 (publicada en el BOE del 26 de enero de 2007), la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, una vez consultados diferentes organismos

entre los que estaban la Generalidad de Cataluña y los Ayuntamientos afectados, adoptó la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico».

Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos

La Subdirección General de Planes y Proyectos, con fecha 24 de abril de 2007, eleva la propuesta de aprobación del Proyecto Básico «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico. Nudo de Mollet».

Resolución

A la vista de lo anteriormente expuesto y en virtud de lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, esta Secretaría de Estado resuelve:

1. Hacer constar que el expediente resenñado cumple con lo preceptuado en la Sección II, artículo 10, del vigente Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).

2. Aprobar el expediente de información pública y definitivamente el Proyecto Básico «Ramal Castellbisbal/Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la Línea para tráficos en Ancho Internacional y Ancho Ibérico. Nudo de Mollet», sustituyendo en los ejes y tramos que a continuación se relacionan los terraplenes inicialmente previstos por viaductos:

- Eje 1, entre p.k. 1.450 y 1.929.
- Eje 2, entre p.k. 0.260 y 0.729.
- Eje 3, entre p.k. 0.380 y 0.848.
- Eje 6, entre p.k. 0.190 y 0.728.

3. Durante la redacción de los proyectos constructivos se deberán tener en cuenta las condiciones siguientes:

3.1 Se recogerá la prolongación del tramo de falso túnel previsto para el Eje 4 en 25 metros adicionales en sentido Llagosta (entre el p.k. 0.970 y 0.995).

3.2 La reposición de caminos prevista inicialmente se adaptará a la nueva disposición resultante de la sustitución de terraplenes por viaductos mencionada en el punto 2 de esta Propuesta.

4. Durante la redacción de los proyectos constructivos deberán mantenerse los contactos oportunos con los organismos competentes, entidades afectadas y empresas suministradoras con objeto de coordinar adecuadamente la reposición de los diferentes servicios afectados.

Madrid, 25 de abril de 2007.–El Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA

30.856/07. Resolución de la Subdirección General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones sobre extravío de un título de Médico Especialista en Pediatría y sus especialidades.

Por haberse extraviado el título de Médico Especialista en Pediatría y sus especialidades de doña Ana María Risco Bóveda, expedido por el Ministerio de Educación y Ciencia el 1 de agosto de 1984 e inscrito al número 1984001898 del Registro Nacional de Títulos, se anuncia iniciación del expediente para la expedición de un duplicado por si se formularan alegaciones contra dicha expedición.

Madrid, 29 de marzo de 2007.–El Subdirector General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones, José Luis Centeno Castro.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

30.955/07. Anuncio de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Dirección Especial de Inspección adscrita a la Autoridad Central sobre notificación de actas de liquidación y acta de infracción.

Habiendo sido intentada, infructuosamente, su notificación a los interesados que más abajo se indican, por la presente se procede a la notificación, prevista en el artículo 59.4 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre (BOE del 27) de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de las actas de liquidación números 27/07 a 33/07 y acta de infracción número 2/07, practicadas la empresa Mymain, S. A. (en la actualidad Minterbo, S. A.), cuya liquidación abarca los períodos comprendidos entre el año 2001 y 2004, y se les comunica que cabe presentar alegaciones contra las mismas, ante esta Unidad Especializada de Seguridad Social, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la presente publicación.

Dichas actas se encuentran a la vista de los interesados en las dependencias de esta Unidad, sita en la C/ Ramírez de Arellano, n.º 19, 6.^a Planta, C.P. 28043 Madrid.

Interesados: Empresa Mymain, S. A. (en la actualidad Minterbo, S. A.) y la representación unitaria de sus trabajadores.

Madrid, 9 de mayo de 2007.–Jefe Unidad Especializada de Seguridad Social, Pedro Bueno Cañete.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

35.039/07. Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se autoriza a la Compañía Logística de Hidrocarburos, C.L.H., S. A., la realización del proyecto denominado «Adenda n.º I al oleoducto Zaragoza-Torrejón de Ardoz».

Visto el escrito presentado por la Compañía Logística de Hidrocarburos, C.L.H., S. A., en fecha 9 de febrero de 2006, por el que se solicita la autorización administrativa para la realización del proyecto denominado «Adenda n.º I al oleoducto Zaragoza-Torrejón de Ardoz», que afecta a las provincias de Zaragoza (Comunidad Autónoma de Aragón), Soria (Comunidad Autónoma de Castilla y León) y Guadalajara (Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha).

Teniendo en cuenta que, por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas de fecha 12.07.06, se autorizó la realización del proyecto denominado «Oleoducto Zaragoza-Torrejón de Ardoz y sus instalaciones auxiliares».

Habiendo sido sometida dicha Adenda al trámite de información pública, mediante su inserción en:

Tramo correspondiente a la provincia de Zaragoza:

Boletín Oficial del Estado de 19.05.06.
Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza de 10.05.06.
Diario «Heraldo de Aragón» de 21.04.06.
Diario «El Periódico de Aragón» de 20.04.06.

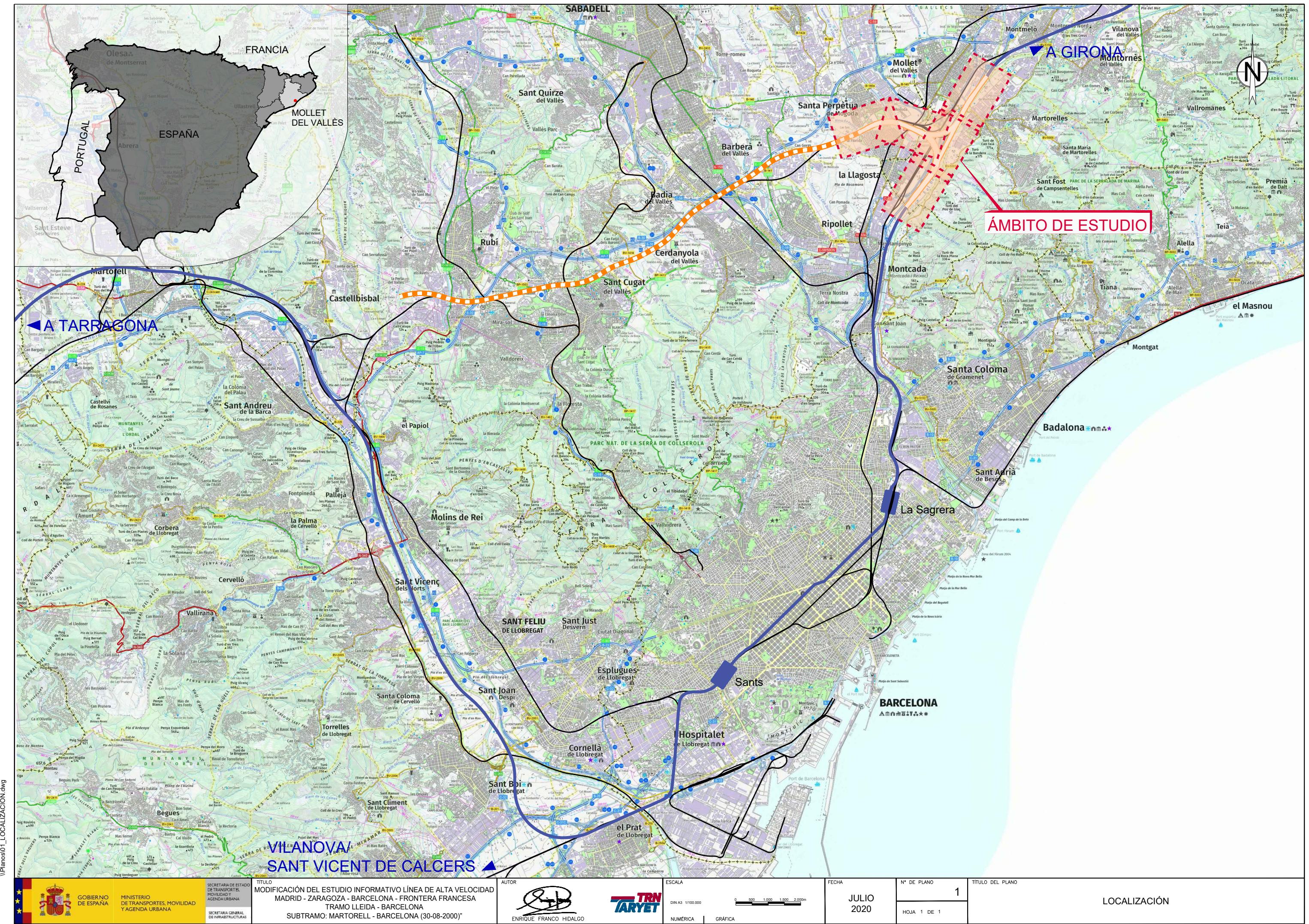
Tramo correspondiente a la provincia de Soria:

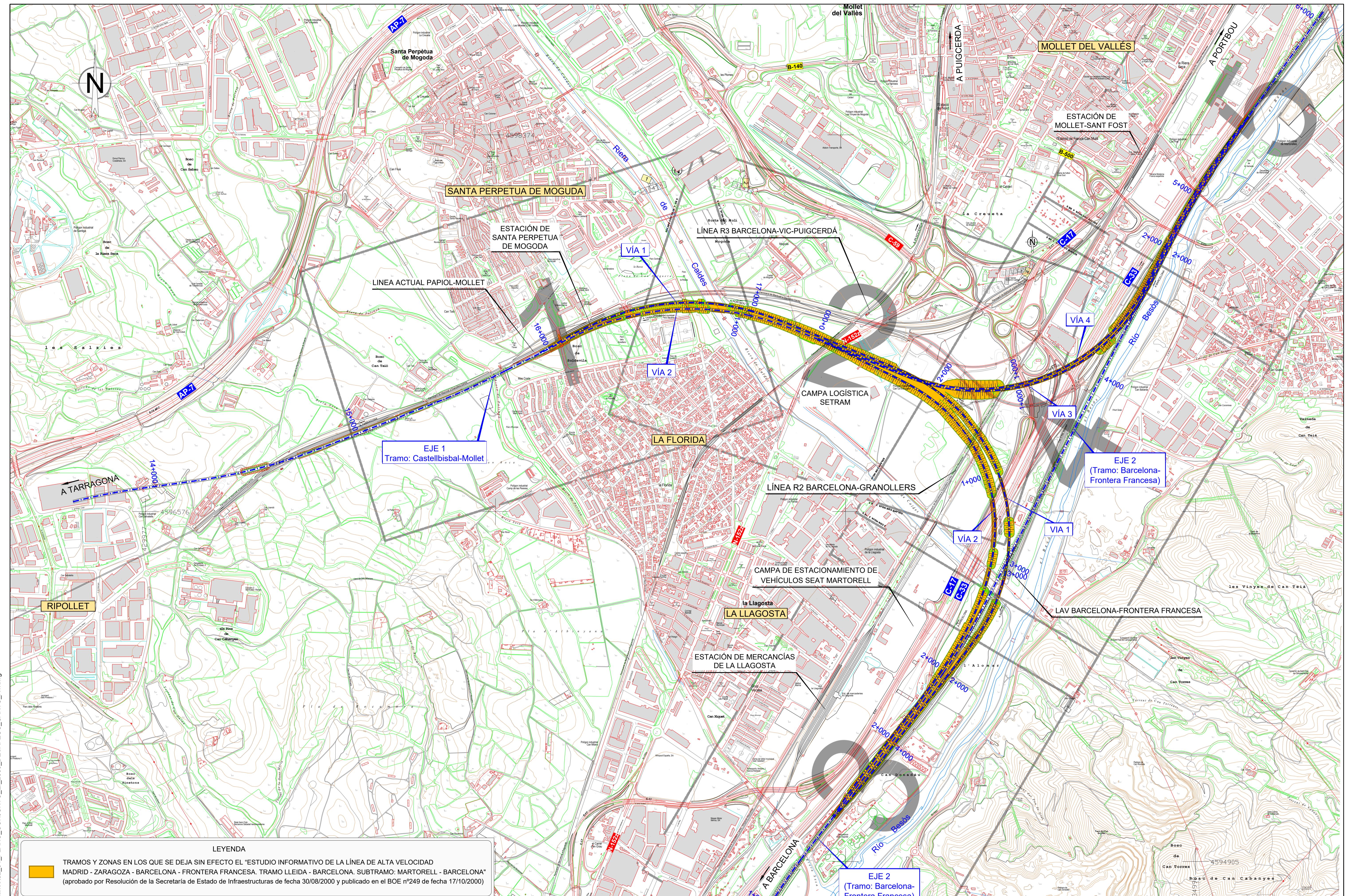
Boletín Oficial del Estado de 9.05.06.
Boletín Oficial de la Provincia de Soria de 19.05.06.
«Diario de Soria» de 7.04.06.
Diario «Heraldo de Soria» de 7.04.06.

Tramo correspondiente a la provincia de Guadalajara:

Boletín Oficial del Estado de 3.06.06.
Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara de 9.06.06.
Diario «El Día de Guadalajara» de 25.05.06.

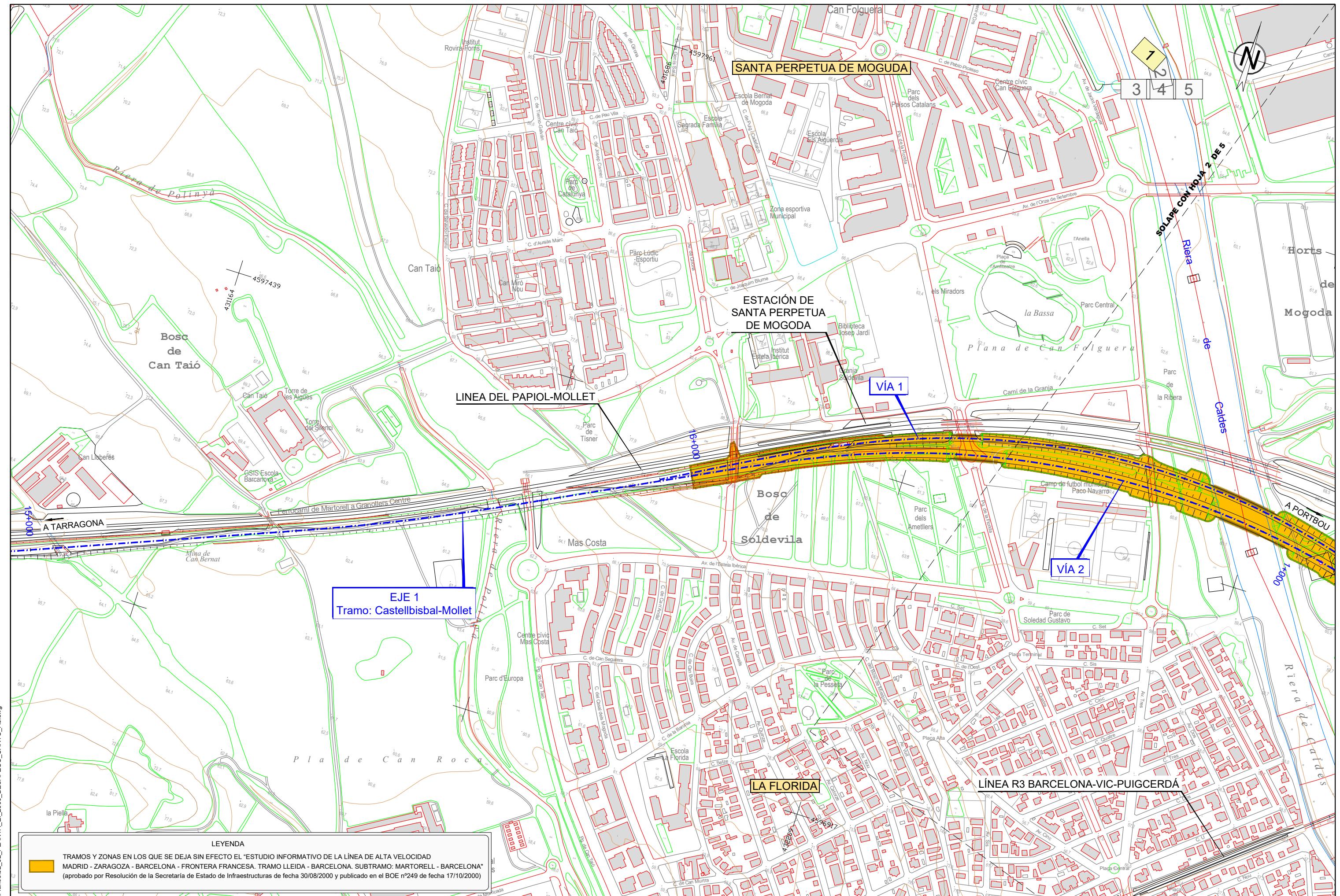
PLANOS

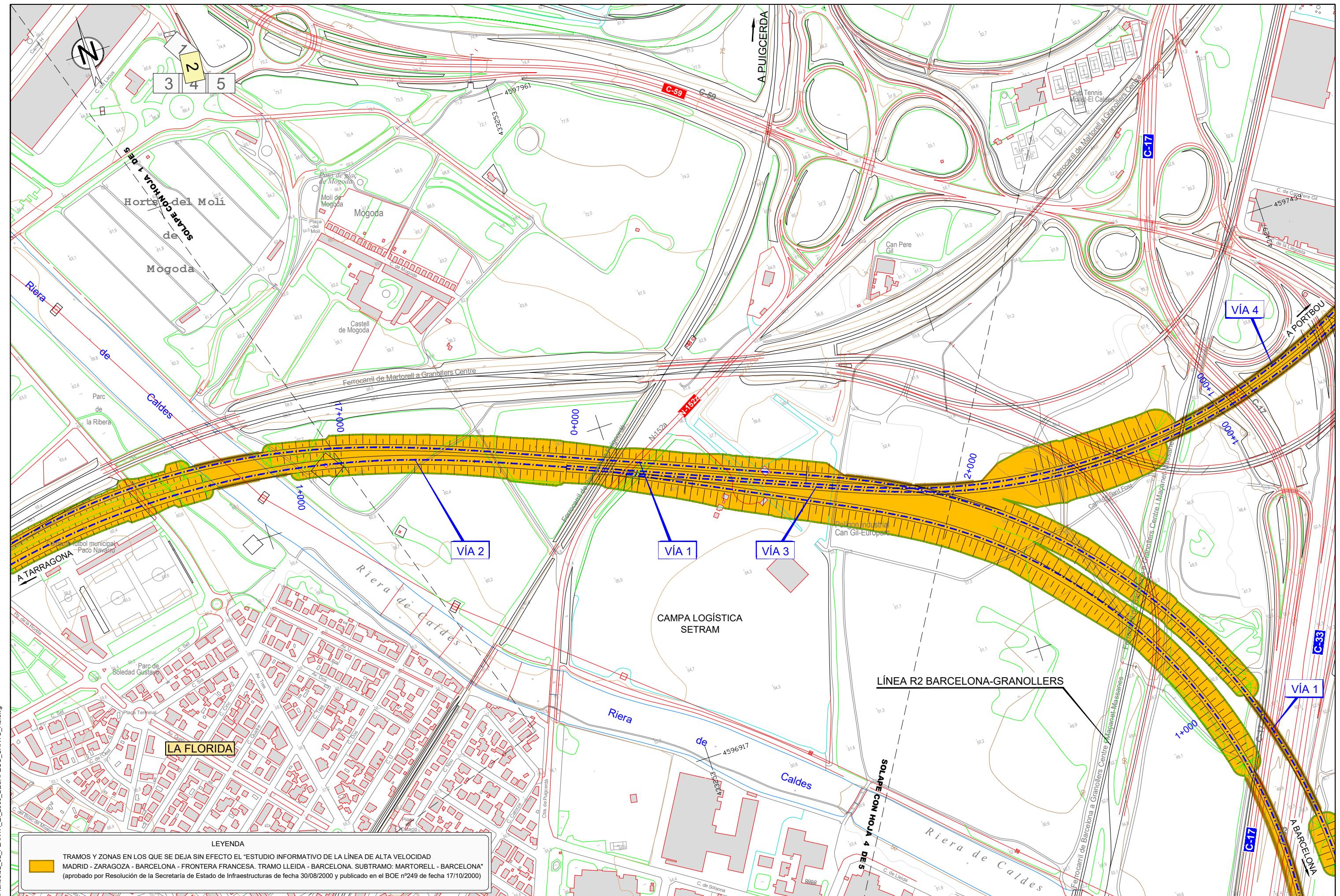


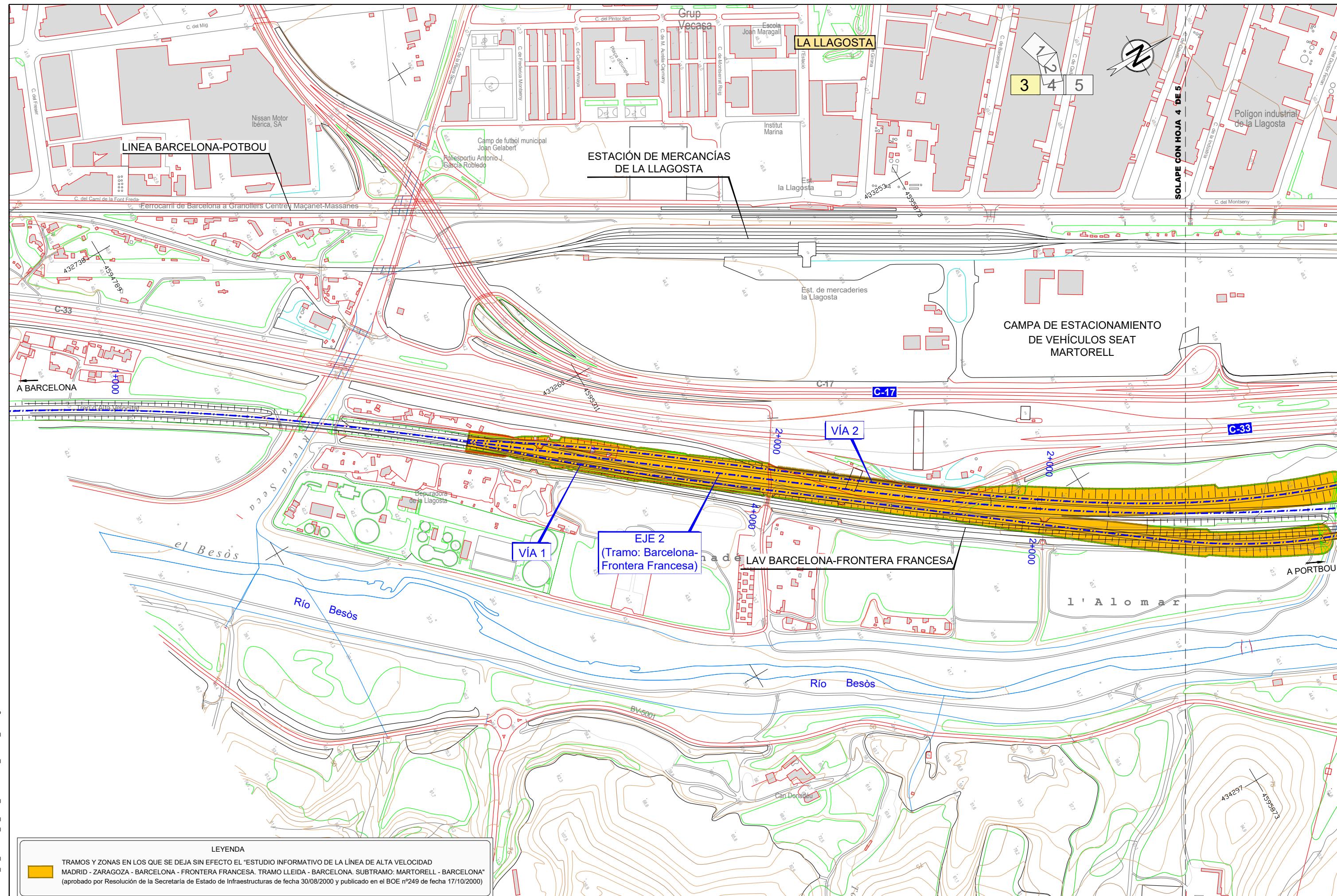


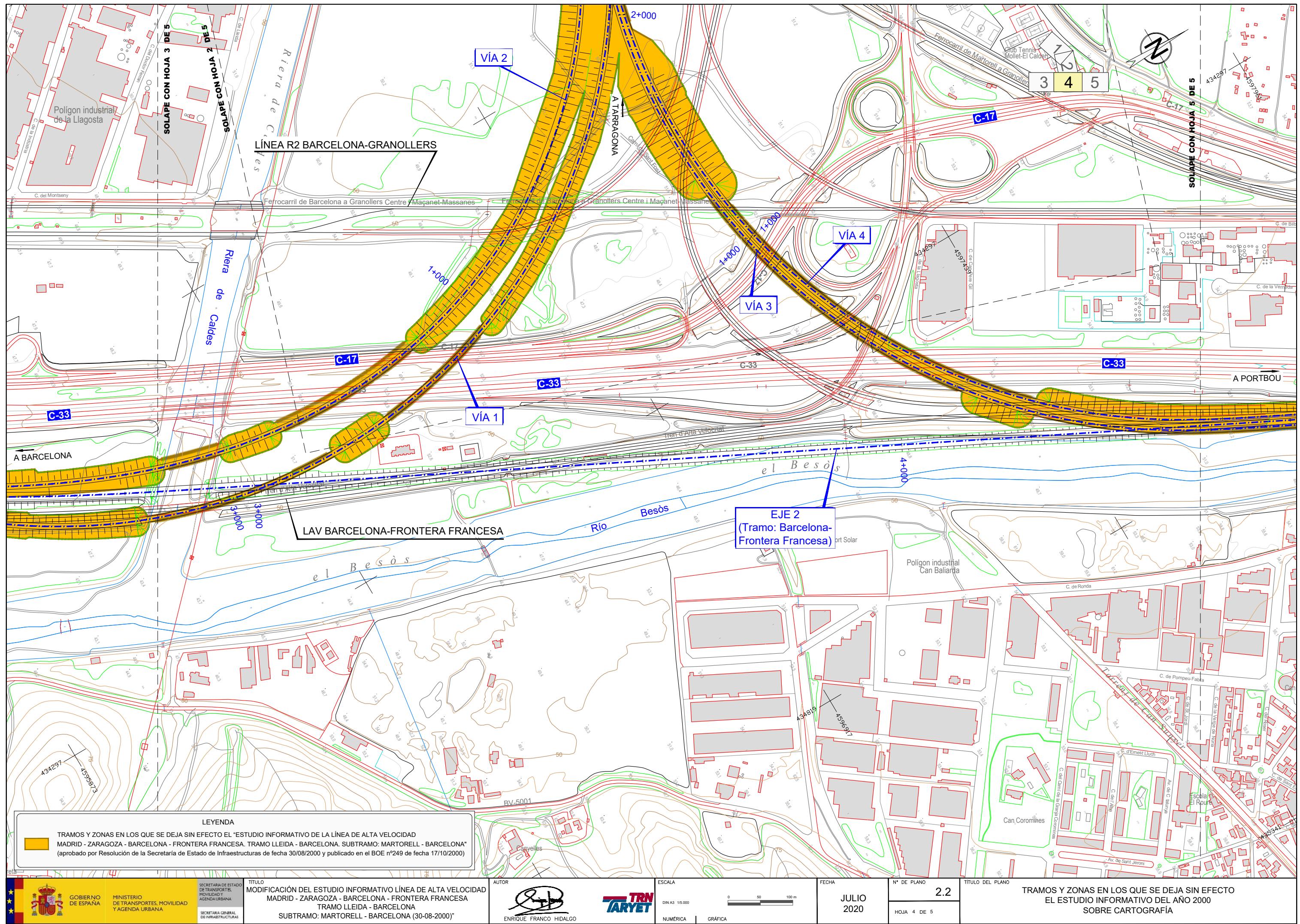
LEYENDA

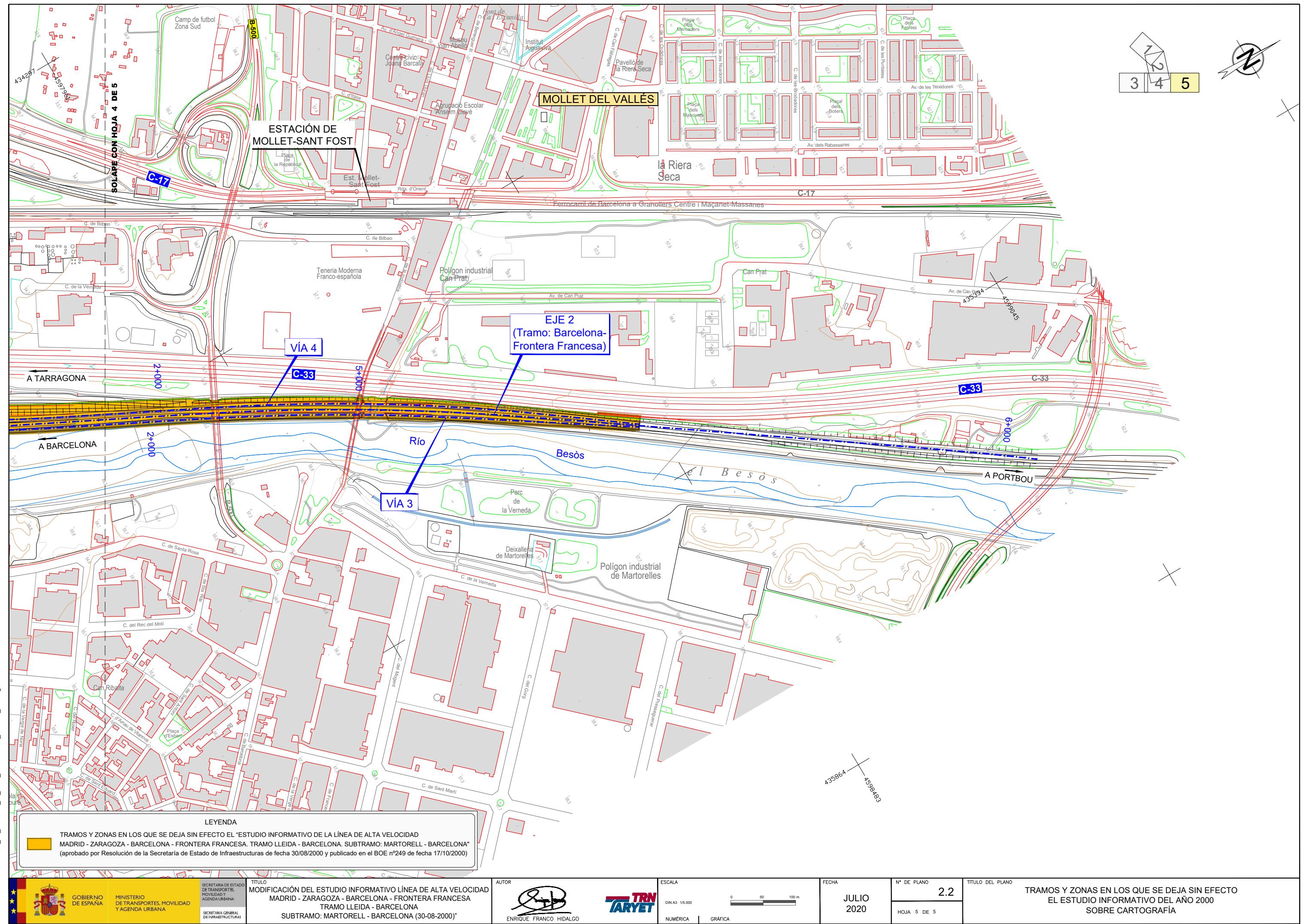
TRAMOS Y ZONAS EN LOS QUE SE DEJA SIN EFECTO EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD
MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA. TRAMO LLEIDA - BARCELONA. SUBTRAMO: MARTORELL - BARCELONA"
(aprobado por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 30/08/2000 y publicado en el BOE nº249 de fecha 17/10/2000)

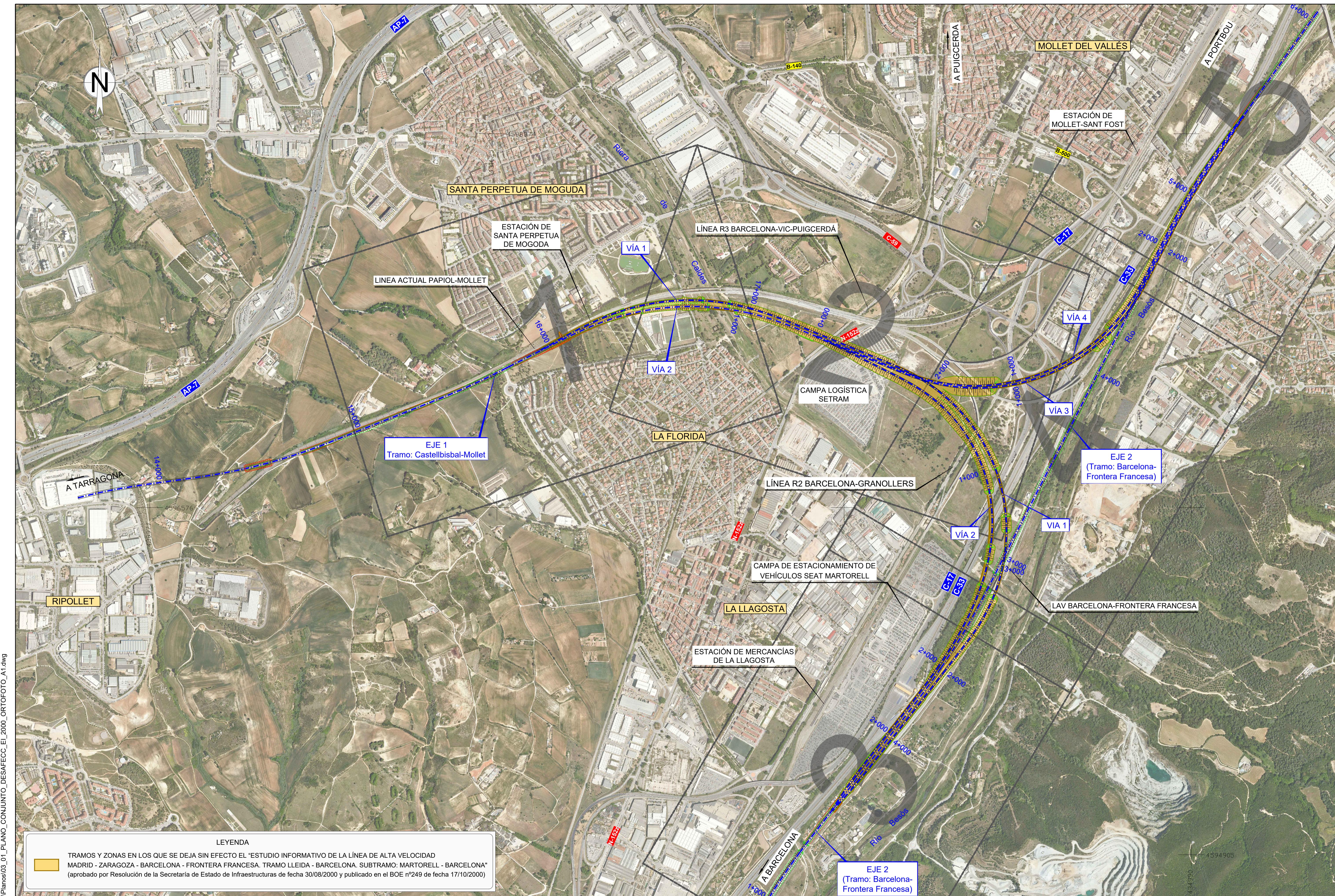






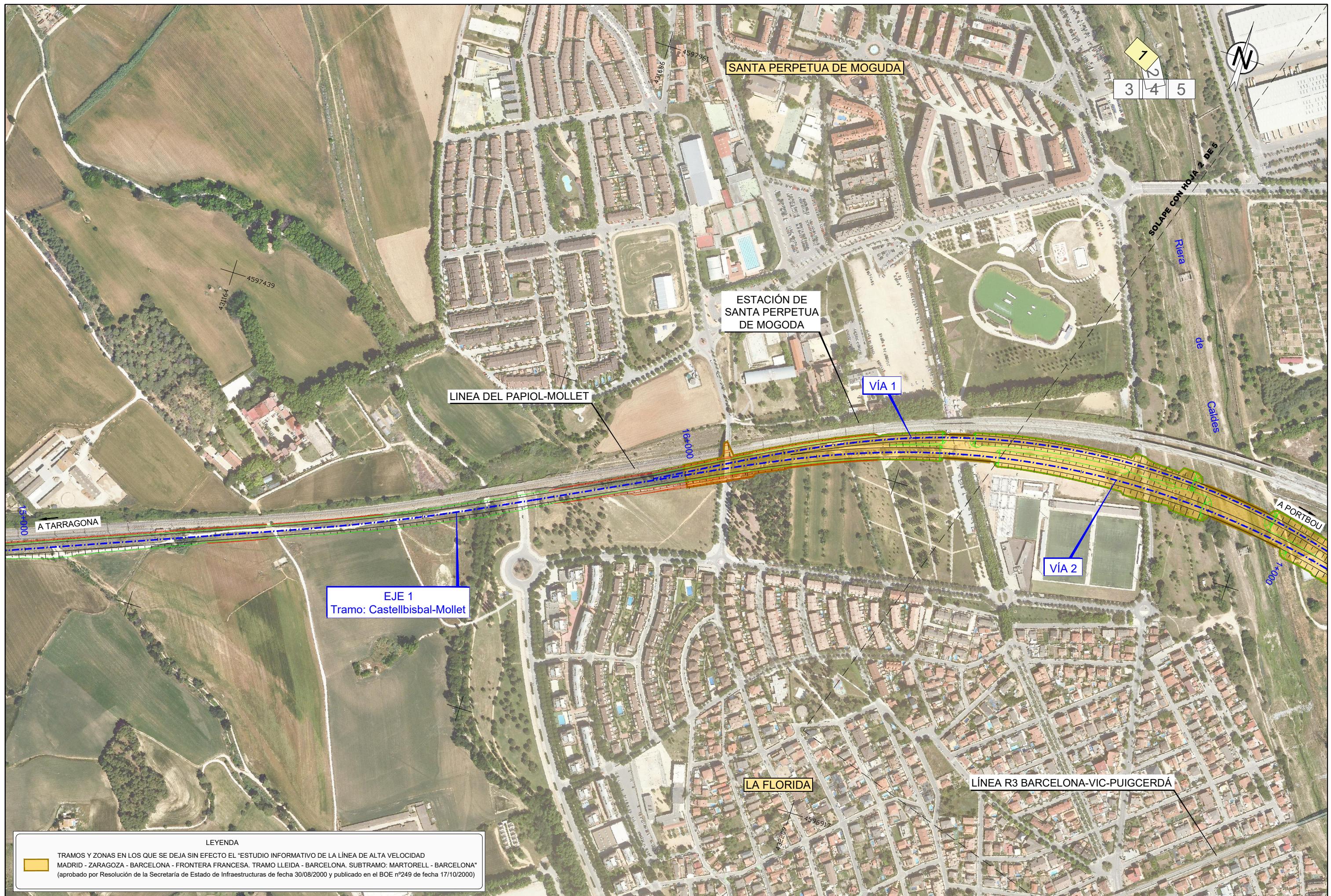






LEYENDA

TRAMOS Y ZONAS EN LOS QUE SE DEJA SIN EFECTO EL "ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD
MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA. TRAMO LLEIDA - BARCELONA. SUBTRAMO: MARTORELL - BARCELONA"
(aprobado por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 30/08/2000 y publicado en el BOE nº249 de fecha 17/10/2000)





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD
MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO LLEIDA - BARCELONA
SUBTRAMO: MARTORELL - BARCELONA (30-08-2000)"

AUTOR

ENRIQUE FRANCO HIDALGO

TRN
TARYET

ESCALA

DIN A3 / 1:5.000

0

50

100 m

FECHA

JULIO

2020

Nº DE PLANO

3.2

TIÍTULO DEL PLANO

TRAMOS Y ZONAS EN LOS QUE SE DEJA SIN EFECTO
EL ESTUDIO INFORMATIVO DEL AÑO 2000
SOBRE ORTOFOTOGRAFÍA

HOJA 2 DE 5



