

También podrá extinguirse la vigencia del Convenio por el mutuo acuerdo de las Administraciones intervinientes, así como por decisión unilateral de alguna de ellas cuando se produzca por la otra un incumplimiento grave acreditado de las obligaciones asumidas.

Tanto la formalización del Convenio como cualquiera de los supuestos de su extinción serán objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba» y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Obejo.

Séptima.—Las dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación de este Convenio serán resueltas con carácter ejecutivo por el Ministro de Administraciones Públicas.

En todo caso, dichas resoluciones serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

El Ministro de Administraciones Públicas, Mariano Rajoy Brey.—La Alcaldesa del Ayuntamiento de Obejo, Ana Rojas Moyano.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

9640

RESOLUCIÓN de 17 de abril de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza, subtramo: Madrid-Calatayud» (provincias de Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 23 de diciembre de 1993 y 29 de mayo de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental las memorias-resumen de las alternativas viables, correspondientes al trazado de Madrid a Zaragoza y de los posibles accesos a Madrid, respectivamente, con objeto de iniciar el procedimiento evaluación de impacto ambiental.

Recibidas las referidas memorias-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 5 de octubre de 1994 y 20 de noviembre de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 14 de noviembre de 1996, en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid» de 7 de noviembre de 1996, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara» de 6 de noviembre de 1996, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Soria» de 11 de noviembre de 1996, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de 11 de noviembre de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1997 la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública figura como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto ferroviario de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza, subtramo: Madrid-Calatayud (provincias de Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada en el expediente y completado el análisis ambiental con diversas visitas a la zona del proyecto, se considera que el trazado formado por las siguientes alternativas puede ser ambientalmente viable:

Para el acceso a Madrid, la alternativa de Mejorada modificada, desde el origen hasta el punto kilométrico 30,000.

A continuación, la alternativa Madrid-Calatayud, hasta el punto kilométrico 197,740, cruce del río Piedra.

Desde el punto anterior hasta enlazar con el proyecto en construcción del tramo Calatayud-Ricla, las alternativas Calatayud este y la Calatayud valle se consideran ambas ambientalmente viables.

Para ello, el promotor, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, deberá cumplir con lo especificado en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa anterior, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Entre el origen del proyecto y el punto kilométrico 30,800, en el cruce sobre el arroyo Anchuelo, en las proximidades de Los Hueros.

La alternativa seleccionada, Mejorada modificada, se ha coordinado con los trazados de la autovía de circunvalación a Madrid M-50 y la autopista de peaje R-3, que discurren por esta zona. Para ello, las Administraciones competentes, la Dirección General de Carreteras y la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, elaboraron una propuesta conjunta, que fue remitida al órgano ambiental el 27 de noviembre de 1997, y que se considera la alternativa seleccionada en este tramo.

Sobre este trazado básico, se realizarán, siempre que sea técnicamente posible de acuerdo con la naturaleza del proyecto, las siguientes modificaciones:

Para disminuir la afección al río Manzanares y a su vegetación de ribera, entre los puntos kilométricos 1,400 y 2,700, se separará la traza del ramal de salida de Madrid lo más posible del cauce del río Manzanares, y un mínimo del orden de 150 metros. En la parte que discurre paralela y más cercana al río se dispondrá un viaducto, aproximadamente entre los puntos kilométricos 1,800 y 2,300.

Para disminuir la afección a la Cañada Real Galiana, entre los puntos kilométricos 12,000 y 13,500, el trazado deberá desplazarse hacia el noroeste unos 200 metros. El ferrocarril deberá discurrir en trinchera o en falso túnel la longitud necesaria para evitar la afección a los habitantes de las edificaciones mas próximas. Para conseguir estos objetivos, deberán coordinarse los proyectos del ferrocarril y de la M-50 en esta zona.

Para disminuir la afección a los cortados sobre la vega del río Jarama, en el túnel del punto kilométrico 15,000 se prolongará lo mas posible el túnel o el falso túnel del acceso este.

En el cruce del río Jarama, punto kilométrico 16,700, se elevará la rasante del viaducto y la ubicación de los estribos para no afectar a la vegetación de ribera. Además, en el viaducto de cruce sobre el río y su bosque de ribera se dispondrán pantallas antirruído, en la longitud y condiciones necesarias, de forma que las aves no se vean afectadas por el ruido.

Como consecuencia de la elevación de la rasante propuesta en el párrafo anterior, se disminuirá la altura del desmonte entre los puntos kilométricos 18,200 y 20,000, con lo que el impacto sobre el paisaje y la geomorfología será menor.

Para disminuir la afección sobre el paisaje y la geomorfología, el desmonte situado entre los puntos kilométricos 21,700 y 22,100 será sustituido por un túnel, procurando bajar la cota de la rasante entre los puntos kilométricos 22,100 y 24,400, aproximadamente, para disminuir la altura de los terraplenes, muy pronunciada en esta zona.

Si no se disminuye la altura del desmonte situado entre los puntos kilométricos 26,200 y 26,800 como consecuencia de la condición del punto siguiente, dicho desmonte se sustituirá por un túnel o un falso túnel.

En el paso por las proximidades de la urbanización «Mariblanca», entre los puntos kilométricos 28,200 y 28,600, se desplazará la traza hacia el sur, de forma que el ferrocarril no quede a una distancia menor de 200 metros de los límites de la citada urbanización. Se bajará la cota de la rasante en la medida de lo posible para disminuir tanto el efecto del ruido como la intrusión visual en la zona urbanizada.

En la zona donde el ferrocarril cruza el arroyo Anchuelo, se desplazará la traza para que el cruce sea menos esviado que el de la solución propuesta, con objeto de disminuir la afección a su cauce, a la zona inundable y a la fauna asociada al mismo. Si esto no fuese posible, se dispondrá un viaducto entre los puntos kilométricos 30,300 y 30,850 aproximadamente, y, en cualquier caso, de la longitud necesaria para minimizar los impactos indicados.

1.2 Resto del trazado, entre el punto kilométrico 30,800 y el final, en Calatayud.

Sobre la alternativa seleccionada del estudio informativo se realizarán, siempre que sea técnicamente posible, las siguientes modificaciones:

Para evitar los impactos paisajístico, geomorfológico y acústico del viaducto situado entre los túneles de los puntos kilométricos 39,500 y 40,700, se procurará dar continuidad a ambos túneles, suprimiendo la obra de fábrica intermedia, para lo cual se desplazará la traza la distancia necesaria hacia el noroeste.

Con objeto de afectar lo menos posible a las masas boscosas del cerro de «Piedras Menaras», Chiloeches y Centenera, la traza se desplazará ligeramente, en dirección noroeste, entre los puntos kilométricos 45,000 y 65,000, aproximadamente. El desplazamiento vendrá limitado hasta el punto kilométrico 55 por los cortados situados entre Los Santos de la Humosa y Chiloeches, y hasta el punto kilométrico 65 por la Cañada Real.

En la zona de Torija y Trijueque, entre los puntos kilométricos 72,250 a 95,000, aproximadamente, con objeto de preservar las masas boscosas de encinas más valiosas, se desplazará la traza hacia el noroeste, de forma que pase entre la urbanización «La Beltraneja» (punto kilométrico 81) y la N-II. Con ello se evitará la afección a los principales bosques de encinas situados entre la C-201 a Brihuega y el punto kilométrico 92 de la N-II, aproximadamente. Para evitar la afección a la mencionada urbanización, tanto por ruido como por efecto barrera visual, el trazado, a su paso por el frente de la misma se aproximará lo más posible a la N-II y discurrirá en trinchera.

En la parte del trazado que discurre próximo a los núcleos urbanos de Úrex de Medinaceli, Sagides, Chaorna y Alconchel de Ariza, entre los puntos kilométricos 148 y 168, aproximadamente, se desplazará la traza hacia el norte, con objeto de disminuir los impactos sobre la geomorfología, los cursos de agua y el paisaje debidos a lo abrupto del terreno y a la vegetación boscosa de la zona. Este desplazamiento deberá ser de, al menos, del orden de un kilómetro en línea recta a la altura del cruce con la carretera de Chaorna. A esta distancia la vegetación es mucho menos densa, y el terreno hacia el noroeste tiene una topografía más suave. En la zona de Úrex de Medinaceli el desplazamiento de la traza hacia el norte no deberá ser menor de 300 metros.

Favorecida por la modificación de trazado de la condición anterior, entre los puntos kilométricos 167,800 y 168,400, junto al cruce con la carretera de Santa María de Huerta a Alconchel de Ariza, se trasladará la traza hacia el norte un mínimo de 700 metros para disminuir la afección del doble viaducto sobre el barranco y el arroyo, respectivamente, y del desmonte intermedio, sustituyéndolos por un único viaducto sobre el arroyo de la Cañada.

La embocadura oeste del túnel previsto entre los puntos kilométricos 193,000 y 195,000, se desplazará hacia el sur para evitar la afección a la vaguada de la alternativa proyectada. En relación con la anterior modificación, el viaducto del punto kilométrico 195,200 se desplazará hacia el sur una distancia mínima del orden de los 250 metros, con objeto de disminuir la afección paisajística en el valle y en los terrenos cultivables del mismo.

En el caso de que se desarrolle la alternativa Calatayud valle, se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones:

El viaducto previsto entre los puntos kilométricos 201,200 y 203,300, se proyectará con una altura libre mínima de 5 metros sobre la cota del terreno, de forma que permita el paso de la maquinaria agrícola. Las pilas se diseñarán de forma, tanto en número como en su ubicación y dimensiones, que afecten en la menor medida posible a los terrenos cultivables de la vega del río Jalón.

En la parte del trazado que discurre junto al ferrocarril actual se minimizará la ocupación de suelo por la nueva línea, acercándolo lo mas posible a la línea existente, tanto en planta como en alzado. Los terraplenes resultantes se sustituirán, en la medida de lo posible, por muros.

Las modificaciones anteriores, ahora definidas de forma aproximada, se determinarán en el proyecto de construcción, de acuerdo con los objetivos que se pretende alcanzar con las mismas.

Para la viabilidad de las modificaciones de trazado propuestas se tendrán en cuenta, entre otras cosas, las condiciones de explotación de la línea en su conjunto y no solamente unos valores mínimos absolutos de los parámetros de trazado.

2. Medidas relativas a la conservación de los espacios naturales protegidos

El trazado de la línea de alta velocidad atraviesa la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), denominada «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares», coincidente con el Parque Regional del Sureste de la Comunidad de Madrid, entre los puntos kilométricos 1,500 y 2,400, aproximadamente (ramal Madrid-Zaragoza), y también entre los puntos kilométricos 15,300 y 17,700, aproximadamente, afectándola desde el punto de vista ambiental de forma significativa.

A la vista de lo anterior, para que el proyecto se pueda considerar ambientalmente viable, deberá seguirse el procedimiento establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, por el que se traspone la parte de la Directiva a que se ha hecho referencia.

De acuerdo con lo establecido en la citada Directiva, el órgano promotor del proyecto deberá justificar las razones imperiosas de interés público de primer orden que hacen necesario el proyecto.

Dado que del estudio informativo se deduce la falta de alternativas técnicamente viables que no afecten al Parque Regional o a la ZEPA y que la solución adoptada minimiza la afección a la zona protegida, se deberán adoptar las medidas compensatorias que sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la red Natura 2.000 quede protegida. Las Comunidades Autónomas afectadas por la compensación comunicarán a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente las medidas compensatorias que hayan adoptado y éste, a través del cauce correspondiente, informará a la Comisión Europea.

Dado que en la zona del cruce sobre el río Jarama, la línea ferroviaria y las carreteras M-50, de circunvalación de Madrid, y la autopista de peaje R-3, cruzan el área protegida por la misma zona, en una franja relativamente estrecha, de entre unos 500 y 700 metros, según el punto de cruce, las medidas compensatorias se deberán adoptar de forma conjunta para las tres vías cuando se hayan decidido las alternativas a realizar y se hayan formulado las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, puesto que, además, el hábitat afectado y las especies objeto de protección son las mismas. A estos efectos, las Administraciones competentes de ferrocarriles y carreteras realizarán un estudio conjunto de carácter científico y suscrito por profesionales expertos, en el que se analice, de forma exhaustiva, el efecto de las infraestructuras, tanto durante la construcción como durante la explotación, sobre las aves que motivaron la declaración de la ZEPA. Asimismo se analizará en el estudio la adecuación de las medidas compensatorias que se propongan, cualquiera que sea el carácter de las mismas.

En la zona en la que el ferrocarril discurre por la vega del río Manzanares, entre los puntos kilométricos 1,500 y 2,400 (ramal Madrid-Zaragoza), cruzarán el área protegida también, previsiblemente, la M-50 y la autopista R-4, por lo que el análisis del impacto y de las medidas compensatorias, se realizarán para el conjunto de las infraestructuras, al igual que en el caso anterior.

El estudio anterior, así como las medidas compensatorias que se propongan, se enviarán al órgano ambiental competente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, previamente a la aprobación del proyecto.

3. *Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación*

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán asimismo para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal. Para la determinación de los suelos, que por sus profundidades y características puedan considerarse tierra vegetal, se estará a los dispuesto por el Director ambiental de obra, según se establece en el apartado de seguimiento y vigilancia de esta declaración.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. Asimismo, se evitará que estas instalaciones afecten a zonas con superficie arbolada y a la vegetación de ribera.

4. *Medidas sobre la protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas*

4.1 Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de los sistemas fluviales formados por los ríos Jarama, Blanco, Piedra, Jalón, Jiloca y sus afluentes, y los arroyos y barrancos tributarios de los mismos, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se afecte a dichos sistemas fluviales. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los ríos mencionados la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma. El diseño de las estructuras de los puentes se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce y sin que los estribos afecten a la vegetación de ribera.

Asimismo, en el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

4.2 Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

4.3 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4.4 Teniendo en cuenta la posible afección, señalada en la cartografía del estudio de impacto ambiental, a los recursos hídricos subterráneos situados entre, aproximadamente, los puntos kilométricos 5,000 y 20,000; 25,000 y 45,000; 65,000 y 70,000; 115,000 y 120,000; 123,000 y 136,000; 140,000 y 142,000, y desde el punto kilométrico 152,000 hasta el final del trazado en Calatayud, se procederá a:

4.4.1 No utilizar en esas áreas maquinaria ni depositar materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.

4.4.2 Estudiar las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los recursos hídricos subterráneos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la vía.

4.4.3 Diseñar y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por las zonas de recarga.

5. *Medidas de protección a la fauna*

El trazado de la línea de alta velocidad atravesará el espacio denominado «Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», también conocido como Parque Regional del Sureste de Madrid, declarado mediante la Ley 6/1994. Asimismo, atravesará la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), según la Directiva 79/409/CEE, sobre Conservación de Aves Silvestres, denominada «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares», coincidente con el Parque Regional del Sureste, con presencia de diversas especies, fundamentalmente aves que se reproducen allí, entre las que destacan importantes poblaciones de cernícalo primilla, milano negro y halcón peregrino. Por ello, se extremarán las precauciones durante la época de nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las voladuras desde primeros de febrero a últimos de julio.

Además, con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales a lo largo del trazado de la vía, y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño, indicados en el capítulo 6.3.1, de medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, y aquellos que sean necesarios para facilitar la permeabilidad de la fauna. Todo ello se realizará en consulta con los órganos competentes de la Comunidad de Madrid, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Junta de Castilla y León y Comunidad Autónoma de Aragón.

Asimismo, se llevarán a cabo las medidas necesarias para no afectar a la población de nutria existente en el río Piedra.

6. *Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas*

Deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por el tren no sobrepase los 55 db (A) Leq nocturnos ni los 65 db (A) Leq diurnos, ni un Lmax de 90 db (A), medidos en las áreas habitadas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, en las áreas definidas en el apéndice sobre niveles de ruido estimado en las zonas sensibles, y en el capítulo 6.5.4: Apantallamiento acústico, ambos del Estudio de Impacto Ambiental.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá la necesidad de complementar, en su caso, las medidas previstas en el estudio.

7. *Medidas de protección del patrimonio arqueológico*

Teniendo en cuenta lo indicado en el capítulo 3.2.2 del inventario ambiental, y en el anexo 1, ambos del Estudio de Impacto Ambiental, y dado que en las inmediaciones del trazado de la vía se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos: Palacio del Negralejo (Rivas-Vaciamadrid), Castillo de Retuenga (Anchuelo); El Castillo (Chiloeches), La Piniella, La Rábera, Peñas del Estudiante y Casares Majanos (Alcolea del Pinar), Cuevas del Robusto (Anguita), Depósito del Agua (Terrer) y Barranco de la Bartolina (Calatayud), se realizarán, en consulta con los órganos competentes de la Comunidad de Madrid, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la Junta de Castilla y León y de la Comunidad Autónoma de Aragón, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado.

En todo caso, con el resultado de lo anteriormente indicado, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, en consulta con los referidos órganos competentes de las Comunidades Autónomas.

8. Medidas de protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la línea de alta velocidad se asegurará la continuidad de los servicios interceptados, entre los que destacan las siguientes carreteras: N-III, Madrid-Valencia; M-203, Vicálvaro-Mejorada del Campo; Mejorada del Campo-Torrejón de Ardoz; M-206, Loeches-Torrejón de Ardoz; M-300, Arganda del Rey-Alcalá de Henares; Torres de la Alameda-Alcalá de Henares; N-320, Guadalajara-Albacete; Iriepal-Centenera; C-201, Torija-Brihuega; N-204, Almadrones-Sacedón; N-211, Alcolea del Pinar-Molina de Aragón; Autovía N-II, Madrid-Zaragoza y las carreteras que acceden a las poblaciones de San Fernando de Henares, Los Hueros, Villabilla, Anchuelo, Los Santos de la Humosa, Santorcaz, Chiloeches, Aldeanueva, Torija, Brihuega, Hontanares, Las Inviernas, Navalpotro, Fuen-saviñán, Torresaviñán, Villaverde del Ducado, Luzuaga, Medinaceli, Arcos de Jalón, Chaorna, Alconchel de Ariza, Cabolafuente, Cetina, Alhama de Aragón, Castejón de las Armas, Ateca, Terrer y Calatayud, así como las vías pecuarias indicadas en el capítulo 6.3.2 del estudio de impacto ambiental, acequias, y caminos agrícolas y de servicio atravesados por el trazado de la vía.

9. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto dedicará especial atención a los desmontes y terraplenes, al cruce de los ríos Jarama, Blanco, Piedra, Jalón, Jiloca y Perejiles, así como a los arroyos y barrancos interceptados por el ferrocarril, a las embocaduras de los túneles y a la integración paisajística de la traza. Asimismo, el proyecto contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parques y tránsito de maquinaria, almacenes de materiales y plantas de hormigonado.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubiesen sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes, donde se acopien más de 80.000 metros cúbicos, vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente y, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En las bocas de todos los túneles previstos se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas similares a las actuales. Con ello, y una vez revegetadas estas zonas, los impactos paisajístico-visuales pueden llegar a anularse.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2H:1V, con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su revegetación.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, indicadas en esta condición, se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la recepción de las obras.

10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Sin perjuicio de las funciones que, según la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, le corresponden al Director facultativo de las obras, el organismo encargado de ejecutar las mismas dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra, que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre protección y conservación de los suelos y de la vegetación, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Semestralmente, y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Madrid sobre los niveles de ruido realmente existentes en el área a que se refiere la condición 5 y las eventuales afecciones a las aves rapaces nidificantes.

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la condición 6, y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mayor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de trazado, en planta y alzado, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas procedentes de la excavación de túneles y de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.3.

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la vía, a que se refiere la condición 4.4.2.

Diseño de las medidas necesarias para que las aguas no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición 4.4.3.

Diseño y presupuesto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 5.

Diseño y presupuesto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 6.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, al que se refiere la condición 7.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 10.

Estos proyectos e informes se comunicarán igualmente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que desarrollará respecto a los mismos las funciones de vigilancia y seguimiento que le atribuye la normativa vigente.

12. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras contemplados en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 17 de abril de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo: Madrid-Calatayud (excepto accesos a Madrid)

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .	
Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Dirección General de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Dirección Territorial del MOPT en Castilla-La Mancha	
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Montes, Caza y Pesca. Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .	
Gobierno Civil de Guadalajara	X
Diputación Provincial de Guadalajara	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	
Presidencia de la Junta de Castilla y León	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Secretaría General.	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social (Junta de Castilla y León). Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	
Dirección Territorial del MOPT en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	
Consejería de Agricultura y Ganadería. Comunidad Autónoma de Castilla y León	
Gobierno Civil de Soria	X
Diputación Provincial de Soria	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón .	
Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales de la Diputación General de Aragón	
Departamento de Medio Ambiente. Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Estructuras Agrarias. Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes. Diputación General de Aragón	
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Ordenación Territorial O. P. y T. Diputación General de Aragón	
Dirección General de Industria, Energía y Minas. Departamento de Industria, Comercio y Turismo. Diputación General de Aragón	
Dirección Provincial del MOPT en Zaragoza	
Cortes de Aragón. Grupo Parlamentario Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida	
Diputación Provincial de Zaragoza	
Ayuntamiento de Guadalajara	X
Ayuntamiento de la Oruga	
Ayuntamiento de Marchamalo (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Tórtola de Henares (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Aldeanueva de Guadalajara (Guadalajara) ...	
Ayuntamiento de Fontanar (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Yunquera de Henares (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Maderuelo (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Ciruelos del Pinar (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Corduente (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Valdegrudas (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Torija (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Trijueque (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Torre del Burgo (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Valdearenas (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Muduex (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Utande (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Villanueva de Argecilla (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Ledanca (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Argecilla (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Jadraque (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Bujalaro (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Almadrones (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Villaseca de Henares (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Mandayona (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Mirabueno (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Baidés (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Viana de Jadraque (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Algora (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Torremocha del Campo (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Pelegrina (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Sigüenza (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Jodra del Pinar (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Guijosa (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Estriegana (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Horna (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Bujarrabal (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Esteras de Medinaceli (Soria)	
Ayuntamiento de Medinaceli (Soria)	
Ayuntamiento de Salillas de Medinaceli (Soria)	
Ayuntamiento de Santa Engracia de Juberá (Soria)	
Ayuntamiento de Sagides (Soria)	
Ayuntamiento de Arcos de Jalón (Soria)	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Santa María de Huerta (Soria)	
Ayuntamiento de Torrehermosa (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Monreal de Ariza (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Cabolafuente (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Ariza (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Cetina (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Contamina (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Alhama de Aragón (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Buberca (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Castejón de las Armas (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Carenas (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Ateca (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Terrer (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Paracuellos de Jiloca (Zaragoza)	
Ayuntamiento de Calatayud	
Instituto de Acústica del CSIC	
Cátedra de Ingeniería Ambiental. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid	
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León .	
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León	
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	
Instituto Tecnológico de Aragón	
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca.	
Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza.	
COMADEN (Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza)	
La Casa Verde (Madrid)	
Retama (Madrid)	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo	
Federación Ecologista de Castilla y León	
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León .	
Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN) ...	X
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC)	
Grupo Ecologista GEA	
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAMP)	
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN)	
Fundación Ecología y Desarrollo	
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	X
Asociación Ecologista de Zaragoza	
Sociedad Naturalista Medoposa	
Cámara Agraria Provincial de Soria	
Sociedad de Cazadores y Pescadores «San Saturio» (Soria)	
CODA (Madrid)	
AEDENAT (Madrid)	X
FAT (Madrid)	
ADENA (Madrid)	
SEO (Facultad de Biología. Universidad Complutense)	X
CEDEX	
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala la existencia de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) denominadas: Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares y Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares. Indica, a su vez, una serie de espacios incluidos en la red CORNE/BIOTOPOS/CEE, tales como: Los Santos de la Humosa, Parameras de Sigüenza-Alcolea del Pinar, Hoz de Pelegrina, Hoces del Jalón entre Medinaceli y Arcos de Jalón, y Sierra Ministra-Sigüenza.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha destaca el impacto que producirá la Alter-

nativa 1. Norte en las zonas agrícolas esteparias de Villanueva de la Torre y Quer, y en el tramo entre Matillas y Sigüenza. Indica una serie de aspectos que deben ser tenidos en cuenta: pasos practicables para la fauna terrestre vertebrada, revegetación en desmontes y terraplenes con especies autóctonas, adecuación de la vegetación a los cursos de agua, corrección de las situaciones en que las obras puedan producir erosión, y mantenimiento de las características de las vías pecuarias.

El Gobierno Civil de Guadalajara solicita que se tenga en cuenta la mayor ocupación de suelo que resulta de la Alternativa 1. Señala la afección a cursos de agua superficiales, los efectos sonoros a las poblaciones y que sean tenidos en cuenta los registros mineros preexistentes.

La Diputación Provincial de Guadalajara señala la riqueza de la fauna piscícola y de bosques de ribera de los valles de los ríos Henares, Badial y Valdiruega, así como la existencia de importantes encinares en los términos de Guadalajara, Trijueque, Gajanejos y Muduex. Solicita el mayor número posible de pasos para la fauna, el ganado y la maquinaria agrícola.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León considera la incidencia importante que tiene la Alternativa 1 sobre el Valle del Jalón. Señala una serie de medidas correctoras a tener en cuenta en la Alternativa 2, indicando las cañadas y cordeles atravesados por esta Alternativa, así como la incidencia en las masas arbóreas de encinas y quejigos existentes entre Urex de Medinaceli y el límite de la provincia.

El Gobierno Civil de Soria expone su disconformidad con la política de realizar nuevas líneas de alta velocidad y no mejorar los actuales trazados ferroviarios. Considera que el trazado que produce menos daños medioambientales es el que discurre paralelo y próximo al cauce natural del río Jalón y Santa María de Huerta.

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón señala en su informe sobre la evaluación del impacto ambiental del tramo Madrid-Zaragoza, y concretamente para el subtramo Madrid-Calatayud, la existencia de un enclave con especial valor para la flora endémica, donde destaca la presencia de las únicas poblaciones de *Centaurea pinnata*, en el área de distribución exclusiva del suroeste de Zaragoza (alrededores de Calatayud y pueblos circundantes).

El Ayuntamiento de Guadalajara indica los aspectos que deberán tenerse en cuenta en el caso de la Alternativa 1 y otros que fueron presentados en su escrito de sugerencias a los Accesos a Madrid.

Los Ayuntamientos de Fontanar y de Junquera de Henares consideran más perjudicial ambientalmente la Alternativa 1, al transcurrir por fértiles vegas, suelos de regadío, bosques de ribera, y a escasa distancia de núcleos de población.

Los Ayuntamientos de Torija y Trijueque remiten escritos muy similares en los que se oponen totalmente a la alternativa que pasa por sus términos municipales, ya que contribuirá a destruir aún más la fauna y el paisaje de La Alcarria. Se indica además la afección a una urbanización del término de Trijueque, el ruido por la proximidad a los núcleos urbanos y la interrupción del camino que lleva a los agricultores a sus parcelas.

El Ayuntamiento de Valdearenas considera que la línea férrea transcurriría muy cerca del núcleo urbano, pasaría por un valle estrecho, quedando destruidas las pocas tierras de cultivo, y cortarían las acequias existentes.

El Ayuntamiento de Muduex analiza las afecciones que producirán las Alternativas 1 y 2 sobre el municipio, y aunque señala que las dos impactan gravemente en el desarrollo del pueblo de Muduex, en su economía y calidad de vida, considera que la Alternativa 2 resultaría ser la menos dañina.

El Ayuntamiento de Utande y el Ayuntamiento de Ledanca presentan idénticos escrito de disconformidad con el trazado del tren por los términos municipales, por la destrucción de varias tierras de labor, el corte de carreteras y caminos, y los ingresos por la caza, ya que el tren cortarían la expansión de las especies cinegéticas.

El Ayuntamiento de Argecilla no está conforme con el trazado del Tren de Alta Velocidad por su término municipal y considera que serán destruidas varias tierras de labor.

El Ayuntamiento de Bujalaro dice que antes de llevarse a cabo el proyecto se tenga en cuenta lo siguiente: La proximidad al núcleo urbano es menor de 200 metros; sugiere separarla al menos a 500 metros. El trazado, una vez que sale del túnel, discurre por un valle con cultivos de regadío, frutales, plantaciones y huertas familiares. Con este trazado se perderán al menos tres manantiales. Causa grave perjuicio al término municipal, ya que lo divide en dos mitades.

El Ayuntamiento de Almadrones alega que la línea de Alta Velocidad transcurrir por el municipio muy próximo al casco urbano, y cruza el Valle del Badiel, lo que implicaría un viaducto de fuerte impacto paisajístico.

El Ayuntamiento de Villaseca de Henares indica las principales afecciones que producirá el trazado: La desaparición del azulón común al ser ocupada la margen derecha del río Henares, la incidencia negativa sobre el cebadero de buitres situado en el Alto Caballo, el impacto que se causaría a las vías pecuarias y el corte en la terminación de los arroyos Hocino, Bustar y Valdelagua.

Considera que el impacto ambiental que se produciría en el término municipal es crítico, ya que afecta a todos los valores y recursos de forma irreversible.

El Ayuntamiento de Sigüenza analiza las Alternativas 1 y 2, a su paso por el término municipal, señalando la afección al valle del río Dulce por parte de la Alternativa 2 y la casi coincidencia de la Alternativa 1 con el actual trazado de la vía férrea. Indica una serie de medidas correctoras para cada alternativa.

El Ayuntamiento de Estriégana incide en la afección que producirá el Tren de Alta Velocidad en torno al río Dulce, una de las especies de mayor valor ecológico de esta zona.

El Ayuntamiento de Ateca sugiere que se prevean dónde se van a acumular los excesos de materiales como consecuencia de la gran cantidad de túneles y movimientos de tierras, y las mejoras del entorno con plantaciones, reposición de masas arbóreas, etc.

La Asociación Naturalista de Aragón considera que se debe prestar especial atención a lo siguiente: La estabilización de taludes, la permeabilidad en el tránsito de la fauna y la repercusión de los sólidos en suspensión en el aire y en el agua, el análisis del ruido, la valoración de la superficie cultivable y no cultivable, y la incidencia de los tendidos eléctricos de la Línea de Alta Velocidad y del campo magnético que genera.

La Sociedad Española de Ornitología señala una serie de «Áreas de Importancia Internacional para las Aves», siendo las correspondientes a este proyecto: «Talamanca-Camarma», «Hoces del Jalón-Sierra de Algairén», «Altos de Barahona», «Parameras de Maranchón-Layna» y «Cortados del río Mesa».

El Instituto Tecnológico Geominero de España manifiesta que se debe prestar especial atención a las siguientes afecciones: Usos del suelo, redes de comunicación, efecto barrera, alteraciones sobre procesos geofísicos, incidencia de voladuras y ruido.

Considera más adecuada, desde el punto de vista ambiental, la Alternativa 2 por su menor afección al paisaje, y no afección a los Valles del Henares desde Bujalaro a Sierra Ministra, y al Valle del Jalón hasta Terror.

Tramo: Madrid-Zaragoza, subtramo: Madrid-Calatayud. Accesos a Madrid

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	
Presidencia de la Comunidad de Madrid	
Comunidad de Madrid. Consejería de Economía. Dirección General de Agricultura y Alimentación	X
Comunidad de Madrid. Consejería de Política Territorial. Dirección General del Suelo	X
Comunidad de Madrid. Consejería de Hacienda. Dirección General del Patrimonio	
Comunidad de Madrid. Consejería de Transporte. Viceconsejería	
Comunidad de Madrid. Consejería de Salud. Secretaría General Técnica	
Comunidad de Madrid. Consejería de Integración Social	
Comunidad de Madrid. Consejería de Educación y Cultura. Dirección General del Patrimonio Cultural	X
Comunidad de Madrid. Consejería de Cooperación. Agencia de Medio Ambiente	X
Dirección de Relaciones Institucionales. Asamblea de Madrid ..	
Vicepresidencia. Consejo Económico y Social	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Dirección General de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha	X
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Dirección General del Agua y de la Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente	
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Dirección General de Producción Agraria	
Gobierno Civil de Guadalajara	X
Diputación Provincial de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Ajalvir (Madrid)	
Ayuntamiento de Alcalá de Henares (Madrid)	X
Ayuntamiento de Aldeanueva de Guadalajara (Guadalajara) ...	
Ayuntamiento de Alovera (Guadalajara)	X
Ayuntamiento de Anchuelo (Madrid)	
Ayuntamiento de Arganda del Rey (Madrid)	X
Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas (Madrid)	X
Ayuntamiento de Campo Real (Madrid)	X
Ayuntamiento de Centenera (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Chiloeches (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Corpa (Madrid)	X
Ayuntamiento de Daganzo de Arriba (Madrid)	X
Ayuntamiento de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Loeches (Madrid)	X
Ayuntamiento de Los Santos de la Humosa (Madrid)	
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de Meco (Madrid)	X
Ayuntamiento de Nuevo Baztán (Madrid)	X
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama (Madrid)	X
Ayuntamiento de Pozo de Guadalajara (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Pozuelo del Rey (Madrid)	
Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid (Madrid)	X
Ayuntamiento de San Fernando de Henares (Madrid)	X
Ayuntamiento de San Martín de la Vega (Madrid)	
Ayuntamiento de Santorcaz (Madrid)	
Ayuntamiento de Torres de la Alameda (Madrid)	X
Ayuntamiento de Valverde de Alcalá (Madrid)	
Ayuntamiento de Velilla de San Antonio (Madrid)	X
Ayuntamiento de Villalbilla (Madrid)	X
Ayuntamiento de Villanueva de la Torre (Guadalajara)	
Ayuntamiento de Coslada (Madrid)	
Ayuntamiento de Mejorada del Campo (Madrid)	X
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz (Madrid)	X
Ayuntamiento de Azuqueca de Henares (Guadalajara)	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Acústica	X
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cátedra de Planeamiento Urbanístico	X
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cátedra de Ingeniería Ambiental	X
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid	
COMADEN	X
La Casa Verde	
Retama	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo	
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAMP)	
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN)	
Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente (DALMA)	X
CODA	
AEDENAT	X
FAT	
ADENA	
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas)	
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Economía, Dirección General de Agricultura y Alimentación de la Comunidad de Madrid, sugiere, entre otras cosas, elaborar un inventario de la vegetación natural y aprovechamientos agrícolas actuales, evaluar las consecuencias del efecto barrera en los elementos móviles del ecosistema: Tránsito ganadero, valor cinético, presión humana en función del futuro tránsito de vehículos, etc.

Estudiar y detectar los posibles acuiferos que pudieran ser afectados, y efectuar medidas de recuperación ambiental en la revegetación de taludes. Procurar que, durante la realización de las obras, sea mínimo el daño ocasionado en los suelos productivos. Evitar cortar los cauces naturales del agua en máximas crecidas por lluvias torrenciales.

En el caso de afectar alguna vía pecuaria, solicitar autorización a la Dirección General de Agricultura y Alimentación, Sección de Vías Pecuarias.

La Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid analiza los itinerarios presentados en la Memoria-resumen y propone otras alternativas, enumerando sus ventajas.

Una sería la que, coincidente en un inicio con el acceso norte, se ciñe al futuro trazado a la M-50 y abraza en el paso del río Jarama al núcleo de Mejorada, próxima a la M-203. Este trazado afectaría el parque del sureste en dos kilómetros solamente y en una zona en la que existen otras infraestructuras. A partir de este punto transcurrirá paralelo al parque en el sureste y a la M-203 para cruzar la N-II y el río Jarama entre Torrejón y Alcalá de Henares y buscar el encuentro de la A-II por debajo del núcleo de Meco, donde dejaría la Comunidad de Madrid.

Otra alternativa es una variante de la anterior que coincide en un primer tramo con ella y que, yendo paralela a la M-203, se acopla al acceso medio por el sur del Gurugú.

La Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid, a través del Servicio de Patrimonio Histórico y Arqueológico, remite un informe indicando que las tres alternativas propuestas afectan a yacimientos arqueológicos de gran importancia; sin embargo, el impacto es menor en la alternativa 3 (corredor 3) por cuanto discurre en menor proporción sobre las áreas en donde la concentración de yacimientos es mayor (cuencas aluviales y terrazas fluviales).

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid emite un informe indicando las afecciones producidas por los distintos corredores de trazado. En el Corredor 1 se afecta al Parque Regional del Sureste, al paraje El Negrалеjo y a las Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares.

El corredor 2 afectaría al Parque Regional del Sureste, cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares y a los cortados de Rivas y el Piul. Este corredor afectaría a vegetación característica como jabunal, ontinar, vegetación de ribera de los ríos Jarama y Manzanares y montes Preservados (montes de Loeches, de Santorcaz y de los Santos de la Humosa).

El corredor 3 incide también en el Parque Regional del Sureste, en los cortados y cantiles de los ríos Jarama y Henares (en un tramo con consideración de ZEPA) y a un área de máximo interés ecológico como La Maraños, el Porcal y montes preservados (el monte de Arganda).

El informe menciona una serie de afecciones (ruidos, procesos y riesgos, hidrología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, aspectos socioculturales, socioeconómicos e infraestructuras). Concluye que la única solución viable desde el punto de vista ambiental sería la del corredor 1.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aconseja desarrollar, dentro del análisis previo al trazado, estudios de reconocimiento específico que sirvan para caracterizar el patrimonio histórico y arqueológico y su relación con los posibles impactos sobre parajes.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a través de la Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural, mantiene las observaciones realizadas en abril de 1994, teniéndose especialmente en cuenta:

La fenomenología erosiva de las laderas.

La afección a masas de matorral o arbolado autóctono.

La afección sobre montes en régimen de consorcio.

La afección sobre vías pecuarias.

La necesidad de establecer pasos para la fauna terrestre efectivos y con densidad suficiente.

El diseño de los tendidos eléctricos asociados a las obras, que no debe propiciar la electrocución o colisión de aves.

El Gobierno Civil de Guadalajara considera que en el examen de las alternativas propuestas se tenga en cuenta la densidad de población, la concentración industrial y la riqueza agrícola, por sus repercusiones eco-

nómicas, de calidad de vida y de valoración paisajística; también la afección a los cursos de aguas superficiales y los posibles efectos sonoros para poblaciones y los registros mineros preexistentes, ya que podrían verse afectados por alguno de los trazados pretendidos, a la hora de evaluar impactos ambientales.

La Diputación Provincial de Guadalajara señala una serie de medidas para prevenir los impactos sobre la vegetación, aguas, agricultura, fauna, ruido y paisaje. Asimismo, indica la existencia de una calzada romana paralela al río Henares y de diversas rutas arqueológicas en los términos municipales de Chiloeches, Villanueva de la Torre, Azuqueca y Alovera, así como la presencia de bosques de encinas como el monte Alcarria, próximo a Guadalajara.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares considera que, teniendo en cuenta las afecciones que pueden producir los otros corredores, se estudie la posibilidad de que el proyecto se desarrolle conforme al trazado número 3.

El Ayuntamiento de Alovera se opone al trazado de la alternativa 1 por los múltiples perjuicios que ocasiona a dicho municipio.

El Ayuntamiento de Arganda del Rey remite un completo informe con los aspectos ambientales que deben analizarse en el estudio de impacto ambiental, tales como corredores elegidos, atmósfera, agua, geología y geomorfología, suelos, vegetación y usos del suelo, fauna, relaciones ecológicas, procesos y riesgos, patrimonio histórico-artístico y cultural, paisaje, socioeconomía y legislación aplicable.

El Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas considera que el trazado idóneo del AVE sería la alternativa 2, que discurriría por la margen izquierda del Henares, manifestando que, si tuviera que pasar por Camarma de Esteruelas, fuera por la parte norte.

El Ayuntamiento de Campo Real informa desfavorablemente la propuesta de trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-frontera francesa a su paso por esta localidad, debido al alto valor ecológico de dicha zona, ya que en la misma anidan y viven especies protegidas como las avutardas, el halcón peregrino, la perdiz roja y la liebre, tratándose además de la mejor zona de cultivos de cereal de secano. Por otra parte, propone alternativamente el desplazamiento del trazado en unos 1.000 metros, dirección sureste, donde el impacto ecológico apuntado, según dice, no existiría.

El Ayuntamiento de Corpa considera que el trazado de la alternativa 3 no sería el más indicado para una adecuada protección de la riqueza faunística del término municipal y afectaría a la zona de la vega y al arroyo Pantueña.

El Ayuntamiento de Daganzo manifiesta su oposición al trazado del tren de alta velocidad a su paso por el municipio (alternativa 1), ya que corta a la Cañada Real, que, según dice, presta un gran servicio.

El Ayuntamiento de Getafe remite un escrito de su Sección de Planeamiento, en el que indica las afecciones que el corredor número 3 tiene sobre dicho municipio. Adjunta también un informe del Departamento de Gestión y Planificación Ambiental, donde se exponen las afecciones medioambientales que el proyecto comporta, señalando las muy negativas repercusiones que el trazado del corredor 3 de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza ocasionaría en el municipio de Getafe, pues supondría:

La destrucción del núcleo urbano del Caserío de Perales.

La afectación de otros núcleos de población próximos, como la colonia «Nuestra Señora del Carmen y San Antonio» y las cooperativas «Los Llanos» y «Antonio Machado».

La destrucción y/o alteración de hábitat de especies protegidas, destacando las de cernícalo primilla, cigüeña blanca y milano.

La alteración del espacio protegido por el Parque Regional situado en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

La posible afectación de cursos superficiales (río Manzanares principalmente) y subálveos muy vulnerables.

La destrucción de importantes fincas rústicas como «La Torrecilla», «La Casa de los Frailes» y «La Aldehuela».

Asimismo, señala el impacto derivado del trazado del corredor 2 sobre la numerosa colonia de milanos existentes en las márgenes del Manzanares, cuyos refugios se encuentran en los escarpes situados bajo la traza del mismo.

El Ayuntamiento de Guadalajara señala los siguientes aspectos:

En la alternativa del corredor 1, estudiar el efecto barrera para personas entre la ciudad de Guadalajara y la urbanización «El Clavín», el ruido en Guadalajara, barrio de Iriépal y barrio de Valdenoches y el impacto visual.

En la alternativa del corredor 2, considerar los efectos sobre la flora y la fauna, protección de las zonas boscosas e incidir en el estudio de la N-320 y de la Cañada Real.

Según el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara, la mayoría de los terrenos que atraviesan las alternativas están calificados como de protección paisajística especial.

El Ayuntamiento de Loeches considera que el corredor 2 pasa por terrenos no urbanizables protegidos faunísticamente, atraviesa terrenos industriales y divide el término municipal de Loeches de una forma considerable. Solicita que no se tenga en cuenta dicho corredor.

El Ayuntamiento de Madrid indica en su informe los aspectos que debe contemplar el estudio de impacto ambiental: Examen de las distintas alternativas; localización y tratamiento de las canteras; garantizar la no afección ni ocupación permanente o temporal de los cauces de aguas superficiales y sus márgenes; estudio acústico; estimación de las emisiones atmosféricas, proyecto de recuperación ambiental y programa de vigilancia ambiental.

El Ayuntamiento de Meco considera que el corredor número 1 rompe los actuales desarrollos urbanísticos del municipio, previstos hacia el sur del mismo. Cree conveniente que dicho corredor número 1 se sitúe más al sur del casco urbano de Meco, al límite con el término de Alcalá de Henares.

El Ayuntamiento de Nuevo Baztán indica los aspectos que debe contemplar el estudio de impacto ambiental, destacando, entre ellos, el estudio faunístico detallado de la zona, por tratarse de una estepa cerealista, un estudio del patrimonio histórico-artístico para la protección de la Cañada Galiana y un estudio sobre el ruido.

El Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama muestra su oposición tajante al corredor número 1, por afectar a zonas pobladas de ese municipio.

El Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid remite un documento informe elaborado por la Concejalía de Política Territorial; en él se analizan las diversas incidencias en materia urbanística y medioambiental de los corredores 1, 2 y 3, y se propone un nuevo corredor 4 (alternativa municipal), situado más al sur del corredor 3.

El Ayuntamiento de San Fernando de Henares señala en su escrito las afecciones al Plan General de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares y las afecciones al Parque Regional del Sureste en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama; por ello, entiende imposible la realización del corredor 1 del proyecto.

El Ayuntamiento de Torres de la Alameda indica que el corredor número 2 es el menos apropiado al pasar por su término municipal, ya que, entre otras cosas, su trazado discurre sobre una serie de naves y viviendas unifamiliares, transcurre demasiado próximo al arroyo Pantueña y la zona urbana de Mariblanca, y, además, afecta a una parte del sector industrial 3.

El Ayuntamiento de Velilla de San Antonio analiza el trazado de las tres alternativas planteadas en la Memoria-resumen, indicando los aspectos que no se han tenido en cuenta. Considera que la traza número 3, con ligeras correcciones, sería la más acertada. Por ello, en base a dicha traza propone una nueva alternativa más hacia el sur.

El Ayuntamiento de Villalbilla, hace constar su oposición al trazado que discurre por Villalbilla por suponer un fuerte impacto ambiental por ruidos en la zona urbana de Los Hueros, impacto visual por la división física del municipio, impacto sociológico que ahondaría aún más en el distanciamiento cultural y de comunicación, y porque el trazado discurre por la única zona de vega de que dispone Villalbilla, en paralelo al arroyo Anchuelo, y porque la zona goza de una fuerte expansión urbanística como área de viviendas unifamiliares y sirve de desahogo a Alcalá de Henares.

El Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz considera que la alternativa 1 presenta el problema ecológico de zonas de trincheras entre San Fernando y Paracuellos, y una gran reserva de avutardas al norte de Cobeña. La alternativa 3 es la que a su juicio ofrece en principio menor problema desde el punto de vista ecológico.

El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares señala el impacto que ocasionaría el trazado por su proximidad a barrios periféricos, como Vallehermoso, Asafain, etc. Asimismo, produciría impacto ecológico por la existencia en zonas próximas de avutardas, además de incidir sobre una vía pecuaria.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas indica que el corredor 1 sólo presenta problemas de impacto al cortar la zona meridional de la ZEPA 139, que se extiende por los secanos de Cobeña, Daganzo y Meco. En el corredor 2 se produce impacto al atravesar el espacio natural denominado Jarama-Bajo Manzanares. En el corredor 3 se atraviesan dos espacios naturales: Jarama-Bajo Manzanares y secanos de Campo Real-Valdilecha.

Por su parte, el Instituto de Acústica informa que la nueva línea de alta velocidad deberá ir necesariamente apantallada acústicamente al pasar cerca de los núcleos habitados, si la distancia a ellos es igual o menor a 200 metros, de forma que el nivel equivalente durante el día completo (Leq 24h) no supere los 65 dBA en fachada de viviendas y no haya más

de siete eventos sonoros con nivel superior a 70 dBA en veinticuatro horas. Para conseguir esto, las vías deberían ir en trinchera o situar pantallas de suficiente altura y longitud formadas por diques de tierra u otro material «ad hoc».

La Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN) señala los impactos ambientales que de manera general van a afectar a los tres corredores, entre ellos los grandes movimientos de tierras y la incidencia en el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

Considera que en el corredor 1 se tendrá en cuenta que, desde Ajalvir hasta Guadalajara, existe un área importante para las avutardas. En el corredor número 2 se indica el paso por la ribera del Manzanares, la incidencia en los montes de yesos de Madrid, el paso por la finca «El Piul», el monte de Loeches y el monte de Santos de la Humosa. En el corredor número 3 señala la presión sobre Perales del Río, el impacto en el monte de La Marañosa y su paso por el Jarama.

AEDENAT solicita la paralización del proyecto, ya que, según afirma, perjudicaría ambiental, social y económicamente al corredor Madrid-Barcelona.

Amigos de la Tierra llega a la conclusión de que las tres alternativas causarán un impacto muy negativo, tanto en el aspecto medioambiental, como en el social y económico de la zona afectada.

Indica que el corredor 2, además de dividir en dos el término de Rivas-Vaciamadrid, con las previsibles consecuencias, cruzará los cortados y la vega del Jarama, con un irreversible daño paisajístico y ecológico a toda la ribera del Jarama. En este aspecto, cabe destacar la afección de la zona denominada El Piul y la ruptura de los cortados sobre el Jarama, que albergan una importante colonia nidificante de halcón peregrino.

El corredor 3, partiendo del previsible daño en las terrazas del Manzanares, romperá en dos el Parque Regional del Sureste, causando daños irreparables en las masas boscosas de La Marañosa, atravesando las zonas húmedas del Jarama (lagunas del Porcal, Las Madres, etc.), para finalmente cruzar el monte de La Dehesa del Carrascal.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que el corredor 1 afectará a la zona de especial protección para las aves (ZEPA) número 139, «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares». También se verá afectada el área de importancia internacional para las aves 064, «Talamanca-Camarma». Los corredores 2 y 3 afectarán igualmente a la zona de especial protección para las aves (ZEPA) número 142, «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares», así como al área de importancia internacional para las aves número 065, «Cortados del Jarama».

Señala que, a falta de datos o estudios más detallados, podría considerarse como menos impactante para las aves el corredor 2, aunque el trazado definitivo para atravesar el río Henares debe estudiarse con profundidad. La alternativa 1 debería ser desestimada por el grave impacto ambiental sobre la ZEPA. Asimismo, la alternativa 3 atraviesa el Parque Natural, cruzando zonas de elevado valor ambiental.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica los aspectos medioambientales que se deben estudiar en cada una de las alternativas propuestas. Analiza las posibles afecciones producidas por cada uno de los tres corredores, y concluye que el corredor número 1 parece el más conveniente a pesar de los lugares por los que atraviesa.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo describe las diversas alternativas de trazado del proyecto de línea de alta velocidad del tramo Madrid-Zaragoza, que transcurren fundamentalmente por los valles de los ríos Henares y Jalón, y los páramos alcarreños, atravesando después el Sistema Ibérico, para desembocar en la depresión del Ebro, finalizando en la ciudad de Zaragoza.

El estudio informativo se desarrolla en tres fases claramente diferenciadas:

Fase 1:50.000

En ella se realiza un estudio de corredores utilizando como soporte cartográfico la escala 1:50.000.

Los corredores estudiados en esta fase, excluido el tramo Calatayud-Ricla, quedan independizados en dos tramos: Salida de Madrid y Madrid-Calatayud.

Tramo salida de Madrid

Se analizan tres corredores, partiendo todos ellos de la línea de alta velocidad actual Madrid-Sevilla. El primero de ellos, denominado corredor

del Henares (alternativa K1), bordea Madrid en dirección nordeste y se sitúa por la margen derecha del río Henares y al norte de la N-II. El segundo, llamado corredor de Rivas (alternativa K2), discurre al sur de la N-II. Y por último, el corredor de Arganda (alternativa SA), que, tras superar la localidad de Arganda por el sur, se dirige en dirección noroeste hacia Guadalajara.

El estudio informativo realiza un análisis comparativo de las tres alternativas y concluye que la salida más ventajosa es la K2 o salida de Madrid por el norte de Rivas-Vaciamadrid.

Tramo Madrid-Calatayud

En este tramo se estudian dos corredores básicos, dentro de los cuales se analizan diferentes alternativas.

El corredor norte, centrado en los valles de los ríos Henares y Jalón, y discurre paralelo al trazado del ferrocarril existente. Se han desarrollado las siguientes alternativas:

Alternativa XX (alternativa base), con una longitud de 216,365 kilómetros.

Alternativa X1, variante de 28,585 kilómetros, entre los puntos kilométricos 30+102 y 59+561.

Alternativa X2, variante de 29,917 kilómetros, entre los puntos kilométricos 45+937 y 80+476.

Alternativa X3, variante de 18,841 kilómetros, entre los puntos kilométricos 177+651 y 196+187.

El corredor sur se desliga del anterior a la altura de Alcalá de Henares, discurre por los páramos alcarreños a cotas más elevadas que el corredor norte. Desarrolla las siguientes alternativas:

Alternativa Z1 (alternativa base) con una longitud de 204,742 kilómetros.

Alternativa Z2, variante de 40,140 kilómetros, entre los puntos kilométricos 18+702 y 59+715.

Alternativa Z3, variante de 43,166 kilómetros, entre los puntos kilométricos 89+987 y 133+035.

Alternativa Z4, variante de 21,849 kilómetros, entre los puntos kilométricos 114+972 y 135+982.

Alternativa Z5, variante de 13,085 kilómetros, entre los puntos kilométricos 170+876 de Z1 y 196+187.

Alternativa Z7, variante de 14,657 kilómetros, entre los puntos kilométricos 135+982 y 149+929.

Alternativa V1, variante de 21,604 kilómetros, entre los puntos kilométricos 95+955 y 118+196.

FASE 1:10.000

En la segunda fase del estudio informativo, a escala 1:10.000, se desarrollan los corredores seleccionados en la fase anterior como alternativas de trazado.

Los trazados analizados en esta fase son los siguientes:

Tramo salida de Madrid

En este tramo se estudian cinco alternativas. La primera de ellas (variante del Henares) se sitúa en la margen derecha del río Henares y al norte de la N-II (fue descrita en la fase anterior al referirse a la solución K1 ajustando después su trazado a la escala 1:10.000). Las otras alternativas son las alternativas MA y MB, que discurren al norte de Mejorada del Campo, la alternativa MD, que se sitúa entre Mejorada del Campo y Velilla de San Antonio, y por último la alternativa MC, que circula por el corredor existente entre las urbanizaciones «Rivas» y el núcleo de Rivas-Vaciamadrid.

Tramo Guadalajara-Calatayud

Se analizan dos alternativas básicas, la primera de ellas denominada alternativa CN (o norte), que discurre por la autovía de Aragón; aprovecha los valles de los ríos Henares y Jalón y el corredor de la línea de ferrocarril existente hasta cruzar a la altura de la localidad de Arcos de Jalón al sur de la N-II. La segunda alternativa, denominada MCO (o alternativa sur), discurre por el páramo alcarreño, situándose siempre al sur de la autovía de Aragón. Entre los puntos kilométricos 31+646 y 46+205, esta

alternativa plantea una traza que trata de disminuir la longitud de los túneles de Anchuelo, y que se denomina alternativa MC2.

Para realizar la conexión con el tramo Calatayud-Ricla se analizan tres posibles alternativas, una por el noroeste de Calatayud (alternativa MCO), otra por el sureste (alternativa MC3) y, por último, otra por el valle del río Jalón (alternativa valle).

FASE 1:5.000

Por último, utilizando cartografía digitalizada a escala 1:5.000 y partiendo de las alternativas seleccionadas a escala 1:10.000, se desarrollaron las siguientes alternativas de trazado:

Tres alternativas de salida de Madrid, una avanzando por la cuenca del Henares al norte de la autovía de Aragón (variante del Henares), otra que cruzaría el Parque Regional del Sureste entre las urbanizaciones «Rivas» y «Rivas-Vaciamadrid» (variante de Rivas) y una tercera, que rebasa por el norte el núcleo de Mejorada para ir a entroncar con la variante de Rivas (variante de Mejorada). Las variantes de Rivas y Mejorada confluyen a la altura de Loeches en un tronco común al que se une también la variante del Henares a la altura de Aldeanueva de Guadalajara.

Tramo Madrid-Calatayud

Solución MCO (corredor sur, discurre por el páramo alcarreño).

Conexión con el Calatayud-Ricla

Alternativa oeste (al noroeste de Calatayud). Variante del Jalón.

Alternativa valle.

Alternativa este (al sureste de Calatayud). Variante del Jiloca.

Como resultado del análisis multicriterio realizado, primero a nivel de corredores y posteriormente a nivel de alternativas en el corredor elegido, el estudio informativo selecciona una alternativa completa para el tramo Madrid-Calatayud, que considera más favorable.

Esta solución está compuesta por los siguientes tramos:

Salida de Madrid: Variante de Mejorada del Campo (solución que partiendo del NAFSA cruza el Jarama a la altura de su confluencia con el Henares, dejando al sur el núcleo de Mejorada del Campo, y se une con la alternativa Madrid-Calatayud en el punto kilométrico 26+209 de esta última).

Tramo Loeches-río Piedra: Variante Madrid-Calatayud (tramo de la alternativa Madrid-Calatayud, comprendido entre los puntos kilométricos 26+209 y 197+302).

Tramo río Piedra-conexión con tramo Calatayud-Ricla: Variante Calatayud este (solución que tras el cruce del río Piedra conecta con el tramo Calatayud-Ricla, dejando al noroeste el núcleo de Calatayud y avanzando por la margen derecha del Jalón, sin llegar a cruzarlo).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental refleja, en su estructura y planteamiento metodológico, la organización del estudio informativo del que forma parte, que consta de tres fases concatenadas de sucesiva aproximación a la definición de los trazados: La fase primera, en la que se estudian y evalúan los posibles corredores sobre cartografía a escala 1:50.000 la fase segunda, en la que se estudian y valoran los trazados de las diversas alternativas de cada corredor sobre cartografía a escala 1:10.000, y por último, la fase tercera, en la que se definen sobre escala 1:5.000 las alternativas seleccionadas como resultado de la fase segunda.

El estudio realiza una descripción del ámbito territorial afectado a través de una amplia banda de terreno, con una anchura media de unos 60 kilómetros en la primera aproximación, en torno a un eje formado por los valles de los ríos Henares y Jalón, según el sentido de avance Madrid-Zaragoza, atravesando las provincias de Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza. Se inicia en la Comunidad de Madrid a través de la campiña central de Alcalá de Henares-Guadalajara, mientras que al norte de esta llanura se enlaza con los relieves del Sistema Central y al sur, a través de las cuestas, con la llanura elevada de los páramos alcarreños. Al este de Guadalajara se eleva la banda territorial a la zona de alcarrias y parameras de Soria, Sigüenza y Molina, de relieves tabulares cortados por barrancos y altitud en torno a los 1.000 metros. Al este de los páramos la banda territorial continúa y atraviesa el Sistema Ibérico, que a su vez enlaza con el Central a través de sierra Ministra. Una vez atravesadas

las sierras, relieves y profundas gargantas del Sistema Ibérico, se alcanza la depresión del Ebro, hasta llegar a Zaragoza.

El estudio incluye un inventario ambiental en el que se analiza lo siguiente:

Descripción de áreas de interés natural entre las que destacan: Parameras de Maranchón-Layna; estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares; quejigares y coscojares de las cuestras de Madrid; llanos de Campo Real-Valdilecha; Parque Regional del Sureste de Madrid, donde destacan los siguientes lugares: Cantiles rocosos, Perales del Río, estepas de Pinto, La Marañoso, las zonas húmedas (gravera del Porcal, gravera de las Madres, laguna del Campillo y gravera de Mejorada); ribera del Manzanares, dehesa del Carrascal, El Piul y la finca del Negrалеjo; roquedos de Huérmeda; sierra de Vicort; Buberca-Ateca; montes preservados de la Comunidad de Madrid y salinas de Medinaceli.

Puntos de interés cultural que incluye un listado de monumentos histórico-artísticos, con su nombre, población donde se encuentran, descripción, etc.

Geomorfología, que comprende una serie de unidades diferenciadas. Páramos, mesas y muelas, cuestras, territorios abarrancados, barrancos internos del páramo, escarpes de frente de páramo, cañones, vertientes abarrancadas, cerros y lomas, glaciares, depresiones del páramo, fondos aluvial-culuviales, terrazas altas, fondos planos y lecho actual de los grandes ríos.

Hidrogeología donde se describen las características hidrológicas de las diferentes unidades: Rocas metamórficas, carbonatos, detríticos cementados, formaciones yesíferas, terrenos cuaternarios, etc.

Hidrología superficial, que pertenece a dos grandes cuencas hidrográficas, la del Tajo y la del Ebro. A la primera pertenece el río Jarama, cuyos principales afluentes son, por la izquierda, el Henares y el Tajuña, y por la derecha, el Lozoya y el Manzanares. A la cuenca del Ebro corresponde el río Jalón y sus afluentes Ortiz, Jiloca, Perejil, Blanco, Grío, Henar, Monegrillo, Manubles, Ribota e Isuela; además del río Huerva y un tramo del curso medio del Ebro comprendido entre Alagón y Zaragoza que discurre con escasa velocidad formando acusados meandros.

Vegetación y usos del suelo, donde se analizan las unidades de vegetación: Encinares, quejigares, sabinas, pinares, matorral (aulagares, albardineros, coscojares, ontinares), mosaico matorral-cultivo, cultivos (secano y regadío) e improductivo.

Fauna, en la que se ha prestado particular atención a la definición de los biotopos siguientes: Ríos y riberas, zonas de encharcamiento (lagunas y regadíos), bosques de quercinias, pinares, matorrales, cultivos de secano, roquedos y urbano. Incluye un listado de las especies que pueden aparecer en el área estudiada y su entorno próximo.

Descripción de las unidades de paisaje: Vegas o campiñas (vegas del Henares y del Ebro, del tramo medio del Jalón); cuestras, valles cerrados en V (barrancos, hoces y hocinos); valle abierto en V, alcarria o páramo llano (páramos cultivados y arbolados); zonas onduladas; llanuras; páramo degradado (con escasa o con elevada diversidad vegetal); sierras del Sistema Ibérico; urbano y mosaico periurbano.

Análisis del medio social, económico y organización territorial.

Por último, relación de vías pecuarias, divididas en cañadas, cordeles, veredas, descansaderos, abrevaderos y coladas.

El estudio de impacto ambiental realiza un examen de la viabilidad ambiental de las actuaciones proyectadas, analizando y comparando ambientalmente las alternativas planteadas en los distintos niveles de ajuste.

En el examen de alternativas y evaluación de impactos en la fase 1:50.000 se distinguen dos grupos:

Alternativas de trazado del corredor sur, de conexión entre Madrid y Calatayud.

Alternativas de trazado del corredor norte, entre Madrid y Calatayud.

De los resultados obtenidos a partir de su análisis, el estudio señala que:

Las distintas soluciones planteadas para la línea producen significativos impactos sobre seis de las áreas naturales inventariadas: ZEPA de las estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares, montes preservados de la Comunidad de Madrid, llanos de Campo Real-Valdilecha, Parque Regional del Sureste de Madrid y salinas de Medinaceli.

Destaca el desigual reparto de las mismas, concentrándose la mayor parte en la Comunidad de Madrid, por lo que en el planteamiento de soluciones en la salida de Madrid se dan circunstancias que pueden resultar críticas en relación al posible desarrollo de los trazados, ya que las opciones previstas afectan a espacios naturales de particular significación.

Especialmente relevante resulta el impacto de la opción de salida de Arganda (Zs), al afectar a los valores naturales más singulares y amenazados que existen en el ámbito en estudio (cernícalo primilla y avutarda).

De la comparación de afecciones entre los corredores norte y sur, se deduce el mayor efecto del primero, derivado de su posible impacto sobre las poblaciones de avutarda de Meco-Villanueva en la ZEPA de las estepas cerealistas, y de su efecto sobre las salinas de Medinaceli. Por lo tanto, recomienda la elección del corredor sur, de menor afección ambiental.

El estudio afirma que, como siguiente paso para la selección de las alternativas, se desarrolla una segunda fase en la que se estudian a escala 1:10.000 las alternativas de trazado.

Sus conclusiones son las siguientes:

Respecto de los trazados de Madrid a Calatayud, de la comparación de la afección a las áreas de interés natural se concluye que las soluciones en las que intervienen la salida del Henares y de Rivas, resultan inadecuadas en relación a la afección a las áreas de interés natural, no siendo recomendables desde el punto de vista ambiental. Asimismo, todas las alternativas que participan del corredor norte son igualmente inadecuadas a efectos ambientales.

Las soluciones del corredor sur que aprovechan la salida de Mejorada constituyen las mejores desde el punto de vista ambiental.

El estudio, una vez examinadas las alternativas planteadas a escala 1:10.000, elige para su posterior análisis en detalle a escala 1:5.000 las opciones que se enumeran:

Considera óptimo para el desarrollo de la nueva línea de alta velocidad en el tramo Madrid-Calatayud el trazado definido por el corredor sur. La elección de dicho corredor es consecuencia de sus mejores condiciones técnicas y ambientales, al presentar un trazado sensiblemente más favorable tanto en planta como en alzado, discurrir por terrenos geotécnicamente más adecuados y precisar de menor número de estructuras (túneles y viaductos) que el corredor norte, resultando, asimismo, la opción más favorable desde el punto de vista ambiental.

En lo relativo a las alternativas de salida de Madrid, estima oportuno no descartar en el presente estudio informativo ninguna de las opciones principales estudiadas a escala 1:10.000 (salidas de Rivas, Henares y Mejorada), desechándose únicamente, por sus peores condiciones constructivas, la denominada variante de Anchuelo.

En relación a las alternativas de conexión en Calatayud con el tramo Calatayud-Ricla, considera importante estudiar en mayor profundidad las distintas opciones de «By-pass» a Calatayud propuestas (alternativas Jalón y Jiloca), introduciéndose, además, para el estudio detallado a 1:5.000 una tercera solución, de acceso directo a Calatayud, denominada alternativa Valle.

El estudio de impacto ambiental señala una serie de medidas protectoras:

Minimización de la superficie alterada.

Retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo en las zonas a ocupar durante las obras, para su utilización posterior durante la restauración vegetal.

Terminación de desmontes y terraplenes.

Prevención de alteraciones y adecuación de túneles y viaductos.

Criterios para la ubicación y diseño final de préstamos y vertederos. Criterios para reducir las afecciones derivadas del sistema de alimentación de energía eléctrica a la catenaria.

Retirada de residuos de obra y limpieza del terreno.

Coordinación entre el proyecto de ejecución y el de restauración.

Prevención de las emisiones de polvo en zonas habitadas.

Prevención de molestias por ruido durante las obras.

Control de la maquinaria y plantas de tratamiento con el fin de impedir vertidos que pudieran contaminar el suelo o las aguas.

Prevención de efectos sobre la vegetación, la fauna, las áreas de interés natural, el patrimonio arqueológico, mediante la realización de prospecciones antes del inicio de las obras, y la población.

Control de la ocupación temporal de vías pecuarias, debiendo garantizarse la continuidad del tránsito ganadero.

Las medidas correctoras que indica el estudio se refieren a:

Instalación de pasos de fauna.

Reposición de vías pecuarias.

Revegetación e integración paisajística.

El estudio de impacto ambiental propone las medidas de vigilancia y control siguientes:

Controles previos a la ejecución, asegurando la incorporación en el proyecto de las medidas señaladas en el estudio y en la Declaración de Impacto Ambiental.

Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras:

Control de los movimientos de tierras y maquinaria.

Vigilancia de la ejecución de túneles y viaductos.

Vigilancia de la ejecución de vertederos y préstamos.

Vigilancia de la ejecución y acabado del sistema de alimentación eléctrica de la catenaria.

Control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de control de las afecciones sobre las poblaciones cercanas.

Vigilancia de las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna de interés.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de revegetación.

Vigilancia de la ejecución de las pantallas contra el ruido.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de reposición de vías pecuarias.

Control del acabado y limpieza final del trazado.

Vigilancia de la aparición de impactos ambientales.

Actuaciones arqueológicas.

Vigilancia de la aparición de fenómenos erosivos.

Control de la inestabilidad del terreno.

Vigilancia de la protección del sistema hidrológico.

Vigilancia en relación a la aparición de efectos no previstos sobre la vegetación, la fauna y la población.

Vigilancia en la fase de funcionamiento:

Control de los niveles de ruido.

Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas.

Control de la evolución de las áreas restauradas.

Control de la protección del medio biológico, en relación a la efectividad de los pasos de fauna y de la aparición de animales muertos.

Vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

Por último, el estudio de impacto ambiental incluye el documento de síntesis, reportaje fotográfico, anexo de inventario ambiental y anexo de cartografía, que comprende estudio de corredores con planos a escala 1:50.000, y estudio de alternativas con planos a escalas 1:10.000 y 1:5.000, respectivamente.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental contiene los epígrafes establecidos en el Reglamento 1131/1988 de 30 de septiembre.

Con carácter general, el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando los factores que se ven afectados por el paso de la vía férrea.

El nivel de tratamiento cartográfico es aceptable; contiene mapas temáticos muy esquematizados sobre litología, geomorfología, impacto sobre los suelos, impacto sobre recursos hídricos subterráneos, vegetación, fauna, paisaje, áreas de interés natural y puntos de interés cultural.

El capítulo de medidas correctoras contempla todas aquellas que son necesarias para la mitigación de los impactos, pero lo hace de forma muy generalizada.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y vertederos.

El Programa de Vigilancia Ambiental solo contiene recomendaciones de lo que habría que estudiar, diseñar y presupuestar.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto

Alegaciones de organismos

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid.

Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo de la Comunidad de Madrid.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.

Servicio de Actuación Administrativa y Desarrollo Normativo de la Secretaría General Técnica de la Comunidad de Madrid.

Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Getafe (Madrid).

Concejalía de Política Territorial y Concejalía de Medio Ambiente y Agricultura del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid (Madrid).

Ayuntamiento de San Fernando de Henares (Madrid).

Ayuntamiento de Mejorada del Campo (Madrid).

Ayuntamiento de Velilla de San Antonio (Madrid).

Ayuntamiento de Torres de la Alameda (Madrid).

Ayuntamiento de Villalbilla (Madrid).

Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama (Madrid).

Ayuntamiento de Alcalá de Henares (Madrid).

Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas (Madrid).

Ayuntamiento de Azuqueca de Henares (Guadalajara).

Ayuntamiento de Alovera (Guadalajara).

Diputación Provincial de Guadalajara.

Ayuntamiento de Aldeanueva de Guadalajara (Guadalajara).

Ayuntamiento de Torija (Guadalajara).

Ayuntamiento de Trijueque (Guadalajara).

Ayuntamiento de Ledanca (Guadalajara).

Ayuntamiento de Gajanejos (Guadalajara).

Ayuntamiento de Argecilla (Guadalajara).

Ayuntamiento de Alaminos (Guadalajara).

Ayuntamiento de Torremocha del Campo (Guadalajara).

Ayuntamiento de Alcolea del Pinar (Guadalajara).

Ayuntamiento de Medinaceli (Soria).

Ayuntamiento de Arcos de Jalón (Soria).

Ayuntamiento de Santa María de Huerta (Soria).

Ayuntamiento de Cetina (Zaragoza).

Ayuntamiento de Contamina (Zaragoza).

Ayuntamiento de Ateca (Zaragoza).

Ayuntamiento de Paracuellos de Jiloca (Zaragoza).

Ayuntamiento de Calatayud (Zaragoza).

Diputación General de Aragón.

RENFE.

Alegaciones de asociaciones y particulares

Asociación «Amigos de la Tierra».

«Palacio del Negralejo, Sociedad Anónima» Rivas-Vaciamadrid (Madrid).

Asociación de propietarios «El Balcón de Mejorada». Mejorada del Campo.

Sociedad Española de Ornitología (SEO).

Asociación de Minusválidos «Ciudad Libre». Chaorna (Soria).

Asociación Soriana para la Defensa de la Naturaleza (ASDEN). Soria.

Asociación de Agricultores y Ganaderos «AGRI-GANA». Ateca (Zaragoza).

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara.

«El Alverjal». Guadalajara.

Comité abierto para la Investigación del Medio Ambiente y la Naturaleza (CAIMAN). Santorcaz (Madrid).

Asociación Ecologista «El Soto». Mejorada del Campo (Madrid).

Asociación «Los Huertos de Villaflores» y Asociación «El Tallar-Los Olivares». Mejorada del Campo (Madrid).

«Sociedad Fomento del Ocio, Sociedad Anónima». Chiloeches (Guadalajara).

«Mahou, Sociedad Anónima». Alovera (Guadalajara).

«Alle, Sociedad Anónima». Velilla de San Antonio (Madrid).

Herederos de doña Laura Figueroa. Rivas-Vaciamadrid (Madrid).

Don Basilio Gila de la Puerta. Mejorada del Campo (Madrid).

Don Francisco de Asís Pastor Sanjosé. Mejorada del Campo (Madrid).

Doña Angeles Pérez Trujillo. Mejorada del Campo (Madrid).

Doña Emma Martínez-Conde Gutiérrez Barquín. Mejorada del Campo (Madrid).

Doña Amelia Cortés y hermanos. Mejorada del Campo (Madrid).

Don Eladio Jiménez Sánchez. Mejorada del Campo (Madrid).

Doña Esperanza Teresa Hernández Sánchez y don Alejandro Yebra Fernández. Villalbilla (Madrid).

Don Julio Tortuero del Olmo. Azuqueca de Henares (Guadalajara).

Don Alfredo Sotres García. Azuqueca de Henares (Guadalajara).

Don Luis Cea Calleja. Azuqueca de Henares (Guadalajara).

Don José Antonio Vázquez Albacete. Chiloeches (Guadalajara).

Don Ramiro Ramírez de Haro y Valdés y hermanos. Guadalajara.

Doña María Valdés Ozores. Guadalajara.

«Finca El Blanco, Sociedad Limitada». Arcos del Jalón (Soria).

La Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid solicita:

Atender a las previsiones y limitaciones del planeamiento urbanístico vigente y especialmente al planeamiento previsto (nuevo plan general).

Considerar los usos existentes y previstos por el planeamiento como sujetos del impacto.

Garantizar la permeabilidad de la infraestructura para lograr la continuidad de las relaciones cortadas por las mismas.

Evitar las interferencias con las infraestructuras existentes, así como con las previstas.

Especifica que:

El trazado seleccionado discurre al norte de Mejorada del Campo, afectando a los distritos de Villa de Vallecas y Vicálvaro. El Plan General de Ordenación Urbana de 1985, vigente actualmente, no contemplaba ningún corredor ferroviario de alta velocidad. El nuevo plan general prevé un corredor ferroviario pero con variaciones significativas con respecto al seleccionado, el cual atraviesa suelos urbanizables programados sin reserva de suelo para esta infraestructura.

El trazado transcurre paralelo a la antigua vía de ferrocarril del Tajuña. La revisión del plan general califica esta vía como importante y recomienda preservarla e incluso ampliarla.

Se debe compatibilizar el trazado ferroviario con las previsiones en cuanto a la autovía de circunvalación M-45 y la prolongación de O'Donnell (entre la N-II y la N-III), así como analizar el cruce con la N-III.

Se debe procurar la restauración del viario, tanto rural como de los pasos de ganado. Se especifican cuatro vías pecuarias en el ámbito del estudio.

Se deben prever los cruces con infraestructuras básicas: Gas, red de agua potable, red de saneamiento y redes eléctricas.

No se afecta a espacios geológicos especialmente protegidos por el nuevo plan general.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo de la Comunidad de Madrid indica que:

El proyecto debe analizarse en el contexto general de las previsiones de infraestructuras previstas en la Comunidad de Madrid, actuando de forma coordinada en la adopción de medidas preventivas y correctoras. Destacan la ampliación del aeropuerto de Barajas, el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España, las autovías de circunvalación de Madrid (M-45 y M-50) y alternativas al trazado de las carreteras nacionales radiales.

La afección al parque regional implica la apertura de un pasillo y por lo tanto debería agruparse en el mismo la mayor cantidad de infraestructuras que sea posible.

No se encuentra suficientemente especificada la solución escogida. Por ello, sugiere: Estudiar la posibilidad de una salida por el norte de Madrid (Chamartín), agrupando esta infraestructura con la denominada «Salida Norte» (Madrid-Valladolid) y la posibilidad de corredor conjunto con la autopista de peaje prevista como alternativa a la N-II.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid:

Detecta una interferencia entre el trazado propuesto y la línea del ferrocarril entre Madrid, Rivas-Vaciamadrid y Arganda, que en el momento de realizar la alegación estaba en fase de concurso. Señala la necesidad de considerar los diferentes pasos a distinto nivel que sean necesarios.

El Servicio de Actuación Administrativa y Desarrollo Normativo de la Secretaría General Técnica de la Comunidad de Madrid. Manifiesta que el trazado debe cumplir las siguientes condiciones:

Ceñirse a los límites del parque del sureste en dirección NE-SO junto a la M-50.

Discurrir al sur de la localidad de Mejorada del Campo.

Aglutinar en un único corredor todas las infraestructuras que esté previsto que atraviesen el parque y en general la Comunidad Autónoma.

Se deberá respetar la continuidad biológica, especialmente en el cruce con el parque y proporcionar la máxima permeabilidad en el territorio atravesado.

La Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento:

Aporta un listado de cruces de las diferentes alternativas del estudio informativo con las carreteras de la Red de Interés General del Estado (RIGE), indicando la carretera afectada y el punto kilométrico del trazado del ferrocarril.

Resalta la existencia de una zona de interés protegida por la Comunidad Autónoma de Madrid, a la altura de Mejorada del Campo, que no se contempla en el estudio.

Apunta la necesidad de coordinar con las correspondientes Demarcaciones de Carreteras del Estado los gálipos y características de las obras de paso de las carreteras afectadas.

La Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Getafe:

Destaca la afección del ferrocarril en la zona de Perales del Río, correspondiente a la conexión Barcelona-Sevilla, considerándola como muy importante pues afecta al paraje con más alto valor ecológico del municipio (lagunas de Perales).

Detalla la fauna que puede verse afectada en su municipio y por último recomienda considerar la riqueza arqueológica de la zona.

La Concejalía de Política Territorial y Concejalía de Medio Ambiente y Agricultura del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, manifiesta que:

La variante del Henares secciona el único suelo no urbanizable que queda en el municipio. Detecta también la posible contaminación acústica a las viviendas del sector 1 del PGOU de Rivas.

La alternativa Madrid-Calatayud se considera totalmente inviable, pues incide directamente en el desarrollo urbanístico previsto para el municipio, dividiendo en dos partes la finca más extensa del municipio («El Piul»).

La variante de Mejorada del Campo afecta a espacios de gran valor ambiental, sobre todo el Parque del Sureste.

Solicita:

Que el Ministerio busque otra solución que, arrancando de Chamartín, discorra al norte de la N-II, se respete la existencia del Parque Regional del Sureste, no se afecte a la zona de especial protección de las aves y el trazado se sitúe lejos de los núcleos urbanos.

El Ayuntamiento de San Fernando de Henares señala el carácter subjetivo e indefinitivo del estudio. El análisis exclusivo de las salidas por Atocha y por lo tanto afectando siempre a la zona sureste de Madrid sin estudiar otras alternativas.

Enumera las grandes afecciones urbanísticas producidas por la variante del Henares, las cuales se relacionan en el informe, y por lo tanto la destrucción del territorio, y la afección a la ZEPA situada entre Ajalvir, Camaroma y Meco, y a las áreas agrícolas de mejor calidad de la Comunidad de Madrid (vega del Jarama).

Como conclusiones expone:

Desestimar la variante del Henares.

Estudiar otras alternativas de salida de Madrid que no afecten al Parque Regional del Sureste.

Una mayor profundización en posteriores estudios de trazado.

La necesidad de crear un órgano de discusión en el que estén representadas todas las administraciones afectadas por el proyecto.

El Ayuntamiento de Mejorada del Campo expone su total oposición al trazado en el estudio informativo, alegando:

La gran afección medioambiental, paisajística y arqueológica al atravesar el parque regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

El trazado vulnera el protocolo suscrito por la Comunidad de Madrid y por el Ayuntamiento de Mejorada en cuando a los criterios de ordenación del territorio.

La inminente aprobación del PGOU de Mejorada.

La no participación del Ayuntamiento de Mejorada en la anterior fase de consultas a escala 1:50.000, ya que ningún trazado afectaba al municipio.

Las afecciones a la ordenación del territorio, relacionando las mismas e incidiendo fundamentalmente en las urbanizaciones situadas al noroeste del municipio.

Las afecciones producidas al municipio por el enorme número de infraestructuras supramunicipales que confluyen en Mejorada.

Proponen como soluciones alternativas que:

La salida de Madrid se efectúe por la estación de Chamartín, situándose el trazado al norte de la N-II.

El cumplimiento de la directriz europea estipulada para la ZEPA.

Estudio del resto de las infraestructuras de transporte en el municipio.

En otro escrito adjunta 3.000 firmas de ciudadanos disconformes con el trazado planteado y que apoyan la alegación presentada por el propio Ayuntamiento.

El Ayuntamiento de Velilla de San Antonio señala que el trazado de la alternativa de Rivas divide el término municipal, afecta a los desarrollos urbanísticos en ejecución aprobados en el plan general de ordenación,

y produce irreparables daños medioambientales en los cantiles del río Jarama, así como en el Parque Regional del Sureste.

Indica también la concentración excesiva de infraestructuras supra-municipales (desdoblamiento de la N-III, depuradora, Ley del Parque Regional, zona de extracción de áridos, etc.).

Incluye un informe medioambiental con las principales especies faunísticas de la zona.

Manifiesta que:

Debe rechazarse la alternativa que pasa por Velilla de San Antonio y que debería proponerse la salida por la estación de Chamartín, discurrendo posteriormente el trazado paralelo a la futura N-II.

Adjunta numerosas firmas apoyando las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento.

El Ayuntamiento de Torres de la Alameda, alega que la alternativa seleccionada:

Ocupa los terrenos del plan parcial ACI, «Pozo La Fuente», sector 3 Industrial.

Afecta a diferentes enlaces entre las carreteras M-300 y M-224.

Afecta a terrenos no urbanizables especialmente protegidos por su interés agrario en el plan parcial antes mencionado.

Solicita:

Desestimar la alternativa Madrid-Calatayud.

El Ayuntamiento de Villalbilla se opone al trazado Madrid-Calatayud, ya que divide en dos partes su municipio, haciendo referencia al informe presentado con fecha 1 de agosto de 1995 durante la fase de consultas, en el que se oponían al trazado que discurría por Villalbilla, rogando se considerara el impacto ambiental, visual, sociológico y urbanístico ocasionado por la traza.

El Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama no realiza alegación alguna mientras se mantenga el trazado propuesto.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares manifiesta su aceptación a la alternativa de salida de Madrid por Mejorada, uniéndose posteriormente a la alternativa Madrid-Calatayud. Rechaza cualquier otra alternativa, instando al Ministerio a mantener informado al Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas se muestra a favor del trazado seleccionado y se opone a cualquier otro que atraviese el término municipal debido a los impactos medioambientales, socioeconómicos y culturales.

El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares propone que se descarte definitivamente la alternativa variante del Henares, debido al grave deterioro de la calidad de vida por los impactos medioambientales, paisajísticos y por la contaminación acústica, a la limitación en la expansión y a la penalización en el acceso a la futura autopista A-II. Y que se ratifique como solución definitiva la denominada alternativa Madrid-Calatayud, que discurre por el páramo alcarreño.

El Ayuntamiento de Alovera se opone al trazado que afecta a su término municipal, debido a la afección a suelos previstos como residenciales y a suelos industriales, al efecto barrera, al impacto ambiental y a la afección a las infraestructuras y sistemas generales existentes.

El Ayuntamiento de Chiloechoes se muestra disconforme con el trazado planteado entre los puntos kilométricos 40 y 50 al atravesar una urbanización, limitando el desarrollo residencial. Propone un trazado alternativo al seleccionado.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha considera como solución adoptar la alternativa propuesta que discurre sensiblemente paralela a la N-II por la margen izquierda del río Henares, por los siguientes motivos:

El menor número de estructuras de paso, al no afectar a zonas con planeamiento territorial consolidado.

Mejor adaptación medioambiental acústica, al estar más alejada de los núcleos urbanos, y mayor integración paisajística.

No tiene afecciones a la ZEPA.

Menor efecto barrera.

Menor colmatación de infraestructuras, teniendo en cuenta el futuro trazado de la autopista A-II.

El Ayuntamiento de Guadalajara adjunta diferentes informes:

Considera que la mayoría de los terrenos atravesados son de protección paisajística especial.

El informe medioambiental indica el impacto en el monte Alcarria y en el monte Villaflores (bosques de encinas de alto valor ecológico). Sugiere también un mayor número de pasos de fauna para minimizar el efecto barrera y una mejor definición en la restauración de vegetación.

Recomienda la alternativa propuesta por tener menor incidencia y efecto barrera que la alternativa del Henares, contra la que argumentan las afecciones a la urbanización «El Clavín», el barrio de «Iriepal» y los escarpes del páramo.

Indica la carencia en el estudio informativo de indicaciones en cuanto a posibles paradas y apeaderos.

La Diputación Provincial de Guadalajara considera que el trazado afecta al abastecimiento de agua en construcción, que suministra agua a la mancomunidad de «La Muela», en Aldeanueva de Guadalajara (punto kilométrico 60). Además, interfiere con cinco carreteras de la red viaria provincial. Las carreteras de Valdegrudas, Tortonda, Navalpotro, La Fuensaviñán y Villaverde del Ducado.

Señala la presencia de patrimonio arqueológico en la variante del Henares (calzada romana, templo de Bujes, necrópolis visigoda) así como la afección a las avutardas.

Asimismo, manifiesta que la variante Madrid-Calatayud afecta a importantes encinares (Monte Alcarria, Los Yébenes, Montehornero, El Cornijal), a especies cinegéticas y, conforme se acerca a la provincia de Zaragoza, afecta a sabinas.

El Ayuntamiento de Aldeanueva de Guadalajara asume la imposibilidad de evitar el paso del ferrocarril por su municipio y solicita la reposición de los caminos de Aldeanueva a Valdenoches, a Torija y el camino de labor Carrañagas.

El Ayuntamiento de Torija rechaza el trazado propuesto por los siguientes motivos:

Corte de caminos vecinales.

División de la zona agrícola, obligando a los agricultores a recorrer grandes distancias.

Plantea un trazado más barato por ser más corto y con menos curvas.

El Ayuntamiento de Trijueque se opone al trazado seleccionado por las siguientes razones:

Afección a una zona urbanizable programada de la que se está realizando el Plan Parcial.

Corte de siete caminos vecinales en la zona agrícola del término municipal.

Proponen un trazado alternativo, que consideran más barato y que cortaría menos caminos municipales, coincidente con el propuesto por el Ayuntamiento de Torija.

El Ayuntamiento de Ledanca expone su disconformidad con los planos, al no reflejarse en éstos los futuros caminos agrícolas, muy importantes para el municipio, al ser la agricultura su principal actividad.

Los Ayuntamientos de Gajanejos, Argecilla y Alaminos remiten la misma alegación solicitando que se cuente con cada Ayuntamiento para la ubicación definitiva de los pasos agrícolas y ganaderos previstos. Hacen mención a la posible alteración de la caza.

El Ayuntamiento de Torremocha del Campo solicita un adecuado tratamiento, tanto en la reposición de servidumbres, como en la reposición de servicios (tuberías de abastecimiento en puntos kilométricos 117,250 y 120,740).

El Ayuntamiento de Alcolea del Pinar dice que los planos a escala 1:5.000 no permiten apreciar con exactitud la afección a infraestructuras del territorio.

Solicita la colocación de pantallas acústicas en Villaverde del Ducado (punto kilométrico 129), Alcolea del Pinar (punto kilométrico 132) y Garbajosa (puntos kilométricos 135 y 137). Y la reposición de los pasos de ganado y caminos rurales, así como de las conducciones de agua y redes de saneamiento de Garbajosa, Villaverde del Ducado y Alcolea del Pinar.

Señala la afección a un bosque de pinos en Alcolea del Pinar y a diferentes manantiales de agua potable.

El Ayuntamiento de Medinaceli indica la afección producida por el trazado sobre la fauna y flora del municipio.

El Ayuntamiento de Arcos de Jalón no se opone al trazado, al considerarlo de interés nacional, pero dice que se causan impactos que deben originar algún tipo de contraprestación al municipio. Alegan lo siguiente:

Afecciones a bosques de encinares y sabinas, y a la finca «El Molino», programada por el Ayuntamiento como Escuela de Capacitación Agropecuaria para Discapacitados Físicos, proponiendo la compra de otro terreno para poder realizarla.

Solicitan buscar una mayor permeabilidad del territorio, duplicando el número de pasos previstos en el municipio, así como localizar en el mismo las dotaciones necesarias para el mantenimiento y explotación de la línea ferroviaria.

El Ayuntamiento de Santa María de Huerta emite un informe favorable sobre el proyecto, solicitando respetar los pasos de ganado, los caminos rurales, así como que se informe sobre la ubicación definitiva de los mismos.

El Ayuntamiento de Cetina y el Ayuntamiento de Contamina presentan escritos similares indicando el enorme perjuicio que producirá el ferrocarril al coto de caza del municipio con la consiguiente pérdida de rendimiento económico. Y la alteración al medio ambiente producida por el efecto barrera para la fauna, además de los efectos del ruido sobre la misma.

Solicitan:

Que se realicen las mejoras ambientales necesarias y se indemnice al Ayuntamiento con el 1 por 100 de la ejecución de las obras con destino a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico del municipio.

El Ayuntamiento de Ateca considera la solución seleccionada como la más adecuada económica y medioambientalmente, frente a las soluciones Calatayud-Valle y Calatayud Oeste.

El Ayuntamiento de Paracuellos del Jiloca manifiesta su total conformidad con el Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Calatayud considera la alternativa Calatayud-Valle como la más favorable por razones económicas, jurídico-ambientales, de recursos, de viaductos y túneles, urbanísticas y de desarrollo (es la única que garantiza la incorporación de Calatayud al sistema de comunicaciones de Alta Velocidad). La ordenación en trámite incorpora la solución Calatayud-Valle.

La Diputación General de Aragón enumera las afecciones a las servidumbres viales de competencia de la Diputación General de Aragón y piden una coordinación a la hora de diseñar y emplazar dichas servidumbres. Considera más favorable la alternativa Calatayud-Valle, frente a la alternativa Este, seleccionada en el Estudio Informativo.

Renfe considera faltas de estructuración y coordinación las diferentes fases del Estudio Informativo, y que el criterio de selección de alternativas se ha basado casi exclusivamente en el estudio de las afecciones a los Espacios Naturales, de los cuales identifican cuatro que no han sido consideradas en el Estudio Informativo.

Encuentra ausencias significativas en la descripción de las acciones del proyecto, así como de un plano guía con la evolución de las alternativas analizadas en las fases del Estudio.

Echa en falta:

Altura máxima de diseño en las transiciones Desmonte-Túnel y Terraplén-Viaducto.

Volumen de vertedero.

Situación de líneas existentes de alimentación eléctrica.

Superficie de ocupación de cada alternativa, especialmente en los Espacios Naturales.

Con respecto a la valoración de impactos, indica que:

En la fase 1:50.000 y debido a la consideración casi exclusiva de los Espacios Naturales como criterio de valoración, no se han incluido otros potenciales impactos. Observa una falta de valoración adicional de impactos, por lo que los únicos elementos discriminadores entre alternativas son las medidas correctoras.

Debería haberse profundizado en afecciones sobre los espacios naturales, fauna, vegetación, puntos de interés cultural, paisaje, etc.

En la fase 1:10.000, considera no admisible la valoración de impactos basada en categorías cualitativas no correlacionables con las del Reglamento de Estudios de Impacto Ambiental. Además encuentra contradicciones en la evaluación de impactos (vegetación y usos del suelo, fauna, ruido y recursos hídricos subterráneos).

En cuanto al Estudio Informativo:

Considera falto de homogeneidad el estudio y falta de definición clara del método de análisis multicriterio para la valoración de alternativas. Estima exagerados los precios de túneles, viaductos e instalaciones.

Consideran correctos los parámetros de diseño en planta, aunque recomiendan reestudiar los puntos en donde el radio en planta sea inferior a 7.000 metros. Con respecto al alzado, critican la profusión de rampas de 25 milésimas, recomendando un estudio de afectación a la explotación con los programas de simulación de marchas tipo de RENFE. Hacen, asimismo, diferentes consideraciones con respecto a los aparatos de vía, los puestos de banalización, los apartaderos y las velocidades de circulación por las desviadas.

La Asociación Amigos de la Tierra realiza alegaciones a los trazados seleccionados en las salidas de Madrid:

Mejorada del Campo:

Se afecta a parajes destacados por su calidad ambiental, en particular al Parque del Sureste, calificado como Zona B Reserva Natural, al área recreativa Las Islillas y al Caserío del Henares.

Segregación de los espacios situados más al norte del Parque del Sureste debido a la barrera que supone la construcción del ferrocarril.

La población de Mejorada del Campo se vería aislada físicamente afectando a la calidad de vida actual y al posible desarrollo.

San Fernando de Henares:

Elevados costes de expropiación al pasar el ferrocarril por las inmediaciones del núcleo urbano de San Fernando.

Afección a la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) número 139 al norte de la Base Aérea de Torrejón.

Rivas-Vaciamadrid:

Afección a zonas de alto valor ambiental en el corazón del Parque del Sureste:

Soto de ribera del Manzanares.

Cortados de El Piul.

Soto de ribera del Jarama, y segregación de la zona industrial y residencial en Velilla de San Antonio.

Solicita, como conclusión, la salida de Madrid por la estación de Chamartín, discurriendo el trazado al norte de la N-II.

«Palacio del Negrалеjo, Sociedad Anónima» (Rivas-Vaciamadrid) alega lo siguiente:

Su industria se ve afectada por las variantes de Mejorada y del Henares, que transcurren por el Parque Regional junto a los ríos Manzanares y Jarama.

El suelo que ocupan los trazados de las variantes está declarado como no urbanizable especialmente protegido.

Los trazados de las variantes no están contemplados en el Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid.

Consideran incompleto el Estudio Informativo al no aparecer las secciones transversales de la variante del Henares.

No están de acuerdo con puntos concretos del Estudio Informativo al no existir estudios de prospectivas, utilización, costos e ingresos ni la evaluación de la rentabilidad social.

Consideran erróneo el anejo del Medio Ambiente, entre otros motivos por no tener en cuenta el problema de las aves acuáticas.

También consideran incorrecto el tratamiento del impacto sonoro, pues estiman falsa la hipótesis de empleo de carril nuevo.

Consideran las valoraciones de las expropiaciones como perjudicial para los intereses de los afectados por la línea, además de no reflejarse las valoraciones de otros servicios.

Finalmente, estiman que la variante del Henares les obligaría a cerrar su industria hostelera debido al impacto acústico, y que la variante de Mejorada, aunque según el estudio de ruido no les afectaría, por el hecho antes mencionado haría que tuviesen asimismo un importante nivel de ruidos, de suponer los carriles nuevos.

Como conclusión, desestiman las alternativas estudiadas y proponen como correcta la reflejada en el Plan de Estrategia Territorial de Madrid.

La Asociación de Propietarios El Balcón de Mejorada alega lo siguiente:

Incompatibilidad con el planteamiento urbanístico municipal, afectando a los ámbitos de Villaflores-El Tallar, El Balconillo y estando muy cerca de El Balcón.

Afecciones a la red viaria local, comarcal y estatal.

Segregación de la población, estableciéndose una barrera física sólo franqueable mediante el paso proyectado sobre la carretera de Torrejón de Ardoz.

Incidencia medioambiental y paisajística, afectando al Parque de Cornisa, protegido por el Plan General de Ordenación de Mejorada, y en el patrimonio histórico artístico.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) expone las afecciones de los diferentes trazados a las zonas inventariadas para la CEE como Áreas de Importancia Internacional para las Aves.

a) Tramo Madrid-Guadalajara:

Alternativa Henares: Afección a la ZEPA número 139 y Área de Importancia Internacional para las Aves número 64 Talamanca-Camarma. Este trazado supondría un gravísimo impacto sobre las poblaciones de avutarda.

Alternativa Rivas: Afección al Parque Regional del Sureste. Afección a la ZEPA número 142 y al Área de Importancia Internacional para las Aves número 65 Cortados del Jarama.

Alternativa Mejorada: Afección a la confluencia de los ríos Jarama y Henares, dentro del Parque Regional del Sureste. Afección a la ZEPA número 142.

Considera que la alternativa de Mejorada es la que comporta menor coste ambiental, pero solicita que se estudie una solución más al norte para evitar la afección al Parque Regional.

b) Tramo Alcolea-Calatayud:

Afección al Área de Importancia para las Aves Páramos de Layna, a tres parejas de águila real y a una pareja de búho real. También se atraviesan bosques de encinas y sabina. Solicita variar el trazado ciñéndose lo más posible al valle del Jalón para minimizar el aislamiento de hábitats.

La Asociación de Minusválidos Ciudad Libre Chaorna (Soria) indica la posible afección a un pozo de agua potable y a una parcela del Ayuntamiento cedida a la Asociación para la construcción de un «camping» para minusválidos. Y solicitan que se les considere parte interesada en el expediente y se les notifiquen las actas y resoluciones que pudieran afectarles.

La Asociación Soriana para la Defensa de la Naturaleza (ASDEN) señala:

Haberse decantado por la solución que produce mayor daño ambiental.

Haber desplazado el trazado hacia Alcolea del Pinar y no hacia Esteras de Medinaceli, recomendando ceñirse al valle del Jalón, más alterado por obras públicas.

La afección a las aves esteparias en Layna, Villaseca y Urex de Medinaceli, zona en proceso de declaración de ZEPA, y especies como águila real y búho real. Y el efecto barrera que dividiría en dos partes un área bien conservada.

Propone que, de realizarse algún trazado, éste discorra por el valle del río Jalón sensiblemente paralelo a la actual autovía Madrid-Zaragoza.

La Asociación de Agricultores y Ganaderos AGRI-GANA de Ateca muestra su conformidad con la alternativa seleccionada y su disconformidad con la alternativa Calatayud-Valle.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara recomienda considerar como solución definitiva la alternativa que discurre por el Páramo, descartando la variante del Henares. Presenta idéntica alegación que la de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha.

El Alverjal (Guadalajara) indica la afección a las siguientes fincas de la entidad de explotación agrícola, ganadera y turística: Micaela-B, Casa Valdés-A1, Casa Valdés-A3, Casa Valdés-A4, María-C1 y en Yebes, y al Monasterio de Alcohete, que está en fase de rehabilitación.

Propone una solución alternativa, desviando el trazado hacia el norte, haciendo notar no obstante el importante impacto medioambiental que producirá el ferrocarril.

El Comité Abierto para la Investigación del Medio Ambiente y la Naturaleza (CAIMAN) señala la afección al paisaje, flora y fauna de la Alcarria en la zona de Madrid y Guadalajara, y a zonas no degradadas en Villalbilla, Anchuelo, Santorcaz y Los Santos de la Humosa, pero sin estar sujetas a protección.

Propone la variante del Henares al discurrir por zonas muy alteradas y ocupadas por infraestructuras.

La Asociación Ecologista El Soto (Mejorada del Campo) presenta idéntica alegación que la Asociación Amigos de la Tierra.

La Asociación Los Huertos de Villaflores y la Asociación El Tallar-Los Olivares manifiesta que:

En la anterior fase de consultas no figuraba la variante de Mejorada. Ésta es la más desventajosa en cuanto a longitud del trazado, tiempos de recorrido, velocidades medias, energía mecánica consumida, consumo específico, movimientos de tierras, resolución de desniveles, hidrología superficial, así como la de mayores costes de ejecución. También presenta importantes afecciones al patrimonio histórico-artístico, al planeamiento urbanístico y al medio ambiente.

La variante Madrid-Calatayud es la que menos inconvenientes presenta.

La variante de Arganda, propuesta en la fase de consultas anterior, es la que mejor solución ofrece a los problemas planteados.

Como conclusión propone:

Diseñar una alternativa que no afecte al Parque Regional del Sureste.
Reconsiderar la alternativa de Arganda.
Excluir la alternativa de Mejorada.

La sociedad «Fomento del Ocio, Sociedad Anónima» (Chiloeches) alega que el trazado divide por la mitad su finca, cuyo Plan Parcial fue aprobado por el Ayuntamiento, solicitando que éste eleve su alegación al Ministerio de Fomento y reclame una alternativa que no afecte a los terrenos de la urbanización.

«Mahou, Sociedad Anónima» (Alovera) considera que la variante del Henares afecta a las instalaciones existentes y a la actividad que en ellas se desarrolla, limitando el futuro desarrollo previsto para las mismas. Afecta igualmente a las captaciones de aguas subterráneas de Mahou y al sistema hidrológico del río Henares. Asimismo obligaría a la expropiación de terrenos industriales consolidados y de alto valor. Finalmente expone la afección medioambiental de este corredor (Vega del Henares, ZEPA, etcétera).

Se muestra a favor de la alternativa Madrid-Calatayud, por discurrir alejada de núcleos de población, no afectar al polígono industrial de Alovera, no dividir el corredor del Henares y no afectar ni al sistema hidrológico del río Henares ni a las ZEPAS.

«Malle, Sociedad Anónima» (Velilla de San Antonio) plantea una alegación similar a la de «El Negralejo, Sociedad Anónima», pero particularizada a sus propiedades (terrenos en la Vega del Jarama, Paraje de Valdemera).

Solicita que se desestime la alternativa Madrid-Calatayud del Estudio Informativo.

Expone que no se recogen las explotaciones de gravas existentes y que el trazado de la alternativa propuesta pasa muy cerca del casco urbano sin protección de pantallas acústicas.

Los Herederos de Doña Laura Figuerola efectúan idéntica alegación a la del «Palacio del Negralejo, Sociedad Anónima» particularizada a sus propiedades.

Don Basilio Gila de la Puerta, don Francisco de Asís Pastor Sanjosé, doña Ángeles Pérez Trujillo y doña Emma Martínez-Conde Gutiérrez-Barquín presentan idéntica alegación indicando que:

El trazado propuesto en el Estudio Informativo incide de forma negativa (barrera física) sobre el desarrollo urbano del término municipal de Mejorada del Campo, pues frena el crecimiento urbano del pueblo.

El trazado supone un perjuicio administrativo, pues invalida el planeamiento aprobado por el Ayuntamiento.

No se advierten razones técnicas ni topográficas serias que aconsejen atravesar el término municipal de forma tan traumática, existiendo alternativas razonables al sur y al norte del municipio.

Doña Amelia Cortés y hermanos como propietarios afectados por el trazado propuesto, alegan que éste no se corresponde con lo presentado en julio de 1995 por el Ministerio, y además no respeta ni el entorno ni el patrimonio ecológico en la confluencia de los ríos Jarama y Henares.

Don Eladio Jiménez Sánchez señala la grave incidencia sobre el Parque Regional del Sureste, afectando ecológica y paisajísticamente a zonas de gran valor, y el deterioro medioambiental del resto del municipio, dividiendo el mismo en dos partes, afectando a un pinar al norte y actuando el trazado como barrera física, redundando todo ello en una drástica disminución de la calidad de vida en Mejorada del Campo.

Destaca los problemas para las zonas habitadas, creándose un efecto de enjaulamiento al estar rodeados por el norte y por el este, así como las limitaciones al crecimiento urbano de Mejorada del Campo, que por su situación sólo tiene la posibilidad de crecer por el este.

Propone que se especifiquen más claramente y concretamente las valoraciones que se hacen de las alternativas, así como un estudio comparativo, y que se estudien otras alternativas como la salida por Chamartín, la salida desde Atocha siguiendo la actual línea férrea hasta cruzar el río Jarama, y una solución integral para la M-50, la prolongación de O'Donnell y la línea de alta velocidad.

Don Julio Tortuero del Olmo, don Alfredo Sotres García y don Luis Cea Calleja presentan idéntica alegación, argumentando que la solución seleccionada, Madrid-Calatayud, es la correcta debido a:

El menor impacto ambiental frente a la variante del Henares, fundamentalmente en la zona de Meco.

Menor perjuicio a los propietarios de terrenos afectados por el trazado.

No limita el desarrollo urbanístico y económico como la alternativa del Henares.

Menor coste económico de la alternativa seleccionada frente a las otras y mayor seguridad al discurrir por zonas menos pobladas.

Don José Antonio Vázquez Albacete alega que tiene adjudicada por parte de la Cámara Agraria de Chiloeches una zona de explotación ganadera y el trazado produce un grave perjuicio económico y ambiental.

Don Ramiro Ramírez de Haro y Valdés y hermanos señala la afección a la finca Piedras Menaras, dividiendo el trazado la explotación agropecuaria. Asimismo expone el grave impacto ambiental, al afectar el trazado a encinas y quejigos centenarios del Monte Alcarria. También indica la afección a la explotación cinegética y turística. Propone desviar el trazado a la linde norte de dicho monte.

Doña María Valdés Ozores, propietaria de la finca «Piedras Menaras», expone que la ruptura, por parte del trazado de la explotación agrícola ganadera antes mencionada, y la afección a una zona de encinas y pinares convenida con ICONA.

Solicita la rectificación del trazado o que se habiliten suficiente número de pasos para acceder a ambos lados de la finca, y el vallado de la línea.

«Finca El Blanco, Sociedad Limitada» de Arcos de Jalón alega lo siguiente: Afección a una servidumbre de paso; división de la propiedad, con el consiguiente perjuicio agrícola y ganadero, y el aumento de coste en la explotación; graves perjuicios para el coto de caza, además de impacto ambiental producido por el ruido y ruptura del ecosistema, afectando a la vegetación autóctona.

BANCO DE ESPAÑA

9641

RESOLUCIÓN de 22 de abril de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 22 de abril de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	152,260	152,564
1 ECU	168,003	168,339
1 marco alemán	84,881	85,051
1 franco francés	25,318	25,368
1 libra esterlina	254,989	255,499
100 liras italianas	8,585	8,603
100 francos belgas y luxemburgueses	411,234	412,058
1 florín holandés	75,376	75,526
1 corona danesa	22,257	22,301
1 libra irlandesa	213,910	214,338
100 escudos portugueses	82,835	83,001
100 dracmas griegas	48,979	49,077
1 dólar canadiense	106,327	106,539
1 franco suizo	102,428	102,634
100 yenes japoneses	116,540	116,774
1 corona sueca	19,809	19,849
1 corona noruega	20,443	20,483
1 marco finlandés	27,986	28,042
1 chelín austriaco	12,065	12,089
1 dólar australiano	99,274	99,472
1 dólar neozelandés	84,961	85,131

Madrid, 22 de abril de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.