

texto legal, a partir de la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 15 de septiembre de 1998.—El Director general, Roberto Pérez López.

23072 *RESOLUCIÓN de 15 de septiembre de 1998, de la Dirección General de Recursos Humanos del Instituto Nacional de la Salud, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 1/346/1998.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 64 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se participa que ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de La Rioja se tramita el recurso número 1/346/1998, promovido por doña Yolanda Lanza Toyas, contra la Resolución de 3 de marzo de 1998 por la que se hacen públicas las calificaciones finales obtenidas en el conjunto de las pruebas selectivas para plazas de Auxiliares de Enfermería (convocado por Resolución de la Secretaría General del Instituto Nacional de la Salud de fecha 24 de enero de 1996).

Lo que se hace público a efectos de que terceros interesados, si a su derecho conviene, se personen en autos y contesten a la demanda, en el plazo de nueve días a que se refiere el artículo 64.1 del indicado texto legal, a partir de la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 15 de septiembre de 1998.—El Director general, Roberto Pérez López.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

23073 *RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo: Ricla-Zaragoza (provincia de 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, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen de las alternativas viables, correspondientes al trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de octubre de 1994 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 recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental de la «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza (Subtramo Ricla-Zaragoza)» al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 14 de noviembre de 1996 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de fecha 11 de noviembre de 1996.

Teniendo en cuenta que las principales objeciones planteadas se centran en el acceso a Zaragoza, por tratarse de una zona densamente urbanizada y atravesada por múltiples infraestructuras, se planteó el estudio de un nuevo acceso a Zaragoza, que fue redactado por el Ministerio de Fomento en julio de 1997 bajo el título «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria», y sometido al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 10 de octubre de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de fecha 1 de octubre de 1997.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1997 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo: Ricla-Zaragoza», el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública; finalmente con fecha 30 de diciembre de 1997 remitió un nuevo expediente, consistente en el «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria», 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 se acompaña 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 1302/86, 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 Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo: Ricla-Zaragoza (provincia de Zaragoza)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis ambiental con la visita y reconocimiento de la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que la alternativa del tramo Salillas de Jalón-Plasencia de Jalón y el «By-pass» A, pertenecientes ambos al «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza», y la denominada alternativa 1D y el «By-pass» B', asociado a la misma, correspondientes los dos al «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria», son ambientalmente viables, si se cumple lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—El trazado de las alternativas anteriores, tal como viene definido en los estudios informativos sometidos a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 En el tramo Salillas de Jalón-Plasencia de Jalón (del estudio informativo «Línea de alta velocidad. Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza»).

Para disminuir la afección paisajística y geomorfológica debida a los desmontes y terraplenes situados entre los puntos kilométricos 4 y 8, aproximadamente, se desplazará la traza hacia el este entre Salillas de Jalón y Lumpiaque, de forma que se evite la zona con relieve más accidentado y se afecte lo menos posible a los cultivos de regadío.

1.2 En el tramo Plasencia de Jalón-Zaragoza del estudio informativo «Línea de alta velocidad. Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria».

Con objeto de disminuir la afección al río Jalón, el trazado del ferrocarril deberá cruzar el río lo más perpendicularmente posible y en un punto en el que sólo se afecte a la zona de cruce y se minimice la afección a la zona inundable.

Como consecuencia de la variación de trazado debida a la condición anterior, se procurará que el paso sobre la carretera de Bardallur, punto kilométrico 6+000, se desplace ligeramente hacia el norte, donde la topografía es más suave.

Entre los puntos kilométricos 18+000 y 19+000 donde el trazado del ferrocarril afectará a las parcelaciones ilegales de las urbanizaciones contiguas al camping «El Bohalar», la traza discurrirá en trinchera para minimizar la afección a las viviendas o instalaciones habitables que permanezcan.

Se evitará la afección al pinar situado en la margen izquierda de la carretera de acceso a la base aérea de Zaragoza desde la N-II, puntos kilométricos 22+000 a 22+500, aproximadamente, junto al campo de golf «La Peñada», dicho pinar puede verse afectado por los trazados del acceso ferroviario a Zaragoza y del «By-pass», que confluyen en esta zona, y por el consiguiente Salto de Carnero.

Para disminuir la afección a las viviendas de la urbanización «Torres de San Lamberto», se proyectará el trazado de forma que la distancia del ferrocarril a las viviendas más cercanas sea la máxima posible, aproximándose a la indicada en la solución I-C.

En cualquier caso, se diseñarán medidas, como pantallas antirruído, caballones de tierra o pantallas arbóreas con objeto de disminuir los impactos debidos al ruido y a la intrusión visual, de acuerdo con lo dispuesto en la condición 5.

Con objeto de disminuir la afección paisajística y geomorfológica debida a los desmontes y terraplenes entre los puntos kilométricos 27+800 y 30+500, se modificará la rasante proyectada en el «Estudio informativo línea de alta velocidad. Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza». Para disminuir la altura de los taludes se puede elevar la cota del vértice de la curva de acuerdo del punto kilométrico 27+829,721 del orden de 10 ó 15 metros, modificando la longitud del túnel previsto entre los puntos kilométricos 28+102 y 28+240, y disponiendo nuevos túneles o viaductos cuando la altura de los desmontes o terraplenes supere los 20 metros, así como cualquier otra medida que sirva para alcanzar el objetivo pretendido.

2. 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 del ferrocarril. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán 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 deban ser restauradas con tierra vegetal. Para la determinación de los suelos, que por sus profundidades y características puedan considerarse tierra vegetal, se estará a lo 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, instalaciones provisionales de obra y 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.

3. Medidas para la protección del sistema hidrológico y contra el impacto sobre las aguas.

3.1 Con objeto de mantener las características de los cauces de los ríos Jalón y Huerva, así como las demás líneas de drenaje cruzadas por la vía, no se verterán materiales ni se realizarán instalaciones auxiliares de obra desde las que directamente o por escorrentía o erosión se pueda afectar al sistema fluvial.

La rasante de los puentes y las pilas y estribos se diseñarán de forma que no se afecte, o se afecte mínimamente, a la vegetación de ribera.

3.2 Todas las aguas que salgan por la boca del túnel 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 los mismos podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente referente a los vertidos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

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

4. Medidas de protección de la fauna.—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 y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales que sean necesarios, así como las condiciones que deben reunir las obras de fábrica para el drenaje, en consulta con el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Asimismo, en el paso de los ríos y arroyos, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

5. 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 dos metros de las fachadas y para cualquier altura, además de en las poblaciones y edificaciones existentes, en las zonas calificadas como suelo urbanizable.

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

6. 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, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 6 (medidas protectoras y correctoras) del estudio de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza», y en el capítulo 4 del estudio de impacto ambiental del estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria». El proyecto dedicará especial atención a los desmontes y terraplenes, al cruce de los ríos Jalón y Huerva, así como a los arroyos y barrancos interceptados por el ferrocarril, a las embocaduras del túnel 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 las 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 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 50.000 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 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 siempre que no produzcan mayores impactos.

En las bocas del túnel previsto 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 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 del ferrocarril. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la recepción de la obra.

7. 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 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 de las obras:

Informe sobre la protección de los suelos y de la vegetación realmente ejecutada, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

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

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 6.

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

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 5 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 6.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, 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 mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

8. 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 incorpo-

ración en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

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 del túnel y de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, 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 3.3.

Diseño y presupuesto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Diseño y presupuesto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 6.

Programa de Vigilancia Ambiental, a que se refiere la condición 7.

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.

9. 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, 21 de septiembre de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
2. Confederación Hidrográfica del Ebro	—
3. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	—
4. Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales de la Diputación General de Aragón	—
5. Dpto. de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón .	X
6. Dirección General de Estructuras Agrarias. Dpto. de Agricultura Ganadería y Montes. Diputación General de Aragón .	—
7. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Dpto. de Ordenación del Territorio O.P. y T. Diputación General de Aragón	—
8. Dirección General de Industria, Energía y Minas. Dpto. de Industria Comercio y Turismo. Diputación General de Aragón	X
9. Dirección Provincial del MOPT en Zaragoza	—
10. Cortes de Aragón. Grupo Parlamentario Convergencia Alternativa de Aragón-Izquierda Unida	—
11. Diputación Provincial de Zaragoza	—
12. Ayuntamiento de Salillas de Jalón	—
13. Ayuntamiento de Epila	—
14. Ayuntamiento de Rueda de Jalón	—
15. Ayuntamiento de Lumpiaque	—
16. Ayuntamiento de Urrea de Jalón	—
17. Ayuntamiento de Plasencia de Jalón	—
18. Ayuntamiento de Grisen	—
19. Ayuntamiento de Figueruelas	—
20. Ayuntamiento de Alagón	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
21. Ayuntamiento de Pinseque	—
22. Ayuntamiento de Utebo	X
23. Ayuntamiento de Zaragoza	X
24. Instituto Tecnológico de Aragón	—
25. Cátedra de Biología. F. de Ciencias. U. de Zaragoza	—
26. Fundación de Ecología y Desarrollo	—
27. Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	X
28. Asociación Ecologista de Zaragoza	—
29. Asociación Naturalista Medoposa	—
30. Federación Amigos de la Tierra	—
31. Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
32. Instituto Tecnológico Geominero de España	X

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

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón emite una serie de sugerencias dirigidas a la descripción del proyecto y al análisis del medio, considerando que los factores ambientales a tratar pueden ser el ruido, la geología, la hidrogeología, el paisaje, la economía, la estructura territorial, las infraestructuras y equipamientos, y los valores culturales. Realiza un análisis y valoración de los impactos previsibles e incluye un avance de posibles medidas correctoras, indicando algunas de ellas referentes a hidrología, proyecto de caminos auxiliares, préstamos y vertederos, tendidos eléctricos, integración paisajística, permeabilidad y Plan de Vigilancia y Control.

El Ayuntamiento de Alagón considera que de las cuatro alternativas de trazado proyectadas desde Salillas de Jalón a Zaragoza la más perjudicial medioambientalmente es la que discurre por su municipio, ya que afecta a numerosos sotos de las huertas del río Jalón y del río Ebro, incide directamente sobre el casco urbano de la población, y ocupa los terrenos de mayor valor agrícola.

El Ayuntamiento de Utebo señala que el trazado que transcurre por el sur del campo de golf de la Peñaza es el que merece su aprobación, ya que se aleja del término municipal, no afectándolo en absoluto, y atraviesa una zona rural de escaso cultivo.

El Ayuntamiento de Zaragoza remite los informes de los siguientes organismos:

La Sección de Montes y Áreas Naturales del Servicio de Medio Ambiente indica que el acceso de la línea al término municipal de Zaragoza presenta varias alternativas, algunas de las cuales entran por terrenos de secano para, una vez atravesado el Canal Imperial de Aragón, acceder al término del barrio de Garrapinillos, que es fundamentalmente de regadío, con aprovechamientos agrícolas, huertos y fundadas residencias.

No existen en esta zona del término municipal espacios naturales de especial protección por su valor ecológico ambiental o paisajístico, salvo el impacto previsible en el cruce del Canal de Aragón.

La Dirección del Área de Ingeniería considera que la afección al término municipal de Zaragoza se concreta en los trazados relativos a la penetración en la ciudad y a la variante sur («By-pass») de conexión directa con la línea a Lérida y Barcelona.

La afección de la variante sur («By-pass») al término municipal se realiza por terrenos de secano, por encima de la zona cubierta para el riego por gravedad desde el Canal Imperial y, en principio los aspectos medioambientales que deberían tenerse en cuenta son los relativos a la permeabilidad viaria del territorio atravesado y la incidencia en movimientos de tierras (acopios, vertederos etc.).

La alternativa que se ciñe al valle del Jalón y conecta con la actual plataforma ferroviaria a la altura de Torres de Berrellén puede originar incidencias, precisamente por la ampliación de dicha plataforma. Podría producirse afección a zonas urbanas y edificaciones lo que requeriría la consideración de los posibles impactos negativos sobre estas zonas urbanas o periurbanas (comunicación, ruido, vibraciones, aspectos paisajísticos y estéticos etc.).

La Oficina Municipal del Plan manifiesta que los trazados más críticos desde el punto de vista ambiental son los accesos hacia la estación del Portillo desde el valle del Jalón, que afectan a la franja de regadío entre el Canal Imperial y la carretera N-232 de Logroño. Este suelo de regadío constituye un medio característico del entorno de Zaragoza, de gran importancia como recurso medioambiental, y se orienta progresivamente hacia utilidades urbanísticas en distintas modalidades, de forma que coexisten

terrenos de cultivo con pequeñas explotaciones agrícolas o pecuarias y utilidades urbanísticas más o menos regulares.

La línea ferroviaria atravesando el regadío incide en primer lugar en el medio natural y en las condiciones ambientales de forma negativa, y en segundo lugar puede alterar el precario equilibrio entre desarrollo y degradación que existe en esos suelos actualmente.

La Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR) considera que se debe prestar especial atención a los siguientes aspectos:

Estabilidad de taludes motivados por los movimientos de tierras.

Permeabilidad al tránsito de la fauna y hábitat afectados.

Repercusiones de los sólidos en suspensión generados en el aire y en el agua.

Análisis del ruido a que se verán sometidas las poblaciones afectadas.

Valoración de la superficie cultivable y no cultivable de la vega, tanto regable como no regable, y medidas correctoras.

Incidencia de los tendidos eléctricos que alimentan el tren de alta velocidad, tanto en las cuestiones de choques como de electrocución, y medidas correctoras.

Incidencia del campo magnético generado por el tren de alta velocidad en la salud humana y en la fauna migratoria.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) señala que al transcurrir los trazados previstos por las proximidades de la zona de Urrea de Jalón podría resultar afectado este espacio de interés natural.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que además de cumplirse todos y cada uno de los puntos que contempla el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, el proyecto debe prestar especial atención a las afecciones a los usos del suelo, a las redes de comunicación, al efecto barrera tanto para la fauna como para el hombre, a las posibles afecciones a espacios y enclaves naturales de interés, al impacto visual y paisajístico, a las afecciones sobre el patrimonio cultural e histórico, a las alteraciones sobre procesos geofísicos, a la posible incidencia de voladuras durante la ejecución de las obras, a los ruidos y vibraciones derivados del uso de la línea proyectada, a los problemas derivados de desmontes, terraplenes, emboquille de túneles y escambreras, y a la apertura de nuevas canteras de préstamo, las cuales deben verse sometidas al Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre («Boletín Oficial del Estado» de 15 de noviembre), sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades mineras.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El trazado del proyecto Ricla-Zaragoza arranca de Salillas de Jalón y discurre por la margen izquierda del río Jalón. Rodea el núcleo de Lumpiaque, deja dicha población al este y posteriormente cruza el ferrocarril Madrid-Zaragoza a la altura del apeadero de Plasencia de Jalón.

Para el acceso directo a Zaragoza por la estación del Portillo se plantean dos grupos básicos de alternativas 1 y 2. La diferencia fundamental es que las alternativas 1 se aproximan a Zaragoza por la margen oeste de la autopista de enlace entre la N-II y la autovía A-68 (cuarto cinturón de Zaragoza), mientras que las alternativas 2 lo hacen por la margen este.

El factor determinante en la selección de uno u otro corredor ha sido la definición del tramo comprendido entre la N-232 y el corredor ferroviario actual, en que las diferentes trazas deben cambiar su orientación hacia el norte por otra orientación hacia el este hacia la estación del Portillo.

Tanto las alternativas 2 como las alternativas 1A, 1B y 1C pertenecientes al grupo de alternativas 1 no pueden realizarse, ya que plantean importantes afecciones a edificaciones industriales («Pensos Hens» y a la nave de almacenamiento de «Tudor»), así como a edificaciones próximas (urbanización Torres de San Lamberto). Por ello se planteó un análisis coordinado por parte de la Diputación General de Aragón, Ayuntamiento de Zaragoza, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón y la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, que dio origen a la solución más favorable denominada alternativa 1D.

La alternativa seleccionada arranca a unos 2,5 kilómetros, aproximadamente, antes de alcanzar el entorno del apeadero actual de Plasencia de Jalón y cruza la línea férrea Madrid-Zaragoza alcanzando la vega del Jalón. Después avanza por el pasillo libre entre la urbanización situada al sur del aeropuerto y el camping, y una vez rebasado el aeropuerto, adopta una orientación norte que le permite alcanzar el corredor de la autopista de enlace entre la N-II y la A-68. Una vez que la alternativa 1D se ha situado a la izquierda de la N-II y después de cruzar la N-232,

se coloca paralela al corredor ferroviario de penetración a la estación del Portillo.

Coincidiendo con el cruce de la carretera a la base aérea, a la altura del desvío al campo de golf «La Peñada», se plantea el arranque del «By-pass» B' asociado a la alternativa 1D, desde aquí se orienta hacia el este y cruza la CN-II alejándose de la Feria de Zaragoza, conectando con el trazado del «By-pass» A propuesto en el estudio informativo del tramo Madrid-Zaragoza. Esta conexión se produce en el punto kilométrico 8+374 del «By-pass» B'. A continuación se dirige, atravesando la CN-232 y el río Huerva, hacia su unión con el tramo de la línea de alta velocidad Zaragoza-Lérida.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario ambiental en el que describe las características del medio físico y las del medio social, económico y territorial. Realiza además un análisis de las alternativas del proyecto y una identificación y valoración de los impactos producidos por la construcción del ferrocarril.

El estudio considera que ninguna de las alternativas analizadas incide en zonas de interés natural, ya que la más próxima, el Val de Urrea, no se ve afectada. Asimismo, indica que todas las trazas analizadas presentan iguales características y afectan de forma similar a los suelos, a los cursos de agua, a la fauna, y a los recursos hidráulicos e hidrogeológicos. Destaca como el mayor de los impactos el producido por el ruido en zonas habitadas, y que las soluciones de «By-pass» de Zaragoza afectan a las zonas de albaridines que se extienden entre el cruce de la N-II, en las proximidades de la Feria de Zaragoza, hasta el cruce con el río Huerva.

El estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas protectoras referidas a minimización de la superficie alterada, retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo en las zonas a ocupar durante las obras, terminación y adecuación de desmontes y terraplenes, criterios para la ubicación y diseño final de préstamos y vertederos, prevención de alteraciones y adecuación de túneles y viaductos, de las emisiones de polvo en zonas habitadas, de molestias por ruido durante las obras, de efectos sobre la vegetación, de efectos sobre la fauna, de efectos en las áreas de interés natural, de alteraciones sobre el patrimonio arqueológico, de efectos sobre la población, retirada de residuos de obra y limpieza del terreno, y control de la ocupación temporal de vías pecuarias.

El estudio incluye una serie de medidas correctoras dirigidas a reducir los efectos ambientales ocasionados por las acciones del proyecto, consistentes en instalación de pasos de fauna, reposición de vías pecuarias, apantallamiento acústico, revegetación e integración paisajística (hidrosiembras, plantaciones y tratamientos de suelos), y otros tratamientos dirigidos a la integración de otras actuaciones de obra, tales como la adecuación de las embocaduras de túneles y el tratamiento de préstamos, vertederos y otras superficies.

En el estudio de impacto ambiental se describen los criterios y contenidos mínimos que deben ser considerados en la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental. Las medidas de vigilancia y control ambiental se articulan en torno a lo siguiente:

- Controles previos a la ejecución.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras.
- Vigilancia de la aparición de impactos ambientales.
- Vigilancia en la fase de funcionamiento.

El estudio incluye un documento de síntesis y planos de análisis medioambiental y de medidas correctoras del impacto ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental contiene todos los epígrafes previstos 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 del ferrocarril.

El nivel cartográfico es aceptable, aunque faltan planos con mayor precisión en cuanto a hidrología. Asimismo, hubiese sido conveniente más información relativa a la ubicación de los acuíferos de la zona.

Los impactos están bien identificados, pero se valoran sin justificación objetiva.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y de los posibles vertederos.

El capítulo de medidas correctoras contempla todas aquellas que son necesarias para la mitigación de los impactos.

El Programa de Vigilancia Ambiental señala todo aquello que se deberá hacer, pero falta su diseño y presupuesto.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones referidas al subtramo Ricla-Zaragoza

- Delegación del Gobierno en Aragón.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.
- Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes. Diputación General de Aragón.
- Ayuntamiento de Bardallur (Zaragoza).
- Ayuntamiento de Bárboles (Zaragoza).
- Ayuntamiento de Pinseque (Zaragoza).
- Ayuntamiento de la Joyosa (Zaragoza).
- Ayuntamiento de Sobradriel (Zaragoza).
- Ayuntamiento de Utebo (Zaragoza).
- Término de Almozara (Zaragoza).
- Sociedad Española de Ornitología (SEO).
- Renfe (Dirección General de Infraestructuras).
- Doña Pilar Sánchez Tajahuerce. Pinseque (Zaragoza).
- «Saturnino Gutiérrez, Sociedad Anónima». Sobradriel (Zaragoza).
- Don Pedro Joaquín Navarro Trallero. Zaragoza.

Los aspectos medioambientales significativos son los siguientes:

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón relaciona las interferencias de la traza con carreteras de su competencia, señalando que deberán coordinarse los proyectos de detalle con los planes de la demarcación y con las infraestructuras ya existentes, respetando servidumbres y gálibos.

El Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón señala la ausencia de un análisis coste-beneficio en el estudio informativo. Considera necesario establecer sistemas de coordinación con los organismos titulares para la adecuada reposición de servidumbres. Estima más ventajosa la alternativa que avanza por la margen derecha del Jalón, pues la afección a la Val de Urrea puede ser minimizada, y se evitará el efecto barrera en los municipios afectados por la alternativa que avanza por la margen izquierda.

El Ayuntamiento de Bardallur considera que el trazado deberá afectar lo menos posible a la vega del Jalón, ya que Bardallur es un municipio eminentemente agrícola, y deberá respetar la actual ubicación de caminos, riegos y demás servidumbres.

Expone que el trazado corta posibles expectativas de desarrollo industrial, con perjuicios económicos y urbanísticos asociados.

El Ayuntamiento de Bárboles expresa su disconformidad con el trazado previsto y con el futuro tramo que enlazaría con el País Vasco, pues supondría una barrera física infranqueable que impediría el futuro desarrollo del casco urbano de la localidad, con la consiguiente paralización del desarrollo económico y social.

El Ayuntamiento de Pinseque estima que desde el punto de vista medioambiental se ocasionan graves afecciones en los municipios de la zona metropolitana de Zaragoza.

Se afecta a una zona junto al Canal Imperial de Aragón que formará parte de un corredor verde. Además, se creará una barrera urbanística incomunicando el núcleo respecto a zonas de suelo urbano y urbanizable. Se afecta a la zona de regadío tradicional del municipio y se divide un polígono industrial. Asimismo, se destaca la fuerte afección socioeconómica que supone que el trazado pase junto a un campo de golf. Propone como alternativa aquella que acceda a Zaragoza por el sur del Aeropuerto, desdoblándose una vez rebasado éste. De este modo se evitaría la afección a los cultivos y no se afectaría al término municipal de Pinseque.

El Ayuntamiento de La Joyosa indica que se afecta al sector costero-olivar de suelo apto para urbanizar, condicionando el desarrollo y la futura conexión con la zona industrial de Sobradriel y con los núcleos de Torres de Berrellén, La Joyosa y Sobradriel, no contemplándose paso a distinto nivel del viario proyectado por la Diputación General de Aragón entre Torres de Berrellén y Zaragoza.

El Ayuntamiento de Sobradriel reitera el escrito remitido en su día al Ministerio de Fomento manifestando su oposición al trazado, por dividir el municipio y la zona industrial. Considera que se condiciona el desarrollo y la conexión física y funcional con la zona industrial de La Joyosa de la zona consolidada de suelo urbano industrial existente junto a la carretera N-232, en la que existen dos planes parciales y tres planes especiales.

Expone la peligrosidad para el acceso y salida de la población. Indica que se atraviesa suelo no urbanizable especialmente protegido (cultivos agrícolas de regadío). Señala, además, el impacto ambiental y paisajístico en esa zona. Por último, se inclina por la alternativa que está estudiando la Diputación General de Aragón.

El Ayuntamiento de Utebo considera innecesario el desdoblamiento entre el acceso al Portillo y el «By-pass» de Zaragoza, recomendando que se sitúe la estación en la traza del «By-pass», y que quede comunicada con la ciudad por medios alternativos. Si el acceso al Portillo es necesario, recomienda que se haga desde el «By-pass».

También señala que el impacto visual y acústico de la traza del Estudio Informativo es enorme, y, además, se crea una barrera física.

El término de Almozara señala la afección a la acequia mayor de Almozara, de abastecimiento de agua para riego. Considera justificado el interés de que el trazado discurriera paralelamente a la línea actual, evitando repeticiones de riegos, accesos a caminos y a otros servicios, así como la división de fincas entre vías.

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. En el tramo Ricla-Zaragoza apunta la afección a las ZEPAS número 138 «Galachos de la Alfranca de Pastriz, La Cartuja y El Burgo de Ebro», y número 177 «El Saso», así como a diferentes áreas de importancia internacional para las aves. Señala la ausencia de medidas correctoras para las aves salvo en las líneas de alta tensión, y la necesidad de proyectar medidas compensatorias. Alerta sobre los impactos en la fase de obra.

Renfe (Dirección General de Infraestructuras) con relación al estudio de impacto ambiental, 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 espacios naturales, de los cuales identifica cuatro que no han sido considerados en el estudio informativo.

Con respecto a la valoración de impactos, considera que en la fase 1:50.000, al primar el criterio de los espacios naturales, no se han incluido otros potenciales impactos. En la escala 1:10.000 encuentra contradicciones en la evaluación de impactos (vegetación y usos del suelo, fauna, ruido y recursos hídricos subterráneos). En la fase 1:5.000 observa una falta de valoración adicional de impactos, por lo que los únicos elementos discriminadores entre alternativas son las medidas correctoras.

Considera falto de homogeneidad el estudio alternativo y sin definición clara el método de análisis multicriterio para la valoración de alternativas. Realiza una serie de consideraciones técnicas con respecto a los aparatos de vía, los puestos de banalización, los apartaderos y las velocidades de circulación por las vías desviadas.

«Saturnino Gutiérrez, Sociedad Anónima» (Sobradriel), expone: que es una empresa propietaria de un terreno en Sobradriel, y considerando los daños que se producirían en la zona industrial del municipio, solicita que se adopte la nueva solución que, según le han informado, será planteada por la Diputación General de Aragón.

Don Pedro Joaquín Navarro Trallero considera que existe espacio suficiente entre la actual línea ferroviaria y la factoría de CLH para encajar un trazado que no se separe del actual corredor ferroviario, y que, además el antiguo apartadero de entrada a dicha factoría ya no se utiliza, pues el suministro se hace por oleoductos.

Alegaciones referidas al acceso a Zaragoza. Alternativa complementaria

Diputación General de Aragón. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes.

Ayuntamiento de Zaragoza. Centro Municipal de Ordenación del Territorio y Revisión del PGOU.

Renfe (Dirección General de Infraestructuras).

Ayuntamiento de La Joyosa.

«Sociedad Agrícola y Ganadera La Corona, Sociedad Anónima».

Los Cipreses I.

Los Cipreses II.

Don Benito Bergua Orduna.

Don Francisco José Moncasi Canti y hermanos.

«Cipsa Norte, Sociedad Anónima»-«Promociones Santa Rosa, Sociedad Anónima».

Comunidad de Propietarios Torre de San Lamberto.

Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Autónoma de Aragón.

Los aspectos medioambientales significativos son los siguientes:

La Diputación General de Aragón, Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes considera: Que el trazado propuesto

es el idóneo, y que tanto la Diputación General como el Ayuntamiento de Zaragoza facilitarán, en la medida de sus posibilidades, la obtención del espacio necesario.

Propone que se retrase varios años la puesta en servicio de la circunvalación de Zaragoza, respecto al acceso a la ciudad, para poder rentabilizar más ventajosamente las sinergias de esta infraestructura en la Comunidad.

El Ayuntamiento de Zaragoza, Centro Municipal de Ordenación del Territorio y Revisión del PGOU dice: Que el Servicio de Nuevas Infraestructuras propone la ejecución en túnel o falso túnel del tramo comprendido entre los puntos kilométricos 29+500 y 31+500, dado que atraviesa suelo consolidado y diversas vías de comunicación, suponiendo un gran impacto ambiental por su efecto barrera.

El centro plantea una serie de observaciones para la adecuada concordancia del acceso ferroviario con las previsiones del plan.

Renfe (Dirección General de Infraestructuras) expone una serie de observaciones generales en las que manifiesta la idoneidad del nuevo trazado propuesto. Considera conveniente estudiar en conjunto la explotación de este acceso con la variante norte de Zaragoza. También estima necesario disponer del «By-pass» desde el inicio de la puesta en servicio de la línea.

El Ayuntamiento de La Joyosa informa favorablemente el proyecto.

La Comunidad de Propietarios Los Cipreses I se opone al trazado previsto, ya que atraviesa los terrenos de la urbanización, con perturbaciones medioambientales y afecciones graves a las infraestructuras del entorno, si bien admite la solución de acceso a Zaragoza por el sur del aeropuerto como la solución global más adecuada. En consecuencia propone dos ligeras modificaciones de trazado en la zona que les afecta.

La Comunidad de Propietarios Los Cipreses II expone la invasión de su urbanización por la traza, manifestando la ilegalidad actual de dicha urbanización. El paso de la infraestructura haría inviable su legalización.

Don Benito Bergua Orduna propone una modificación del trazado a la altura del punto kilométrico 20, para afectar lo menos posible a unas fincas.

Don Francisco José Moncasi Canti y hermanos expone su completa oposición a la línea de alta velocidad. Requiere que se minimice el efecto barrera que se va a provocar en su finca y que se valore la minusvalía que eso supone; además solicita que se prevean adecuadamente los drenajes, las influencias sobre los servicios afectados y el medio ambiente.

«Cipsa Norte, Sociedad Anónima».—«Promociones Santa Rosa, Sociedad Anónima», solicita salvaguardar el camino agrícola situado entre las fincas de su propiedad, realización de obras de paso para los drenajes actuales y futuros, reposición adecuada de los pasos y servidumbres, tener en cuenta la ocupación temporal de los terrenos y las repercusiones medioambientales.

La Comunidad de Propietarios Torre de San Lamberto indica que la pantalla acústica y la plantación prevista a la altura de su urbanización es escasa, y solicita que se prolongue hasta el final de la misma.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón realiza una serie de observaciones al trazado indicando la afección a la red estatal de carreteras de la zona:

Afección simultánea del acceso al Portillo, «By-pass» y Salto de Carnero.

Afecciones de la alternativa 1D:

Cruce con la carretera N-125.

Paralelismo entre la línea de alta velocidad y la CN-II en su ronda norte.

Cruce con la N-125 en la referencia del F.C. 29,7.

Cruce con la N-232, ronda norte y el enlace entre ambas.

Cruce con la conexión entre la A-68 y la N-232 por el camino de la Noguera.

Afecciones del «By-pass».

Reordenación de accesos a la autovía de Aragón.

Cruce con la N-II.

Paralelismo al cuarto cinturón.

Cruce con el acceso de la autovía Zaragoza-Teruel.