

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.