

Derecho medioambiental y su aplicación.

Educación y Medio Ambiente. La pedagogía en un mundo crecientemente contaminado. La enseñanza de pautas de conducta y consumo preventivas de la contaminación y degradación del medio.

Enfoque integral de la contaminación de las actividades industriales.

Gestión de residuos potencialmente peligrosos.

Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (RSU).

Información y Medio Ambiente. Sistemas de Información Ambiental.

Indicadores Ambientales.

Inspección ambiental de las actividades de producción.

Medio ambiente y energía.

Medio ambiente y transporte.

Mejoras Tecnológicas Disponibles (BATS) y Medio Ambiente. La prevención y reducción de la contaminación por medio de la tecnología.

Sistemas de Ecogestión y Ecoauditorías de las actividades humanas de producción.

Suelos contaminados (caracterización, clasificación, descontaminación, tecnologías).

Proyecto de vertederos (localización, diseño, sellado y regeneración).

Tratamiento y Gestión de Residuos: reciclaje.

Utilización de instrumentos económicos, financieros y fiscales con fines ambientales.

Meteorología y Climatología:

Análisis y predicción del tiempo.

Nowcasting.

Predicción aeronáutica.

Predicción de tormentas severas.

Predicción a corto, medio y largo plazo.

Evaluación y reducción de riesgos naturales.

Modelización numérica, teledetección terrestre y satelitaria.

Aguas:

Estudio de comportamiento dinámico de presas (materiales sueltos y hormigón).

El Comité de Selección podrá considerar propuestas alternativas presentadas por los aspirantes.

Lo que se hace público para general conocimiento.

12767 *RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Integración urbana del ferrocarril en León y San Andrés del Rabanedo», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Integración urbana del ferrocarril en León y San Andrés del Rabanedo», se encuentra comprendido en el apartado b «construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del grupo 6 «proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 6 de marzo de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 de junio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación de Impacto Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 27 de diciembre de 2001, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Castilla y León de 10 de enero de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de León de 24 de enero de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de diciembre de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

Teniendo en cuenta las alegaciones desfavorables a la alternativa 3 del enlace de mercancías, la Dirección General de Ferrocarriles, dentro del informe sobre el expediente de información oficial y pública del estudio informativo, propuso como solución para el nuevo enlace de mercancías la denominada alternativa 9, según se recoge en el anexo V, sobre las modificaciones propuestas tras el proceso de información pública.

Tras un proceso de concertación con los principales afectados por la alternativa 9, el promotor propuso una nueva alternativa para el ramal de enlace, denominada alternativa 11, en la que se desplazaba hacia el sur la parte final, la situada más al oeste, del trazado. A requerimiento del órgano ambiental, con fecha 17 de marzo de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento denominado «Informe complementario de incidencia ambiental de la alternativa 11 del nuevo enlace de mercancías», dedicado a completar la información ambiental que caracteriza el trazado de la alternativa 11 con respecto a la alternativa 3, en aquellos aspectos que pudiera diferir de ésta.

A la vista de las implicaciones ambientales de la nueva alternativa 11 y del análisis ambiental de la misma que se realiza en la documentación remitida, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria sobre el análisis ambiental y la posibilidad de modificar la citada alternativa de forma que disminuyese la afección al arroyo de las Fontanillas. Con fecha 15 de marzo de 2004, la Dirección General de Ferrocarriles remitió una solución modificada del enlace de mercancías, denominada alternativa 12, en la que se disminuyen las afecciones con respecto a la alternativa 11, en la zona de cruce con el arroyo de las Fontanillas.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 31 de mayo de 2004, formula únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Integración urbana del ferrocarril en León y San Andrés del Rabanedo».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental se refiere a la evaluación de las alternativas para las actuaciones urbanas de la integración del ferrocarril en la ciudad de León. El estudio informativo contempla una serie de alternativas para las actuaciones urbanas, otras para el tráfico de mercancías y otras para la localización de recintos ferroviarios.

Con relación a las siete alternativas de trazado para el tráfico de mercancías, el promotor proponía, en el documento sometido a información pública, como solución más ventajosa la denominada alternativa 3. Después del proceso de información pública, teniendo en cuenta las alegaciones

desfavorables a dicha solución, el promotor presentó una nueva solución, la alternativa 9. Tras un proceso de concertación, con los afectados por la alternativa 9 el promotor propuso en el informe de alegaciones una solución para el nuevo enlace de mercancías denominada alternativa 11. A la vista de las afecciones ambientales de ésta sobre el arroyo de las Fontanillas y a requerimiento del órgano ambiental, el promotor remitió una nueva solución modificada, la alternativa 12. Por tanto, y tras este proceso de ajuste iterativo, en lo que se refiere al enlace de mercancías, la declaración de impacto ambiental se formula sobre la alternativa 12.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las líneas de transporte de energía eléctrica; las zonas de préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados y, las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes salvo, en ambos casos, las que figuran en el estudio de impacto ambiental; las instalaciones auxiliares de obra o definitivas; y los caminos de acceso a las obras que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, la documentación remitida con posterioridad sobre las alternativas 11 y 12 y completada la información con visita sobre el terreno, para la realización de la solución III. 1 a de las alternativas urbanas, la alternativa 12 del enlace de mercancías y las alternativas D y G, correspondientes a las estaciones actuales de contenedores y clasificación respectivamente, para la ubicación de los recintos ferroviarios, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto*

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la afección al cauce del arroyo de las Fontanillas y a su vegetación de ribera y asociada, se proyectará un puente entre los pp.kk. 0+610 (final del viaducto previsto) y 0+730 del ramal de León-Asturias. En el ramal Palencia-Galicia se dispondrá un muro en sustitución del terraplén entre los pp.kk. 0+870 (cruce sobre la carretera N-630) y 0+950 (confluencia con el otro ramal). Este muro será del tipo muro verde para facilitar su integración paisajística.

1.2 Sin desplazar el trazado en el cruce del arroyo de las Fontanillas hacia el norte con relación a lo previsto en la alternativa 12, se adaptará para alejarlo en la medida de lo posible de la edificación situada a la altura del p.k. 0+900 del ramal León-Asturias.

1.3 El trazado en alzado del ramal de enlace se proyectará de forma que la altura de los terraplenes sea la menor posible, con objeto de disminuir la afección sobre el paisaje en una zona con un relieve muy horizontal.

1.4 Se garantizará la permeabilidad del trazado, en especial para las actividades agrícolas, disponiéndose los caminos de servicio y los cruces adicionales de la vía que se consideren necesarios tras mantener los contactos oportunos con los ayuntamientos y los afectados.

1.5 Dada la proximidad a zonas urbanas de la mayor parte de las actuaciones, se evitarán las actividades ruidosas entre las 22 y las 8 horas en todo el ámbito del estudio informativo, salvo las que por afectar a las líneas actuales deban realizarse sin circulación de trenes. Se podrá imponer un horario más restrictivo de acuerdo con lo establecido en las ordenanzas municipales al respecto.

2. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. 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 jalonará especialmente, con jalonamiento rígido y marcaje de los árboles afectados, la zona de cruce del arroyo de las Fontanillas, pp.kk. 0+620 al 0+750 del ramal León-Asturias.

2.2 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 o en zonas próximas a la misma, en montones

de altura no superior a los 2 metros con objeto de 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 incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del arroyo de las Fontanillas atravesado por la traza en el p.k. 0+680 del ramal León-Asturias, las pilas y los estribos del puente sobre éste se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de este puente y del muro previstos en la condición 1.1 se minimizará la afección a la vegetación asociada al cauce que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 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 y los caminos existentes.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 Las estructuras de cruce de los dos ramales sobre el arroyo de las Fontanillas se proyectarán de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas en el interior del cauce.

3.3 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de las pilas y estribos del puente sobre el arroyo de las Fontanillas se someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.4 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. Se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.5 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir la mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela interna; se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados del citado seguimiento se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Villacedré, León y los barrios de La Sal y del Paraiso y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: pp.kk. 0+000 al 1+100 y 1+900 al 2+500 del ramal León-Asturias; pp.kk. 0+500 al 0+850 y 2+100 al 2+300 del ramal Palencia-Galicia; y pp.kk. 119+500 al 128+500 de la vía Palencia León, así como las edificaciones habitadas existentes, de forma dispersa a lo largo del trazado.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética y paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la L_{mx} de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Si en alguna zona el ruido de fondo inicial superase los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 d B (A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en todo el ámbito del proyecto, salvo las que por afectar a las líneas actuales deban realizarse sin circulación de trenes, pudiéndose variar estos

horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones entre los pp.kk. siguientes: 0+000 al 1+100 y 1+900 al 2+500 del ramal León-Asturias, 0+500 al 0+850 y 2+100 al 2+300 del ramal Palencia-Galicia, y 119+500 al 128+500 de la vía Palencia León, así como en las edificaciones habitadas existentes, de forma dispersa, a lo largo de los trazados.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Usos	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleve dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala 1: 5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los suelos de alta capacidad agrícola, proximidades a zonas urbanizadas, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas

de elevado valor ecológico y paisajístico. En particular el valle del arroyo de las Fontanillas en una banda de 100 metros a cada margen del cauce; las choperas y setos arbustivos, por su interés paisajístico; el área de extensión del acuífero aluvial del río Bernesga; los suelos de alta capacidad productiva, siempre que tengan o puedan tener un uso agrícola; las laderas de las Sernas y Vallejos por su interés botánico y faunístico; las zonas urbanizables, cuando la urbanización no sea compatible con el vertido o extracción previos; cuando si sea compatible, serán zonas preferentes por sus nulos impactos.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán únicamente canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra, como taludes en terraplén, pasos sobre arroyos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención al entorno comprendido entre los pp.kk. 0+600 y 0+850 del ramal León-Asturias y entre los pp.kk. 0+800 y 1+200 del ramal Palencia-Galicia, y al túnel de supresión del paso a nivel de la Avenida del Dr. Fleming entre los pp.kk. 122+500 y 123+500 de la línea Palencia-La Coruña.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la vía.

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de

impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito de la dirección ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, en especial en lo referente a la adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación de replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones y campañas de mediciones acústicas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

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 la 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.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión del ruido y vibraciones y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación del órgano ambiental competente.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, para la realización de la solución III.1 a de las alternativas urbanas, la alternativa 12 del enlace de mercancías y las alternativas D o G para la ubicación de los recintos ferroviarios tal como están desarrolladas en el estudio informativo y en la documentación remitida posteriormente (en el caso de la alternativa 12), en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la solución propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 2 de junio de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Subdelegación del Gobierno en León	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Instituto Geológico y Minero de España	—
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de León	—
Ayuntamiento de León	—
Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo	X
Ayuntamiento de Onzonilla	—
Ayuntamiento de Santovenia de la Valdoncina	—
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de León	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología de la Universidad de León	—
A.D.E.N.A.	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
Ecologistas en Acción	X
Federación de Amigos de la Tierra	—
Greenpeace	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Genciana (Escuela de Naturaleza)	—
Grupo Ecologista Maragato «Piorno»	—

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

La Subdelegación del Gobierno en León remite el informe elaborado por el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Comandancia de la Guardia Civil de León, en el que se indican las repercusiones del proyecto sobre las poblaciones, actividades humanas, fauna, flora, y paisaje. Concluyendo que la integración urbana del ferrocarril en León, es una demanda de los habitantes y vecinos de las zonas próximas a las instalaciones descritas en el proyecto, y que la realización de alguna de las alternativas propuestas, redundaría en un previsible beneficio para dichos habitantes.

Asimismo, señala que no se han detectado en la zona la presencia de especies protegidas, y que la afección a los paisajes no supone merma alguna en la calidad del mismos.

La Confederación Hidrográfica del Duero señala la afección al cauce público del arroyo de las Fontanillas, afectado directamente por las obras.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León manifiesta que el proyecto discurre próximo al Lugar de Interés Comunitario (LIC ES4100097) con el nombre de «Riberas de la Subcuenca del Esla», que engloba una superficie definida por el cauce del río Bernesga más una anchura en cada margen a lo largo de todo el tramo de 25 metros. La vegetación es de saucedas y choperas acompañadas de alisedas, y tiene presencia de especies como la nutria, desmán de los Pirineos y peces como *Rutilus arcasii*, *Chondrostoma polylepis* y Odonato, lo que ha motivado su designación como LIC en aplicación de la Directiva Europea 92/43/CEE de conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León considera necesario descartar la Alternativa 1 para fases posteriores y estudiar con mayor precisión el soterramiento o depresión, en la longitud necesaria de ferrocarril que solucione el problema del paso a nivel de la avenida del Doctor Fleming, asegure la continuidad y permeabilidad del entramado viario afectado y mantenga la estación aproximadamente en el sitio donde se encuentra.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León considera

que con carácter previo a la ejecución de las obras debe llevarse a cabo la realización de trabajos de prospección arqueológica intensiva de toda la superficie del proyecto, teniendo en cuenta que se trata de un área suburbana muy próxima a la ciudad histórica de León, en la que se encuentra el campamento romano de la *Legio VII Gémina*, importante yacimiento arqueológico.

El Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo indica que la estructura urbana del municipio de San Andrés está formado por diversos núcleos de carácter diferenciado, teniendo tres de ellos (Barrio de Pinilla, Barrio de la Sal y Barrio de Paraíso Cantinas), continuidad espacial con León. Por la zona del municipio discurren vías con una longitud aproximada de seis kilómetros cuyo efecto barrera es muy acusado. El bucle próximo al depósito de tracción, y el correspondiente recinto ferroviario, separan el Barrio de la Sal del resto del municipio. El ramal de Gijón segrega también San Andrés y Villalber de la zona de nuevos desarrollos urbanísticos previstos en San Andrés y León junto a la orilla derecha del Bernesga. Considera que esta situación perjudica seriamente el desarrollo urbanístico del municipio, por lo que sugiere que se proceda al soterramiento de todo el tramo urbano con la definitiva eliminación del efecto barrera y la segregación que produce.

Ecologistas en Acción realiza una serie de consideraciones sobre el tráfico en la ciudad de León y sobre el lugar idóneo para la ubicación de la estación de ferrocarril.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

Los objetivos del estudio informativo son: optimizar la ocupación del suelo de los recintos ferroviarios adaptándolos a las necesidades actuales y previsibles; suprimir los puntos de conflicto entre el sistema urbano y el ferrocarril; incrementar la permeabilidad de la traza ferroviaria y eliminar el efecto barrera; insertar la ciudad de León en el corredor norte-noroeste de alta velocidad; mejorar la funcionalidad de las instalaciones ferroviarias; regenerar la trama urbana en relación con el ferrocarril con aprovechamiento del nuevo suelo y mejora de la viabilidad y de la accesibilidad; y por último, rehabilitar y adecuar los bordes del pasillo ferroviario.

Los términos municipales afectados son: León (con las poblaciones de Trobajo del Cerecedo y Armunia), Santovenia de la Valdoncina (al que pertenece el núcleo de población de Villacedré), San Andrés del Rabanedo (que incluye el núcleo de Trobajo del Camino) y Onzonilla.

Teniendo en cuenta todas las actuaciones planteadas resultan los siguientes grupos de alternativas posibles de actuación:

Alternativas para las actuaciones urbanas: Se contemplan tres alternativas:

Alternativas I: soluciones sin modificación de la cota del trazado ferroviario actual. Incluyen la supresión del paso a nivel de la avenida del Dr. Fleming, la mejora de la permeabilidad transversal de la estación de viajeros, y un nuevo edificio de viajeros.

Las alternativas de este grupo son dos, I.a y I.b.

Alternativas II: las actuaciones previstas consisten, básicamente, en el paso del ferrocarril soterrado bajo la avenida del Dr. Fleming, en mayor o menor longitud, con la consiguiente modificación de la rasante de la estación de viajeros. Además, las actuaciones incluyen la mejora de la permeabilidad de la estación, un nuevo edificio de viajeros y la reordenación de la totalidad de los recintos ferroviarios urbanos.

Las alternativas de este grupo son dos, II.a y II.b.

Alternativas III: incluye la solución de soterramiento del trazado ferroviario en una mayor longitud. Las actuaciones previstas consisten en un nuevo edificio de viajeros en superficie, con una nueva estación para León y la reubicación de las instalaciones auxiliares de la explotación.

Las alternativas de este grupo son dos III.1.a y III.1.b.

De estas alternativa III, en el ámbito de la estación de viajeros se han desarrollado otras tres alternativas denominadas 1, 2 y 3. La alternativa 1 contempla una estación de viajeros con siete vías (cuatro de ancho UIC y tres de ancho ibérico), todas ellas con andén y edificio a cabalgavías; la alternativa 2 estación de viajeros con seis vías (tres de ancho UIC y tres de ancho ibérico), todas ellas con andén, edificio a cabalgavías; y la alternativa 3 con edificio de viajeros con siete vías (cuatro de ancho UIC y tres de ancho ibérico), todas ellas con andén y edificio en la margen este de las vías.

Las tres alternativas incorporan:

La supresión del paso a nivel de la Avenida el Dr. Fleming mediante la depresión de las vías.

La urbanización del tramo de ferrocarril soterrado, entre la Avenida del Dr. Fleming y la confluencia de la Avenida de Quevedo con la calle Elcano.

Un nuevo vial peatonal entre la Avenida de Astorga y la calle Gómez de Salazar.

La prolongación hacia el oeste de la Avenida de Palencia.

Alternativas para el tráfico de mercancías:

Estas alternativas contemplan la posibilidad de construir una serie de enlaces entre las dos líneas de ferrocarril existentes de manera que se elimine el tráfico de mercancías por la estación de viajeros, y por el interior del casco urbano de León y de San Andrés del Rabanedo.

Los enlaces de mercancías son siete con las siguientes características:

El enlace 1 se sitúa al norte del polígono industrial de Villacedré; el 2 entre dicho polígono y Armunia; el 3 al sur del casco urbano de Villacedré y del arroyo Fontanillas; el 4 un kilómetro al sur de Villacedré, cruzando en su parte final el polígono industrial de Onzonilla; el 5 discurre muy próximo al anterior, unos 450 metros hacia el sur; el 6 prácticamente coincide en planta con el 2, pero con ligera dirección oeste-este; y el 7 tiene su origen al oeste de Villacedré, junto al arroyo Fontanillas, llegando al polígono industrial de Onzonillas donde los trazados ferroviarios se sitúan más próximos. Discurre en dirección oeste-este.

La longitud de los ramales de dichos enlaces varía entre los 1.415 y los 3.865 metros.

Alternativas de localización de recintos ferroviarios:

Contemplan la ubicación de los talleres e instalaciones auxiliares de la explotación ferroviaria. Las alternativas de localización de estos elementos se situarían en: la margen oriental de la línea Palencia-La Coruña entre los pp. kk. 124+500 y 125+000; junto al paso superior sobre la vía actual que comunica la N-630 y la población de Trobajo del Cerecedo; junto a la actual estación actual de contenedores en un terreno situado al norte, y otra en la cabecera sur; y en la actual estación de clasificación, a la altura del p.k. 120+500.

El estudio informativo selecciona:

a) Para las actuaciones urbanas la denominada alternativa 1, que se corresponde con la solución III.1.a, consistente en:

Actuación sobre la red arterial ferroviaria de León a lo largo de 2.502 metros, de los cuales 440 son soterrados, con rampas de acceso de 11,2 y 15,0 milésimas, y longitudes respectivas de 250 y 635 metros.

Nueva estación de viajeros en superficie.

Nuevo edificio de viajeros sobre las vías.

Supresión del paso a nivel de la Avenida del Dr. Fleming mediante el tramo soterrado del ferrocarril.

Continuidad hacia el oeste de la Avenida de Palencia sobre la vías hasta alcanzar la Avenida del Dr. Fleming.

Reordenación del entorno urbano situado entre la Avenidas de Dr. Fleming y de Quevedo, sobre el ferrocarril soterrado.

Reordenación de la superficie de aparcamiento.

Traslado de los talleres de material motor y remolcado.

Eliminación de las instalaciones de carga fraccionada.

Generación de 112.400 m² de superficie para usos urbanos.

Actual edificio de viajeros destinado a otros usos ferroviarios, pudiéndose instalar en él un museo del ferrocarril.

Supresión de los pasos a nivel situados en los pp.kk. 125+515 y 125+950 de la línea Palencia-La Coruña mediante una única estructura.

b) Para la reposición de talleres:

Dos zonas actualmente dedicadas a usos ferroviarios, que son:

Entre los pp.kk. 117+300 y 117+850, en la cabecera sur de la estación de contenedores.

Entre los pp.kk. 120+250 y 120+ 800 en el haz corto de la estación de clasificación.

c) Para el nuevo enlace de mercancías la alternativa 3.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología, edafología, hidrografía, hidrogeología, flora y vegetación, fauna, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, espacios naturales, paisaje y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca la inexistencia de especies y espacios protegidos.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: entre las alternativas urbanas las denominadas III. 1 a y III. 1 b producen los mayores movimientos de tierras y el riesgo más alto de corte del acuífero aluvial. Las alternativas de los grupos I y II afectan al patrimonio histórico artístico por la destrucción del edificio de la Azucarera de Santa Elvira. En el grupo de alternativas de enlaces de mercancías, los enlaces 2 y 6 cruzan una zona de alta capacidad productiva, y el enlace 3 intercepta el arroyo de las Fontanillas dos veces. Dentro de las alternativas de recintos ferroviarios la alternativa C es la más próxima al núcleo urbano de Trobajo del Cerecedo, con las consiguientes molestias para la población.

El estudio de impacto ambiental incluye como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: medidas protectoras (jalonamientos provisionales, control de operaciones molestas para la población, ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos, impermeabilización en la zona de instalaciones, recogida y tratamiento de aguas de drenaje del parque de maquinaria, control de las emisiones de polvo y partículas y medidas protectoras contra incendios), medidas correctoras (retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal, restauración y mejora de la cubierta vegetal, mantenimiento de servicios y servidumbres, y barreras antirruído).

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental e incluye un análisis ambiental de zonas de préstamos y vertederos.

Por último, el estudio de impacto ambiental concluye que las alternativas urbanas que, de forma global, resultan más favorables, son las denominadas III. 1a y III. 1b, ya que, a pesar de originar impactos de cierta consideración sobre la orografía e hidrogeología, presentan impactos positivos sobre la población, la permeabilidad territorial y la problemática acústica. Las restantes alternativas I.a, I.b, II. a y II.b resultan menos favorables, con una incidencia global similar, aunque no resuelven los conflictos entre el sistema urbano y el ferrocarril de modo tan positivo como las anteriores. Todos los enlaces de mercancías presentan unas afecciones globales muy similares, con excepción del enlace 1, mucho más negativo que los otros por cruzar una zona urbana residencial donde existe un impacto crítico por ruido a un bloque de viviendas. El resto de alternativas podrían resultar todas seleccionadas. Las dos alternativas más recomendables son los enlaces 2 y 7. Algo menos adecuados, aunque bastante similares a los anteriores son los enlaces 3 y 6. Un último grupo lo constituyen los enlaces 4 y 5, con unos resultados globales muy parecidos, algo mejores para el primero.

Respecto a las alternativas de ubicación de los recintos ferroviarios, ninguna de ellas implica impactos críticos ni resulta ambientalmente inviable, al plantearse en terrenos humanizados y degradados, y lindando con terrenos ferroviarios. Las alternativas más adecuadas son las que se asientan sobre el corredor ferroviario Palencia-La Coruña al sur de León, en terrenos más degradados, siendo la más adecuada la más meridional (alternativa D, y por idénticos motivos la alternativa G). Por el contrario, la ubicación menos deseable ambientalmente será la propuesta junto a la línea Galicia-Asturias, al oeste de León, por tratarse de una zona más rural, de cierto valor paisajístico.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de trece alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala que la única de las actuaciones propuestas en el estudio informativo que afecte a una carretera del Estado es el nuevo enlace de mercancías, dos de cuyos ramales cruzan la carretera N-630. Uno de estos cruces se salva con un viaducto y el otro con un paso inferior de carretera.

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que las obras incluidas en el estudio informativo tienen escasa incidencia, desde el punto de vista hidráulico debido a no interceptar cauces de entidad. Los únicos casos que contempla son el arroyo Foncillas y el pozo de bombeo (variante con soterramiento). En este último deberá incluirse la obra necesaria para evitar el vertido directo al cauce del río Bernesga, en caso de vertidos accidentales contaminantes.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa que la solución III.a para el entorno de la estación de viajeros, así como la denominada Alternativa 3 para el nuevo enlace de mercancías son perfectamente satisfactorias desde los puntos de vista técnico, funcional, urbanístico, orográfico, ambiental y económico.

La Diputación provincial de León informa favorablemente las soluciones presentadas en el estudio informativo para la integración urbana del ferrocarril en León.

Señala que las siete alternativas para el nuevo enlace de mercancías cruzan el camino vecinal 161/23 de la CN-630 por Armunia y Santovenia de la Valduncina a Antimio de Arriba en distintos puntos del mismo, y solamente las alternativas 3 y 7 son compatibles con el trazado en planta y alzado con dicho camino vecinal. Las otras cinco alternativas producirían graves consecuencias al tener que modificar el camino vecinal, en una zona con alto grado de urbanización comprendida entre Armunia y Villacedré.

El Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo considera que el estudio no hace referencia a los pasos a nivel existentes en el término municipal. Indica que los problemas fundamentales que genera el ferrocarril en el municipio son los siguientes:

Permeabilidad limitada en las travesías entre viales existentes en núcleos urbanos y las travesías de RENFE.

Excesivo impacto acústico en núcleos residenciales.

Presencia de dos pasos a nivel no regulados, con riesgo para la circulación peatonal y rodada.

Espacios ferroviarios con escaso uso e instalaciones obsoletas en el recinto ferroviario existente en el «Barrio de la Sal» denominado de «material motor».

Propone, entre otras actuaciones, el desmantelamiento de material motor, construcción de pasos subterráneos, ampliación de pasos peatonales, instalación de aislamientos acústicos, reducción del impacto visual mediante el tratamiento verde de los taludes, el apantallamiento con especies vegetales, etc.

El Ayuntamiento de Santovenia de la Valduncina indica que la normativa vigente en Villacedré son las Normas Subsidiarias de Santovenia de la Valduncina, y que el enlace 3 pasa por el sector de suelo urbanizable n.º 8, por el suelo urbano consolidado de Villacedré, atravesando equipamientos municipales como el campo de fútbol y el sector de suelo urbanizable n.º 7. Todo ello, impide el desarrollo urbanístico de la citada localidad.

Estima que el análisis del enlace 3 que realiza el estudio de impacto ambiental no tiene en consideración lo siguiente:

No contempla la Ronda Sur de León, por lo que no se valoran en los apartados de fauna, accesibilidad, población, permeabilidad y planeamiento urbanístico las barreras artificiales en las cuales quedaría encerrado el núcleo de Villacedré.

Se inutiliza la única zona deportiva de la citada localidad.

El desvío del tráfico de mercancías perjudica la calidad de vida de los habitantes de Villacedré.

El Ayuntamiento de León considera que la alternativa propuesta en el estudio informativo cumple los objetivos de integración urbana del ferrocarril.

Propone que la supresión de los pasos a nivel sitios en los pp.kk. 125,525 y 125,972 de la línea Palencia-La Coruña, prevista en el estudio informativo, se realice de acuerdo con lo recogido en el Plan Parcial del Parque Empresarial, en la modificación del Plan General que este Plan Parcial desarrolla y en los avances de ordenación ya conocidos para esta zona del Proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

La Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE formula una serie de observaciones relacionadas con la configuración funcional de la solución propuesta por el estudio informativo.

Indica que sería deseable la integración de los talleres en un único emplazamiento, estimando que se necesitaría una superficie en torno a los 50.000 m². Considera que las dos zonas seleccionadas en el estudio informativo son factibles, previa solución de los condicionantes de explotación de los tráfico de cargas y combinado y de la accesibilidad viaria a estos recintos.

La Junta Vecinal de Villacedré, acompañada de 251 firmas solicita que se desestimen las alternativas 3 y 7 del nuevo enlace de mercancías, debido a:

Excesiva proximidad al núcleo urbano de Villacedré.

Ruptura de la continuidad del suelo urbano, dividiendo la población en dos partes.

Afección a la zona deportiva, recientemente construida.

Imposibilidad de construir dichas alternativas, debido a que la calificación urbanística atribuida a los terrenos afectados no permite la implantación del uso ferroviario.

Existencia de abundantes terrenos en los alrededores sin uso determinado que serían mucho más adecuados para albergar este tipo de infraestructuras.

Una alegación sin firma se solicita que se descarten las alternativas 3 y 7 del nuevo enlace de mercancías, dado que dividen el casco urbano de Villacedré y atraviesan la superficie del polideportivo de esta localidad. Asimismo, considera que la realización de las alternativas citadas requiere la demolición de alguna casa actualmente en construcción, y supondría el tránsito de trenes con la consiguiente contaminación acústica.

Estima que las alternativas 1, 2 y 6 no supondrían problemas ni para Villacedré ni para Armunia, aunque considera más adecuada la alternativa 5.

Izquierda Unida de Castilla y León solicita que se descarte como ubicación para reponer los talleres de RENFE la denominada opción «C», ya que este emplazamiento es perjudicial para el núcleo de Trobajo del Cerecedo, con mayor probabilidad de molestias y ocupa en parte suelos urbanizables programados.

El Grupo de Concejales del Partido Popular en el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo considera que en el estudio informativo no se plantean soluciones para la integración del ferrocarril en San Andrés del Rabanedo, refiriéndose sólo a León capital.

Presenta un estudio en el que realiza, entre otras, las siguientes propuestas:

Establecer una comunicación entre los barrios de La Sal y Paraíso.

Crear un paseo paralelo al tren, en los terrenos liberados del taller de material motor.

Ejecución de un paso inferior que dote de acceso por el sur a Trobajo del Camino, a través del denominado Camino de la Raya.

Rebajar la rasante de la calle Príncipe.

Creación de un parque central en el triángulo ferroviario.

Reforma integral del paso superior de la Avenida Párroco Pablo Díez.

Sustitución de la pasarela peatonal existente entre las calles Voluntario Angel Soto y Limonar de Cuba por un paso inferior.

Supresión de los pasos a nivel situados entre las calles La Pontona y El Viento y el Camino Pradillo.

La Asociación Leonesa Amigos del Ferrocarril manifiesta que el protocolo de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de León y RENFE para la integración urbana del ferrocarril en León contará entre sus objetivos básicos la ubicación de un museo ferroviario, con conexión a la red ferroviaria. Indica que el estudio informativo no propone un lugar concreto para ubicar dichas instalaciones, por lo que sugiere como posibles soluciones las siguientes:

Construcción de una nave junto a los futuros talleres a edificar en las cercanías del polígono industrial de Onzonilla.

Construcción de una nave en terreno de RENFE, sito en Trobajo de Cerecedo.

ANEXO V

Modificaciones propuestas tras el informe de alegaciones

El estudio informativo propone como solución para el enlace de mercancías la denominada alternativa 3. En el proceso de información pública se presentaron tres alegaciones contra el trazado propuesto suscritas por: el Ayuntamiento de Santovenia de la Valdorcina, junta vecinal de Villacedré acompañada de 251 firmas y una alegación sin firma.

Teniendo en cuenta las alegaciones mencionadas, el promotor analizó tres nuevos trazados denominados alternativas 8, 9 y 10. De este grupo de alternativas se eligió la alternativa 9 que aunque, según el informe de alegaciones empeora las condiciones de circulación de los trenes al introducir nuevas alineaciones curvas de radio reducido con respecto a la propuesta en el estudio informativo, consigue eliminar las afecciones a la zona deportiva de Villacedré, suprimiendo también cualquier tránsito por suelo clasificado como urbano.

La alternativa 9 comparte el trazado de la alternativa 3 sólo en la parte más oriental del trazado, hasta el cruce con la N-630, desplazándose hacia el sur el resto del trazado hasta un máximo de unos 300 m. Consta de dos tramos de vía sencilla, uno para la conexión Asturias-estación de clasificación (que se denomina vía 1) y otro para la conexión Monforte-Palencia (denominada vía 2), con un tramo central común de 1.020 metros para poder realizar los desvíos necesarios para materializar las otras dos conexiones (Asturias-Palencia y Galicia-estación de clasificación).

Con posterioridad a la remisión del expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la formulación de la declaración de impacto ambiental, la Dirección General de Ferrocarriles inició un proceso de concertación con los principales afectados por la alternativa 9. En este proceso se recibieron cinco escritos de afectados por esta solución conteniendo todos ellos diversas objeciones al trazado presentado.

Tras un proceso de concertación con los principales afectados por la alternativa 9, el promotor propuso una nueva alternativa para el ramal de enlace, denominada alternativa 11, en la que se desplazaba hacia el sur la parte final, la situada más al oeste, del trazado para evitar la afección a las pistas de una autoescuela lindantes con el cementerio. A requerimiento del órgano ambiental, con fecha 17 de marzo de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento denominado «Informe complementario de incidencia ambiental de la alternativa 11 de nuevo enlace de mercancías», dedicado a completar la información ambiental que caracteriza el trazado de la alternativa 11 con respecto a la alternativa 3, en aquellos aspectos que pudiera diferir de ésta.

Como consecuencia del análisis de la alternativa 11 efectuado por la Dirección General de Calidad se solicitó al promotor un estudio más pormenorizado de la mencionada alternativa 11 para disminuir las afecciones sobre el arroyo de las Fontanillas, claramente superiores a las de la alternativa 3, propuesta en el estudio informativo.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió en marzo de 2004 una solución modificada denominada alternativa 12. En ella se desplaza el trazado de la alternativa 11 hacia el sur entre los pp.kk. 0+400 y 1+400 del ramal León-Asturias (y el correspondiente del ramal Palencia-Galicia), cruzando el arroyo de las Fontanillas de forma transversal y en una zona más próxima a la carretera N-630, donde la calidad ambiental es menor.

BANCO DE ESPAÑA

12768

RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 6 de julio de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,2309	dólares USA.
1 euro =	134,38	yenes japoneses.
1 euro =	7,4371	coronas danesas.
1 euro =	0,66930	libras esterlinas.
1 euro =	9,1885	coronas suecas.
1 euro =	1,5188	francos suizos.
1 euro =	88,47	coronas islandesas.
1 euro =	8,4665	coronas noruegas.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	0,58180	libras chipriotas.
1 euro =	31,766	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	250,33	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanos.
1 euro =	0,6614	lats letones.
1 euro =	0,4265	liras maltesas.
1 euro =	4,5210	zlotys polacos.
1 euro =	40,843	leus rumanos.
1 euro =	239,9100	tolares eslovenos.
1 euro =	39,815	coronas eslovacas.
1 euro =	1.774.400	liras turcas.
1 euro =	1,7169	dólares australianos.
1 euro =	1,6255	dólares canadienses.
1 euro =	9,6007	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,8848	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,1109	dólares de Singapur.
1 euro =	1.421,50	wons surcoreanos.
1 euro =	7,6005	rands sudafricanos.

Madrid, 6 de julio de 2004.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.