

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.