

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

14368 *RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Integración del ferrocarril en Málaga», 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, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y las resoluciones sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Integración del ferrocarril en Málaga», se encuentra comprendido en el apartado b) 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.

El citado Reglamento prevé en su artículo 13 el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental mediante la presentación ante el órgano ambiental de una memoria-resumen la cual podrá ser objeto de consultas por parte del citado órgano ambiental.

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 10 de agosto de 2004 y en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 30 de agosto de 2004.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de enero de 2005, 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 I contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Posteriormente, con fecha 14 de marzo de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía una copia del estudio de impacto ambiental con objeto de incorporar a la declaración los aspectos ambientales que desde esa Dirección General se considerasen oportunos. Con fecha 31 de mayo de 2005 la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía remitió informe relativo a aspectos a incorporar en la declaración de impacto ambiental.

Un resumen del anterior informe se incluye en el anexo IV.

Con fecha 27 de mayo de 2005, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un oficio en el que se indica que la memoria-resumen tramitada en su día por la Junta de Andalucía para el estudio informativo del tramo Córdoba-Málaga de la línea de alta velocidad, comprende en su tramo final la estación de Málaga. La declaración de impacto ambiental sobre el citado estudio informativo fue formulada con fecha 11 de julio de 2000 (BOE 5 de octubre de 2000).

El 15 de julio de 2005, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito proponiendo una serie de cambios respecto a la solución del estudio informativo relativos a la disposición de pasos para garantizar el flujo transversal del agua subterránea con un estudio hidrogeológico de detalle, reducción de la zona de cubrimiento de las vías, desplazamiento de la estación de San Andrés y posible utilización en el aeropuerto de Málaga de las tierras sobrantes de la excavación. Estos aspectos se han tenido en cuenta en esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferi-

das por 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 por los artículos 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 22 de julio de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Integración del ferrocarril en Málaga».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, se considera que de todas las soluciones analizadas por el promotor para el proyecto de la integración del ferrocarril en Málaga, las alternativas más favorables desde el criterio ambiental –tal como se establece en el estudio de impacto ambiental– son aquellas en las que el pasillo ferroviario, objeto del estudio informativo, discurre soterrado en su totalidad con la estación en su ubicación actual.

La Dirección General de Ferrocarriles, en un análisis multicriterio, teniendo en cuenta el coste económico, la funcionalidad ferroviaria, la integración en la ciudad y los escenarios temporales de puesta en servicio de la línea de alta velocidad, además de los aspectos ambientales propone el desarrollo en fases posteriores de la alternativa 3, consistente en soterrar el pasillo y mantener la estación en superficie en su ubicación actual.

Por tanto, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa 3 –tal como viene definida en el estudio informativo con los cambios propuestos por la Dirección General de Ferrocarriles a los que se hace referencia en el preámbulo de esta declaración– así como su ejecución y explotación, deberá observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa 3 deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Dada la proximidad de elementos urbanísticos de interés público y social y de viviendas al trazado del ferrocarril, durante la construcción de las pantallas y otras estructuras previstas en el proyecto se producirán importantes afecciones sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de uso, accesibilidad y habitabilidad de los citados elementos y viviendas, durante la construcción se cerrará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a las viviendas y elementos urbanísticos.

1.2 La cubierta del falso túnel se diseñará con formas y materiales que permitan su máxima integración en la trama urbana. De acuerdo con la propuesta del promotor se eliminará la prolongación del cubrimiento del túnel desde que la losa superior asoma a la superficie hasta la entrada en la estación (p.k. 2+180 al 2+549 de las vías de ancho UIC) y en cuanto a las vías de cercanías de ancho ibérico estas no se cubrirán cuando el túnel asome por encima de la superficie (p.k. 2+180 al 2+660).

1.3 Para disminuir las afecciones ocasionadas por el ruido en las zonas en que las vías no están soterradas y por las vibraciones, se implantarán en todas las vías de este subtramo, al menos las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, sin perjuicio de las que se deriven del estudio a que se hace referencia en la condición 5. En relación con el ruido se dispondrán paneles fonoabsorbentes en las caras internas del muro ménsula en todos los tramos que discurren a cielo abierto y al menos en los primeros 30 m de las boquillas de entrada y salida de los túneles. Para las vibraciones, se considerará el disponer asiento de vía sobre hormigón en placa con traviesas dotadas de elastómeros. Todos los aparatos de vía deberán ser de tipo soldado y deberá realizarse la renovación completa del armamento de la vía existente.

1.4 En la fase de obras, teniendo en cuenta el carácter urbano de la mayoría de las mismas, para disminuir las afecciones por ruido y vibraciones el horario y las condiciones de trabajo se ajustarán a lo establecido en las ordenanzas municipales vigentes de Málaga, sin perjuicio de lo establecido en la condición 5.

1.5 Para asegurar la no afección a los niveles más permeables del aluvis del arroyo de las Cañas el soterramiento del corredor ferroviario no se iniciará antes del p.k. 0+100 aproximadamente, de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental.

2. Protección de los suelos y de los equipamientos urbanos

2.1 Si bien se trata de una actuación de ámbito eminentemente urbano y suburbano, en algunas zonas del trazado, especialmente al inicio y en los emplazamientos de los vertederos el proyecto podría ocupar superficies con presencia de tierra vegetal. Por tanto, en estas zonas, se recuperará la capa superior de suelo vegetal afectada para su posterior

utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán, en montones de altura no superior a 2 m, con objeto de posibilitar 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.

2.2 Dada la posibilidad de aparición de suelos contaminados por hidrocarburos en la zona de los antiguos depósitos de REPSOL, el proyecto de construcción incorporará un estudio edafológico que caracterice esos suelos de acuerdo a lo establecido en la Ley 10/1998 de Residuos y al Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, procediéndose con el resto de la tramitación prevista en las citadas normas.

2.3 Antes del comienzo de las obras se realizará la delimitación de la zona de ocupación estricta de las obras, con objeto de minimizar la ocupación y afectación a suelo y equipamientos urbanos. Las zonas de instalaciones auxiliares de obra también se delimitarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.4 En la zona urbana, se minimizará la afectación producida por el acceso de vehículos y de materiales a las obras, para lo cual se hará un análisis detallado de los accesos y los itinerarios de circulación de los vehículos de obra en coordinación con el Ayuntamiento de Málaga.

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

Para preservar la calidad 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 en coordinación con el organismo Cuencas Mediterráneas Andaluzas de la Agencia Andaluza del Agua, las siguientes medidas:

3.1 El estudio de impacto ambiental describe la existencia en el ámbito de la actuación de acuíferos libres asociados a los materiales detríticos cuaternarios superficiales y aporta un estudio hidrogeológico que evalúa la afectación que producirá el soterramiento al nivel freático en todo el corredor ferroviario. Debido a la afectación sobre los flujos de corriente, el estudio propone la construcción de tres pasos transversales de agua freática en el túnel en lugares concretos coincidentes con el cruce de antiguos arroyos que en la actualidad se encuentran canalizados mediante colectores.

Posteriormente el promotor ha realizado el estudio geotécnico previo a la redacción del proyecto de construcción, que ha permitido caracterizar las características de los materiales del terreno, entre ellas la permeabilidad. Con ello se ha realizado un estudio hidrogeológico de detalle en el que se ha modelizado el terreno, con la solución de disponer sifones cada 40-50 m comprobándose que esta solución funcionaría satisfactoriamente permitiendo una continuidad del flujo de agua subterránea muy parecida a como se comporta en la actualidad.

Como consecuencia, el promotor ha decidido adoptar esta solución en vez de la indicada en el estudio informativo.

3.2 El estudio hidrogeológico recoge la presencia de acumulaciones de hidrocarburos en la zona de los antiguos depósitos de REPSOL por lo que el proyecto de construcción asegurará la no movilización de dichos contaminantes como consecuencia de las previsibles alteraciones del nivel freático.

3.3 Sin perjuicio de lo indicado al respecto en la condición 8, la localización de instalaciones auxiliares se determinará de acuerdo con los resultados del estudio hidrogeológico, ubicándose exclusivamente en zonas impermeables o impermeabilizadas, para evitar la contaminación de las aguas del acuífero.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la construcción de las pantallas y de la excavación, 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 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 vertidos y requerirán la correspondiente autorización del organismo Cuencas Mediterráneas Andaluzas de la Agencia Andaluza del Agua.

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

4. Protección atmosférica

4.1 Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos, dispositivos de dispersión de polvo, forma de transporte, etc.) para evitar en lo posible las

molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir en toda la zona urbana Málaga.

5. Protección contra el ruido y las vibraciones

El estudio de impacto ambiental propone la instalación de pantallas acústicas en los primeros 30 m de las boquillas de entrada y salida a los túneles y la disposición de la vía en placa con carriles embebidos en polímero que es capaz de amortiguar tanto las vibraciones como el ruido.

Con objeto de avanzar en la determinación de las afecciones que el soterramiento del corredor ferroviario producirá sobre los niveles acústicos, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico del entorno de todo el trazado, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. Dicho estudio 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. Se prestará especial atención al entorno de los siguientes pp.kk: 0+000 (I.E.S. Santa Bárbara), 0+200 (I.F.P. Guadalgairé y C.P. Guadalgairé-Albarada), 0+400 a 1+500 y 1+950 a 2+400 (área residencial), 1+050 (C.P. Félix Rodríguez de la Fuente), 1+350 (C.P. Espíritu Santo), 2+000 (I.E.S. Miguel Romero Esteo) y 2+400 (C.P. Andersen).

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 e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los especificados en el Decreto 326/2003 por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía.

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 al Ayuntamiento de Málaga 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.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en toda la zona de las obras –salvo las que por afectar a las vías actuales deban realizarse sin circulación de trenes– pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En las zonas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección establecidas en la condición 1.1.

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias. Se estudiará la viabilidad y conveniencia de introducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, es decir en las características de la infraestructura y armamento de vía, tales como asiento de vía sobre hormigón en placa, traviesas dotadas de elastómeros, aparatos de vía de tipo soldado y renovación completa del armamento de vía existente. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

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 especificados en el Decreto 326/2003 por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía.

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.

6. Medidas de protección del patrimonio cultural

6.1 En coordinación con la Consejería de Cultura y el Ayuntamiento de Málaga, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger vertederos, insta-

laciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos deberán estar concluidos y sus conclusiones disponibles antes de la contratación de las obras. De sus conclusiones se derivarán las actuaciones concretas necesarias para 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 y el citado ayuntamiento, 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.

Se prestará especial atención a los dos yacimientos arqueológicos denominados «Enclaves alfareros dispersos romanos y tardío que jalonan la vía de salida a Churrriana. Puntos aparecidos en Carranque-Paseo de los Tilos-Haza Honda-Guadaljaire-Polígono industrial Guadalhorce-Tarajal» situados al oeste de la Ronda Oeste y en los antiguos depósitos de REPSOL, el yacimiento de restos fósiles pliocenos en el cerro La Habana, el yacimiento romano en el cerro Boticario y el yacimiento del bronce y época ibérica «cerro Conde» próximo al cerro Vallejo.

7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante la fase de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del tejido urbano para vehículos y peatones mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con el Ayuntamiento de Málaga.

En la fase de explotación se mejorará la permeabilidad existente de acuerdo con lo previsto en el estudio informativo.

8. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de instalaciones auxiliares y caminos de acceso a escala no inferior a 1:5.000, quedando excluidas, las zonas de dominio público hidráulico y de servidumbre del arroyo de las Cañas, las áreas de recarga de acuíferos, la banda de protección de yacimientos arqueológicos y las zonas próximas a elementos del P.G.O.U. de Málaga calificados como Sistemas, donde se incluyen parques y jardines, equipamientos educativo, deportivo y sistemas de interés público y social.

El emplazamiento final de las 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.

Sin perjuicio de las posibilidades de reutilización de los sobrantes para otros fines, de las conclusiones del estudio edafológico a que se refiere la condición 2 y de las conclusiones que se deriven de las medidas de protección del patrimonio cultural a que se refiere la condición 6, como zonas de vertido se utilizarán los vertederos propuestos por el estudio de impacto ambiental en los emplazamientos de cerro Cantarranas, cerro La Habana, cerro Boticario y cerro Vallejo.

Asimismo se considera adecuada ambientalmente la utilización de las tierras sobrantes para otras obras de infraestructuras deficitarias de tierras. Este sería el caso de la propuesta del promotor de utilizar las tierras sobrantes en el relleno de la 2.^a pista del aeropuerto de Málaga cuyas obras comenzarán próximamente.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán 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, instalaciones auxiliares y vías de acceso a las obras.

9. *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 elementos directamente o indirectamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, obras de fábrica, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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 obra.

El estudio informativo no incluye el proyecto de integración en la ciudad del terreno liberado como consecuencia del soterramiento de la línea por lo que esta actuación no se trata en la presente declaración de impacto ambiental.

10. *Seguimiento y vigilancia*

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

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), 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 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 del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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.

Memoria final de la prospección arqueológica a que se refiere la condición 6.

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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, así como las nuevas medidas adoptadas.

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 adoptadas para minimizar el impacto sobre el acuífero a que se refiere la condición 3.1.

Informe sobre la efectividad de las medidas adoptadas para minimizar el impacto por ruido y por vibraciones a que se refiere la condición 5.

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.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que acreditará su contenido y conclusiones.

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

11. Documentación adicional

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) 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 a que se refiere la condición 2

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

Estudio acústico y de vibraciones así como medidas de protección a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 7.

Estudio de emplazamiento de instalaciones auxiliares y planos a que se refiere la condición 8.

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

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

12. 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, de la alternativa 3, desarrollada en el estudio informativo, 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 modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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, 22 de julio de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto la identificación, análisis y comparación de las distintas alternativas que pueden plantearse para la llegada de la línea de alta velocidad a Málaga y la integración del ferrocarril en la ciudad.

El tramo analizado en el estudio informativo se corresponde con el pasillo ferroviario actual entre Los Prados (arroyo de las Cañas) y la estación

término de Málaga, de 3 km aproximadamente de longitud, no estando incluida la estación de Málaga ni las actuaciones urbanísticas que no sean la reposición de los viales afectados por las obras. Se han considerado 10 alternativas que se distinguen por la diferente situación de la futura estación terminal y las distintas posibilidades de trazado en alzado, que van desde el mantenimiento de la rasante actual adosando las nuevas necesidades de vías (2 vías AVE de ancho UIC y 2 vías de ancho RENFE) hasta el soterramiento total de las vías en el pasillo ferroviario.

Las tres alternativas planteadas para la futura estación son las siguientes: estación en el mismo emplazamiento de la actual en superficie o soterrada; estación junto a los actuales depósitos de REPSOL en superficie o soterrada y estación en superficie en los terrenos del ferial de Málaga antes de pasar sobre la ronda oeste.

Las 10 alternativas se comparan mediante un análisis multicriterio en el que se incluyen los siguientes criterios con los siguientes pesos: económico (0,15), ambiental (0,25), funcionalidad ferroviaria (0,25), integración en la ciudad (0,30) y escenarios temporales de puesta en servicio de la L.A.V. (0,05).

La alternativa que obtiene un índice de pertinencia mayor y que, por lo tanto, resulta seleccionada es la alternativa 3. Esta alternativa comienza soterrando las vías desde el inicio del tramo hasta llegar a la estación la cual se plantea en su ubicación actual con la playa de vías en superficie.

ANEXO II

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: clima; calidad del aire; calidad acústica; geología; hidrología superficial; planeología; suelos; vegetación; fauna; paisaje; medio socioeconómico; planeamiento urbanístico; espacios naturales protegidos; y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

El pasillo ferroviario actual constituye una auténtica barrera física entre las dos márgenes del mismo, siendo la ronda intermedia y la ronda oeste las dos únicas soluciones de permeabilidad transversal para el tráfico rodado. Además existen tres pasarelas peatonales entre las dos rondas.

La zona de estudio se sitúa en el límite de las cuencas de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina, junto a la desembocadura de ambos en la ciudad. El corredor ferroviario cruza los arroyos de Teatinos, del Cuarto y de la Cañas, todos de cuencas muy reducidas, siendo el arroyo de las Cañas, tributario del Guadalhorce, el más importante y que actualmente está encauzado mediante muros en gran parte de su recorrido.

Los acuíferos de la zona son acuíferos libres asociados a los materiales detríticos cuaternarios superficiales sobre un sustrato de arcillas Pliocenas impermeables. Estas formaciones acuíferas están conectadas al sur y este con el mar Mediterráneo, que fija el nivel freático a la cota absoluta +1 en la línea de costa.

Las actuaciones previstas se plantean íntegramente en suelo urbano y urbanizable sometidos a distintos usos y planeamientos de desarrollo. No obstante en las inmediaciones del actual pasillo ferroviario existen elementos calificados como Sistemas de Interés Público y Social por el P.G.O.U. de Málaga, que se corresponden con colegios y centros públicos.

En el ámbito de estudio existen dos yacimientos arqueológicos, que figuran en el Catálogo Arqueológico de la Diputación de Málaga y el P.G.O.U. de Málaga, denominados «Enclaves alfareros dispersos romanos y tardío que jalonan la vía de salida a Churriana. Puntos aparecidos en Carranque-Paseo de los Tilos-Haza Honda-Guadajaire-Polígono industrial Guadalhorce-Tarajal»

El estudio presenta una descripción de los impactos previstos para cada alternativa atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan. También incluye una valoración cuantitativa y cualitativa de los impactos de cada alternativa donde se consideran las fases de construcción y explotación.

El estudio concluye que las alternativas 4 y 7 son las que generan un menor impacto ambiental al presentar una mayor longitud de soterramiento, seguidas de las alternativas mixtas (8, 3 y 9, por este mismo orden) que presentan una parte soterrada y otra a cielo abierto. Finalmente las más desfavorables ambientalmente son las que discurren en su totalidad a cielo abierto.

La alternativa 4 tiene un planteamiento similar al de la alternativa 3 pero con la estación soterrada. La alternativa 7 propone ubicar la estación en los

antiguos depósitos de Repsol y el soterramiento de todas las vías incluida la estación.

El estudio de impacto ambiental incluye como medidas mitigadoras de impactos durante las fases de construcción y explotación, las siguientes: medidas relativas a la protección de la calidad del aire; protección contra el ruido (pantallas fonoabsorbentes en los tramos a cielo abierto); protección contra las vibraciones (disposición de las vías en placa con carriles embebidos en polímero); sobre la hidrología; sobre la hidrogeología (tres pasos de agua freática transversales situados en el cruce del antiguo arroyo de Teatinos, 100 m al oeste del eje de la avenida de Juan XXIII y junto al comienzo del actual túnel de la calle Cuarteles respectivamente); sobre el paisaje; sobre la movilidad urbana; sobre los usos del suelo y el planeamiento urbanístico; sobre el sistema territorial y sobre la población.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

Respecto al volumen sobrante de tierras, las alternativas que más vertedero precisan son las que discurren totalmente soterradas que presentan un volumen de 900.000 m³. El estudio de impacto ambiental propone como vertederos los emplazamientos de cerro Cantarranas, cerro La Habana, cerro Boticario y cerro Vallejo.

ANEXO III

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 6 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía indica que los pasos de agua freática previstos en el estudio informativo deben diseñarse teniendo en cuenta su interrelación con los que se dispongan para el metro, ya que también interceptan la capa freática. Además señala que ese diseño deberá evitar la colmatación del paso.

La Autoridad Portuaria de Málaga advierte de que la realización de las obras interrumpirá la circulación por el ramal de acceso al Puerto de Málaga y que las previsiones de tráfico para este ramal previstas por el estudio informativo son menores a las previsibles.

El Ayuntamiento de Málaga expone que la alternativa 4 es preferible a la alternativa 3 desde el punto de vista del impacto ambiental y de integración en la ciudad y que, además, la alternativa 3 comprometería un futuro soterramiento del ramal de acceso al Puerto de Málaga. El Ayuntamiento propone una nueva alternativa, que denomina 3A, consistente en ejecutar la alternativa 4 en lo referente a las vías que entran en la estación término y a las del ferrocarril de cercanías, dejando el ramal de acceso al Puerto sin soterrar. Considera insuficientes las dos vías de ancho RENFE previstas en el acceso al Puerto y advierte sobre la barrera visual que creará la estructura emergente de 450 m de longitud que el estudio informativo en la alternativa 3 prevé en el tramo final del túnel antes de la entrada en la estación. También indica que en el caso de optarse por la alternativa 3 se produciría un lomo como consecuencia del cambio de rasante del ferrocarril de cercanías que después de acercarse a la estación soterrado emerge con la misma rasante que el resto de vías para volver a soterrarse a la entrada de la ciudad, por lo que solicita un tratamiento adecuado desde el punto de vista de diseño y funcionalidad, dotando a la estructura de gran diafanidad e, incluso, la eliminación de la estructura emergente del terreno. Expone la necesidad de ejecutar sistemas de drenaje que comuniquen hidráulicamente ambos lados de las pantallas dando continuidad al flujo natural de agua freática perpendicular al trazado elegido en dirección al mar. La alegación aporta un anejo de drenaje en el que se analizan y proponen alternativas a las soluciones de drenaje de las diferentes cuencas vertientes y propone que las filtraciones que se produzcan a lo largo del soterramiento sean evacuadas y utilizadas para riego de las zonas colindantes.

ANEXO IV

Resumen del informe de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

El informe aporta observaciones relativas al nivel de emisiones de ruidos y vibraciones durante la fase de obras y funcionamiento, a la excavación del túnel y a los materiales sobrantes, para que sean incorporadas a la declaración de impacto ambiental.

Respecto a las emisiones de ruidos y vibraciones indica que el proyecto deberá incluir un estudio acústico del entorno del todo el trazado desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003 del Ruido y el Decreto 326/2003 por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía. Señala la necesidad de que los mapas de ruido delimiten las zonas de servidumbre acústica, que las medidas de protección acústica se integren paisajísticamente, que los niveles de inmisión sonora máximos y los umbrales de percepción vibratoria se ajusten a los recogidos en la citada legislación y que se incorporen campañas de mediciones en el programa de vigilancia ambiental.

En relación a la excavación del túnel indica que es posible que en la zona de los antiguos depósitos de REPSOL aparezcan acumulaciones de hidrocarburos por lo que debería caracterizarse ese suelo conforme a lo establecido en la Ley 10/1998 de Residuos y al Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Señala que las previsibles alteraciones del nivel freático podrían inducir también alteraciones que desplacen esas posibles acumulaciones de hidrocarburos.

Finalmente señala la necesidad de cuantificar los escombros de demolición y los materiales de excavación no inertes especificando sus características y determinar las zonas de depósito y la restauración de las mismas.

BANCODE ESPAÑA

14369

RESOLUCIÓN de 19 de agosto de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 19 de agosto de 2005, 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 =	1,2183	dólares USA.
1 euro =	134,51	yenes japoneses.
1 euro =	0,5729	libras chipriotas.
1 euro =	29,410	coronas checas.
1 euro =	7,4551	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67840	libras esterlinas.
1 euro =	243,59	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	4,0375	zlotys polacos.
1 euro =	9,3425	coronas suecas.
1 euro =	239,50	tolares eslovenos.
1 euro =	38,605	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5488	francos suizos.
1 euro =	78,11	coronas islandesas.
1 euro =	7,9805	coronas noruegas.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	7,3830	kunas croatas.
1 euro =	3,5524	nuevos leus rumanos.
1 euro =	34,8050	rublos rusos.
1 euro =	1,6694	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6199	dólares australianos.
1 euro =	1,4831	dólares canadienses.
1 euro =	9,8740	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,4683	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12.164,73	rupias indonesias.
1 euro =	1.249,49	wons surcoreanos.
1 euro =	4,5881	ringgits malasio.
1 euro =	1,7553	dólares neozelandeses.
1 euro =	68,255	pesos filipinos.
1 euro =	2,0324	dólares de Singapur.
1 euro =	50,265	bahts tailandeses.
1 euro =	7,9399	rands sudafricanos.

Madrid, 19 de agosto de 2005.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.