

Desplazamientos en el extranjero: Hasta 637,79 euros cuando el lugar de destino sea un país de Europa y hasta 1.275,60 euros cuando el lugar de destino sea un país del resto del mundo.

Los desplazamientos deberán realizarse en medios públicos de transporte. Sólo en casos debidamente justificados podrá utilizarse, previa autorización de la Dirección del Instituto de Salud Carlos III, el vehículo privado, y siempre que dicha autorización se haya solicitado antes de la realización del viaje. El importe de la ayuda será de 0,17 euros/kilómetro, sin que, en ningún caso, pueda superar las cuantías máximas establecidas en el apartado anterior.

c) Premios a la mejor tesis doctoral y a la mejor publicación científica elaboradas por becarios del Instituto de Salud Carlos III. Estos premios estarán dotados con 1.872,72 euros y 1.248,48 euros respectivamente.

d) Ayudas para la finalización de tesis doctorales. La subvención de esta ayuda será la misma que la de las becas de licenciados, excepto que la concesión será solo por un máximo de 12 meses.

#### 5. Evaluación de solicitudes

5.1 Las solicitudes para las ayudas serán evaluadas por grupos de expertos, designados por el Director del Instituto de Salud Carlos III, seleccionados entre los miembros de la Comisión de Investigación del Instituto de Salud Carlos III SCIII. Las conclusiones de la evaluación serán dictaminadas por el Jurado previsto en el apartado tercero de esta convocatoria.

5.2 Las solicitudes de prórrogas de becas, estarán sujetas al mismo procedimiento establecido en el párrafo anterior.

#### 6. Plazo y forma de justificación

6.1 Una vez realizada la actividad concedida, el becario deberá presentar, en el plazo de treinta días, los justificantes originales o fotocopia compulsada de todos los gastos realizados.

6.2 Para las ayudas para estancias breves en España o en el extranjero, una vez concluida la estancia, los beneficiarios deberán acreditar su realización en el plazo de treinta días, presentando una certificación del responsable del centro receptor, donde conste expresamente el día de inicio y el de finalización y una breve memoria descriptiva, de 300 palabras máximo, del trabajo realizado con el visto bueno del tutor. Dicha memoria estará encabezada por el título y la referencia de la memoria de la beca y será remitida a la Dirección del Instituto de Salud Carlos III.

6.3 En caso de no llevarse a efecto la actividad, o de no poderla justificar, el beneficiario está obligado a devolver la totalidad de la cantidad percibida.

#### 7. Pago de las ayudas

El pago de las acciones formativas se realizará a la justificación de la acción realizada. En los supuestos de asistencia a congresos, cursos y realización de estancias, se podrá adelantar el 80% del importe.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

### 6393

*RESOLUCIÓN de 13 de abril 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 del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana», 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 el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evalua-

ción de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, 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 17 de julio 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 21 de noviembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 16 de diciembre de 2002; en el Boletín Oficial de Castilla y León de 20 de diciembre de 2002; y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid de 26 de diciembre de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de octubre de 2003, 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 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.

Como consecuencia del proceso de información pública, en el informe de alegaciones, la Dirección General de Ferrocarriles propone una modificación de trazado de la alternativa C seleccionada en el estudio informativo, la denominada C-1.

Con fecha 8 de febrero de 2005 el promotor, la Dirección General de Ferrocarriles, solicitó del órgano ambiental la formulación de la declaración de impacto ambiental, en una primera fase de la variante exterior para mercancías, excluyendo las actuaciones en el pasillo ferroviario existente. Esta petición se basa en la necesidad, a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de realizar un adecuado estudio de impacto ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario actual y llevar a cabo la correspondiente información pública a efectos ambientales, dado que en la fase a escala 1:10.000 en la que se realiza el análisis y evaluación ambiental de las alternativas y se selecciona una de ellas, no se ha realizado estudio de impacto ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario.

Según manifiesta en su escrito el promotor esta separación está justificada ya que se trata de dos actuaciones independientes espacial y temporalmente, con soluciones técnicas y condicionantes ambientales diferentes. Además, la ejecución del soterramiento en el pasillo ferroviario requiere previamente la puesta en servicio de la Variante Exterior.

Analizado el contenido del estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó del promotor información complementaria sobre medidas preventivas y correctoras, y sobre el programa de vigilancia ambiental para la alternativa B, objeto de esta declaración, la cual fue remitida por la Dirección General de Ferrocarriles en abril de 2005.

Dado que el estudio informativo no contiene ninguna información sobre los préstamos y vertederos necesarios para cada alternativa, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó documentación sobre la localización, caracterización y análisis ambiental de los mismos. Con fecha 8 de febrero de 2005, la Dirección General de Ferrocarriles remitió un documento con una propuesta y un análisis ambiental de préstamos y vertederos correspondientes a las alternativas C-1 (la C modificada tras el proceso de información pública) y B, de la variante exterior (by pass) de mercancías.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas 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 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental

sobre el estudio informativo del proyecto de «Acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana», referida solamente a las actuaciones relativas a la variante exterior de mercancías.

### Declaración de Impacto Ambiental

El estudio informativo del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» incluye dos conjuntos de actuaciones: las que se realizan en el pasillo ferroviario actual y la variante exterior para tráfico de mercancías, incluyendo cada una de ellas las estaciones e instalaciones necesarias.

La Dirección General de Ferrocarriles, organismo promotor de este proyecto, solicitó en escrito de 8 de febrero de 2005 que en una primera fase se formulase declaración de impacto ambiental sobre las actuaciones de la variante exterior para mercancías excluyendo las actuaciones en el pasillo ferroviario. Las razones aducidas por el promotor para esta segregación, a la que se ha hecho referencia en la parte introductoria de esta declaración, se basan en la necesidad y exigencia por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de realizar un adecuado estudio de impacto ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario actual y llevar a cabo la correspondiente información pública a efectos ambientales, dado que en la fase a escala 1:10.000 en la que se realiza el análisis y evaluación ambiental de las alternativas y se selecciona una de ellas, no se ha realizado estudio de impacto ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario.

Según manifiesta en su escrito el promotor esta separación está justificada ya que se trata de dos actuaciones independientes espacial y temporalmente, con soluciones técnicas y condicionantes ambientales diferentes. Además, la ejecución del soterramiento en el pasillo ferroviario requiere previamente la puesta en servicio de la Variante Exterior.

Por tanto, esta declaración de impacto ambiental se refiere únicamente a las actuaciones de la variante exterior de mercancías, que comprenden doble vía de ancho ibérico para mercancías con origen y final en el pasillo ferroviario actual, enlaces norte y sur con éste, nuevas instalaciones ferroviarias y acceso desde la variante a la factoría de FASA-Renault.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental en la fase a escala 1:10.000 consideran tres alternativas: A, B y C. En el estudio informativo se realiza un análisis multicriterio en el que con los criterios de medio ambiente, inversión y funcionalidades resulta ser más favorable la alternativa C.

A la vista del contenido del estudio de impacto ambiental, del contenido de las alegaciones y de las visitas realizadas sobre el terreno se considera que la alternativa B es claramente menos desfavorable que la C y que la A desde el punto de vista ambiental, siendo esta última la menos favorable. La alternativa C, propuesta por el promotor, produce afecciones importantes y superiores a las de la alternativa B sobre los siguientes elementos ambientales:

**Vegetación:** la C afecta en unos 3800 m de su trazado a masas arboladas, una parte importante de ellas protegidas; la B sólo afecta este tipo de vegetación en zonas de poca extensión al principio del trazado.

**Ruido e intrusión visual:** importante afección en la zona urbana de La Cistérniga y en el acceso a FASA-Renault

**Al planeamiento urbanístico:** la B es la que figura en las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su entorno, DOTVAENT.

**Afección a suelo industrial:** polígonos industriales de Los Alamares, en construcción, y El Carrascal, y a varios edificios industriales en las proximidades del Cerro de San Cristóbal.

**Geomorfología y paisaje:** en el Cerro San Cristóbal, catalogado en las Directrices como espacio de interés natural y paisajístico, cuestras y laderas.

**Yacimientos arqueológicos:** afección al yacimiento de Villarejo.

**Efecto barrera y fragmentación del territorio:** sobre zonas boscosas, agrícolas e industriales; la B discurre en paralelo y muy próxima en casi todo su recorrido a rondas viarias existentes y proyectadas.

Además, la C tiene una longitud significativamente mayor que la B (5200 m más) con la consiguiente ocupación de terreno y un movimiento de tierras (en especial de desmonte) claramente superior al de la B.

Tras el proceso de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles propone en el informe de alegaciones una modificación de la alternativa C, la denominada C-1, consistente en una modificación del trazado en unos 8 km de longitud en los términos municipales de Laguna de Duero y La Cistérniga y un desplazamiento máximo hacia el este de unos 500 m. En esta nueva alternativa, aunque se corrigen algunos impactos, quedan otras afecciones importantes sin resolver. De las antes mencionadas, las principales son las relativas a: la vegetación; el planeamiento territorial; el efecto barrera y fragmentación del territorio; y la afección a viviendas (La Cistérniga) y suelo industrial (proximidades del Cerro de San Cristóbal). Esta alternativa no se ha sometido a información pública.

Por tanto, se considera que la alternativa C (y su modificada, la C-1) no es admisible ambientalmente, siendo la B la más favorable de las analizadas con este criterio.

Las nuevas instalaciones previstas junto a la variante exterior para mercancías: nueva estación de mercancías, taller central de reparaciones (T.C.R.) y Centro de Tratamiento Técnico (C.T.T.) quedan excluidas de la presente declaración por no estar suficientemente definidas las actuaciones que comprenden ni haberse realizado ningún tipo de análisis ambiental de sus efectos. En el estudio informativo únicamente figura su ubicación en planta.

Quedan asimismo excluidas de la declaración, por no estar definidas ni analizadas en el estudio de impacto ambiental, las líneas de transporte de energía eléctrica y las subestaciones eléctricas. Su evaluación de impacto ambiental deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a la legislación que sea de aplicación en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Las referencias a puntos kilométricos que figuran en esta declaración corresponden al trazado a escala 1:10.000 (el único que figura en el estudio informativo), salvo en el enlace sur, que por no venir definido en el estudio informativo se refiere al trazado a escala 1:2.000 remitido por el promotor en diciembre de 2004, con posterioridad al resto del expediente para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, para la realización de la alternativa B tal como viene definida en el estudio informativo, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberá cumplir lo establecido en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración y además las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del proyecto.

La alternativa B de la variante exterior 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 ocupación de terreno y la afección al pinar situado frente al colegio de Nuestra Señora del Rosario (pp.kk. 1+720-1+900) se dispondrá un muro que sustituya total o parcialmente al terraplén previsto en el margen derecha o bien se prolongará la estructura prevista a continuación.

1.2 Las acequias de Arcas Reales y Valladolid constituyen corredores biológicos (presencia de agua y vegetación) por lo que están previstos pasos de las mismas sobre la proyectada ronda exterior sur de Valladolid de 15 y 30 m de anchura respectivamente para las personas y para la fauna. Estos pasos de las acequias figuran en la DIA de la ronda viaria sur.

El ramal del enlace sur cruza sobre la acequia de Arcas Reales (p.k. 0+400) y sobre la de Valladolid (p.k. 0+620); el tronco cruza sobre la acequia de Arcas Reales (p.k. 1+400). Por tanto, con objeto de que el trazado del ferrocarril respete el carácter de corredor biológico de estos pasos se proyectará el trazado en alzado de forma que la altura libre sobre los mismos sea como mínimo de 5 m.

1.3 En el paso por el polígono industrial Cerro de San Cristóbal (pp.kk.4+000-5+600) se dispondrán los puentes necesarios sobre las calles del polígono existentes o previstas para evitar el efecto barrera.

1.4 Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología y el paisaje en las laderas del cerro San Cristóbal, pp.kk. 4+800-5+400 (espacio protegido «Cuestras y laderas» en las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su entorno), se bajará en la medida de lo posible la altura de la rasante entre los puentes sobre la calle Acero (p.k. 4+300) y la carretera N-122 (p.k. 5+600) y se dispondrá un falso túnel en la ladera del cerro con la longitud necesaria para que en las bocas se restituya la morfología original del terreno eliminando prácticamente los desmontes en los accesos a las mismas. La cubierta del túnel se revegetará con las especies existentes en el entorno del cerro y las citadas en la condición 2.3 para las zonas intermedias. Con esta modificación de trazado, se mejorarán además las condiciones funcionales del mismo, disminuyendo las pendientes previstas de 20 ‰, que no cumplen los parámetros de trazado para esta alternativa (15 ‰) previstos en el estudio informativo.

1.5 En una parte importante de su recorrido, la variante ferroviaria discurre en paralelo y próxima a la variante exterior este, en proyecto, con características de autovía. Con objeto de disminuir la ocupación de terreno, el efecto barrera y el impacto paisajístico, el trazado se proyectará en toda esta zona lo más próximo posible al de la citada autovía que permitan las características técnicas de ambas infraestructuras. Asimismo el trazado en alzado se proyectará teniendo en cuenta el de la autovía, de forma que ambas discurran a cotas similares en la mayor medida posible con objeto de disminuir los efectos visuales desfavorables y permitir la mayor permeabilidad transversal conjunta para que el efecto barrera sobre las personas, la fauna y las aguas superficiales sea el menor posible. Para conseguir estos objetivos se deberá mantener la coordinación necesaria con el organismo responsable del proyecto de la carretera,

y se asegurará la continuidad de las estructuras y obras de drenaje en las dos infraestructuras.

1.6 Con objeto de evitar o disminuir en la mayor medida posible la afección sobre el canal del Duero: sobre su cauce, la calidad de sus aguas y la vegetación de ribera, las zonas de instalaciones previstas (T.C.R., estación de mercancías y C.T.T.) entre los pp.kk. 10+800 y 13+800, se situarán a una distancia mínima de 30 m de la vegetación asociada al canal. Esto se refiere solamente al límite de delimitación de las instalaciones, sin perjuicio de la exclusión de éstas de la presente declaración tal como se expresa en el preámbulo de la misma.

## 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.

En el entorno de las zonas con vegetación singular o sensible: encinares, pinares, canales, acequias y cauces de ríos, se realizará un jalonamiento especial con malla metálica anclada y se procederá al marcado individual con numeración correlativa sobre la última fila de pies a respetar, para controlar y evitar el arranque de éstos. Estas zonas son las siguientes:

Pinar de Pozuelo, afectado entre los pp.kk. 0+000 y 0+300.

Vegetación de ribera de la Acequia de las Arcas Reales, p.k. 1+400 del trazado en variante, y en el ramal del enlace sur (p.k. 0+400).

Vegetación de ribera de la Acequia de Valladolid, en la intersección con el ramal del enlace sur de la variante exterior de mercancías (p.k. 0+620).

Pinar situado frente al colegio de Nuestra Señora del Rosario (pp.kk. 1+720 al 1+900).

Pinar de Jalón, entre los pp.kk. 3+050 y 3+300 del tronco, y los ramales a FASA-Renault.

Pinares y otras especies de repoblación del Cerro de San Cristóbal, entre los pp.kk. 4+750 al 5+250.

Vegetación de ribera del río Esgueva, ambas márgenes, p.k. 9+505.

Vegetación de ribera sobre el Canal del Duero, en los pp.kk. 3+550, 8+450, 10+180 y 14+500 en ambas márgenes, y en toda la margen izquierda que se ubica junto al nuevo complejo ferroviario previsto (T.C.R., nueva estación de mercancías y C.T.T.) entre los pp.kk. 10+800 y 13+800.

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 1,5 metros. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades: no se mantendrán los montones acopiados más de tres meses, en ningún caso más de un mes en verano, y transcurrido esos tiempos límites se deberá proceder a su riego, combinándolo con la meteorología esperable en la zona, su abonado y siembra.

2.3 Las condiciones climáticas dominantes en la zona y las actuaciones sobre medios naturales xerófilos hacen que el riesgo de incendio sea alto, por lo que el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. Especies apropiadas son: la encina, el majuelo, el durillo y la adelfa en todas las zonas intermedias y el sauce, el fresno, el majuelo, el saúco y el serbal en los entornos de los cauces del río Esgueva, el Canal del Duero, la Acequia de las Arcas Reales, la Acequia de Valladolid y todos los pasos de drenaje considerados.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Esgueva, atravesado por la traza de la variante exterior en el p.k. 9+505; del Canal del Duero atravesado por la misma traza en los pp.kk. 3+550, 8+450, 10+180 y 14+500 y 14+500; de la Acequia de las Arcas Reales en el p.k. 1+400 del tronco y en el p.k. 0+400 del ramal del enlace sur; de la Acequia de Valladolid, también sobre su intersección con el mismo ramal en el p.k. 0+620, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones 1.6 y 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 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. En especial se evitará la apertura de nuevos caminos de obra a través de los pinares atravesados: el Pinar de Pozuelo situado al comienzo del trazado, el de Jalón y el situado frente al colegio de Nuestra Señora del Rosario a los que se ha hecho referencia en la condición 2.1.

## 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 la construcción como en la fase de explotación, se establecerán 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, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará 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 la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se situarán pilas en ninguno de los cauces afectados por el trazado.

3.3 En toda la zona con un cierto riesgo de inundación temporal, localizada según el estudio de impacto ambiental en las primeras terrazas y aluviales del río Esgueva y en el canal del Duero (aproximadamente entre los pp.kk. 7+500 y 10+200), se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis de los caudales de escorrentía, diseñando los drenajes transversales y longitudinales de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y en su caso las procedentes de la excavación de las pantallas del túnel excavado a cielo abierto al que se refiere la condición 1.4, 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 de la Confederación Hidrográfica del Duero. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica y con el Real Decreto 734/1988 por el que se establecen normas de calidad de las aguas de baño.

3.6 Si los proyectos de las rondas viarias exteriores sur y este de Valladolid –que discurren en paralelo y muy próximas a la Variante Exterior ferroviaria objeto de esta declaración– incluyen algún tipo de dispositivos (cámaras o balsas de retención, decantación o desengrasado) para recoger las aguas del drenaje de la plataforma o un vertido tóxico accidental y evitar la contaminación de los cauces, se analizará y coordinará con el organismo titular de la carretera la conveniencia y posibilidad de utilizar de forma conjunta los citados dispositivos en los cursos de agua atravesados a que se ha hecho referencia en las condiciones 2.4 y 3.8 Asimismo, en toda la zona prevista para ubicar el nuevo complejo ferroviario (T.C.R., nueva estación de mercancías y C.T.T.) en las proximidades del canal del Duero (pp.kk. 11+800 al 14+500) se prevenirán los sistemas que sean necesarios para proteger al mismo de la contaminación debida a posibles vertidos.

3.7 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.

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras y sustancias procedentes de la excavación de los estribos de las obras de fábrica, a los cauces siguientes: río Esgueva, atravesado por la traza de la variante exterior en el p.k. 9+505; Canal del Duero atravesado por la misma traza en los pp.kk. 3+550, 8+450, 10+180 y 14+500; Acequia de las Arcas Reales en el p.k. 1+395 de la misma y en el p.k. 0+400 del ramal del enlace sur; Acequia de Valladolid, también sobre su intersección con el mismo ramal en el p.k. 0+620. Se garantizará que la colocación de estos sistemas no

suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua o vaguadas, 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. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.10 Los sistemas de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, en fase de explotación, de las instalaciones del nuevo complejo ferroviario: Taller Central de Reparaciones (T.C.R.), estación de mercancías y Centro de Tratamiento Técnico (C.T.T.), –sin perjuicio de su exclusión de esta declaración, como se ha indicado en el preámbulo de la misma– tendrán como destino las infraestructuras municipales que correspondan, legalizadas para ello y evaluadas ambientalmente según la legislación correspondiente. En ningún caso se podrán instalar puntos de abastecimiento de agua, ni colectores, ni depuradoras que tengan como origen o destino los cauces circundantes, río Esgueva y Canal del Duero, así como nuevas captaciones subterráneas.

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 su 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 con tubos de al menos 2,50 metros de diámetro para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y 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 cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los corredores biológicos que conforman los cursos de agua y los pasos de drenaje, convenientemente adecuados para ello.

4.3 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna. Estas medidas serán de especial aplicación en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 0+000 al 1+800, 4+500 al 5+500 y 6+500 al 14+600.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad de la avifauna por electrocución y colisión en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas urbanas de Valladolid, La Cistérniga y Santovenia de Pisuerga; y en 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, y a zonas de préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

6.1 El estudio de impacto ambiental, a escala 1:10.000 desarrolla un modelo acústico y una valoración de los impactos pero no hay una propuesta de medidas correctoras (el estudio de impacto ambiental en esta fase 1:10.000 de análisis, comparación y selección de alternativas, no incluye una propuesta de medidas preventivas, correctoras ni compensatorias para ningún elemento ambiental). Localiza una serie de puntos y zonas que se pueden ver afectados por el ruido sin que en ninguno de ellos el impacto supere la calificación de moderado.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, 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 todo el trazado de la variante exterior de mercancías, con especial atención a las siguientes edificaciones: colegios Sagrada Familia, Nuestra Señora del Rosario y San Juan de Dios, entre los pp.kk. 1+000 y 2+600; polígono industrial Cerro de San Cristóbal (pp.kk. 3+800-5+600); edificación p.k. 9+200; y polígono industrial Aguilera (14+300-15+500).

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 máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L <sub>DEN</sub> )	Nivel nocturno (L <sub>NIGHT</sub> )
Residencial	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes	55 dB(A)	55 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (L<sub>MAX</sub>) de 85 dB(A).

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.

Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad de Castilla y León y en el Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente del Ayuntamiento de Valladolid contra las emisiones de ruido y vibraciones.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas, 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 urbano en la actualidad.

El estudio acústico considerará la influencia conjunta con otras infraestructuras. La proximidad del ferrocarril a otras infraestructuras se da en casi todo el trazado en el que discurre en paralelo y muy próximo a rondas viarias en servicio, en construcción o proyectadas. Si en estas zonas el ruido de fondo inicial superase los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial. Las medidas correctoras resultantes del estudio acústico se establecerán de forma coordinada y conjunta con las de las otras infraestructuras que produzcan un efecto acústico acumulativo (en especial las rondas viarias exteriores sur y este) para garantizar su eficacia y coherencia.

6.2 Dada la proximidad de algunas edificaciones (sobre todo industrias y centros educativos) al trazado del ferrocarril, durante la construcción se pueden producir afecciones de importancia sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de funcionamiento

de los centros educativos y de las instalaciones industriales y, en su caso, la habitabilidad de las viviendas, se aislará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a los edificios.

6.3 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados –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 urbanas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección establecidas en la condición anterior.

6.4 Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las proximidades de las instalaciones escolares situadas al inicio del trazado (colegios Sagrada Familia, Nuestra Señora del Rosario y San Juan de Dios, entre los pp.kk. 1+000 y 2+600; polígono industrial Cerro de San Cristóbal (pp.kk. 3+800-5+600); edificación p.k. 9+200; y polígono industrial Aguilera (14+300-15+500).

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:

Uso	Día	Noche
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Comercial .....	8	8
Sanitario .....	1	1

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones 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.

El citado estudio considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (otros ferrocarriles, autopistas, autovías, carreteras, calles urbanas, etc.), determinándose los niveles de vibración existentes actualmente y el incremento de los mismos que producirán las nuevas infraestructuras.

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.

6.5 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.

6.6 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.

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica 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, paleontológico 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 segui-

miento 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.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al yacimiento arqueológico del Cerro de San Cristóbal, entre los pp.kk. 4+600 al 5+400.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas, que según el estudio de impacto ambiental son las siguientes: Cordel de Merinas o de las Arcas Reales (p.k. 1+880), Vereda de Madrid (2+710), Cañada Real Soriana o Merinera (p.k. 5+610), Vereda de Fuente Amarga al Páramo del Perdigón (p.k. 6+750), Colada de los Santos (p.k. 11+110), Vereda de Palomares (p.k. 12+500), Vereda de los Santos (13+290), Vereda de la Aguilera (14+400) y Vereda de San Cristóbal (15+480). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

En aquellos casos en los que la infraestructura discorra sensiblemente paralela a una vía pecuaria y la afecte, se debe restituir ésta manteniendo toda la anchura de su clasificación.

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 y con antelación.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales afectados 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 conlleva dicha reposición.

## 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

En el documento «Estudio de préstamos y vertederos de la Variante Exterior Este» remitido por la Dirección General de Ferrocarriles a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental tras el proceso de información pública se incluye, para las alternativas B y C-1, la siguiente información: movimiento de tierras; balance de tierras para evaluar la posible compensación entre desmonte y terraplén (y las otras capas de la plataforma); necesidad de volumen de préstamos y vertederos; y propuesta de canteras y graveras que sirvan como préstamos, vertederos o para ambos usos.

En la alternativa B se estima un volumen de terraplén de 1.610.733 m<sup>3</sup> y una excavación en desmonte, toda ella aprovechable, de 351.420 m<sup>3</sup>. Con esto, se necesita un volumen de préstamos de 1.255.799 m<sup>3</sup> no previéndose ninguno para vertederos. Además son necesarios 104.667 m<sup>3</sup> para capa de forma, 70.448 m<sup>3</sup> para subbalasto y 92.761 m<sup>3</sup> para balasto.

En el estudio se proponen una serie de zonas de préstamos (13), graveras (6) y diversas canteras para subbalasto y balasto. Asimismo se proponen seis zonas de vertedero (aunque en principio no serían necesarias) que se corresponden con graveras y canteras actualmente en explotación. No se requiere por tanto la ocupación de nuevos terrenos para la obtención de materiales ni para el vertido de excedentes; y se garantiza la restauración final de estas explotaciones a cielo abierto tras la finalización de la concesión al contar con planes de restauración aprobados.

Por tanto, para los préstamos y, en su caso, vertederos se utilizarán las zonas que figuran en el citado documento, con las siguientes condiciones (además de las incluidas en el mismo) para ser ambientalmente admisibles: deberán contar con planes de restauración aprobados; no se afectará a vegetación arbórea, a zonas de recarga de acuíferos, ni al nivel freático; el límite de la zona de préstamos se situará al menos a 50 m de los cauces de los cursos de agua; los caminos de acceso a estas zonas no deberán atravesar zonas urbanas; y se evitará la apertura de nuevos caminos de acceso.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de los caminos de obra e instalaciones auxiliares, detallada al menos a escala 1:2.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, arroyos, canales y acequias, zonas de interés arqueológico, zonas con vegetación arbórea, así como las zonas de singular valor ecológico, paisajístico y recreativo especificadas en las directrices de ordenación supramunicipal definidas como DOTVAENT y todos aquellos montes de utilidad pública catalogados y/o consorciados.

El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valo-

ren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

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 elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras del falso túnel, pasos sobre ríos, canales, acequias y otros 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 a todas las zonas con vegetación arbórea y a los cruces con los cursos de aguas especificados en la condición 2.1, al falso túnel del Cerro de San Cristóbal (condición 1.4) y a todos los espacios residuales que quedarán entre el ferrocarril y las rondas viarias exteriores sur y este, restauración que deberá coordinarse con el organismo titular de las mismas en función de los calendarios de ejecución de ambas infraestructuras.

El citado proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo las prioridades en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal, teniendo en cuenta la condición 2.2.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, definidas en la condición 2.3 y las correspondientes al estudio de impacto ambiental. Se evitará en todo momento el empleo de especies exóticas y alóctonas, en especial aquellas con carácter invasor.

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 revegetación; esto es especialmente de aplicación en la mayor parte del trazado comprendido entre la carretera N-122 (p.k. 5+600) y el final de la variante. Taludes más inclinados o el empleo de muros 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; estos taludes inclinados y muros serán de aplicación generalizada, por la escasez de espacio y la proximidad a las rondas viarias, en la primera parte del trazado, entre el origen y la carretera N-122.

Para disminuir el impacto paisajístico en las bocas del falso túnel sobre el Cerro de San Cristóbal, éste se prolongará la longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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 obra.

#### 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 remitidas como información complementaria tras el proceso de información pública; 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 que sean de aplicación.

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.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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 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, correctoras y compensatorias, 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, y que incluirá el plan de prevención y extinción de incendios a que se refiere la condición 2.3, 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 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.

Cumplimiento de las 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.

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 de la eficacia de las medidas de permeabilidad y mortalidad de la fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre vibraciones, 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.

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.

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

#### 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:

Informe sobre la adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna según lo dispuesto en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección acústica y de vibraciones a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la reposición de caminos y vías pecuarias y sobre la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 9.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de ejecución, 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 que sean de aplicación, 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 compuesta por: la alternativa B de variante exterior (2 vías ancho ibérico), con los correspondientes enlaces sur y norte con el pasillo ferroviario y con FASA-Renault (1 vía ancho ibérico) y ubicación del nuevo complejo ferroviario, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por 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 (Consejería de Medio Ambiente) 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, 13 de abril de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

En el periodo de consultas establecido, sobre las implicaciones ambientales del proyecto, efectuado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se ha consultado a las siguientes personas, instituciones y administraciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente	
Delegación de Gobierno en Castilla y León	X
Subdelegación del Gobierno en Valladolid	
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
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Servicio de Investigaciones Agrarias del Departamento de A. Ambiental de la Junta de Castilla y León	
Diputación Provincial de Valladolid	
Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda (Valladolid)	
Ayuntamiento de Boecillo (Valladolid)	
Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)	
Ayuntamiento de Castronuevo del Esgueva (Valladolid)	
Ayuntamiento de Cigales (Valladolid)	
Ayuntamiento de Fuensaldaña (Valladolid)	
Ayuntamiento de Mucientes (Valladolid)	
Ayuntamiento de La Cistérniga (Valladolid)	
Ayuntamiento de Laguna de Duero (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Renedo de Esgueva (Valladolid)	
Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Simancas (Valladolid)	
Ayuntamiento de Trigueros del Valle (Valladolid)	
Ayuntamiento de Valladolid	
Ayuntamiento de Villanubla (Valladolid)	
Ayuntamiento de Zaratán (Valladolid)	
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza. ADENA (Madrid)	
A.E.D.E.N.A.T. (Madrid)	
Ecologistas en Acción (Madrid)	
F.A.T. (Madrid)	
Greenpeace (Madrid)	
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)	
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid)	
Asociación Hábitat (Valladolid)	
Asociación Naturalista de Valladolid. ANVA (Valladolid)	
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente. AVDEM (Valladolid)	
Grupo Ecologista Rondilla (Valladolid)	

El análisis de las consultas previas se ha realizado sobre una memoria resumen de impacto ambiental que define un área de estudio a escala 1: 20.000, con propuesta de una serie de corredores, sin denominación ni calificación ambiental.

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León a través de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural expone que los datos aportados al respecto en la memoria resumen se corresponden con los que figuran en el Inventario Arqueológico de la provincia de Valladolid. No obstante, precisa que se debe realizar una prospección más intensiva una vez queden definidos los corredores definitivos por los que discurren las infraestructuras ferroviarias.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León a través de su Secretaría General remite informes elaborados al respecto, por:

La Dirección General de Calidad Ambiental, que expone las siguientes consideraciones:

En el programa de vigilancia ambiental se deberán tener en cuenta los aspectos referentes a la generación de residuos, especialmente aquellos considerados peligrosos según la normativa vigente. Además, se contemplará la inclusión en el registro de pequeños productores de las empresas correspondientes así como la correcta gestión con gestores autorizados.

Se tomarán las medidas de prevención necesarias para evitar la contaminación accidental del suelo.

Se tendrá especial consideración en cuanto a la ubicación, diseño y gestión de los vertederos de estériles, teniendo en cuenta la normativa vigente al respecto.

Se catalogarán tanto los focos de emisión a la atmósfera como los de contaminación acústica y vibraciones, que supongan incidencia en las

personas y el medio, sometiéndose a la normativa vigente al respecto. Estos aspectos serán condicionantes en la selección de alternativas.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente, enumera los distintos corredores dibujados en la memoria resumen para su definición denominándolos alternativas 1, 2, 3 y 4, según su disposición de oeste a este y sobre los que realiza las siguientes sugerencias:

En cuanto al trazado común de las alternativas 1 y 2 y la parte inicial de las alternativas 3 y 4, las principales cuestiones son: minimizar la ocupación temporal y final de terrenos comprendidos en el monte de Utilidad Pública (U.P.) n.º 79 «Antequera»; establecer un plan racional de acceso a las obras por dicho monte y construir de forma general pasos de fauna cada 250 m con luz mínima de 30 cm en el tramo vallado sobre el monte; establecer medidas de protección de la fauna y tránsito de vigilancia si se proyecta un puente de nueva construcción sobre el río Duero, pues es zona de Lugar de Interés Comunitario, LIC; construir un paso elevado sobre el camino que parte del Cuartel Teniente Galiana a Laguna para la correcta gestión forestal del monte y como paso de fauna.

Para las alternativas 3 y 4, destacar la ocupación sobre el monte de U.P. n.º 70 «Solafuente y Valles», que se debe proyectar con la mínima afección posible, intentando buscar un equilibrio entre la afección territorial y el alejamiento del casco urbano de Laguna de Duero. Se resaltan ciertos errores de transcripción de la información gráfica sobre vías pecuarias, así como la necesidad de asegurar el mantenimiento y permeabilidad de éstas.

La alternativa 4 ocuparía de lleno el monte de U.P. n.º 70 «Solafuente y Valles» así como a ciertas urbanizaciones y discurriría por cuevas margosas repobladas con pino carrasco.

Del conjunto de alternativas 2, 3 y 4, se considera con menor impacto sobre el medio natural la alternativa 2 y como más desfavorable la 4.

Se debe tener en cuenta que los montes de U.P. forman parte de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, tal y como contempla la normativa vigente, por lo que los parámetros de medida en la estimación de impactos deben considerarse en grado máximo.

Se estudiarán los niveles sonoros con los modelos teóricos establecidos.

Se advierte de errores en la cartografía presentada, que no se corresponde con la realidad urbanística de la fecha de redacción.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León a través de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras emite informe en el que considera satisfactorio el planteamiento de los distintos corredores objeto de estudio y declina decantarse por una solución en concreto debido al nivel de detalle de esta fase, y considera a la Comisión Técnica de Trabajo constituida al respecto como el ente indicado para elegir una solución final.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León a través de la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio detalla mediante informe, que:

El estudio informativo presenta nuevas alternativas de corredores no contempladas anteriormente y que por tanto no han sido reflejadas en las Directrices de Ordenación de ámbito subregional de Valladolid y entorno (DOTVAENT), donde ya se asumían las previsiones del Estado en materia de inversiones ferroviarias. Las ya conocidas y reflejadas en las Directrices son:

Tramo coincidente con el trazado actual de la línea Madrid-Hendaya, si bien no se apunta si soterrada o en superficie.

Tramo paralelo a la prevista ronda exterior sur, coincidente con el by pass ferroviario que recogen las Directrices y el propio Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, con la diferencia de que el encuentro se produce una vez sobrepasado el núcleo de Santovenia mientras que en las Directrices el encuentro se realiza antes.

Las nuevas alternativas de corredores propuestas en el estudio informativo son tres, situándose todas al este de Valladolid, sorteando los núcleos urbanos de Laguna de Duero, la Corala, el Otero y La Cistérniga y con ramales que aprovechan la línea Valladolid-Ariza.

Desde el punto de vista del modelo propuesto en las Directrices, la solución más conveniente sería la primera pues supone el paso del ferrocarril por la aglomeración urbana.

En cuanto a la segunda solución, se encuentra prevista en las Directrices como desvío del tráfico de mercancías hacia una nueva estación para tal fin, por lo que sería aconsejable para ello, no así para la línea de alta velocidad pues el intercambio con el usuario se realizaría por el exterior de la aglomeración urbana.

El resto de alternativas, no contempladas en las Directrices, suponen un mayor alejamiento del conjunto de la aglomeración urbana y son problemáticas al cortar el páramo que separa las cuencas del Duero y el Esgueva e interseccionar con las autovías hacia el este de Valladolid, y suponen ciertos conflictos al constreñir el paso de la línea férrea entre los núcleos urbanos y los escasos hitos topográficos, con la consiguiente

falta de espacio físico. En cuanto al ramal que aprovecha la línea Valladolid-Ariza, carece de sentido técnico plantearlo por sus radios de curvatura y por atravesar el entorno de Laguna de Duero, que cuenta con un desarrollo urbano disperso que se vería seccionado. No obstante, ésta tiene la ventaja de recuperar la línea de Ariza como corredor de cercanías, situación que sí se contempla en las Directrices.

Respecto a la incidencia de esta infraestructura en los más ámbitos valiosos del entorno de Valladolid se señala que:

Todas atraviesan en su inicio el Área de Singular Valor Ecológico (ASVE), de los pinares de Simancas-Antequera así como ámbitos de Áreas de Interés Paisajístico Histórico Agrícola (APHA).

El encuentro de las alternativas que discurren por el exterior este de Valladolid con la línea Madrid-Hendaya, al norte, se produce en terrenos calificados como APHA.

El resto de recorridos de las dos alternativas incluidas en las Directrices no afecta, según éstas, a ámbitos singulares.

Los recorridos planteados por el este de Valladolid discurren casi en su totalidad por áreas singulares, tal y como definen las Directrices; en su inicio común hasta Laguna de Duero se atraviesa un APHA y un Espacio Arbolado (Pinares, encinares y quejigares); posteriormente se recortan varias franjas de Cuestas y Laderas y el ASVE Ribera del río Esgueva.

Se reseña que, conforme a las Directrices, los ámbitos de ASVE y Cuestas y Laderas que antes de la entrada en vigor estuviesen clasificados como suelo no urbanizable o rústico, así como los suelos ocupados por encinares y quejigares, pasan a tener la consideración de suelo rústico con protección natural; Asimismo, las APHA que estuviesen situadas en suelo no urbanizable o rústico pasan a ser clasificadas como suelo rústico con protección agropecuaria. No obstante, el régimen de protección de determinados suelos rústicos, conforme a la legislación urbanística, no implica limitación a la construcción de esta infraestructura, quedando sometida a la correspondiente en materia de ferrocarriles y a la regulación de evaluación de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Laguna de Duero expone que la afección de los corredores exteriores por el sur y este de Valladolid a los aspectos medioambientales es evidente. Además, presentan incompatibilidad con el desarrollo urbanístico del Plan General de Ordenación Urbana, incluso con zonas actualmente de suelo urbano. Y crean una división del término en dos franjas separadas por la línea de ferrocarril.

El Ayuntamiento de Santovenia de Pisuegra manifiesta que no se contempla el paso sobre una vía pecuaria, que supondría además restablecer el tránsito entre la zona industrial y el casco urbano; y que el área de estudio parece más amplia de lo debido en cuanto llega a afectar a suelo urbano e industrial, suponiendo un límite para construcciones futuras.

El Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid remite dos informes de sendos profesores del citado Departamento, en los que se expone:

En el primero: la información es difusa, expresada a escala de poco detalle sobre la que resulta imposible evaluar contenidos ambientales; en ese sentido, la no codificación de los corredores hace imposible referirse a ellos por separado. La información en cuanto al medio socio-económico es escasa, y más tratándose de un entorno periurbano.

En el segundo: se pone de manifiesto la no codificación de los corredores, una escasa valoración de la inserción de la infraestructura en el entramado urbano, el periurbano y con los usos del suelo; necesidad de un mayor estudio del medio físico y la adecuada solución para el soterramiento de la línea al paso por la ciudad de Valladolid.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo se enmarca en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000/2007. La actuación se encuentra comprendida en el programa de Alta Velocidad, formando parte del Corredor Norte-Noroeste de España. La llegada de la alta velocidad hace necesaria la remodelación de su Red Arterial Ferroviaria, que es el objeto de este estudio informativo. Se contemplan dos tipos de actuaciones: en el pasillo ferroviario para la línea de alta velocidad y una variante exterior para mercancías.

Los términos municipales afectados por el estudio son Valladolid, Cabezón de Pisuegra, La Cistérniga, Laguna de Duero y Santovenia de Pisuegra.

El proceso metodológico seguido en el estudio informativo se concreta en dos fases:

Fase primera, dividida en dos etapas:

Etapa I: En esta etapa se han planteado siete corredores para la variante exterior, a escala 1:50.000. Son: Corredor Oeste, Corredor Este 1,



Corredor Este 1-1, Corredor A, Corredor B, Corredor C, Corredor Este-4. Para el pasillo ferroviario se proponen dos tipos de alternativas: en superficie o soterradas.

Etapa II: a escala 1:10.000. Análisis de alternativas que se deducen de la fase anterior, propuesta y selección para la siguiente fase de la alternativa óptima a escala 1:10.000.

1. Estudio del actual pasillo ferroviario de la línea Madrid-Hendaya a su paso por Valladolid. Se plantean diversas soluciones:

Actuación en superficie, tratamiento de las márgenes del ferrocarril y eliminación de los pasos a nivel existentes, en unos 19,7 km.

Soterramiento corto, con un falso túnel de 2.180 m construido con pantallas.

Soterramiento largo con pantallas, alternativa A, con un falso túnel de 3.472 m.

Soterramiento largo con pantallas, alternativa B, con un falso túnel de 7.972 m.

Soterramiento largo mixto, en que se realizan 1.635 m de túnel en mina y el resto a cielo abierto con pantallas.

Estas alternativas que se enuncian en la memoria no se corresponden con las que figuran en los planos, en la primera fase. Se elige la alternativa «Soterramiento largo con pantallas» en base al simple enunciado de algunos aspectos funcionales y constructivos, sin un análisis multicriterio. Se indica que la solución elegida lo ha sido por la «Comisión para el Estudio y Desarrollo de los trabajos para la Integración Ferroviaria en la ciudad de Valladolid».

En planta, se han mantenido los parámetros de diseño de la situación actual (radio de 500 m al entrar en la estación de Campo Grande y de 1.000 m al salir); en alzado se ha mantenido la situación actual salvo en los accesos al soterramiento con unas pendientes máximas de 25 %.

2. Variante exterior para mercancías. Se realiza una selección de los corredores planteados en la fase anterior descartándose algunos de ellos: el corredor Oeste por su afectación medioambiental al Pinar de Antequera; los corredores Este-1 y Este 1-1 por condicionantes técnicos, funcionalidad, explotación ferroviaria (gran longitud) y afectación medioambiental (atravesan mayor número de masas forestales y hábitat faunísticos); el corredor Este-4 por su afectación urbanística. Quedan por tanto los corredores A, B y C que son objeto del estudio de impacto ambiental y del análisis multicriterio para seleccionar el más adecuado.

Las características de diseño de estas alternativas son:

Planta: radio mínimo de 2.500 m para la alternativa A con velocidades de 220 km/h. y de 1.300 m para las alternativas B y C con velocidades de 160 km/h.

Alzado: pendientes máximas de 12,5 % para la alternativa A y de 15,0 % para las B y C. Radio mínimo del acuerdo vertical de 16.000 m.

Tras un análisis multicriterio con los criterios de medio ambiente, inversión y funcionalidad, se selecciona la Alternativa C como la más favorable.

Fase segunda: Optimización y anteproyecto a escala 1:2.000 de la alternativa seleccionada en la fase anterior. En esta segunda fase de detalle, a escala 1:2.000, se concluye definiendo las características principales de la alternativa seleccionada en el estudio informativo, que son:

Pasillo ferroviario: En planta, coincide con el actual trazado de la línea Madrid-Hendaya, mientras que el trazado en alzado se establece en dos tramos, uno en túnel a lo largo de 4.690 m. por el casco urbano de Valladolid, soterrando la estación de Campgrande para uso de viajeros, y traslado del resto de instalaciones a zonas exteriores al centro urbano.

Los movimientos de tierras previstos son 1.736.664 m<sup>3</sup> de desmonte y 36.119 m<sup>3</sup> de terraplén.

Esta alternativa de actuación en el pasillo ferroviario no supone necesidades de suelo, ya que se desarrolla sobre el espacio ocupado por la actual infraestructura ferroviaria de la línea Madrid-Hendaya.

Alternativa C, de la que, en esta fase, se han mejorado los parámetros de diseño en planta y alzado para su coexistencia con otras infraestructuras programadas, minimizando a su vez la afectación a los núcleos urbanos y áreas industriales actualmente consolidadas, lo que ha convenido en red denominarla como Variante Este. Discurre por el este del casco urbano de Valladolid, en una longitud de 22.715 m, atravesando los términos municipales de Laguna de Duero, La Cistérniga, Valladolid y Santovenia del Pisuerga. Presenta parámetros de diseño para una velocidad máxima de 160 km/h y están previstas dos vías de ancho ibérico, salvo en los enlaces con el Pasillo Ferroviario y FASA-Renault que se han diseñado con una vía.

La conexión entre la nueva Variante Este para mercancías y el Pasillo Ferroviario para alta velocidad se realiza mediante dos enlaces, Sur y Norte.

La superficie de ocupación de suelo es de 1.668.743 m<sup>2</sup> para el total del conjunto de actuaciones que supone la Variante Este, incluidos los enlaces y las instalaciones ferroviarias.

El volumen de movimientos de tierras que supone el conjunto de esta alternativa es de 2.515.944 m<sup>3</sup> de desmonte y 1.991.556 m<sup>3</sup> de terraplén.

En resumen, el estudio informativo considera las siguientes actuaciones para la alternativa que propone como solución:

#### Pasillo ferroviario:

Construcción de una doble vía de alta velocidad en ancho de vía internacional, UIC, por el trazado actual de la línea general Madrid-Hendaya, que estará soterrada en 4.690 m, entre el cruce del ferrocarril con la C/ Daniel del Olmo González por el sur, y el entronque de la carretera VA-100 con la Avenida del Valle Esgueva, por el norte, para facilitar la permeabilización de la travesía urbana.

Construcción en el anterior Pasillo Ferroviario de una nueva estación de viajeros soterrada en Campgrande.

#### Variante exterior (by pass):

Construcción de una Variante Este exterior a Valladolid con dos vías en ancho ibérico y los enlaces sur y norte con el pasillo ferroviario actual, dedicada fundamentalmente al transporte de mercancías, sobre la que se ubicará en una de sus márgenes un Nuevo Complejo Ferroviario que contará con acceso en ancho internacional e ibérico.

Modificación en planta del actual apeadero de El Pinar de Antequera y utilización del apeadero de Universidad, que se traslada manteniéndose en superficie, antes de la actual estructura superior de la ronda norte.

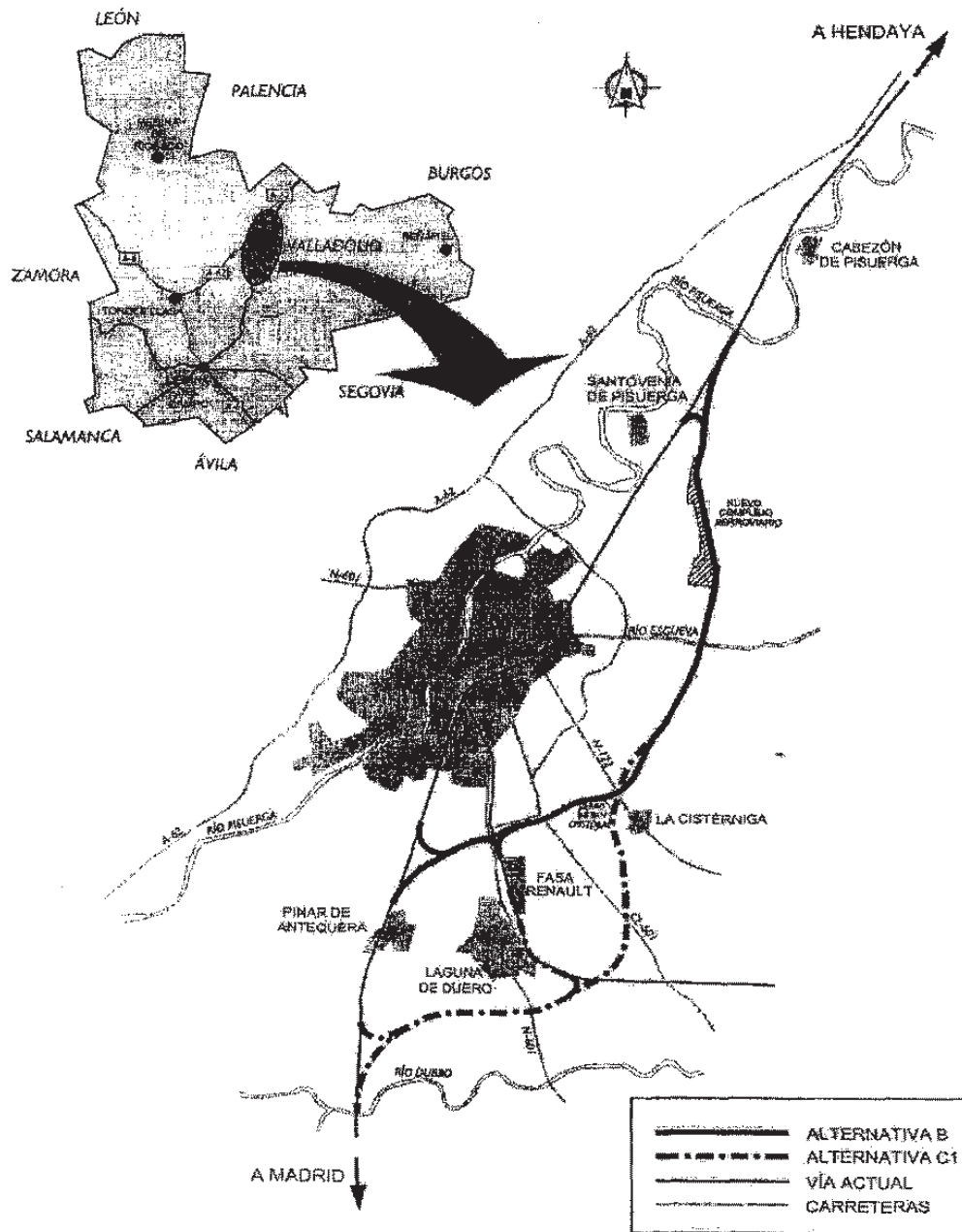
Reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Campgrande y de una nueva Estación de Mercancías que sustituya a la actual de Argales, en el Nuevo Complejo Ferroviario.

Construcción de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT) en el Nuevo Complejo Ferroviario para ancho internacional.

El cálculo de los volúmenes totales de movimientos de tierras para la alternativa seleccionada, compuesta por el Pasillo Ferroviario y la Variante Este con todos sus enlaces e instalaciones, es de unos 4.370.00 m<sup>3</sup> de desmonte y 2.050.000 m<sup>3</sup> de terraplén.

El volumen obtenido del Pasillo Ferroviario se desprecia en su totalidad al ser, en su mayor parte limos, arcillas y arenas limo-arcillosas, algunas de ellas de alta plasticidad. Se utiliza un coeficiente de esponjamiento medio de 0,80, y de 0,90 para materiales coluviales de gravas y arenas, de lo que se obtiene una compensación de tierras que supone unas necesidades de préstamos de 2.628.076 m<sup>3</sup> y unos excedentes a vertedero de 3.990.448 m<sup>3</sup>.

### ACONDICIONAMIENTO DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALLADOLID "VARIANTE ESTE"



### 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 se ha dividido en dos fases:

La primera, correspondiente a la Etapa II de la FASE I del estudio informativo, a escala 1:10.000, donde no se contempla la evaluación ambiental de todas las alternativas definidas inicialmente, en la Etapa I: se evalúan las tres alternativas exteriores, by-pass, seleccionadas de la fase previa, corredores A, B y C. No se realiza evaluación ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario.

La segunda, correspondiente a la FASE II del estudio informativo, a escala 1:2.000, donde únicamente se expone y contempla la alternativa C seleccionada, red denominada como Variante Este, para la alternativa exterior (by-pass), y la actuación seleccionada en el pasillo ferroviario: soterramiento largo con pantallas.

El estudio de impacto ambiental en su primera fase a escala 1:10.000, que como se ha dicho se refiere solamente a las alternativas de la variante exterior, describe la situación del medio donde se insertan las alternativas evaluadas, atendiendo a los siguientes factores: clima, calidad del aire, calidad sonora, geología, hidrología, hidrogeología, edafología, vegetación, encuadre territorial, análisis demográfico, ocupación de la población, actividades económicas, infraestructuras y equipamientos, planeamiento urbanístico, usos del suelo, espacios naturales protegidos, paisaje, patrimonio histórico artístico y vías pecuarias.

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

En cuanto a Espacios Naturales Protegidos de la Red Natura 2000, los siguientes: tres Lugares de Interés Comunitario (LIC) que se corresponden con las riberas de los ríos Duero, Cega y Pisuerga, y una zona ZEPA e IBA que coincide con el último de los anteriores. Se ubican en zonas exteriores y colindantes a las alternativas planteadas en el proyecto, sin que ninguna de éstas atraviese los espacios protegidos.

En cuanto a la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, los siguientes: montes de U.P. del catálogo, números: 69 «Nava y Pesquerón», 70 «Solafuente y Valles» y 79 «Antequera», considerado éste además como Zona Natural de Esparcimiento; así como todas aquellas vías pecuarias declaradas de interés general. Todas estas figuras de protección son atravesadas por algunas de las alternativas exteriores (situadas hacia el este) planteadas en el estudio.

En cuanto a las Directrices de Ordenación de ámbito subregional de Valladolid y su entorno (DOTVAENT): distintas zonas cartografiadas como figuras de protección del suelo, consideradas Áreas de Protección Especial, aludiendo a la calidad ambiental, ecológica, paisajística y de interés recreativo. Todas las alternativas exteriores este discurren por diferentes zonas con este tipo de protección.

Otras masas forestales pobladas con especies arbóreas, con la figura administrativa de consorcio con la Junta de Castilla y León, únicamente sometidas a la ley de Montes, y contempladas como zonas de especial protección «Cuestas y Páramos» en los planeamientos urbanísticos (DOTVAENT). Todas las alternativas exteriores consideradas (situadas al este) afectan a alguna figura con esta protección.

De las alternativas de trazado sobre las que se ha centrado la evaluación de impacto ambiental de la primera fase citadas anteriormente, A, B y C, se han analizado de forma individualizada los impactos que ocasionan, considerando su identificación, caracterización, valoración y evaluación.

La valoración cualitativa de los impactos distingue diferentes categorías: ausencia, compatible, leve, moderado, alto, severo, muy severo, crítico y beneficioso.

La valoración de los impactos característicos más significativos que expone el estudio de impacto ambiental en su primera fase, de las diferentes alternativas que han sido sometidas a evaluación, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, y sin diferenciar entre la fase de construcción y la fase de operación, presenta un desglose por tramos, entre puntos kilométricos (pp.kk.) Para concretar, se citará que en cuanto al ruido la alternativa A genera menores impactos que la B y C, que discurren cercanas a núcleos urbanos; en cuanto a la geología y geomorfología las alternativas A y C tienen mayores impactos que la B; respecto al suelo, las alternativas A y C ocupan más y mejores suelos que la B, por lo que supondrán un mayor impacto; en cuanto a la hidrología, todas atraviesan el mismo número de cauces principales, y además las alternativas A y C afectan en su inicio al río Duero, siendo la alternativa B la que presenta mayor impacto sobre los acuíferos; sobre la vegetación y la fauna, las alternativas A y C generan mayores impactos que la B; respecto al paisaje, la alternativa A genera mayores impactos que las B y C; en cuanto a la pobla-

ción, en relación al confort ambiental y las infraestructuras afectadas, los impactos son similares en las tres alternativas; en cuanto a la productividad económica, por afección directa sobre zonas industriales, las alternativas A y C son las que presentan mayores impactos, y por afección sobre la agricultura la alternativa A es la de mayor impacto, y B la de menor; respecto a espacios naturales protegidos las alternativas A y C presentan impactos mayores que la B; y en cuanto al patrimonio cultural, todas presentan impactos similares, con mayor incidencia en la alternativa A.

No obstante, tras la extensa valoración de impactos, se presenta una comparación y selección de alternativas mediante el método de suma por asignación de valores, donde el más positivo se corresponde con el impacto más beneficioso y el más negativo con el más perjudicial. En dicha comparativa se obtiene que: la alternativa A obtiene un valor de -59,30, la alternativa B, -51,04, y la alternativa C, -54,88.

Con esto, el estudio de impacto ambiental en fase primera, determina que la alternativa A es la más perjudicial ambientalmente, si bien no se puede concluir que la alternativa B sea la más idónea desde el punto de vista ambiental, pues su paso a través del polígono de San Cristóbal ejerce un importante impacto que cuestiona su trazado. En base a esta argumentación el estudio concluye que la alternativa C puede considerarse la más idónea desde el punto de vista socioeconómico, y por tanto, ambiental.

El estudio de impacto ambiental, en fase primera, no expone ni propone ninguna medida preventiva ni correctora de los impactos. Tampoco incluye un programa de vigilancia ambiental.

A continuación, en la segunda fase del estudio de impacto ambiental, a escala 1:2.000, se analiza únicamente la alternativa propuesta en el estudio informativo, anteriormente citada.

En esta segunda fase se describen las distintas actuaciones con repercusión ambiental que genera la alternativa seleccionada, que son: necesidades de suelo; movimientos de tierra, con necesidad de préstamos y vertederos; estructuras y obras de drenaje; generación de taludes; y reposición de caminos y vías pecuarias.

Se relacionan los impactos identificados y evaluados en la fase primera del estudio de impacto ambiental sobre la alternativa C, de la que resulta la Variante Este, que ya contempla las modificaciones oportunas de trazado para minimizar los impactos más importantes.

En el desarrollo de esta segunda fase del estudio de impacto ambiental se exponen una serie de medidas preventivas, protectoras y correctoras, sobre la alternativa seleccionada, que se desglosan en función de la fase en que deben adoptarse: de diseño, de construcción y de explotación. Así, se proponen medidas mitigadoras del ruido y la contaminación del aire, del impacto sobre la geología, de conservación de los suelos, la fauna, la vegetación y el paisaje, restitución de caminos y vías pecuarias.

Se propone un programa de vigilancia ambiental sólo para la alternativa seleccionada en el estudio informativo, que se articula en torno a una verificación de los impactos previstos, y un plan de control de respuesta a los mismos. Los puntos que abarcará son: protección de la calidad del aire; geología y geomorfología; hidrología superficial; hidrogeología; vegetación; fauna; paisaje; población; productividad sectorial; organización territorial; Plan de Espacios de Interés Natural y Espacios Naturales de Protección Especial.

### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública y oficial del estudio de impacto ambiental

En el periodo de información oficial se han remitido al promotor un total de trece (13) alegaciones, si bien una de ellas se ha enviado dos veces y otras dos se han incluido en una tercera alegación.

En lo correspondiente al periodo de información pública se han presentado un total de ochocientos dieciocho (818) alegaciones, que se estructuran como sigue:

797 corresponden a seis modelos de alegación tipo, numerados como I, II, III, IV, V y VI.

21 corresponden a alegaciones específicas.

Las alegaciones de particulares de los tipos I, II, y III, han sido remitidas por el Ayuntamiento de La Cistérniga, perteneciendo a vecinos de su municipio, mientras que las tipo IV, V y VI fueron presentadas en su mayor parte por vecinos del municipio de Laguna de Duero.

Los aspectos medioambientales más destacados de las mismas son los siguientes:

Alegaciones oficiales:

El Ayuntamiento de Laguna de Duero considera desfavorable la solución adoptada y propone el corredor B como óptimo por los siguientes motivos:

Graves afecciones al desarrollo municipal del PGOU, sin que en la tramitación del mismo se presentasen alegaciones ni reservas de suelo para esta infraestructura.

El estudio de impacto ambiental es incompleto, incumpliendo la legislación al respecto.

El corredor C deja sin efecto actuaciones contempladas en las DOTVAENT para Laguna de Duero.

Afecciones a distintos entornos municipales como zonas industriales (polígonos 7, 5 y 2), suelo reservado para la depuradora, Parque de Solafuentes y los Valles, pinar de Nava y Pesquerón y al área recreativa de Los Valles.

El trazado discurre por el yacimiento arqueológico de Villarejo, con un impacto crítico.

El Ayuntamiento de La Cistérniga informa negativamente la solución adoptada por los siguientes motivos:

Grave afección al Cerro de San Cristóbal.

No se ajusta a las DOTVAENT.

No queda justificado el descarte del corredor B.

Afección a infraestructuras municipales (depósito de abastecimiento, red de distribución, ...).

Grave afección al polígono El Carrascal (t.m. de Valladolid).

Deficiencias en el estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Valladolid considera al corredor B como el peor para Valladolid y estima conveniente descartar esta alternativa. Considera la variante exterior como la más beneficiosa con ligeras modificaciones de trazado y actuaciones complementarias para su mejora: no afectar al polígono industrial El Carrascal, proyectar un falso túnel en el cerro de San Cristóbal, deprimir el apeadero de Universidad para prolongar el soterramiento, construcción de túnel en mina con tuneladora.

El Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga acepta el corredor C seleccionado, con ligeras actuaciones complementarias.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que el corredor B es el que menor impacto causa sobre el medio natural, ya que la alternativa propuesta produce afección a masas arboladas catalogadas y ordenadas, y a Áreas de Singular Valor Ecológico y Parques Metropolitanos.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León considera adecuada la alternativa C propuesta para la variante exterior, por el sur de Laguna de Duero, ya que ésta no supone una barrera entre dos núcleos de población llamados a unirse.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, acepta el corredor C para la variante exterior, con ligeras modificaciones de trazado, entre las que destaca la separación del trazado del ferrocarril de la Ronda Exterior Este entre los pp.kk. 13+200 y 13+800.

La Diputación de Valladolid acepta el corredor C para la variante exterior, solicitando una modificación técnica constructiva para el cruce con la carretera VP-3301.

RENFE solicita algunas actuaciones complementarias de carácter técnico y funcional para la gestión ferroviaria.

Alegaciones de particulares:

La casi totalidad de las 21 alegaciones de particulares consideradas como específicas se corresponden con solicitudes de adaptación del trazado propuesto a distintas realidades urbanísticas, de propiedades, de accesos y de tránsito. Aquellas que exponen determinados aspectos ambientales son:

Casapinar S.A., solicita que se tomen las medidas correctoras pertinentes entre los pp.kk. 243+663 al 244+150 por encontrarse desarrollada una urbanización.

Luis Fernández del Corral rechaza la alternativa C propuesta por suponer grave impacto visual, acústico y de proximidad a viviendas del casco urbano de La Cistérniga, afectando también al depósito de abastecimiento. Manifiesta su preferencia por la alternativa B.

La Comunidad de Regantes del Canal del Duero se manifiesta partidaria de la alternativa B, pues la alternativa propuesta afecta a los sistemas y conducciones de regadío de Laguna de Duero, así como a su guardería y vigilancia, y degradaría y reduciría las explotaciones agrarias y sus accesos, pudiendo llegar a no hacer viables algunas de ellas.

El Grupo Municipal de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Laguna de Duero rechaza la alternativa propuesta, manifestando su preferencia por la alternativa B, entendiendo que ésta es la más económica, la que menos suelo requiere, la que menos afecciones económicas provoca y la contemplada en las DOTVAENT.

El Grupo Municipal de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Valladolid argumenta su preferencia por la alternativa B rechazando las A y C. Además, propone no desmantelar la línea de Ariza, ubicar el nuevo complejo ferroviario en espacios vacantes o degradados de instalaciones ya existentes y garantizar que los trenes convencionales accedan a la estación de Campogrande por una vía de ancho ibérico.

El Partido Socialista de Valladolid rechaza el corredor C por incumplimiento de las DOTVAENT, la grave afección ambiental en Laguna de Duero, el transcurso cercano a las infraestructuras y viviendas construi-

das de La Cistérniga y la reducción del desarrollo industrial de Santovenia de Pisuerga; hace constar la falta de diálogo con los interesados y la propuesta realizada en el estudio de 1992 por la empresa INECO (la misma que ha realizado el estudio informativo), avalada por el promotor del mismo, la Dirección General de Carreteras y el Ayuntamiento de Valladolid, en la que se instaba a unificar las dos barreras al sur de Valladolid (Ronda exterior sur y by-pass ferroviario) en una sola. Concluye proponiendo como alternativa a seleccionar el corredor B.

El SEPES solicita que se reconsidere el trazado de la alternativa C para no afectar a la actuación industrial, sector 46 «Cerro de San Cristóbal Ampliación», previsto en el PGOU de Valladolid.

La Junta Agropecuaria Local de Laguna de Duero, con apoyo mediante informes adjuntos de la Cámara Agraria Provincial de Valladolid, las organizaciones profesionales agrarias COAG, ASAJA y UPA Valladolid, las empresas CARSA, Euro Frits S.A., la Sociedad Cooperativa Laguna de Duero, el técnico Jesús Fernández Ferreras, y el Grupo Ornitológico Aluda, manifiestan el rechazo a la alternativa C por las graves repercusiones económicas, sociales y medioambientales generadas y la vulneración de las DOTVAENT, y proponen como solución más conveniente la alternativa B, relacionando una serie de ventajas de la misma respecto a la alternativa C propuesta por el estudio.

La sociedad El Prado Boyal S.A. rechaza el trazado que conlleva la alternativa C seleccionada por cercenar las expectativas de desarrollo industrial de Laguna de Duero y especialmente el sector n.º 3 «Los Alamares». Adjunta 41 firmas de propietarios de parcelas del mencionado sector.

La mercantil FORMESA pone de manifiesto la rotunda oposición a la alternativa C seleccionada, ya que ocupa la totalidad de los terrenos de la factoría, circunstancia que provocaría el cierre del ejercicio de la actividad.

La sociedad Parque El Salvador S.L., solicita el mantenimiento del actual acceso al cementerio que gestiona, en Santovenia de Pisuerga.

Renault España S.A. propone, reflejadas en planos, dos alternativas de acceso a las instalaciones de FASA-Renault desde el by-pass, una de ellas la contemplada en el estudio informativo.

El resto de las 797 alegaciones de particulares se corresponden con seis modelos distintos de alegación tipo, numerados como I, II, III, IV, V y VI. A continuación se exponen los aspectos ambientales que ocupan cada modelo de alegación:

**Alegación Tipo I**, que han remitido 724 alegantes particulares y la Asociación de Vecinos «El Carmen» de la Cistérniga. Rechaza la alternativa C propuesta ya que provoca un enorme impacto visual, acústico y medioambiental al elevarse la plataforma sobre la N-122, la variante de la N-122 y la ronda exterior este, afectando al Cerro de San Cristóbal, a lo que hay que añadir la proximidad a las viviendas de La Cistérniga. Perjudica gravemente al suelo urbanizable actual y futuro de La Cistérniga y supondría el encerramiento del municipio entre el futuro by-pass y la circunvalación de la N-122.

**Alegación Tipo II**, que han remitido 17 alegantes particulares y el Grupo Municipal de Izquierda Unida en La Cistérniga. Rechaza la alternativa C propuesta por entender que provoca efecto barrera debido a los enormes terraplenes de hasta 23,35 m de altura y trincheras de hasta 12 m a una distancia de apenas 100 m del casco urbano de La Cistérniga con el consiguiente deterioro de la calidad de vida; afecta a una extensa área de fincas de regadío, a montes catalogados, a áreas de protección agrícola y al polígono industrial de Los Alamares; no se tiene en cuenta el recientemente construido depósito de abastecimiento de agua de La Cistérniga; y no se cumplen las DOTVAENT. Concluye proponiendo la alternativa B, enumerando una serie de ventajas técnicas y ambientales, citando que es la alternativa que tiene en cuenta las DOTVAENT y la prevista en el estudio realizado en 1992 por la empresa INECO adjudicataria de la redacción del estudio informativo, avalado por todas las administraciones.

**Alegación Tipo III**, que han remitido 4 alegantes particulares, y que rechaza la alternativa propuesta por la cercanía de la traza a las viviendas de La Cistérniga (70-100 m) y el paso por el cerro de San Cristóbal, con lo que eso supone en cuanto a impacto acústico, vibraciones, hundimientos y riesgos de accidentes. Además, el paso sobre la N-122 y la nueva autovía de Tudela de Duero obliga a la creación de estructuras elevadas con alturas de entre 6 y 8 metros con los correspondientes terraplenes, que supondrían la implantación de un muro que aislaría por completo el municipio de La Cistérniga.

**Alegación Tipo IV**, que han remitido 19 alegantes particulares, y las mercantiles Herrera Tasis S.L. e IPGD S.A., donde declaran las parcelas que tienen en propiedad y que se ven afectadas por el trazado previsto, así como su aprovechamiento, infraestructuras de que disponen y el uso que hacen de ellas.

**Alegación Tipo V**, que han remitido 25 alegantes particulares, en la que se expone su oposición al trazado propuesto por afectar a fincas de su propiedad, dedicadas a distintos usos y explotaciones, que quedarían divididas en distintos trozos, con el daño y perjuicio que eso les supondría, además del grave impacto ambiental en la zona. Posteriormente, se presenta escrito firmado por todos los alegantes anteriores, en el que por error entendían que eran afectados por el expediente de expropiación

forzosa, y que se subsane, entendiendo que por el que se encuentran afectados es por el de información pública del estudio informativo.

Alegación Tipo VI, que han remitido 4 alegantes particulares, en la que exponen su situación de afectados por el trazado previsto por ocupar fincas de su propiedad y la creación de un fuerte impacto ambiental, rechazando la alternativa propuesta y proponiendo la alternativa B.

Modificación de la alternativa seleccionada tras el proceso de información pública.

Tras el proceso de información pública la Dirección General de Ferrocarriles propone en el informe de alegaciones una modificación de la alternativa C, la denominada C-1, consistente en una modificación del trazado en unos 8 km de longitud en los términos municipales de Laguna de Duero y La Cistérniga y un desplazamiento máximo hacia el este de unos 500 m. Con esta modificación se pretenden conseguir los siguientes objetivos: respetar las delimitaciones de los polígonos de Los Alamares y El Carrascal (ampliación del polígono Cerro de San Cristóbal), respetar el yacimiento arqueológico de Villarejo, respetar las instalaciones de empresas de forjados y prefabricados implicadas, y alejar la traza del ferrocarril del núcleo urbano de La Cistérniga. En esta nueva alternativa aunque se corrigen en parte estos aspectos, quedan otras afecciones importantes sin resolver. De las antes mencionadas, las principales son las relativas a: la vegetación; el planeamiento territorial; el efecto barrera y fragmentación del territorio; y la afección a viviendas (La Cistérniga) y suelo industrial (proximidades del Cerro de San Cristóbal). Esta alternativa no se ha sometido a información pública.

Alegaciones y escritos presentados finalizado el proceso de información pública.

Finalizado el plazo de información pública y oficial, se presenta en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito del Ayuntamiento de Laguna de Duero, con fecha 10 de febrero de 2004, en el que se exponen una serie de hechos documentales en relación con la solución adoptada por el promotor. En este escrito, el Alcalde de Laguna de Duero expone las irregularidades que, a su juicio, ha habido en el procedimiento que ha llevado a la elección de la alternativa C y expone las ventajas desde varios puntos de vista (ambientales, territoriales, de adecuación al planeamiento, para su municipio...) de la alternativa B en relación con la C. Concluye pidiendo que no se formule la DIA hasta que el Ministerio aclare la documentación remitida (a su juicio, irreal) y la Junta de Castilla y León sus discrepancias. Adjunta diversos documentos relativos a las alternativas, al planeamiento urbanístico y territorial y a las alegaciones presentadas en la información pública como prueba de las tesis de su escrito.

Con fecha 18 de junio de 2004 el Ayuntamiento de Laguna de Duero remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un certificado del Pleno del Ayuntamiento celebrado el 27 de mayo de 2004, en el que se aprueba la moción presentada por el Alcalde y todos los portavoces de los Grupos Municipales del Ayuntamiento en relación con el trazado del corredor ferroviario de mercancías incluido en el Proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su entorno. La moción se basa en el rechazo a la solución C propuesta por el promotor y en la forma en que éste ha llevado el asunto y en el apoyo a la opción B, no proponiendo trazado nuevo alguno.

Con fecha 29 de octubre de 2004 El Ayuntamiento de Laguna de Duero ha remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un nuevo escrito, acompañado de documentación para apoyar su postura ya expuesta, entre ella dos informes técnicos sobre la integración urbana y territorial de la variante ferroviaria.

En el último escrito recibido del Ayuntamiento de Laguna de Duero, de 24 de noviembre de 2004, pone de manifiesto que no se ha realizado estudio de impacto ambiental del las actuaciones en el pasillo ferroviario y que al no haber evaluación de impacto no puede hacerse la DIA. Asimismo, además de reiterar lo manifestado y pedido en escritos anteriores, indica la necesidad de someter a una nueva información oficial y pública la alternativa C-1 surgida del informe de alegaciones.

El Ayuntamiento de Valladolid ha remitido un informe y diversos planos sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto de acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. En dicho informe analiza el modelo territorial de la zona sur de Valladolid, el PGOU de Valladolid y la alternativa C; las DOTVAENT y la alternativa B; los impactos de las alternativas B y C-1 y consideraciones generales. Se muestra partidario de la opción C y rechaza la B, por sus implicaciones urbanísticas y territoriales y por sus impactos ambientales en el término municipal de Valladolid.

La Asociación de Propietarios y Empresarios Polígono Industrial «Cerro San Cristóbal» manifiesta que se opone al trazado de una alternativa que pase por medio del Polígono San Cristóbal, ya que producirá grandes atascos y embotellamientos debido a la barrera que se creará en los accesos al Polígono.

Indica que la solución definitiva al by pass del tren de mercancías debe considerar la situación del Polígono y que la Asociación de Propietarios y Empresarios adoptará las medidas oportunas para defender sus intereses.

## BANCO DE ESPAÑA

6394

*RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 19 de abril 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 =	1,2996	dólares USA.
1 euro =	139,54	yenés japoneses.
1 euro =	0,5822	libras chipriotas.
1 euro =	30,429	coronas checas.
1 euro =	7,4529	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,68070	libras esterlinas.
1 euro =	250,40	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4298	liras maltesas.
1 euro =	4,2082	zlotys polacos.
1 euro =	9,2005	coronas suecas.
1 euro =	239,63	tolares eslovenos.
1 euro =	39,825	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5450	francos suizos.
1 euro =	81,88	coronas islandesas.
1 euro =	8,2075	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	7,3650	kunas croatas.
1 euro =	36,305	leus rumanos.
1 euro =	36,1000	rublos rusos.
1 euro =	1,7890	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6947	dólares australianos.
1 euro =	1,6209	dólares canadienses.
1 euro =	10,7561	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	10,1357	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12,443,67	rupias indonesias.
1 euro =	1.317,53	wons surcoreanos.
1 euro =	4,9384	ringgits malasios.
1 euro =	1,8086	dólares neozelandeses.
1 euro =	70,731	pesos filipinos.
1 euro =	2,1472	dólares de Singapur.
1 euro =	51,395	bahts tailandeses.
1 euro =	8,1098	rands sudafricanos.

Madrid, 19 de abril de 2005.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

## UNIVERSIDADES

6395

*RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2005, de la Universidad de León, por la que se publica la modificación del plan de estudios de Licenciado en Ciencia y Tecnología de los Alimentos.*

Modificado el plan de estudios del título de Licenciado en Ciencia y Tecnología de los Alimentos por acuerdo de la Comisión Académica del Consejo de Universidades de fecha 25 de octubre de 2004.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley Orgánica 11/1988, de 25 de agosto, de Reforma Universitaria, así como en el artículo 10.2 del Real Decreto 1497/1987, de 27 de noviembre,

Este Rectorado ha resuelto ordenar la publicación de dicho plan de estudios en el Boletín Oficial del Estado, quedando estructurado conforme figura en el anexo.

León, 22 de marzo de 2005.—El Rector, Ángel Penas Merino.