

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3061 *RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2005, de la Confederación Hidrográfica del Duero, sobre delegación de competencias.*

El Real Decreto 927/1988, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, establece en su artículo 33 las competencias de los Presidentes de las Confederaciones Hidrográficas que, en razón de una mayor eficacia, agilidad y coordinación, se estima conveniente delegar.

En su virtud, al amparo de lo establecido en el artículo 9.1 del Real Decreto 984/1989, de 28 de julio, por el que se determina la estructura orgánica y las funciones de las unidades administrativas dependientes de la Presidencia de las Confederaciones Hidrográficas, modificado por Real Decreto 281/1994, de 18 de febrero, en consonancia con el artículo 13 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la disposición adicional decimotercera de la Ley 6/1997, de 14 de Abril, sobre Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, resuelvo:

Primero.— Se delegan en el Comisario de Aguas las competencias atribuidas a la Presidenta de la Confederación en el apartado e) del artículo 33.1 y en los apartados f), g) del artículo 33.2 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, que se relacionan a continuación:

1. Las concesiones de aguas superficiales y subterráneas, así como su novación, revisión y la modificación de sus características.
2. Las inscripciones de los aprovechamientos de aguas a que se refiere el artículo 84.2 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de Abril.
3. Las inscripciones en el Catálogo de Aguas Privadas.
4. Las autorizaciones de obras en los cauces y en las zonas de policía.
5. Las autorizaciones para la extracción de áridos en los cauces y en las zonas de policía.
6. Las autorizaciones para los cruces de líneas eléctricas y de otro tipo sobre el dominio público hidráulico.
7. Las autorizaciones para cortas de arbolado, siembras y plantaciones en zonas de policía y para la corta de árboles y la utilización de pastos en el dominio público hidráulico.
8. Las autorizaciones de acampadas colectivas en las zonas de policía.
9. Las derivaciones de agua de carácter temporal.
10. Las autorizaciones de navegación y flotación, el establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos.
11. Las transferencias de titularidad de aprovechamientos y concesiones.
12. La constitución de servidumbres.
13. La extinción de derechos al uso privativo de las aguas.
14. La constitución de Comunidades de Usuarios, la modificación de sus estatutos y la resolución de los recursos contra los acuerdos de sus órganos de gobierno.
15. La resolución de los expedientes de deslinde.
16. Las autorizaciones de vertidos y los informes preceptivos vinculantes que corresponde emitir al Organismo de cuenca en el procedimiento de autorización ambiental integrada.

Segundo.— Se delegan en el Secretario General las competencias atribuidas a la Presidenta de la Confederación en los apartados c), d), e) y también i) del artículo 33.2 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, que se relacionan a continuación:

1. Autorizar los gastos y ordenar los pagos que se realicen con cargo a los créditos de la Confederación Hidrográfica del Duero cuando el importe total de la actuación que los origine no supere los 12.020,24 euros.
2. Con las mismas limitaciones cuantitativas se delega el ejercicio de las facultades de contratación propias de la Presidenta del Organismo respecto a los contratos de obras y de suministros.
3. La gestión de las competencias propias de la Presidenta del Organismo en relación con el Plan de Pensiones de la Administración General del Estado.
4. La práctica de las liquidaciones individuales de carácter periódico correspondientes a las exacciones siguientes:
 - * Los Cánones de Regulación (art.1 14.1 TRLA), las Tarifas de Utilización del Agua (art. 114.2 TRLA) y las Tasas por Explotación de Obras y Servicios que recargan unos y otras (D. 1 38/1960), en base a los elencos

de usuarios que proporcione la Dirección Técnica y la Comisaría de Aguas, siempre que, previamente, se hayan aprobado los valores anuales de dichos Cánones y Tarifas.

* El Canon de Control de Vertidos (art. 1 13 TRLA) y las que pudieran estar pendientes del Canon de Vertido (art. 1 05 de la Ley 29/1985 de 2 de agosto), a partir de los elencos de autorizaciones que proporcione la Comisaría de Aguas.

* El Canon de Utilización de los bienes de dominio público hidráulico (art. 112 TRLA), a partir de los elencos que proporcione la Comisaría de Aguas.

* La Tasa por Utilización Privativa o Aprovechamiento especial de bienes de dominio público (art. 61 y siguientes de la Ley 25/1998, de 13 de julio) adscritos a la Confederación Hidrográfica del Duero.

5. La aprobación de las liquidaciones de las tasas y exacciones que se devenguen como consecuencia de las actuaciones del Organismo en materia de utilización de los bienes del dominio público hidráulico cuando dichas tasas tengan carácter periódico, así como las que se generen como consecuencia de otras actuaciones propias de la Confederación Hidrográfica del Duero en el ámbito de los decretos 137/1960, de 4 de febrero, que convalida la Tasa por Dirección e Inspección de Obras; 139/1960, de 4 de febrero, que convalida la tasa de redacción de Proyectos y Confrontación y Tasación de Obras y proyectos; y 140/1960, de 4 de febrero, que convalida la tasa por Informes y otras actuaciones.

6. La aprobación de las liquidaciones de los cánones concesionales por aprovechamientos hidroeléctricos en obras hidráulicas adscritas a la Confederación Hidrográfica del Duero (artículo 135 b del Reglamento del Dominio Público Hidráulico) y de las respectivas Tasas por Explotación de Obras y servicios (Decreto 138/1960, de 4 de febrero).

7. La resolución sobre las peticiones de aplazamiento y fraccionamiento de deudas tributarias.

8. Los acuerdos sobre liquidaciones donde se constate la concurrencia de insolvencia, prescripción, errores materiales, aritméticos o de hecho, duplicidades o causas similares.

9. La devolución de las garantías constituidas en los procedimientos de reclamaciones tributarias, fraccionamientos y aplazamientos de ingresos, así como las resoluciones de reembolso del coste de las garantías prestadas para suspender la ejecución de las deudas.

Tercero.—De conformidad con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el órgano delegante podrá avocar para sí, en cualquier momento, el conocimiento y la resolución de cuantos asuntos incluidos en esta delegación considere oportunos.

Cuarto.—Las resoluciones y acuerdos que se adopten en uso de la presente delegación indicarán expresamente esta circunstancia, la fecha de esta resolución y la de inserción en el Boletín Oficial del Estado; y se considerarán dictados por el órgano administrativo delegante.

Quinto.—La presente Resolución producirá efectos a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Valladolid, 10 de Enero de 2005.—La Presidenta, Helena Caballero Gutiérrez.

3062 *RESOLUCIÓN de 2 de febrero 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 corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia», de la Dirección General de Carreteras 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.

El proyecto contemplado en el «Estudio informativo del proyecto corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia», se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 y las resoluciones sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 17 de junio de 2002, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada 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 18 de noviembre de 2002, 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 3 de junio de 2003, en el Boletín Oficial de Castilla y León de 9 de junio de 2003 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid de 24 de junio de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre 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 del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del 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 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, y a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 2 de febrero de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia».

Declaración de impacto ambiental

Las actuaciones contempladas en el proyecto son tres: por una parte dar continuidad a la línea Madrid-Valladolid (Tramo: Valdestillas-Valladolid); enlazar las líneas Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia (enlace norte-noroeste); y conectar las líneas Madrid-Galicia y Madrid-Salamanca (bifurcación a Salamanca). Estas actuaciones están fuertemente condicionadas por los proyectos existentes de las líneas Madrid-Valladolid, Madrid-Galicia y Madrid-Salamanca, por lo que la bifurcación a Salamanca no presenta alternativas discurriendo en paralelo y próxima a la línea actual y el enlace norte-noroeste sólo presenta la posibilidad de realizarlo en vía única o doble. Sí presenta alternativas el tramo Valdestillas-Valladolid, que estudia dos: trazado este y trazado oeste. El estudio informativo concluye con la selección del trazado este para su desarrollo posterior que discurre más próxima a la línea actual, con menores movimientos de tierras, menor longitud que la oeste y aprovecha en su totalidad el tramo ya construido Segovia-Valdestillas.

Desde el punto de vista ambiental destaca que la bifurcación a Salamanca discurre en su totalidad por la ZEPA/LIC denominada «Tierra de campiñas» y que el tramo Valdestillas-Valladolid atraviesa los LICs denominados «Riberas del río Duero», «Riberas de la subcuenca del río Cega» y «Riberas de la subcuenca del río Adaja». Este último LIC también es atravesado por el enlace norte-noroeste.

El estudio de impacto ambiental no contempla la electrificación de la vía, ya que el estudio informativo señala que en los tramos proyectados no es necesaria nueva infraestructura relativa a la alimentación eléctrica.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del

proyecto, se considera que para la realización del trazado este del tramo Valdestillas-Valladolid, el enlace norte-noroeste en vía doble y la bifurcación a Salamanca propuestas por el promotor, con las modificaciones introducidas en el informe de alegaciones, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.

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

1.1 Las actuaciones previstas en el estudio informativo cruzan los cauces de los ríos Adaja (pp.kk. 5+200 del trazado este Valdestillas-Valladolid y 3+030 del enlace norte-noroeste), Cega (p.k. 9+750 del trazado este) y Duero (p.k. 11+000 del trazado este), todos ellos propuestos como LICs. Para disminuir la afección sobre estos cauces, su fauna y vegetación de ribera asociada, se utilizarán para la construcción de los tableros de los viaductos, sistemas constructivos que permitan la ejecución de estos elementos con la máxima independencia del terreno sobre el que se elevan y que eviten la afección u ocupación del cauce durante las obras. La altura máxima de la plataforma sobre el terreno en los estribos será de 8 m.

1.2 Con el mismo objetivo de la condición anterior, y dado que en el enlace norte-noroeste está prevista la construcción de una sola vía en una primera fase para construir la segunda con posterioridad, la estructura de paso sobre el río Adaja en el pp.kk 3+030 del enlace norte-noroeste, se realizará para la doble vía, evitando así que la futura duplicación pueda perturbar de nuevo esta zona de gran valor ambiental.

1.3 El trazado del proyecto de construcción se ajustará (dentro del margen de maniobra existente) de forma que la afección que se produce en las zonas de los cuatro cruces de los ríos, calificadas como LICs, y a la vegetación arbórea en las zonas boscosas (pinares, principalmente situados en la parte norte del tramo Valdestillas-Valladolid y a todo lo largo del ramal norte-noroeste) sea la menor posible. Para ello en el proyecto se analizarán las características de la vegetación asociada a los ríos y las características de los cauces, así como la distribución de las zonas boscosas y el porte y calidad de los pies afectados. En base a ello, se justificará el trazado proyectado en dichas zonas.

1.4 Con objeto de compensar el efecto barrera que la vía férrea proyectada produce entre Valdestillas y La Negralada, al paso superior propuesto en el informe de alegaciones para dar continuidad al camino intersectado por la nueva línea en el p.k. 4+140, le sucederá otro paso superior que elimine el actual paso a nivel del mismo camino sobre la vía actual.

1.5 El paso superior previsto en el p.k. 5+650 del trazado este del tramo Valdestillas-Valladolid, pensado para la reposición de la vía VP-9003 se sobredimensionará para permitir también la reposición de la Cañada Real Leonesa Oriental (Ramal II), permitiendo el paso independiente de ambas vías, estableciendo la anchura y dispositivos necesarios para permitir la reposición de la mencionada cañada en las condiciones establecidas en la condición 7.2.

1.6 Con objeto de que la afección al espacio protegido ZEPa y LIC «Tierras de campiña» sea el menor posible, no se abrirán nuevos caminos de obra ni se situarán instalaciones provisionales en toda la zona protegida. Entre los pp.kk. 4+300 y 7+147 (final del trazado) de la bifurcación a Salamanca, las actividades de obra se realizarán en la franja situada entre la carretera y el ferrocarril existente. Sólo se actuará en la margen derecha de la carretera, zona de alta sensibilidad faunística, cuando sea imprescindible. Las mismas limitaciones se respetarán en la margen derecha de la nueva línea entre los pp.kk. 1+300 y 3+300.

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

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se prestará especial atención a esta medida en las siguientes zonas: en la bifurcación a Salamanca, que discurre en el interior de la ZEPa «Tierra de Campiña», sobre todo al norte de la línea entre los pp.kk. 3+500 y 7+146,63, donde se localiza una zona de alta sensibilidad faunística; en el enlace norte-noroeste, entre los caminos que flanquean el río Adaja (LIC denominado «Riberas de la subcuenca del río Adaja») entre los pp.kk. 2+800 y 3+170 de la vía única y entre los pp.kk. 3+980 y 4+290 de la segunda vía; y en el tramo Valdestillas-Valladolid, entre los pp.kk. 5+100-5+250 (LIC «Riberas de la subcuenca del río Adaja»), 9+670-9+860 (LIC «Riberas de la subcuenca del río Cega») y 10+950-11+170 (LIC «Riberas del río Duero»).

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 2 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, 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.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Adaja (pp.kk. 5+200 del trazado este y 3+030 del enlace norte-noroeste), Cega (p.k. 9+750 del trazado este) y Duero (p.k. 11+000 del trazado este), todos ellos propuestos como LICs, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre los dos primeros y los estribos del Duero se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la 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 las zonas boscosas ocupadas principalmente por pinares (tramo Valdestillas-Valladolid pp.kk. 4+800-7+700 y 9+000-11+100; y la mayor parte del trazado del enlace norte-noroeste), no se abrirán nuevos caminos de obra, salvo que se demuestre que son imprescindibles.

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

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

3.1 Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, 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 el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas en el interior de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

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 El estudio de impacto ambiental describe la existencia en el ámbito de la actuación del acuífero denominado «Región Sur o Los Arenales». Por ello, con objeto de poder identificar las afecciones que la obra producirá sobre el mismo, se realizará un estudio hidrogeológico que permita definirlo con precisión, y que analice su permeabilidad y vulnerabilidad. Asimismo se desarrollarán las soluciones técnicas necesarias que garanticen el mantenimiento y continuidad del acuífero. Sin perjuicio de lo indicado al respecto en la condición 9, la localización de instalaciones auxiliares se determinará de acuerdo con los resultados del estudio indicado anteriormente, ubicándose exclusivamente en zonas impermeables o impermeabilizadas, para evitar la contaminación de las aguas del acuífero.

3.6 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los estribos de los viaductos 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.

3.7 De acuerdo con lo indicado en el informe de alegaciones redactado como consecuencia de la información pública, el proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la infraestructura. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente, evitando la contaminación de los cauces. Así, sin perjuicio de las balsas indicadas en el informe de alegaciones, se asegurará la disposición de este tipo de dispositivos en los ríos Adaja (pp.kk. 5+200 del trazado este y 3+030 del enlace norte-noroeste), Cega (p.k. 9+750 del trazado este) y Duero (p.k. 11+000 del trazado este), procurando con un adecuado diseño del drenaje longitudinal, situarlos en una sola margen de los ríos mencionados para disminuir la ocupación y posible afección a sus riberas.

3.8 Con objeto de proteger las aguas de los ríos Adaja (pp.kk. 5+200 del trazado este y 3+030 del enlace norte-noroeste), Cega (p.k. 9+750 del trazado este) y Duero (p.k. 11+000 del trazado este), durante la ejecución de 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, garantizando 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 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.

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

4. Protección de la fauna.

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir 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 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 De forma previa a la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un estudio específico de fauna donde se analicen las especies animales del entorno y los corredores biológicos y principales pasos naturales de fauna, proponiendo nuevos pasos de fauna si fueran precisos, así como su tipología y dimensiones. Dicho estudio prestará especial atención a la presencia del lobo, cuyas poblaciones al sur del Duero se consideran prioritarias de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. El estudio se realizará en coordinación con el órgano ambiental competente de la Junta de Castilla y León y concluirá, en su caso, con el diseño de los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño que sean necesarios para garantizar la permeabilidad de la nueva línea de alta velocidad.

Sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior, en el tramo Valdestillas-Valladolid y en el enlace norte-noroeste, deberá existir al menos un paso amplio apto para fauna cada 3 kilómetros. Se considerará un paso amplio para la fauna los viaductos, los pasos inferiores de al menos 5x5 metros y los superiores de al menos 7 metros de anchura siempre que sean pasos de caminos o carreteras locales. Asimismo deberá existir al menos un paso apto para pequeños y medianos vertebrados cada kilómetro. Se consideran pasos aptos para pequeños y medianos vertebrados todos los señalados anteriormente, así como las obras de

drenaje de al menos 2 m de diámetro (adaptados de acuerdo con la condición 4.1) y los pasos superiores e inferiores.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la vía.

4.4 De acuerdo con lo establecido en la propuesta de medidas correctoras, con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período comprendidos entre marzo y julio, ambos inclusive, en las zonas cartografiadas como de sensibilidad faunística alta y muy alta, así como la tala en todo el trazado. Especial atención en la aplicación de las medidas anteriores merece el entorno de los ríos Adaja, Cega y Duero, la zona situada entorno al lavajo próximo al convento La Mejorada y la bifurcación a Salamanca, situada dentro de la ZEPA «Tierra de campiñas» al norte de la cual se encuentra una zona de alta sensibilidad faunística.

4.5 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 para la fauna. Asimismo se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. 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 localidades de Viana de Cega y Valdestillas, sobre la urbanización la Negralada y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico del entorno de todo el trazado, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. Dicho estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Se prestará especial atención a las localidades de Viana de Cega, Valdestillas y la urbanización la Negralada, así como a la edificación dispersa situada a menos de 200 m de la línea.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección adicionales a las indicadas en el estudio de impacto ambiental y en el informe de alegaciones, 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:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Zonas residenciales	65 dB(A)	55 dB(A)
Zonas industriales, comerciales o empresariales.	75 dB(A)	75 dB(A)
Zonas hospitalarias	55 dB(A)	45 dB(A)
Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas	55 dB(A)	55 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (LMAX) de 85 dB(A).

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles

acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en el entorno de los núcleos urbanos. Para medir las vibraciones se utiliza el índice de percepción vibratoria K, cuya medición se realiza en los elementos sólidos de interiores. Umbrales normales según usos son los siguientes:

Uso	Día	Noche
Sanitario	1	1
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Almacén y comercial	8	8

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.

En el estudio acústico se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido la influencia conjunta de las circulaciones por la nueva vía y de las que discurren por la vía existente.

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

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a los siguientes puntos, donde es previsible que se produzcan afecciones según el estudio de impacto ambiental:

p.k. 3+000 de la bifurcación a Salamanca, en cuyas proximidades se encuentran el yacimiento arqueológico denominado «El Torrejón» (MC 25).

pp.kk. 2+400-2+750 del trazado este Valdestillas-Valladolid, yacimiento El Tejar.

pp.kk. 10+750-10+920 del trazado este Valdestillas-Valladolid, yacimiento Vega de Abajo.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas. En el tramo Valdestillas-Valladolid: Cañada Real Merinera del Camino de Medina (p.k. 0+430), Colada del Estocano (p.k. 0+840), Vereda de Valderrábanos (p.k. 4+835), Cañada Real Leonesa Oriental (Ramal II) (p.k. 5+615). En el enlace norte-noroeste: Cañada de Plasencia (p.k. 1+230 de la vía única y 2+380 de la 2.ª), Cordel de Valles-Miguel o Cordel de la Seca (p.k. 5+920 de la vía única y 7+020 de la 2.ª). En la bifurcación a Salamanca: Cordel de Peñaranda (p.k. 0+170), Cordel de Salamanca a Valladolid (p.k. 1+350 y entre los pp.kk. 3+950 y 4+350), Cañada Real de la Linde de Gomeznarro (p.k. 3+950), Colada de vinateros o de Rabé (p.k. 6+030). 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.

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

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

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. Los pasos se diseñarán teniendo en cuenta las necesidades de gálibo de la maquinaria agrícola.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

El estudio informativo estima la cantidad de materiales para enviar a vertedero en 314.395 m³ en el tramo Valdeestillas-Valladolid, 37.765 m³ para la doble vía del enlace norte-noroeste y 19.600 m³ para la bifurcación a Salamanca. Relaciona también una serie de explotaciones inactivas como posible ubicación para estos sobrantes. El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión las zonas con vegetación arbórea (en su mayor parte pinares), los suelos de elevada capacidad agrológica, los acuíferos vulnerables a la contaminación, las áreas de recarga de acuíferos, las márgenes de ríos, las zonas de interés arqueológico, las zonas próximas a los urbanos y los espacios naturales protegidos: ZEPA/LIC «Tierra de campiñas» y los LICs denominados «Riberas del río Duero», «Riberas de la subcuenca del río Cega» y «Riberas de la subcuenca del río Adaja», así como las demás zonas de elevado valor ecológico.

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

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

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

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

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

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la

mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

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. Protección de los lugares protegidos.

Las actuaciones contenidas en el estudio afectan a los siguientes espacios protegidos: la bifurcación a Salamanca discurre en su totalidad por la ZEPA/LIC por la ZEPA/LIC denominada «Tierra de campiñas»; el tramo Valdeestillas-Valladolid atraviesa los LICs denominados «Riberas del río Duero», «Riberas de la subcuenca del río Cega» y «Riberas de la subcuenca del río Adaja»; y el enlace norte-noroeste también atraviesa el LIC denominado «Riberas de la subcuenca del río Adaja».

Durante el proceso de información pública la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, órgano encargado de la gestión de los mencionados espacios, señala que si se toman las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, todas las alternativas presentadas son viables desde el punto de vista de su compatibilidad con la protección de los espacios naturales que atraviesan. No obstante, considera necesario que se establezcan nuevas actuaciones:

Estudio sobre la fenología de las aves esteparias características de la zona de la ZEPA/LIC «Tierras de Campiñas» estableciendo medidas preventivas, protectoras y compensatorias que permitan compatibilizar el desarrollo de las obras con la adecuada conservación de los espacios situados en sus proximidades.

Estudio de la incidencia acústica de la explotación de la línea en el tramo «Bifurcación a Salamanca», sobre la fauna objetivo de protección de la ZEPA/LIC «Tierra de Campiñas», al objeto de establecer en caso de que fuera necesario medidas de protección contra el ruido.

Proyectos individuales de restauración de todos los espacios LICs afectados por la nueva traza del ferrocarril.

Proyectos de adecuación de las infraestructuras del trazado de manera que permitan eficazmente el paso de fauna de la zona, especialmente del lobo.

12. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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, 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.

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la efectividad de las medidas acústicas a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a las que se refiere la condición 10.

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección de los lugares a que se refiere la condición 11.

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, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional.

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

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

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

Medidas relativas a la protección de la fauna, y estudio de los pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y estudio de vibraciones y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida a la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9.

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

Estudios y proyectos a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa objeto de esta declaración, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

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

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 2 de febrero de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Duero.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	X
Subdelegación del Gobierno en Valladolid.	
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
RENFE. Dirección General de Infraestructuras y Servicios Diputación Provincial de Valladolid.	X
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid.	X
Facultad de Ciencias de la Universidad de Valladolid.	
Instituto Geológico y Minero de España.	
A.D.E.N.A. (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
F.A.T. (Madrid).	
Greenpeace (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) (Madrid).	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente (Valladolid).	
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid).	
Ayuntamiento de Aguasal.	
Ayuntamiento de Boecillo.	
Ayuntamiento de El Campillo.	
Ayuntamiento de Berrocalejo de Hornillos de Eresma.	
Ayuntamiento de Laguna de Duero.	
Ayuntamiento de Matapozuelos.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Medina del Campo.	X
Ayuntamiento de Moraleja de las Panaderas.	
Ayuntamiento de Nava del Rey.	
Ayuntamiento de Olmedo.	X
Ayuntamiento de Pozal de Gallinas.	
Ayuntamiento de Posadillas.	
Ayuntamiento de Valdestillas.	
Ayuntamiento de Valladolid.	X
Ayuntamiento de Ventosa de la Cuesta.	
Ayuntamiento de Viana de Cega.	
Ayuntamiento de Villaverde de Medina.	

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero sugiere: no afectar a las estaciones de aforo situadas en la zona de estudio; evitar el vertido de escombros y otros residuos en los cauces y zonas de inundación; realizar un estudio hidrológico-hidráulico de las cuencas interceptadas y diseñar los drenajes transversales necesarios; y establecer las medidas correctoras necesarias en los cauces interceptados.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León hace suyos los informes remitidos por su Servicio de Protección Ambiental y por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid.

El Servicio de Protección Ambiental indica las cuestiones a tener en cuenta en la gestión de los residuos, tanto peligrosos como inertes. También realiza diversas sugerencias sobre la contaminación atmosférica, acústica y por vibraciones.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid indica que las principales unidades ambientales afectadas en el tramo Valdestillas-Viana de Cega son los ríos Adaja, Cega y Duero y sus zonas de ribera; las formaciones forestales de pinos y monte bajo de encina; y las tierras agrícolas de cultivos y pastos. Propone el alejamiento hacia el oeste en el casco urbano de Valdestillas, minimizar la afección al monte n.º 57 del C.U.P. «Alto Capones», establecer como medida compensatoria la anexión de superficie en el monte n.º 59 del C.U.P. «Boca de Cega», el alejamiento hacia el oeste del casco urbano de Viana de Cega, y minimizar el paso sobre el cauce fluvial del río Cega. En el enlace de las líneas Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia destaca el río Adaja y sus formaciones de ribera; las formaciones forestales de pinos; las tierras agrícolas y de cultivos y pastos; y los humedales de carácter temporal o permanente y pastizales húmedos. Indica que como medida compensatoria por la afección a los montes catalogados de utilidad pública cabría el aporte de nuevas superficies forestales a incluir en los montes afectados. En el enlace de la línea Madrid-Salamanca se afecta a la ZEPa y LIC «Tierra de Campiñas». Se propone que la solución se apoye en la traza del ferrocarril actual y establecer medidas preventivas y correctoras que minimicen los impactos sobre la fauna silvestre esteparia. Con carácter general indica que las vías pecuarias deben reponerse y garantizar el tránsito del ganado, que el diseño de los pasos se realicen de forma que permitan el acceso a los montes y la extinción de los incendios, y que se adapten como pasos de fauna, así como que se diseñen pasos nuevos si son insuficientes.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León remite un informe realizado por el arqueólogo del Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León en Valladolid, en el que se indica que se debe especificar en la memoria la situación individualizada de cada uno de los yacimientos existentes. También considera necesaria la realización de una prospección arqueológica intensiva de la zona.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite informe del Servicio de Espacios Naturales en el que se indica que todas las áreas que forman parte de la Red Natura 2000 quedan recogidas en el estudio.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE identifica los principales impactos y expone sus recomendaciones.

El Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid sugiere prestar especial atención a los impactos que puedan producirse al oeste de Medina del Campo, sobre los cauces fluviales y espacios de ribera y sobre el medio socioeconómico.

La Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) señala la presencia de la IBA 061 «Tierra de Campiñas», importante por sus comunidades de aves esteparias. Consideran necesaria la realización de un exhaustivo trabajo de campo para localizar los lugares de nidificación, alimentación y concentraciones de las aves, haciendo especial hincapié en la avutarda como especie más afectada, de la que se deberá evitar la afección a sus núcleos de cría y campeo.

El Ayuntamiento de Olmedo indica que la memoria no aborda ni la incidencia de la infraestructura sobre la red de aguas naturales ni el impacto del ruido. Asimismo señala que el municipio quedará situado entre el tren y la autovía, con el consiguiente descenso en la calidad de vida del municipio, que además se verá afectado desde el punto de vista agrícola.

El Ayuntamiento de Valladolid señala que se deberá tener en cuenta: el Plan Especial de Ordenación del Medio Físico del Pinar de Antequera; los bosques de ribera situados entorno del paso del FFCC por el río Duero; y las pautas de ordenación del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Valladolid correspondientes a los suelos calificados como suelo rústico de protección natural.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo presenta las siguientes actuaciones:

Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, tramo Valdestillas-Valladolid: comprende el trazado de esta línea de alta velocidad entre el final del subtramo VI (Matapozuelos-Valdestillas) del eje Segovia-Valladolid y la conexión con la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. Con este tramo se cierra la conexión de alta velocidad entre Madrid y Valladolid. Se establecen dos alternativas: el trazado oeste tiene 15.228,2 m de longitud y el este 11.460,5 m.

Enlace Norte-Noroeste: define la conexión entre las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia. Establece una solución en vía única de 6.732,0 m de longitud y otra en vía doble que añade un nuevo eje de 8.961,4 m y evita cizallar las vías principales como sucede con la solución anterior.

Bifurcación a Salamanca: define un ramal de 7.146,6 m que partiendo del PAET de Medina del Campo situado en la línea Madrid-Galicia conectará con la línea Medina-Salamanca, permitiendo los movimientos del centro y norte peninsular con Salamanca.

El análisis multicriterio, que se realiza atendiendo a criterios funcionales, medioambientales y de inversión, concluye proponiendo, en el tramo Valdestillas-Valladolid, el trazado este que aventaja en todos los aspectos estudiados al trazado oeste. Desde el punto de vista funcional los parámetros de diseño utilizados son mejores en la alternativa este; las afecciones medioambientales son similares, si bien en la alternativa este son inferiores en la geología y geomorfología y en la fauna; y por último la alternativa oeste es más cara fundamentalmente por su mayor longitud. Para el enlace Norte-Noroeste propone la construcción en una primera fase de la vía simple, que sería completada en el futuro con una vía adicional. Asimismo propone el trazado estudiado de la bifurcación de Salamanca.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geomorfología, geología y litología, hidrología y hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, medio socioeconómico, espacios naturales, patrimonio cultural, paisaje y montes catalogados.

La zona de estudio se sitúa al sur de Valladolid, dentro de la cuenca del Duero y sus afluentes el Cega, el Adaja y el Zapardiel. La fuerte presión del hombre ha sustituido la vegetación potencial por cultivos agrícolas y repoblaciones de pino piñonero y de pino resinero. La presencia de encinares se ve relegada a pequeñas formaciones en áreas marginales en los suelos menos aptos para las explotaciones agrarias. Estas formaciones junto con los pastizales, la vegetación riparia, los juncales y los pastizales húmedos son, actualmente, las únicas representaciones de la vegetación natural. Los hábitats prioritarios de la Directiva 92/43 representados en la zona son: estanques temporales mediterráneos y zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodieta.

A pesar de la intensa transformación a que ha sido sometida la zona de estudio por la intervención del hombre, existen especies animales de alto interés para su conservación. Destaca la presencia de aves esteparias. Así, en la zona suroccidental del área de estudio se encuentra la IBA denominada «Tierra de campiñas» declarada en parte como ZEPa y LIC. También son muy importantes las comunidades ícticas de los ríos de la zona con ausencia de especies exóticas, como lo atestigua la presencia en la zona de estudio de las propuestas de LIC denominadas «Riberas del río

Duero», «Riberas de la subcuenca del río Cega» y «Riberas de la subcuenca del río Adaja». Destaca también la presencia del lobo, especie prioritaria de la Directiva de Hábitats por encontrarse al sur del Duero, y de la nutria.

Dentro del patrimonio cultural destaca la abundancia de yacimientos arqueológicos, ermitas y vías pecuarias.

El trazado oeste del tramo Valdestillas-Valladolid presenta un impacto severo sobre el patrimonio cultural y severo-moderado sobre la fauna y los espacios protegidos. Por su parte la alternativa este presenta impactos severos sobre el patrimonio cultural y severo-moderado sobre los espacios protegidos. Por su parte la bifurcación a Salamanca presenta impacto severo sobre los espacios protegidos al discurrir en su totalidad por el espacio calificado como IBA, ZEPA y LIC denominado «Tierra de campiñas».

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 32 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Duero señala que el futuro proyecto deberá contar con un estudio hidrológico-hidráulico que permita conocer el comportamiento de los cauces tanto en la situación preoperacional como en la definitiva, analizar la calidad de las aguas, considerar la vulnerabilidad de los terrenos frente a la entrada de contaminantes a los acuíferos subterráneos y realizar un inventario de puntos de agua. Como medidas correctoras indica que se debe: minimizar las interferencias a las aguas subterráneas y mantener el régimen de recarga de los acuíferos; introducir medidas para prevenir la erosión y la socavación; evitar que las obras de paso provoquen sobreelevaciones del nivel de las aguas; evitar vertidos al dominio público hidráulico construyendo si fuera preciso balsas de decantación; evitar la afección a la flora y fauna residente en el dominio público y a las actividades humanas que legalmente se desarrollen en el mismo y en su zona de servidumbre y de policía.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León se muestra favorable a la actuación, si bien ejecutando el enlace Norte-Noroeste con doble vía. Indica también que la alternativa finalmente seleccionada deberá minimizar la afección a las localidades próximas, y mantener el PAET de Valdestillas a una distancia que permita hacerlo atractivo para una posible futura transformación en estación.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica que todas las alternativas presentadas son viables desde el punto de vista de su compatibilidad con la protección de los espacios naturales que atraviesan si se adoptan las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental. Considera que deben introducirse una serie de actuaciones no consideradas en el estudio de impacto ambiental: estudio de la fenología de las aves esteparias de la zona en el tramo que afecta a la ZEPA/LIC «Tierra de Campiñas», estableciendo medidas, preventivas, protectoras y compensatorias que permitan compatibilizar el desarrollo de las obras con la adecuada conservación de los espacios situados en sus proximidades y el estudio de incidencia acústica sobre la fauna de esta zona; proyectos individuales de restauración de todos los LICs afectados; y adaptación de las infraestructuras que permeabilizan la vía como pasos de fauna, especialmente para el lobo.

El Ayuntamiento de Laguna de Duero informa desfavorablemente el trazado este del tramo Valdestillas-Valladolid, pues supone una continuidad del proyecto «Estudio informativo del proyecto de acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana», contra el que ese ayuntamiento emitió alegaciones. Afecta a suelos de carácter agrícola de acuerdo con el PGOU, aunque en las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno dichos suelos se encuentran protegidos como un Área de Singular Valor Ecológico y el ayuntamiento insta al cumplimiento de sus artículos 3 y 4.

El Ayuntamiento de Olmedo indica que el trazado discurre por una zona reservada en el PGOU para tal fin. También alega que el enlace Medina-Valladolid no queda contemplado en el PGOU y afecta a montes de utilidad pública, a zona de protección de pinares, a zona de protección de riberas y rústica común.

El Ayuntamiento de Valdestillas rechaza la opción este propuesta en el estudio informativo emitiendo informe favorable a la alternativa oeste. En un informe técnico que se adjunta, considera la alternativa este seleccionada como la más perjudicial para los intereses socioeconómicos del municipio y solicita que sea la alternativa oeste la que se ejecute. No obstante, se acepta la opción este siempre que se demostrara más favorable desde el punto de vista funcional, medioambiental, territorial y económico y se llevara a cabo las obras de subsanación y medidas correctoras que especifica el informe. Solicita caminos de servicio entre el p.k. 4+930 y el 5+160 de la margen izquierda y entre el 0+050-0+480, 0+600-3+000, 4+140-4+830 y 4+780-5+160 de la margen derecha; pasos superiores en los pp.kk. 1+280,

4+140, 2+350 y 3+370; gálibos mínimos de los pasos transversales de 8x5,3 m y caminos con pendientes menores del 7 por 100, aptos para el paso de maquinaria agrícola y pasos tipo hombre de 2x2 m cada 200 m en zonas de cultivo. Dentro de las medidas para proteger el medio ambiente propone balsas de retención en los pp.kk. 0+850, 3+300, 5+160 y 5+220; ejecutar los terraplenes con cimentación de escollera para evitar la afección al flujo del acuífero entre los pp.kk. 0+600-1+040, 5+100-5+150, 5+240-5+290; evitar construir desmontes y terraplenes de altura superior a 12 m, mediante túneles y viaductos; pantallas antirruido entre los pp.kk. 3+600-5+150 de la margen izquierda y 3+800-4+700 de la derecha; reposición de la Cañada Real Merinera del Camino de Medina y la Colada del Escolano; y evitar la afección a la fauna evitando la ejecución de desbroces y voladuras entre los meses de abril a junio y los trabajos nocturnos.

El Ayuntamiento de Viana de Cega remite un informe técnico en el que se considera a la alternativa este seleccionada como la más perjudicial para los intereses socioeconómicos del municipio y solicita que sea la alternativa oeste la que se ejecute. No obstante, presta su total colaboración al proyecto y presenta una serie de alegaciones tendentes a mejorar el servicio y el impacto ambiental de la infraestructura. Solicita caminos de servicio entre los pp.kk. 4+950-5+160, 5+220-5+260, 5+950-6+600, 7+820-7+960, 9+190-9+640 y 9+810-10+860 de la margen izquierda y entre los pp.kk. 4+870-5+160, 5+220-5+460, 5+800-6+510, 7+750-7+960, 8+400-8+980 y 9+140-9+640 de la margen derecha; pasos superiores en los pp.kk. 7+700 y 9+060; gálibos mínimos de los pasos transversales de 8x5,3 m y caminos con pendientes menores del 7 por 100, aptos para el paso de maquinaria agrícola; y pasos tipo hombre de 2x2 m cada 200 m en terraplenes en zonas de cultivo. Dentro de las medidas para proteger el medio ambiente propone balsas de retención en los pp.kk. 5+160, 5+220, 8+800, 9+640 y 9+810; ejecutar los terraplenes con cimentación de escollera para evitar la afección al flujo del acuífero entre los pp.kk. 5+100-5+150, 5+240-5+290, 7+900-8+800, 9+330-9+620 y 9+830-10+200; evitar construir desmontes y terraplenes de altura superior a 12 m, mediante túneles y viaductos; pantallas antirruido entre los pp.kk. 4+300-5+160 y 8+550-8+650 de la margen izquierda y 7+550-8+760 de la derecha; reposición del Ramal II de la Cañada Real Leonesa Oriental; evitar la afección a la fauna evitando la ejecución de desbroces y voladuras entre los meses de abril a junio y los trabajos nocturnos.

La Sociedad Española de Ornitología indica que se afecta al IBA 061 «Tierra de Campiñas» que alberga una importante cantidad de aves esteparias entre las que destaca a la Avutarda Común como la especie que más se puede ver afectada por la infraestructura. La bifurcación de Salamanca discurre en su totalidad por la ZEPA y LIC «Tierra de Campiñas» por lo que señala la importancia de realizar un exhaustivo estudio de campo que permita definir medidas que minimicen el impacto del proyecto sobre las poblaciones de aves más sensibles a este tipo de infraestructuras. Indica también que se podría estar vulnerando el artículo 6 de la Directiva 43/92/CEE por no proponer soluciones alternativas fuera de espacios sensibles. Considera necesario programar los trabajos constructivos para evitar molestias a las poblaciones de aves en su periodo reproductor.

El Movimiento Vecinal de Valdestillas a Favor del Trazado Oeste remite un escrito respaldado por 1035 firmantes en el que se muestra a favor del tren de alta velocidad pero en contra de la alternativa este seleccionada en el estudio informativo, pues considera que es una decisión que se ha tomado por motivos económicos, causando graves perjuicios en la calidad de vida de los vecinos de Valdestillas. Señala como principales afectaciones la creación de una gran barrera artificial, el impacto visual y acústico, el aislamiento de las viviendas de la Negralada, la división de terrenos de cultivos, la dificultad que introducirá para la construcción de la ronda de circunvalación que descongestione el tráfico del casco urbano, la paralización del desarrollo industrial, agro-alimentario, turístico y demográfico. Finaliza su alegación considerando la alternativa oeste como la más adecuada para su desarrollo posterior.

Varios propietarios de la urbanización La Negralada alegan en representación de la Comunidad de Propietarios de la Urbanización señalando que la alternativa este crea una barrera entre el núcleo residencial y el casco urbano de Valdestillas, genera contaminación acústica, por lo que consideran que la alternativa oeste es la más adecuada para este municipio. Asimismo indican que con la alternativa este desaparecería uno de las vías de comunicación entre La Negralada y el casco urbano de Valdestillas.

La Junta de Compensación del Plan Parcial «Las Eras», la sociedad Valdillera S.L, el Colegio San Albano Seminario de Ingleses de Valladolid y algunos particulares uno de ellos respaldado por 975 firmantes se oponen al trazado este por discurrir a apenas 400 m y sobre elevado del suelo urbano de Viana de Cega, produciendo un gran impacto visual y acústico y cortando de norte a sur la única zona posible de expansión de Viana de Cega de acuerdo con las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno. Por todo ello proponen el trazado oeste como preferente o bien una solución intermedia entre las dos estudiadas en el estudio informativo.

Enagás informa que es concesionaria del servicio público de suministro de gas natural a través del gasoducto Aranda de Duero-Zamora-Salamanca-León-Oviedo e indica las condiciones que deben cumplir las obras que puedan afectar al gasoducto.

Varios particulares formulan alegaciones como consecuencia de afectación de bienes particulares

Otro particular informa de la existencia de otra alternativa más económica y de menor impacto ambiental que evita el corte del río Cega. Rechaza la alternativa este por el impacto negativo que ésta puede tener sobre el antiguo caserío de la Vega de Abajo y sobre el conjunto histórico del siglo XVII formado por la casa-palacio, la capilla y la portada de piedra. Por otra parte considera aún peor la adopción de la alternativa oeste pues afecta a tierra agrícola de gran riqueza e invade los almacenes de la finca y al caserío. Señala que cualquiera de las alternativas estudiadas afectaría a la mencionada finca que está dotada de un ecosistema de gran riqueza (probablemente el último vestigio del bosque autóctono esclerófilo sobre las terrazas de los ríos Duero y Cega y el mejor conservado, según señala) y donde abunda fauna cinegética y destaca la presencia de águila real, que nidifica, y corzo.

Como consecuencia del proceso de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles propone las siguientes actuaciones:

Como consecuencia de las alegaciones, el promotor considera oportuno introducir en los proyectos constructivos las siguientes modificaciones para el trazado este propuesto:

Ejecución de 6 pasos superiores en los pp.kk. 1+280, 2+350, 3+370, 4+140, 7+700 y 9+060.

Instalación de 3.760 m de pantalla acústica en las cercanías de las zonas habitadas de Valdestillas y Viana de Cega.

Ejecución de 12 balsas de decantación a ambos lados de la traza en los pp.kk. 0+850, 3+300, 5+160, 5+220, 8+800 y 9+640.

Ejecución de 1.730 m de escollera en la cimentación de los terraplenes.

BANCO DE ESPAÑA

3063

RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 22 de febrero 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 =	1,3193	dólares USA.
1 euro =	137,42	yenes japoneses.
1 euro =	7,4432	coronas danesas.
1 euro =	0,69130	libras esterlinas.
1 euro =	9,0993	coronas suecas.
1 euro =	1,5380	francos suizos.
1 euro =	80,43	coronas islandesas.
1 euro =	8,2700	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,5830	libras chipriotas.
1 euro =	29,845	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	242,97	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanos.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4315	liras maltesas.
1 euro =	3,9674	zlotys polacos.
1 euro =	36.649	leus rumanos.
1 euro =	239,74	tolares eslovenos.
1 euro =	38,045	coronas eslovacas.
1 euro =	1,7120	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6639	dólares australianos.
1 euro =	1,6205	dólares canadienses.
1 euro =	10,2894	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,8066	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,1474	dólares de Singapur.
1 euro =	1.327,08	wons surcoreanos.
1 euro =	7,7113	rands sudafricanos.

Madrid, 22 de febrero de 2005.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.

3064

RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2005, del Banco de España, por la que mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda.

Mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda ¹.

Enero 2005:

	Porcentaje
1. Tipo medio de los préstamos hipotecarios a más de tres años para adquisición de vivienda libre:	
a) De bancos	3,236
b) De cajas de ahorro	3,422
c) Del conjunto de entidades de crédito	3,334
2. Tipo activo de referencia de las cajas de ahorro	4,500
3. Rendimiento interno en el mercado secundario de la Deuda Pública entre dos y seis años	2,892
4. Tipo interbancario a 1 año (Mibor) ²	2,314
5. Referencia interbancaria a 1 año (Euribor)	2,312

Madrid, 17 de febrero de 2005.—El Director general, José María Roldán Alegre.

¹ La definición y forma de cálculo de estos índices se recoge en las Circulares del Banco de España 5/1994, de 22 de julio (BOE del 3 de agosto), 7/1999, de 29 de junio (BOE del 9 de julio) y 1/2000, de 28 de enero (BOE del 10 de febrero).

² Este tipo ha dejado de tener la consideración de tipo de referencia oficial del mercado hipotecario para las operaciones formalizadas después de la entrada en vigor de la O.M. de 1 de diciembre de 1999 (BOE del 4 de diciembre).

CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

3065

RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2004, del Consejo de Seguridad Nuclear, por la que se hace pública la convocatoria correspondiente al año 2005, de concesión de ayudas para la realización de proyectos de I+D relacionadas con la seguridad nuclear y la protección radiológica.

En la Resolución del Consejo de Seguridad Nuclear de 17 de Diciembre de 2003 se establecieron las bases de concesión de ayudas para la realización de proyectos de I+D en el marco de la seguridad nuclear y la protección radiológica.

Dándose las circunstancias que determinan la oportunidad para la apertura de un proceso de concurrencia competitiva acogido a dichas bases, que implique el fomento de actuaciones concretas de I+D relacionadas con las competencias materiales del Consejo de Seguridad Nuclear,

Este Consejo dispone lo siguiente:

Primero. Objeto.—El objeto de la presente Resolución es la concesión, en régimen de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad, concurrencia competitiva y no discriminación, de ayudas financieras para la realización de proyectos de investigación científica y desarrollo tecnológico correspondientes a la convocatoria de 2005, en el marco del Plan de I+D 2004-2007 del Consejo de Seguridad Nuclear, en materias de seguridad nuclear y protección radiológica en los programas que a continuación se detallan:

Primer programa:

Estudios sobre la respuesta del combustible nuclear en condiciones de alto quemado en caso de accidentes de inserción de reactividad y LOCA.

Segundo programa:

Estudios relativos al programa de Investigación Cooperativo sobre los procesos de Corrosión bajo tensión asistida por Irradiación (CIR II).

Estudios de modelación y simulación de fenomenología termohidráulica bifásica de accidentes en centrales nucleares.