

ANEXO IV

Relación de documentos que deben presentarse

1. Impreso de solicitud (Anexo I o Anexo II, dependiendo de la modalidad de beca a la que deseen optar) por duplicado, cumplimentado en todos sus apartados.
2. Currículum vitae (Anexo III).
3. Fotocopia del pasaporte debidamente compulsado.
4. Copia del título académico y/o diplomas debidamente compulsado.
5. Razones que motivan la solicitud de beca.
6. Certificado médico de poseer aptitud psico-física para realizar el curso proyectado y no padecer enfermedades infecto-contagiosas ni tropicales.
7. Certificación acreditativa de la situación laboral del peticionario.
8. Declaración Jurada de que regresarán a su país cuando finalice el curso

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

6551

RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto de mejoras en la red ferroviaria gallega. Variante de La Puebla de San Julián», 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.

El proyecto contemplado en el «Estudio informativo del proyecto de mejoras en la red ferroviaria Gallega. Variante de la Puebla de San Julián», 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 del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y las resoluciones sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 7 de agosto de 2000, 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 23 de febrero 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 27 de julio de 2002, en el Diario Oficial de Galicia de 4 de septiembre de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Lugo de 3 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de enero de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, con-

sistente 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.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 10 de mayo de 2004, una propuesta de vertederos, así como información adicional sobre la edafología de la zona de estudio. Detectado el fuerte impacto que la ejecución de la alternativa seleccionada por el promotor produciría en el inicio del trazado (entre los pp.kk. 0+240 y 0+430), donde se proyectaba un viaducto sobre el cauce del río Sarria a lo largo de aproximadamente 190 m, en un paraje de singular orografía y magníficas condiciones de conservación, que cuenta con una vegetación de ribera madura de gran valor ambiental, se solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 19 de julio de 2004, la propuesta de modificación de trazado que evitara las afecciones antes descritas.

Con fecha 16 de septiembre de 2004 tienen entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental tres documentos que analizan la localización de vertederos, el valor productivo de los suelos afectados por el proyecto y el ajuste de trazado de la alternativa F.

Un resumen del documento titulado «Ajuste de trazado de la alternativa F» se recoge en el anexo V.

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, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de 9 de marzo de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto de mejoras en la red ferroviaria gallega. Variante de la Puebla de San Julián».

Declaración de Impacto Ambiental

El estudio informativo al que se refiere la presente declaración contempla cuatro alternativas de trazado para la variante ferroviaria de la Puebla de San Julián denominadas A, B, E y F. De ellas, sólo la F se proyecta para doble vía, una de ancho ibérico y otra de ancho internacional (alta velocidad), lo que la convierte en la alternativa más desfavorable desde el punto de vista ambiental, al requerir mayor ocupación y mayor movimiento de tierras. Esta alternativa, junto con la alternativa E, reduce el impacto acústico y elimina el efecto barrera sobre la Puebla de San Julián, pues elimina el paso de la línea por este núcleo de población, pero introduce un impacto severo sobre el suelo productivo.

La alternativa finalmente propuesta en el estudio informativo es la F. No obstante, durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se detectó el fuerte impacto que la alternativa seleccionada produciría en el inicio del trazado por la construcción de un viaducto sobre el cauce del río Sarria a lo largo de aproximadamente 190 m, por lo que se solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles la propuesta de modificaciones de trazado que evitaran estas afecciones. Como consecuencia de ello la Dirección General de Ferrocarriles propuso un ajuste de trazado de 3 km en el inicio de la alternativa cuyas características principales se resumen en el anexo V. Las referencias realizadas a lo largo del documento se refieren a los pp.kk. de la alternativa F del estudio informativo, salvo que se especifique que se refieren al ajuste de trazado de la alternativa F.

En el estudio de impacto ambiental no se contempla la electrificación de la vía. Por tanto las infraestructuras necesarias (líneas de acometida, subestaciones, catenarias...) quedan excluidas de la presente declaración. Si en el futuro se decidiera su instalación, la evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 6/2001 y en la legislación aplicable de la Junta de Galicia.

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 de la alternativa F propuesta por el promotor, modificada de acuerdo con el documento «Ajuste de trazado de la alternativa F» y del 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 Con objeto de proteger en la mayor medida posible la zona forestal por la que discurre el falso túnel previsto entre los pp.kk. 0+960 y 1+190 del ajuste de trazado de la alternativa F, este se ejecutará en la mayor medida posible en mina, restaurando el resto a su morfología original y revegetando finalmente. Los falsos túneles se prolongarán la longitud suficiente para que la distancia a las viviendas más próximas sea al menos de 70 m.

1.2 Con objeto de disminuir la afección a las viviendas situadas en los pp.kk. 2+800-2+900 del ajuste de trazado de la alternativa F, el túnel se prolongará al menos hasta el p.k. 2+920, restaurando el falso túnel para conseguir su integración paisajística.

1.3 Con objeto de reducir en la medida de lo posible la ocupación del suelo de alta productividad agrícola, entre los pp.kk. 5+000 y 7+000, se ajustará el trazado en alzado, de forma compatible con los gálibos necesarios para el cruce con otras infraestructuras y ríos, para reducir la altura de terraplén previsto y por tanto su ocupación territorial. Los taludes de los terraplenes en esta zona, también se proyectarán con el mismo objetivo.

1.4 Con objeto de disminuir la afección asociada al río Neira (p.k. 5+800), en buen estado de conservación, el puente sobre el mismo se prolongará hacia el sur, de forma que incluya el camino situado en el p.k. 5+715 y hacia el norte, de forma que incluya el camino situado en el p.k. 5+890.

1.5 Con objeto de disminuir la afección al río Tordea, intersectado por la traza en los pp.kk. 6+035, 6+165 y 6+220, a su vegetación de ribera y reducir la afección a terrenos de alto valor agrícola, las estructuras 6+037 y 6+200 se sustituirán por un único viaducto que evite la construcción del terraplén previsto entre los pp.kk. 6+050 y 6+150.

1.6 Para evitar que el derrame del terraplén de acceso al viaducto sobre el río Mazandán afecte al río y a su vegetación de ribera entorno al p.k. 6+600, se diseñarán los elementos de contención necesarios para que se cumpla lo establecido en la condición 2.4 y 3.2, retrasando, si es preciso, el estribo y por lo tanto alargando el viaducto.

1.7 El desvío provisional previsto en el tramo final de la variante se realizará reduciendo al máximo la ocupación y el movimiento de tierras. Especial atención merece el tramo situado entre los pp.kk. 7+300 y 7+450 pues en esta zona se acerca considerablemente al río Mazandán, donde se construirán si es preciso muros para reducir al máximo la ocupación. También dispondrán barreras de retención de sólidos para evitar la contaminación del mencionado río durante su ejecución. Finalmente se procederá al levantamiento de este desvío provisional.

1.8 El proyecto de construcción que se realice para la ejecución de la variante incluirá un proyecto de desmantelamiento del tramo que queda fuera de servicio, que definirá el uso final del mismo y las actuaciones a realizar. Estos usos se establecerán de acuerdo con los municipios afectados y la Junta de Galicia y deberán ser compatibles con el medio ambiente.

1.9 Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

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.

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 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 Sarria (p.k. 2+000 del ajuste de trazado de la alternativa F), Neira (p.k. 5+805), Tordea (pp.kk. 6+037 y 6+200) y Mazandán (p.k. 6+670), los estribos de las obras de paso sobre éstos, incluidos los terraplenes de acceso a los mismos, se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vege-

tación 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. Esto será de especial aplicación entre los pp.kk. 5+000 y 7+000 donde no se abrirán nuevos caminos 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 durante las obras se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, 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 situarán 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 Norte, 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.

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

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 Dadas la excelente calidad de las aguas de los ríos atravesados por el trazado del proyecto, 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 a los ríos Sarria (por la construcción de los terraplenes de acceso al viaducto del p.k. 2+000 del ajuste de trazado de la alternativa F), Neira (por la construcción de los terraplenes de acceso a la estructura p.k. 5+805), Tordea (por la construcción de los terraplenes de acceso a la estructura indicada en la condición 1.3.) y Mazandán (por la construcción de los terraplenes de acceso a la estructura p.k. 6+670 y entre los pp.kk. 7+300 y 7+450 por la construcción del desvío provisional de acuerdo con lo indicado en la condición 1.4), 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 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Junta de Galicia. 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 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando dispositivos de escape, adecuados a la fauna y a los biotopos presentes en el área de estudio, que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la plataforma. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas.

4.3 El sistema fluvial Neira-Sarria presenta una excelente calidad en sus aguas, por lo que acoge a una abundante y diversa fauna piscícola, cuya importancia aumenta al no haberse evidenciado la presencia de especies alóctonas. Por ello, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, se decidirá sobre la oportunidad de establecer periodos en los cuales se limiten las actividades que puedan perturbar a este tipo de fauna.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la calidad de las aguas de los ríos atravesados, para evitar que la actividad de la obra pueda afectar a la fauna piscícola. 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 los núcleos de Lousadela, Barrio, Costa, Choradoira, Ronfe y Supena, y sobre la edificación dispersa existente entorno a los pp.kk. 2+800-2+900 del ajuste de trazado de la alternativa F y entre los pp.kk. 3+960-4+050, 5+050-5+300, 6+550-7+000 y 7+150-final del tramo, 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, y en lo que no se oponga a ella, con la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica de la Junta de Galicia. 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 considerarán especialmente los núcleos de Lousadela, Barrio, Costa, Choradoira, Ronfe y Supena (entre los pp.kk. 0+450-1+500 y 1+800-2+150 del ajuste de trazado de la alternativa F) y la edificación dispersa situada entorno a los pp.kk. 2+800-2+900 del ajuste de trazado de la alternativa F y entre los pp.kk. 3+960-4+050, 5+050-5+300, 6+550-7+000 y 7+150-final.

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.

Si de las conclusiones del anterior estudio se desprendiese que existirán edificaciones que, pese a la colocación de pantallas acústicas seguirán teniendo un nivel elevado de ruidos se deberá proceder a la cubrición total de la vía, al aislamiento acústico de las edificaciones o a su expropiación total si de acuerdo con su uso resultasen inhabitables o inutilizables.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán, de acuerdo con la citada Ley 7/1997 adaptada a los parámetros de la Directiva 2002/49/CE, los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Alta sensibilidad acústica: áreas sanitarias, docentes, culturales o espacios protegidos . .	60 dB(A)	50 dB(A)
Moderada sensibilidad acústica: viviendas, hoteles, centros históricos	65 dB(A)	55 dB(A)

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Baja sensibilidad acústica: restaurantes, bares, locales o centros comerciales	70 dB(A)	60 dB(A)
Servidumbre: servidumbres sonoras en favor de infraestructuras viarias, ferroviarias u otros	75 dB(A)	65 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 y de las viviendas dispersas situadas en las proximidades del trazado, aunque éste discorra en túnel. 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	1,0
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4,0
Almacén y comercial	8	8,0

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

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.–En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger 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 castros denominados en el estudio de impacto ambiental GA-1, GA-2 y GA27043005 (situados entorno a los pp.kk. 1+100 y 2+500 del ajuste de trazado de la alternativa F y 4+200 respectivamente), así como a los elementos etnográficos denominados ET-1 y ET-5 (situados entorno a los pp.kk. 1+100 del ajuste de trazado de la alternativa F y 5+200 respectivamente).

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 volumen de tierras excedentes de la alternativa seleccionada se ha calculado en 366.000 m³, proponiéndose 3 vertederos. Dos de ellos están ubicados en zonas degradadas: el vertedero 1 con una capacidad estimada entre 7.000 y 10.000 m³; y el vertedero 2 con capacidad estimada en 25.000 m³. El vertedero 3 es un vertedero controlado con capacidad de 450.000 m³, cuyo principal inconveniente es su acceso ya que se atraviesa en parte La Puebla de San Julián y podría producir molestias en la población del municipio. Por ello, no podrá realizarse el transporte de vertidos entre las veintidós y las ocho horas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, si existen ordenanzas municipales al respecto, de acuerdo con lo indicado en la condición de ruido. Como medida adicional se limitará la velocidad de los camiones a su paso por esta localidad. Las mismas medidas se tomarán en el transporte de vertidos al paso de la localidad de Supena.

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

Las zonas de préstamos que no coincidan con canteras con planes de restauración aprobados y los vertederos que no coincidan con los propuestos en el estudio de impacto ambiental, deberán someterse a las autorizaciones ambientales preceptivas. A estos efectos y para determinar la ubicación de las instalaciones auxiliares y caminos de obras, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, 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, las proximidades de áreas urbanas, los suelos de elevada capacidad agrológica, los acuíferos vulnerables a la contaminación, las áreas de recarga, los márgenes de ríos, las zonas de interés arqueológico, así como las zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán 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.

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 de los túneles, 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. 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 y documentos:

- 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) Con objeto de informar sobre la fecha de inicio de las obras, comunicación del acta de comprobación del replanteo. Asimismo informe paralelo 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) Con objeto de conocer la fecha de finalización de las obras, comunicación del acta de recepción de las obras.

f) 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 permeabilidad de la variante de la Puebla de San Julián para 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.

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.

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

Adecuación ambiental del proyecto a 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, 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 e refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

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

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la alternativa F desarrollada en el estudio informativo con la modificaciones introducidas en el condicionado 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 Galicia.

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, 9 de marzo 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	—
Delegación del Gobierno en Galicia	—
Subdelegación del Gobierno en Lugo	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria de la Junta de Galicia	—
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España (Madrid)	—
A.D.E.N.A. (Madrid)	—
A.E.D.E.N.A.T (Madrid)	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) (Madrid)	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (S.C.V.) (Madrid)	—
Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza (C.E.D.E.N.A.T.)	—
Colectivo Ecologista Radical (C.E.R) (Lugo)	—
Asociación de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Ayuntamiento de Sarria (Lugo)	—
Ayuntamiento de Láncara (Lugo)	X
Ayuntamiento de O Corgo (Lugo)	X
Ayuntamiento de O Páramo (Lugo)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Subdelegación del Gobierno en Lugo remite un informe de la Diputación Provincial en el que señala en primer lugar la afección de la alternativa C sobre la vía provincial «Puebla de San Julián-Páramo» y de las alternativas D y E sobre la vía provincial «Puebla de San Julián-Páramo» y sobre el cinturón provincial «Maceda-Pte. Neira». Finalmente indica que los principales ámbitos a analizar en el proceso de evaluación ambiental son los siguientes: ruido, hidrología superficial y subterránea, suelos y sector primario y socio-cultural.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia estima conveniente que se realicen los siguientes trabajos: inventario exhaustivo de la flora y fauna existentes, incluyendo un listado de las especies protegidas y medidas correctoras o protectoras necesarias para su protección; estudio acústico de acuerdo con el Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el reglamento de protección contra la contaminación acústica, y programa de mediciones tanto en obra como en explotación; y prospección

arqueológica superficial extensiva de la zona afectada e inventario exhaustivo del patrimonio arquitectónico.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que las alternativas presentadas en la memoria-resumen no afectan a ecosistemas singulares protegidos y que tampoco son previsibles afecciones negativas graves al ejecutarse las obras si se adoptan las medidas oportunas durante el proyecto, ejecución y explotación. Entre otras medidas más generales destaca que desde el punto de vista de la afección a los ecosistemas deberán extremarse los cuidados para evitar la posible afección a los ríos Neira y Sarria, importantes por su riqueza piscícola de salmónidos, ciprínidos y anguilas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia indica que se debe realizar un estudio específico del impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, de acuerdo con la Ley 8/95, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia, que incluya una prospección arqueológica de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por esa Dirección General. Señala finalmente que los resultados de la prospección y los planos de obras que puedan afectar a yacimientos arqueológicos deben remitirse a esa Dirección General para establecer medidas correctoras e incluirse en el estudio de impacto.

El Ayuntamiento de Láncara considera inviables desde el punto de vista ambiental las alternativas A, B y C por la afección que supondría el paso por el casco urbano de la Puebla de San Julián, ya que el proyecto debr varios pasos a nivel existentes en la actualidad y vallar el trazado a lo largo de todo el núcleo. Sólo considera viables las alternativas D y E. También indica que, debido a las frecuentes inundaciones de la Vega de la Puebla de San Julián por el desbordamiento del río Sarria, deben ampliarse los viaductos previstos para cruzar este río.

El Ayuntamiento de O Páramo manifiesta su rechazo, desde el punto de vista ambiental, a la alternativa D.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto la definición y selección de alternativas de variantes de trazado entre los pp.kk. 404+538 y 413+353 de la actual línea ferroviaria Palencia-A Coruña, en el entorno de La Puebla de San Julián (situado en la zona centro-oriental de Lugo), con la finalidad de conseguir una mejora tanto en la seguridad como en la explotación del tramo ferroviario.

El estudio informativo se desarrolla en tres fases. Como consecuencia de las fases A y B se redacta la memoria-resumen en la que se proponen cinco alternativas denominadas A, B, C, D y E. Todas ellas se proyectan con ancho ibérico.

La alternativa A aprovecha totalmente el trazado de la vía actual y todas las estructuras existentes. Sólo se llevan a cabo pequeños ripados de la vía en algunas curvas para mejorar sensiblemente el trazado.

La alternativa B discurre por nuevo trazado en su primera parte y luego aprovecha la línea actual, llevándose a cabo pequeños ripados de la vía en zonas concretas.

La alternativa C tiene más recorrido en nuevo trazado, hasta la entrada de la estación de la Puebla de San Julián, y aprovecha a partir de aquí el existente.

Las alternativas D y E son de nuevo trazado en toda su longitud.

Como consecuencia del análisis multicriterio de la fase B se proponen tres alternativas de trazado para su estudio posterior. Las alternativas son las denominadas A, B y E. En la fase C del estudio se incluye una nueva alternativa denominada F.

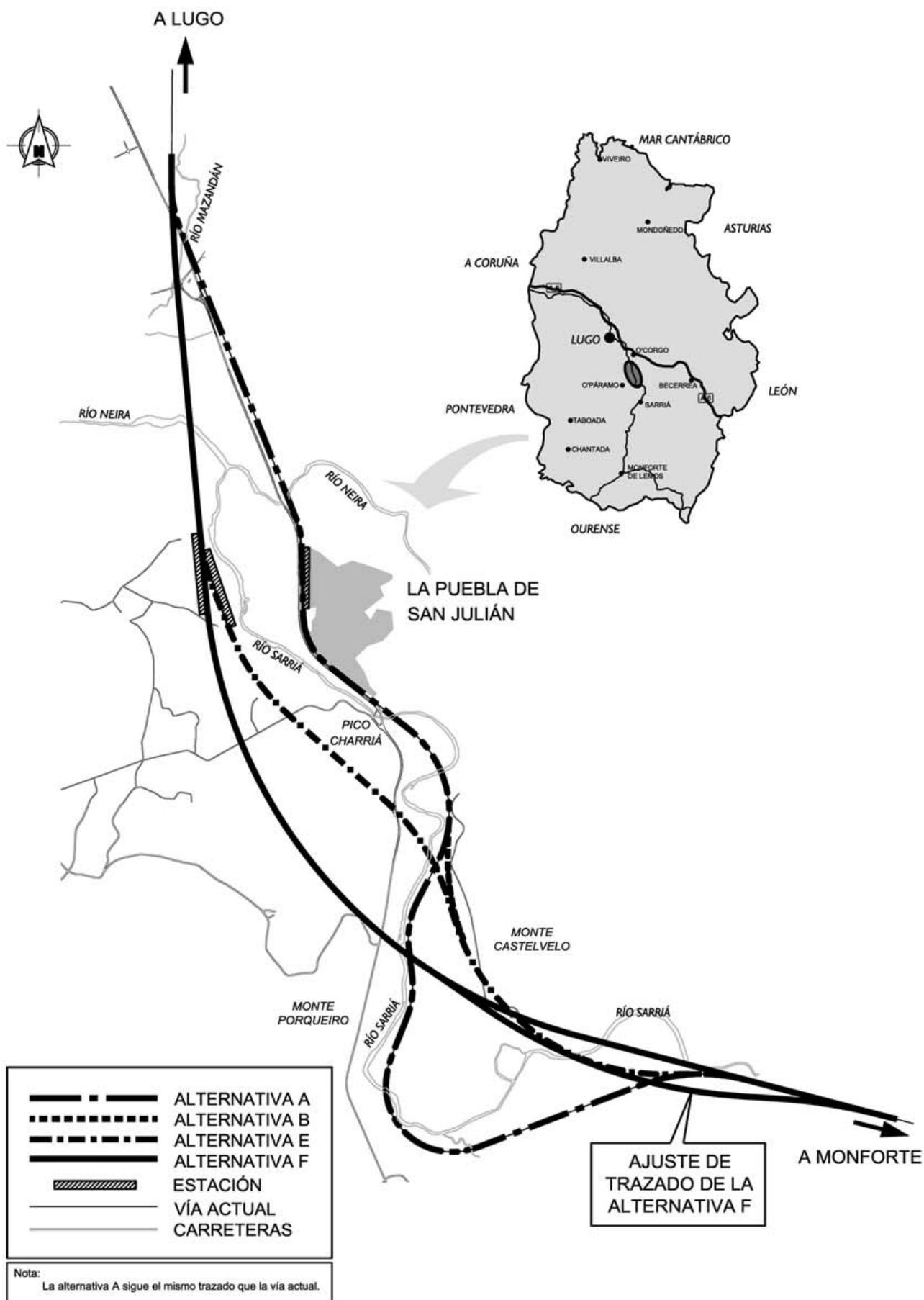
La alternativa A consiste en el acondicionamiento de infraestructura y superestructura para vía única de ancho ibérico, aprovechando totalmente la vía actual y todas las estructuras de la línea.

La alternativa B consiste en el acondicionamiento de infraestructura y superestructura para vía única en ancho ibérico. Comienza con un tramo de variante de trazado con origen en el p.k. 404+538 de la línea Palencia-A Coruña, desde aquí toma dirección norte hacia La Puebla de San Julián, atravesando la vega del río Sarria mediante un viaducto de 200 m y transcurriendo bajo el monte de Castelvelo en un túnel de 500 m. Vuelve a entroncar con la vía actual poco antes de entrar en Puebla de San Julián en el p.k. 408+120, finalizando la actuación en el p.k. 413+453.

La alternativa E consiste en el acondicionamiento de infraestructura y superestructura para vía única en ancho ibérico. El trazado coincide con la alternativa B hasta la salida del túnel de Castelvelo, en donde gira hacia el oeste para evitar el paso por la Puebla de San Julián. Se proyecta también un viaducto de 530 m para salvar la vía férrea, la vega y cauce del río Sarria y la carretera C-546, y un túnel de 720 m bajo el monte Chaia para discurrir por la vega de la confluencia de los ríos Sarria y Neira. Antes de entroncar con la vía actual, ésta pasa sobre las carreteras a Laxes y la C-546, concluyendo en el p.k. 413+453 de la vía actual.

La alternativa F consiste en el acondicionamiento de infraestructura y superestructura para vía doble, una vía con ancho ibérico y otra con ancho internacional, con un trazado totalmente en variante. Se separa de la línea actual en el p.k. 404+538, atraviesa la vega del río Sarria mediante dos viaductos de 190 y 280 m, pasa en túnel (de 570 m) bajo el monte Castelvelo. El trazado evita, como la alternativa anterior, el paso por la puebla de San Julián, cruzando el río Sarria con un viaducto de 95 m y atravesando los montes Chaia y Porqueiro con un túnel de 1.520 m. A la salida del túnel proyecta la nueva estación y a partir de este punto el trazado coincide con el de la alternativa E.

El análisis multicriterio realizado sobre criterios medioambientales, funcionales, territoriales y presupuestarios, concluye proponiendo la alternativa F, que es la óptima para alta velocidad. De acuerdo con el análisis realizado, las alternativas A, B presentan ventajas medioambientales al utilizar parte del trazado actual, requiriendo además un menor volumen de inversión. Por su parte presentan desventajas respecto a la explotación y a los niveles de ruido.



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: clima, geología y geomorfología, hidrología y hidrogeología, edafología, molestias acústicas, vegetación, fauna, usos del suelo, medio perceptual, espacios naturales de interés, patrimonio histórico-artístico y cultural, sistema territorial y medio socioeconómico.

La zona de estudio se encuentra situada en la cuenca hidrográfica del Miño, en la confluencia de los ríos Sarria y Neira que presentan un índice de calidad general del agua excelente, destacando por la abundancia y diversidad de los peces que acogen sus aguas, libres de especies alóctonas. En sus terrazas se encuentran suelos de importancia agroeconómica. La vegetación se encuentra transformada por la intervención del hombre destacando las carballeiras, la vegetación de ribera y el matorral. No existen espacios protegidos, si bien existen cuatro hábitats inventariados dentro de la Directiva hábitats 92/43/CEE: Brezales secos europeos (*Ulici europaei-Ericetum cinereae*) y breñales oromediterráneos con ailaga (*Ulici europaei-Cytisetum striati*), la asociación *Senecio Bayonenses-Alnetum glutinosae* de bosques aluviales, la asociación *Rusco-Quercetum roboris* de robledales ibéricos de *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica* y la comunidad de *Ranunculus picicillatus*. Existen también varios castros y elementos etnográficos.

Los impactos significativos que presentan las alternativas A y B son el impacto acústico, sobre el planeamiento y el fuerte efecto barrera que producen, provocado por su paso por el centro de la localidad de la Puebla de San Julián. La alternativa F presenta un impacto severo por la pérdida de suelo agrario.

El estudio de impacto ambiental concluye calificando a la alternativa F como la más desfavorable desde el punto de vista ambiental, dado que es la única alternativa que se plantea en doble vía, produciendo mayor ocupación, mayores movimientos de tierra y mayores secciones de túnel. Destaca como principales valores de la alternativa E el que presenta un menor impacto acústico, pues se aleja de la zona urbana, generando también una liberación de suelo y la eliminación del efecto barrera que las alternativas A y B ejercen sobre ese núcleo de población.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de medidas mitigadoras de impactos, un programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 15 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras indica que no se encuentran previstas o en ejecución actuaciones en la zona del proyecto.

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia indica que dada la configuración del territorio y su climatología, en sucesivas fases del proyecto debe analizarse en profundidad el drenaje de la obra, dotándola de amplios márgenes de seguridad. Señala la importante afección que sufrirá la C-546 especialmente al final del tramo. Manifiesta también sus dudas en la futura explotación, que utilizará una de las vías para trenes de viajeros y alta velocidad y la otra para mercancías. Considera más adecuado conservar la vía actual para mercancías y la nueva doble vía para alta velocidad.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia informa favorablemente el estudio informativo. Señala que el proyecto de trazado y/o construcción deberá contar con su informe vinculante y deberá incluir un plan global de medidas correctoras que incluya una prospección arqueológica intensiva.

La Diputación Provincial de Lugo no pone objeciones al estudio, indicando que las vías provinciales afectadas serán: C.P. 43-04 «de Puebla de San Julián a Páramo» en el p.k. 0+900 donde la vía irá en túnel, y la C.P. 16-11 «Cinturón Comarcal» en el p.k. 7+800, donde la vía discurre por un paso superior.

RENFE resalta que las alternativas plantean situaciones y objetivos diferentes lo que las hace difícilmente comparables. Posteriormente propone medidas de mitigación de impactos.

El Ayuntamiento de Láncara indica que el viaducto sobre el río Sarria (p.k. 1+020) deberá prolongarse unos 200 m para evitar que se inunden las fincas colindantes. Señala que se deberá respetar el camino local en las proximidades de Supena pues el repuesto en el p.k. 0+705 queda sin continuidad a su paso por la vía férrea actual o bien hacer un acceso paralelo a la vía férrea. Propone prolongar el túnel que desemboca en la localidad

de Pousadela más de 100 m para evitar el impacto acústico. Asimismo señala que se deberán respetar o en su caso reponer los pozos y las tridas de agua para uso doméstico existentes en la localidad de Supena.

El Ayuntamiento de O Páramo remite una memoria descriptiva del acceso a la nueva ubicación de la estación de RENFE, pues consideran insuficiente el previsto en el estudio informativo. Así, proponen un nuevo puente sobre el río Sarria, un nuevo enlace con la C-546, reposición de caminos agrícolas con pasos inferiores en los pp.kk. 4+265 y 4+535, y el desvío ubicado en el p.k. 5+075.

La Asociación de Vecinos Camposolaxes plantea la ilegalidad de la información pública, la inexistencia de interés general para las alternativas E y F, la lamentable concepción del trazado con un enorme despilfarro económico, los severos e irreversibles efectos sobre el medio ambiente terrestre y acuático por crear una barrera de tierra en una zona inundable de gran productividad agrícola, y la degradación social y económica pues supone la afección a una zona tradicionalmente dedicada a la actividad agropecuaria. Por todo ello solicita que se adopten las alternativas A o B, y que en caso de realizarse las E o F, que se ejecuten en todo su trazado sobre puentes.

Dos particulares manifiestan su oposición al diseño de la obra en terraplén en una zona llana de alta productividad agrícola y ganadera, surcada por cuatro ríos en la que se creará una barrera artificial, lo que puede provocar inundaciones.

Otro particular señala la afección de la obra a la captación de agua potable que utilizan tres viviendas de su propiedad para uso doméstico entorno al p.k. 4+000.

62 vecinos de diferentes aldeas pertenecientes a la parroquia de Ronfe y al municipio de Láncara indican que la alternativa seleccionada en el estudio de impacto ambiental es la peor desde el punto de vista ambiental, que contempla doble vía (una de ancho internacional y otra de ancho renfe) cuando esto no está contemplado en el resto de la línea entre Monforte y Lugo. Destaca las afecciones sobre el sector agrícola y sobre la población como consecuencia del ruido especialmente en la localidad de Supena (entre los pp.kk. 1+000 y 1+200). La zona tiene riesgo significativo de inundación y propone prolongar el viaducto sobre el río Sarria y unir el viaducto del p.k. 1+020 con el anterior para mejorar el desagüe del río.

Catorce vecinos de la parroquia de Camposo y Maceda suscriben íntegramente el contenido de la alegación de la Asociación de Vecinos Camposolaxes, apoyan la construcción de las alternativas A o B por razones de sentido común, de defensa de los intereses generales, de la eficacia del gasto público, de defensa del medioambiente y de los intereses sociales y económicos de la zona, y señalan que la construcción de las alternativas E o F producirán graves perjuicios medioambientales y socioeconómicos. Justifica los perjuicios medioambientales por la construcción de un importante terraplén en un valle inundable donde concurren cuatro ríos con sus arroyos y los socioeconómicos por ocupar zonas de alta calidad agrícola, base de explotaciones ganaderas. Señala finalmente que los perjuicios serían menores si la vía fuera sobre puentes en sustitución del mencionado terraplén.

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

Conexión, mediante caminos paralelos a la traza del ferrocarril, de los siguientes caminos:

El camino del p.k. 0+600 con el paso inferior del 0+705.

El camino del p.k. 5+075 con el paso inferior del 5+145.

Los caminos de los pp.kk. 4+265 y 4+535 con las tierras de labor a las que actualmente dan acceso estos dos caminos, a través del paso inferior del p.k. 4+605.

Estudio a escala de mayor detalle de las necesidades de drenaje, así como de la adopción de medidas adicionales contra el ruido.

ANEXO V

Resumen del documento «Ajuste de trazado de la alternativa F»

Este documento se redactó a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, ante la notable afección medioambiental que la alternativa propuesta en el estudio informativo producía en el inicio del trazado, concretamente entre los pp.kk. 0+240 y 0+430 sobre el cauce del río Sarria. Como consecuencia de la solicitud, la Dirección General de Ferrocarriles remitió el documento «Ajuste de trazado de la alternativa F».

El ajuste de trazado propuesto consiste en una variante de 3 km al sur de la alternativa propuesta en el estudio informativo (alternativa F) que comienza en la línea actual de ferrocarril unos 1000 metros antes que el trazado propuesto en el estudio informativo y coincide con éste en el p.k. 2+080. Con este desplazamiento se evita el viaducto sobre el río Sarria previsto en el estudio informativo, discurrendo el trazado en túnel (pp.kk. 0+960 y 1+190 del ajuste de trazado), bajo el núcleo de Barrio. Evitado este primer corte con el río Sarria se atraviesa la línea actual para posteriormente atravesar el río Sarria con un viaducto de 280 m entre los pp.kk. 1+860 y 2+140. Entre los pp.kk. 2+413 y 2+847 del ajuste del trazado de la alternativa F discurre nuevamente en túnel, a cuya salida se retoma el trazado propuesto en el estudio informativo.

UNIVERSIDADES

Tras una caracterización ambiental de la zona por la que discurre el ajuste del trazado estudiado en el documento, concluye considerando como más idóneo desde el punto de vista ambiental el nuevo trazado propuesto por las siguientes razones:

Reducción del impacto sobre la hidrología, al reducirse a uno los dos viaductos previstos sobre el río Sarria, eliminando un viaducto que discurre sobre el cauce a lo largo de aproximadamente 190 m. Disminución de impactos sobre factores asociados a la hidrología superficial como son la calidad de las aguas, la fauna y flora.

Reducción de las molestias acústicas sobre los núcleos de Supena, Ronfe y Charadoira, pues el ajuste del trazado se separa de ellas, aunque se acerca a las aldeas de Costa, Barrio y Lousadela, si bien a distancias superiores a los 80 m.

Mejora paisajística al mejorar el emboquille del túnel en el p.k. 2+420

Eliminación de la afeción a la carretera de Sarriá a Supena.

Se indica asimismo que no se afecta a ninguna zona de interés ambiental o de protección especial

BANCO DE ESPAÑA

6552

RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 21 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 =	1,3058	dólares USA.
1 euro =	140,27	yenes japoneses.
1 euro =	0,5822	libras chipriotas.
1 euro =	30,196	coronas checas.
1 euro =	7,4494	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,68475	libras esterlinas.
1 euro =	248,20	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6961	lats letones.
1 euro =	0,4304	liras maltesas.
1 euro =	4,1701	zlotys polacos.
1 euro =	9,1855	coronas suecas.
1 euro =	239,61	tolares eslovenos.
1 euro =	39,535	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5427	francos suizos.
1 euro =	81,75	coronas islandesas.
1 euro =	8,1560	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	7,3800	kunas croatas.
1 euro =	36.129	leus rumanos.
1 euro =	36,1940	rublos rusos.
1 euro =	1,7813	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6872	dólares australianos.
1 euro =	1,6226	dólares canadienses.
1 euro =	10,8075	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	10,1844	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12.633,62	rupias indonesias.
1 euro =	1.314,03	wons surcoreanos.
1 euro =	4,9619	ringgits malasios.
1 euro =	1,7976	dólares neozelandeses.
1 euro =	71,238	pesos filipinos.
1 euro =	2,1564	dólares de Singapur.
1 euro =	51,716	bahts tailandeses.
1 euro =	7,9636	rands sudafricanos.

Madrid, 21 de abril de 2005.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

6553

RESOLUCIÓN de 21 de marzo de 2005, de la Universidad de Córdoba, por la que se modifica el plan de estudios de «Ingeniero Agrónomo».

La Secretaría General del Consejo de Coordinación Universitaria, por Resolución de 2 de marzo de 2005, ha autorizado la modificación del plan de estudios de Ingeniero Agrónomo, que se imparte en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos y de Montes de esta Universidad, en el sentido siguiente:

Incluir en el apartado 3 (Aclaraciones) del Anexo 3, un nuevo epígrafe con el siguiente texto: «3.f) Se podrá reconocer hasta un máximo de 30 créditos de optatividad por asignaturas en materias propias de la presente titulación cursadas en el marco de convenios internacionales suscritos por la Universidad de Córdoba».

Dicho plan de estudios fue homologado por el Consejo de Coordinación Universitaria del 10 de junio de 2002, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» núm. 247, de 15 de octubre de 2002.

Córdoba, 21 de marzo de 2005.—El Rector, Eugenio Domínguez Vilches.

6554

RESOLUCIÓN de 21 de marzo de 2005, de la Universidad de Córdoba, por la que se modifica el plan de estudios de «Ingeniero de Montes».

La Secretaría General del Consejo de Coordinación Universitaria, por Resolución de 2 de marzo de 2005, ha autorizado la modificación del plan de estudios de Ingeniero de Montes, que se imparte en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos y de Montes de esta Universidad, en el sentido siguiente:

Incluir en el apartado 3 (Aclaraciones) del Anexo 3, un nuevo epígrafe con el siguiente texto: «3.f) Se podrá reconocer hasta un máximo de 30 créditos de optatividad por asignaturas en materias propias de la presente titulación cursadas en el marco de convenios internacionales suscritos por la Universidad de Córdoba».

Dicho plan de estudios fue homologado por el Consejo de Coordinación Universitaria del 10 de junio de 2002, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» núm. 247, de 15 de octubre de 2002.

Córdoba, 21 de marzo de 2005.—El Rector, Eugenio Domínguez Vilches.

6555

RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2005, de la Universidad de Málaga, por la que se modifica el plan de estudios de Ingeniero en Informática, a impartir en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática.

Homologada la modificación del plan de estudios conducente a la obtención del título oficial de Ingeniero Técnico en Informática de esta Universidad, este Rectorado ha resuelto su publicación. La modificación —que afecta a la ordenación temporal de las materias, a los cuadros de prerequisites/correquisitos y a la oferta de asignaturas optativas—, sustituye las páginas 4, 6, 8 y 10 del Anexo 3 del plan de estudios publicado (BOE 18/07/2001, pág. núm. 26071, 26072, 29073, 29074) por las que se adjuntan como anexo.

Málaga, 1 de abril de 2005.—La Rectora, Adelaida de la Calle Martín.