

derándose en el diseño el proyecto de supresión del paso a nivel existente junto a la fábrica.

Trazado en la estación de Biurrún-Campanas: se ha previsto el ensanche de la plataforma de la nueva línea a lo largo de un kilómetro por el lado de Castejón, con objeto de montar en ese tramo la vía de apartado de la estación de Biurrún-Campanas.

Supresión de la variante prevista de la línea actual de RENFE e incorporación de la misma a la plataforma de la nueva línea: en el estudio informativo se previó realizar una pequeña variante de la línea actual de RENFE, entre sus pp.kk. 157+300 y 158+517, al ser afectada por la nueva línea. En la modificación se proyecta la incorporación de la línea actual a la plataforma, que será común para ambas líneas desde el p.k. 158+000 de la línea actual hasta el final del tramo del estudio informativo.

9066

RESOLUCIÓN de 16 de abril de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño», 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 23 de enero de 2001, 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 6 de junio 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 26 de julio de 2002 y en el Boletín Oficial de La Rioja de 10 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de enero 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 de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 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, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño».

Declaración de impacto ambiental

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 3.2 propuesta por el promotor, 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 correc-

toras 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 Se asegurará la continuidad y funcionamiento de la acequia Arroyo Madre afectada entre los pp.kk. 0+140-0+320 y 0+490-0+750, reponiéndola en aquellos lugares que sea preciso.

1.2 De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, como consecuencia de la actuación, se producirá un mayor flujo de trenes circulantes, aumentando los niveles de inmisión sonora en el entorno de la vía. Por lo tanto, y de acuerdo con lo indicado en la condición 5, se establecerán las medidas correctoras de ruido a introducir entre los pp.kk. 0+500-1+780 y 4+760-5+030, y de vibraciones entre los pp.kk. 0+500-5+030. Con objeto de alcanzar los objetivos de la declaración podrán incluirse entre esas medidas la cubrición total de las vías entre los pp.kk. 0+750 y 1+780 (actuación prevista en el estudio informativo para una fase posterior) o su cubrición parcial o la prolongación de los muros o pantallas por encima del nivel de las calles con materiales y formas adecuados para disminuir la afeción a las edificaciones situadas entre los pp.kk. 1+300 y 1+760.

1.3 Dada la proximidad de las viviendas al trazado del ferrocarril, durante la construcción de las pantallas y otras estructuras previstas en el proyecto se producirán importantes afecciones sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de habitabilidad de las viviendas afectadas y el acceso a las mismas, durante la construcción se cerrará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a las viviendas.

1.4 La cubierta del falso túnel se diseñará con formas y materiales que permitan su máxima integración en la trama urbana. En las zonas donde la cubierta sobresale de la superficie de las calles actuales, se ajustará el trazado en alzado lo máximo que permitan los condicionantes técnicos de la obra para conseguir que la cubierta antedicha sobresalga la mínima altura posible. Este aspecto adquiere especial relevancia por su afeción a las viviendas y por tanto deberá tratarse con el máximo cuidado (tanto el trazado en alzado como el diseño de la estructura de cubrición), entre la c/ República Argentina, p.k. 3+100 y la c/ General Vara del Rey, p.k. 3+410.

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

2. Protección y conservación de los suelos.

Si bien se trata de una actuación fundamentalmente urbana, en la zona inicial del trazado (entre los pp.kk. 0+000 y 1+300) la actuación contempla la duplicación de vía en una zona cuyas márgenes están ocupadas en su mayor parte por huertas y terrenos de cultivo. Por tanto, en esta zona, se recuperará la capa superior de suelo vegetal afectada para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán, en montones de altura no superior a 2 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.

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 Ebro, las siguientes medidas:

3.1. El estudio de impacto ambiental describe la existencia en el ámbito de la actuación del acuífero n.º 25 denominado «Ebro y afluentes». 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, evitando sobreelevaciones inadmisibles del nivel freático al sur de la traza por la construcción de pantallas y el soterramiento de la estación.

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

3.3 Sin perjuicio de lo indicado al respecto en la condición 8, la localización de instalaciones auxiliares se determinará de acuerdo con los resultados del estudio indicado en el apartado 3.1, ubicándose exclusivamente en zonas impermeables o impermeabilizadas, para evitar la contaminación de las aguas del acuífero.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la construcción de las pantallas y de la excavación, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.5 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.

4. Protección atmosférica.

4.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la zona urbana de Logroño, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en el inicio 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.

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

5. 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 edificaciones situadas entorno a los pp.kk. 0+500-1+780 y 4+760-5+030 del trazado.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	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).

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y 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, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias. Se estudiará la viabilidad de intro-

ducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, es decir sobre las características de la infraestructura y el armamento de vía. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

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

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

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

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

6.1 En coordinación con la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, 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.

Se prestará especial atención al Puente Romano de Varea, al yacimiento de La Fombera y al entorno del Camino de Santiago.

6.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Cañada del Ebro y Cañada Real de Santa Coloma. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de La Rioja, 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.

7. 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.

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de instalaciones auxiliares y caminos de acceso a escala no inferior a 1:5.000, quedando excluidas, de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, los suelos de elevado valor agrológico, las zonas de dominio público hidráulico y de servidumbre, las riberas de los ríos y zonas húmedas, las áreas de recarga de acuíferos,

la banda de protección de yacimientos arqueológicos, la Cañada del Ebro, la Cañada Real de Santa Coloma, el Camino de Santiago y los espacios naturales protegidos, entre ellos las Huertas Tradicionales, en especial las de Varea e Iregua, situadas en la zona del proyecto.

El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Sin perjuicio de las posibilidades de reutilización de los sobrantes para otros fines, como zonas de vertido se utilizarán exclusivamente zonas ya utilizadas como vertedero o canteras abandonadas, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, en el que se relacionan y sitúan estas áreas.

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.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, obras de fábrica, estructura de cubrición, 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.

En el proyecto de construcción se prestará especial atención a la integración urbana de la zona ferroviaria a través del proyecto de urbanización según las diferentes secciones, estructuras previstas y terrenos colindantes o que queden liberados.

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.

10. Seguimiento y vigilancia.

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

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

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

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

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 y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas adoptadas para minimizar el impacto sobre el acuífero a que se refiere la condición 3.1.

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través 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.

11. 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 que se refiere la condición 1.

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

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

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica a que se refiere la condición 5

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

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

Estudio y planos a que se refiere la condición 8.

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

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

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 3.2, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

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, 16 de abril de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

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 Ebro	X
Delegación del Gobierno en la Rioja	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes de la Comunidad Autónoma de la Rioja	X
Dirección General de Agricultura, Ganadería e Industrias Agroalimentarias de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Comunidad Autónoma de La Rioja.	
Instituto Tecnológico Geominero de España.	
ADENA.	
AEDENAT.	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG).	
Ecologistas en Acción.	
FAT.	
Greenpeace.	
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV).	
Asociación Naturalista de la Rioja (ANARI).	
ERA.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Logroño	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que se pueden producir afecciones sobre la unidad hidrológica 25 denominada Aluvial del Ebro I, las aguas superficiales, los ecosistemas ribereños y la geomorfología de las márgenes fluviales. Por todo ello propone: solicitar autorización administrativa al organismo de cuenca para las actuaciones en dominio público y sus zonas de servidumbre y policía; tratar adecuadamente las aguas residuales de la obra para que cumplan los estándares de calidad fijados por la normativa vigente y que sea el organismo de cuenca el que determine el destino y condiciones de su desagüe; retirar los residuos tóxicos y peligrosos a través de un gestor autorizado; evitar la ubicación de instalaciones accesorias en áreas ambientalmente sensibles; retirar y tratar adecuadamente el horizonte orgánico del suelo para luego utilizarlo en los trabajos de restauración; estabilizar plataformas, taludes y terrenos inestables; ubicar las balsas de decantación en zonas impermeables o impermeabilizadas; reducir el impacto visual y acústico a través de la construcción de caballos y de pantallas vegetales; establecer medidas para disminuir las emisiones de polvo y gases durante la construcción; ubicar los caminos, lugares de emplazamiento de equipos, zonas de acopio, préstamos, etc., fuera del

dominio público hidráulico y su zona de servidumbre, eligiendo zonas impermeables y degradadas; inutilizar los caminos de obra y zonas de emplazamiento de equipos y materiales no necesarios para la explotación, e integración paisajística de aquellos que deban permanecer en servicio; utilizar vertederos legalizados fuera del dominio público hidráulico y de su zona de servidumbre; rehabilitar servidumbres de paso, medianería, desagüe, etc. afectados; impartir instrucción sobre la problemática ambiental a los trabajadores; revisar periódicamente la maquinaria y herramientas a motor portátiles para evitar accidentes laborales; detallar en el estudio de impacto ambiental las características hidrológicas de las aguas superficiales que puedan ser afectadas por los efluentes y aportar datos relativos a gradientes hidráulicos, porosidad, permeabilidad y recargas de las aguas subterráneas asociadas al acuífero, incluyendo un plano hidrológico de la zona del proyecto y mapas temáticos de los niveles piezométricos de las aguas subterráneas correspondientes a la fase previa a la ejecución del proyecto; establecer medidas preventivas y correctoras, definidas y desarrolladas en términos técnicos y económicos.

La Delegación del Gobierno en La Rioja remite un informe del Director del Área de Agricultura que señala que el impacto ambiental es prácticamente nulo ya que el nuevo proyecto mejorará la situación actual. También envía un informe del Director del Área de Fomento en el que se indica que la actuación tendrá consecuencias positivas, tanto para el medio ambiente como para los ciudadanos que sufren la actual impermeabilidad de la línea.

La Dirección General de Calidad Ambiental remite un informe del Servicio de Gestión y Control Ambiental en el que señala como principales impactos los producidos sobre la hidrología subterránea, la contaminación atmosférica y el medio físico, solicitando que se establezca la ubicación y dimensiones estimadas de vertederos y zonas de acopio. Por último, indica que se debe prever la existencia de un responsable encargado de desarrollar el sistema de control y vigilancia medioambiental durante la ejecución de las obras.

La Dirección General de Medio Natural indica que se deberán estudiar las posibles afecciones a las dos vías pecuarias afectadas por el proyecto (Cañada del Ebro y Cañada Real de Santa Coloma) e incluye un plano de su localización.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio es la integración de la travesía de la línea férrea Castejón de Ebro-Bilbao en la ciudad de Logroño, con el fin de obtener en el futuro unas prestaciones acordes con los niveles de servicio que los usuarios demanden, evitando también que interfiera en la expansión urbana de la ciudad. Se pretende por tanto adecuar el trazado actual a las nuevas exigencias técnicas y urbanísticas.

La memoria-resumen plantea el estudio sobre el actual corredor ferroviario. El corredor tiene su origen en las proximidades del río Iregua al este de Logroño, penetra en el casco urbano, alcanza la estación actual de RENFE y continúa hacia el oeste. Finalmente gira hacia el norte, finalizando prácticamente en el límite del casco urbano. Se plantean dos posibles alternativas basadas en la ubicación de la futura estación de viajeros de Logroño.

Tras una primera fase de recopilación de información, en la fase B del estudio informativo se procedió al estudio y análisis de posibles soluciones a escala 1:10.000. Durante la fase C se estudian y analizan las dos alternativas seleccionadas en la fase anterior. Como consecuencia de esta fase se observa que la solución 3.1 es inadmisibles, quedando como única solución la solución 3.2.

La solución propuesta presenta un trazado en planta muy similar al actual con ligeras modificaciones de las alineaciones curvas. Con una longitud de 5.965 m, comienza en el p.k. 80+200 de la línea actual con una recta de marcada dirección sur, penetra en la trama urbana de Logroño, gira en dirección este, atraviesa la estación y tras abandonar el casco urbano el trazado termina en las proximidades del río Iregua. En alzado, el trazado se deprime para permitir la reposición de la calle Fuenmayor en el 1+280; posteriormente, la vía se ajusta a la rasante actual. A continuación, el alzado se deprime de nuevo para acoger la nueva estación con todas sus vías soterradas y un edificio en superficie. Pasada la estación la vía vuelve a ascender para retomar el perfil de la vía actual. El estudio prevé la construcción de una losa de cubrición entre los pp.kk. 1+790 y 4+760.

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, geología y geomorfología, suelos, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, población, productividad sectorial, organización territorial, planeamiento urbanístico, patrimonio histórico-cultural, vías pecuarias y caminos de interés.

La actuación proyectada se enmarca en el entramado urbano de la ciudad de Logroño y su entorno. No existe vegetación natural, que ha sido sustituida fundamentalmente por cultivos. Desde el punto de vista hidrológico destaca la presencia del río Ebro y su afluente el Iregua, si bien en la zona de estudio la calidad de sus aguas se califica de mala. También destaca la presencia del acuífero n.º 25 denominado «Ebro y afluentes». No se afecta directamente a espacios naturales protegidos, aunque en el entorno se encuentran algunas huertas tradicionales protegidas por el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja, concretamente las de Varea y de Iregua.

Destaca la presencia de los yacimientos arqueológicos de La Fombera y del Puente Romano, así como de la cañada del Ebro, de la cañada real de Santa Coloma y del Camino de Santiago.

Dadas las características del proyecto se indica la ausencia de impacto sobre los suelos, la hidrología superficial, la vegetación, la fauna, el paisaje y los espacios naturales protegidos.

Presenta impactos severos sobre la geología y geomorfología y severo-muy severo sobre la hidrología subterránea.

El estudio de impacto ambiental establece zonas de exclusión donde no podrán establecerse instalaciones auxiliares y caminos de acceso. Indica medidas protectoras y correctoras aplicables a la geología y la geomorfología, y en este sentido aconseja utilizar canteras y vertederos en explotación, adjuntando un plano de localización de los existentes en la zona. Asimismo establece medidas protectoras y correctoras para impactos sobre el suelo, la hidrología superficial y subterránea, la población y el patrimonio histórico-cultural y las vías pecuarias.

Concluye el estudio con el 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 6 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Ebro describe en primer lugar las actuaciones previstas en el estudio informativo. Posteriormente indica que las únicas afecciones significativas son las que se refieren al acuífero de la ciudad de Logroño, ya que el soterramiento proyectado provoca la interrupción completa del flujo de agua en un tramo de 600 m, por lo que estima que deben estudiarse soluciones para resolver este problema. Asimismo señala que deberá reponerse el caudal de riego Arroyo Madre, afectado por la solución propuesta entre los pp.kk. 0+140-0+320 y 0+490-0+750. Por último realiza recomendaciones en el caso de que se elija otra alternativa distinta de la propuesta.

La Dirección General de Carreteras informa de que el estudio de análisis de alternativas y propuestas de soluciones para el aumento de capacidad del tramo Agoncillo-Logroño en la N-232 está siendo sometido a información pública e indica que para lograr la oportuna coordinación se contacte en posteriores fases con la Demarcación de Carreteras de La Rioja.

RENFE remite un informe técnico y otro ambiental, proponiendo en este último numerosas medidas para mitigar el ruido y las vibraciones y los impactos sobre la hidrología e hidrogeología, la fauna, los puntos de interés cultural y los recursos naturales, culturales o socioeconómicos. También propone medidas para reducir el impacto de los excedentes de obra y las emisiones de polvo.

El Ayuntamiento de Logroño señala que la alternativa propuesta se ajusta a la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1992 y al Avance del Plan Especial de Reforma Interior de 1998. Informa de la existencia de un convenio de colaboración entre Ministerio de Fomento, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento, para la redacción de los estudios

y proyectos necesarios para la integración del ferrocarril en la ciudad y otro al que se adhiere RENFE por el que se creaba una sociedad para la coordinación de las actuaciones recogidas en el estudio informativo. Declara su conformidad con las actuaciones del estudio informativo. Realiza asimismo unas sugerencias para el proyecto de infraestructura y los futuros proyectos de integración: anchura de la estructura ferroviaria de 15,30 m en el mayor recorrido posible y sin que las zonas de mayor anchura afecten a zonas de viviendas ni a zonas de futuros viales; modificar la rasante suavizándola hasta el p.k. 5+210 para mejorar el paso superior de la calle Tirso de Molina; a partir del p.k. 0+750 y en dirección Castejón propone que se complete la cubrición; descenso de la rasante en el entorno de la Calle Murrieta, entorno al cruce de República Argentina y entre ésta y la calle Vara del Rey.

La Comunidad de Propietarios del edificio Baltasar Gracián solicita el cambio de ubicación de la nueva subestación transformadora que está previsto construir en las proximidades de la calle Baltasar Gracián, desplazándola fuera de zonas cercanas a viviendas.

La Comunidad de Propietarios del edificio Gonzalo de Berceo, situada aproximadamente en el p.k. 1+180, señala que se producirá un aumento de ruido y vibraciones y solicita que se incluya en el proyecto el soterramiento, cubrición y aislamiento del ferrocarril en la trama urbana de Logroño a partir del p.k. 0+750, así como un adecuado estudio de la transmisión de las vibraciones del paso del ferrocarril a la cimentación de los edificios próximos, disponiéndose los elementos necesarios para su amortiguación.

BANCO DE ESPAÑA

9067

RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 13 de mayo de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,1823	dólares USA.
1 euro =	135,14	yenes japoneses.
1 euro =	7,4409	coronas danesas.
1 euro =	0,67030	libras esterlinas.
1 euro =	9,1415	coronas suecas.
1 euro =	1,5383	francos suizos.
1 euro =	87,90	coronas islandesas.
1 euro =	8,1630	coronas noruegas.
1 euro =	1,9462	levs búlgaros.
1 euro =	0,58620	libras chipriotas.
1 euro =	31,899	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	255,95	forints húngaros.
1 euro =	3,4529	litas lituanos.
1 euro =	0,6539	lats letones.
1 euro =	0,4251	liras maltesas.
1 euro =	4,7690	zlotys polacos.
1 euro =	40,392	leus rumanos.
1 euro =	238,7900	tolares eslovenos.
1 euro =	40,335	coronas eslovacas.
1 euro =	1.828.864	liras turcas.
1 euro =	1,7255	dólares australianos.
1 euro =	1,6447	dólares canadienses.
1 euro =	9,2218	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,9731	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,0408	dólares de Singapur.
1 euro =	1.401,68	wons surcoreanos.
1 euro =	8,2363	rands sudafricanos.

Madrid, 13 de mayo de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.