

Además de las asignaturas antes relacionadas serán también objeto de adaptación como libre configuración y por los créditos cursados, aquellas materias aprobadas por el alumno que no hayan sido adaptadas en virtud de lo anteriormente expuesto.

4. Asignaturas optativas.- Las asignaturas optativas que debe cursar el alumno según el número de créditos indicados en el plan de estudios para cada curso, están reflejadas en la tabla de materias optativas. El alumno elegirá de entre ellas atendiendo a los siguientes criterios:

- a) El número de créditos a cursar de materias optativas son los indicados, para cada curso, en el plan de estudios.
- b) Estos créditos podrán ser tomados en módulos completos de cualquiera de los bloques ofrecidos.

5. Créditos por equivalencia.

5.1. Prácticas en empresas, instituciones públicas o privadas, etc.- Un estudiante podrá obtener hasta 6 créditos de libre configuración por prácticas en empresas u otras instituciones, realizadas en dos periodos de 3 créditos cada uno de ellos y en dos cursos académicos distintos, toda vez que el alumno haya superado todas las asignaturas del primer curso. La equivalencia será de 30 horas de prácticas por crédito.

5.2. Trabajos académicos dirigidos en los Departamentos.- Un estudiante podrá obtener hasta 6 créditos de libre configuración para trabajos académicos realizados en los Departamentos de la Escuela. Los trabajos deberán ser matriculados previamente a su realización y estarán dirigidos por un profesor de la Escuela. Un tribunal juzgará el trabajo realizado y decidirá su valor en créditos.

5.3. Estudios realizados en el marco de Convenios internacionales suscritos por la Universidad.- Un estudiante podrá obtener hasta 6 créditos de libre configuración por estudios realizados en el marco de convenios suscritos por la Universidad. La valoración en créditos se hará atendiendo a los créditos que se establezcan en cada acuerdo.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**28518** *RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado del desdoblamiento de la CN-260 (eje pirenaico). Tramo Besalú-Olot, puntos kilométricos 62,000 a 84,500. Provincia de Girona, de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 21 de diciembre de 1993, una Memoria-resumen del mencionado proyecto para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto consiste básicamente en el desdoblamiento de la carretera existente, con una sección transversal de dos carriles por sentido, con cinco variantes de travesías de núcleos urbanos: Besalú, Argelaguer, Sant Jaume de Llierca, Castellfolit de la Roca y Olot. Están previstos once enlaces para conectar la carretera con el resto de la red viaria.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció un periodo de consultas a Asociaciones, Instituciones y Administraciones sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 30 de abril de 1994, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El Estudio de Impacto Ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras fue sometido, junto al documento técnico del proyecto de trazado, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 20 de julio de 1995, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, el 30 de abril de 1996 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental la documentación, consistente en el Estudio de Impacto Ambiental y el expediente de información pública.

Las características principales del anteproyecto se recogen en el anexo II de esta Declaración.

Visto el referido expediente por el órgano ambiental competente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se requirió al promotor, la Dirección General de Carreteras, para que completase algunos aspectos del Estudio de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Estudio de Impacto Ambiental el 5 de septiembre de 1996.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el anexo III.

Una síntesis del resultado del trámite de información pública del proyecto de trazado y del Estudio de Impacto Ambiental se incluye como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de Trazado del desdoblamiento de la CN-260 (eje pirenaico). Tramo Besalú-Olot, puntos kilométricos 62,000 al 84,500. Provincia de Girona, de la Dirección General de Carreteras.

### *Declaración de Impacto Ambiental*

Examinada la documentación presentada, se considera que el proyecto presentado puede ser una solución ambientalmente viable si el promotor, la Dirección General de Carreteras, cumple con lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental en lo que no se oponga a la presente Declaración y si se cumplen, además, las siguientes condiciones:

#### 1. Medidas relativas al impacto sobre las aguas:

1.1 El parque de maquinaria, las zonas de almacenamiento de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico se situarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación de las aguas, alejadas de los cauces de los ríos y arroyos.

1.2 En ningún caso, los vertidos industriales: Aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua.

Los productos residuales se gestionarán de acuerdo a la normativa aplicable.

1.3 Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales se someterán a tratamiento. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas para garantizar que no se sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente referente a los vertidos.

## 2. Medidas relativas al impacto sobre la geomorfología y el paisaje:

2.1 Los tramos de carretera actual que queden fuera de servicio se someterán a un tratamiento de permeabilización y recubrimiento con tierra vegetal para la implantación de vegetación autóctona propia de la zona, previa demolición del firme cuando sea necesario. Cuando estos tramos discurran en desmonte, podrán utilizarse para su restauración e integración en el paisaje tierras sobrantes de la excavación.

2.2 En el proyecto constructivo se realizará un estudio de la ubicación y dimensiones de las zonas de acopio permanente y temporal de los materiales excedentes de la excavación. Para ello se utilizarán zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas.

Dentro de los límites del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa no se podrán ubicar zonas de vertido permanente ni de préstamos. Excepcionalmente, sólo se podrán realizar vertidos permanentes cuando el objetivo sea restaurar trazados o integrar tramos de carretera que hayan quedado fuera de uso, de acuerdo con lo especificado en el apartado anterior.

2.3 En las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

2.4 Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los accesos a los túneles en terreno no rocoso se abatirán a pendientes 2H:1V con objeto de evitar el atrincheramiento y favorecer su revegetación.

2.5 Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en zonas de materiales no rocosos y que no afecten a vegetación de interés, será como mínimo 3H:2V de tal forma que permitan la colocación de tierra vegetal y mejoren las condiciones de implantación de especies vegetales.

2.6 En el proyecto de construcción se definirán de forma exhaustiva los requerimientos técnicos y ambientales para ejecución de los accesos a la obra, en especial al viaducto de Santaló y a los túneles de la variante de Castellfolit de la Roca. Se estudiará la mayor utilización posible de la propia carretera como acceso a la obra. En concreto, se estudiará con especial atención la posibilidad de utilizar como acceso a los túneles y al viaducto de Santaló los viaductos sobre los ríos Fluviá y Turonell y los túneles de Castellfolit, respectivamente.

2.7 En el ámbito del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa y su zona de influencia (puntos kilométricos 13,400-14,900) los servicios afectados por la obra formados por líneas aéreas deberán ser enterrados para evitar su impacto visual.

2.8 Se realizará un proyecto de restauración de los taludes, enlaces, cursos de agua, emboquilles de los túneles, zonas de préstamos, vertederos y áreas de ocupación temporal durante las obras.

2.9 Los viaductos sobre el río Fluviá y sobre el torrente de Santaló se diseñarán de forma que se minimice el impacto visual sobre el entorno, para preservar la calidad paisajística de la zona.

## 3. Medidas relativas a la prevención del ruido:

El objetivo a alcanzar después de la construcción de la carretera es el de no sobrepasar un Leq. (7-23 h.) de 65 dB (A) y un Leq. (23-7 h.) de 55 dB (A) medidos a 2 metros delante de las fachadas de los edificios habitados existentes.

## 4. Medidas relativas a la protección de la fauna:

Se adoptarán como pasos de fauna de todos los pasos inferiores previstos para drenaje transversal y se crearán otros específicos allí donde el tipo de vegetación, los cultivos o la observación sobre el terreno lo aconseje.

En el ámbito del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa y su zona de influencia, para la concreción de las medidas de protección de la fauna se tendrán en cuenta las recomendaciones de los estudios faunísticos presentados por el Parque en sus alegaciones al proyecto durante el período de información pública.

## 5. Medidas relativas a la permeabilidad territorial:

Se garantizará un grado de permeabilidad territorial que se ajuste a las necesidades de accesibilidad y desplazamiento actuales, así como a las previsiones de uso del territorio. Para ello, en el proyecto de construcción se realizará un análisis exhaustivo de los enlaces y cruces necesarios, así como de la restitución de caminos de servicios existentes o de la necesidad de construcción de otros nuevos de forma que se garantice la permeabilidad territorial y se minimice el efecto barrera creado por la carretera.

Cualquier modificación que se produzca en la red secundaria de caminos dentro de los límites del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa que no haya sido recogido en el proyecto constructivo se deberá ajustar a la normativa vigente del Plan Especial de la zona Volcánica de la Garrotxa y requerirá el informe favorable de la Junta de Protección del Parque.

## 6. Medidas relativas a la protección y conservación del suelo y de la vegetación:

6.1 En la definición del trazado definitivo de la carretera se procurará minimizar la ocupación de terreno, aprovechando, en la medida de lo posible, la carretera existente.

En concreto, se estudiará la modificación del proyecto para disminuir la ocupación de suelo y el impacto sobre la vegetación y el paisaje en los siguientes tramos:

Entre los puntos kilométricos 8,700 y 9,100 se estudiará la modificación del trazado adaptándolo en mayor medida a la carretera actual con objeto de disminuir el desmonte previsto y la afección a la vegetación.

Entre los puntos kilométricos 9,850 y 10,200 se sustituirá, total o parcialmente, el terraplén previsto por un viaducto.

En la zona del Pla de les Funoses, puntos kilométricos 15,700-16,800 se estudiará una mayor adaptación de la carretera para disminuir la ocupación del suelo. Con este mismo fin se reestudiará el enlace Castellfolit Oeste y se definirán los tramos de carretera actual que quedan fuera de servicio.

Entre los puntos kilométricos 18,500 y 19,000 se estudiará la modificación del radio de la curva proyectada con objeto de adaptar en mayor medida el trazado a la carretera actual y disminuir la ocupación de terreno.

Entre los puntos kilométricos 19,400 y 19,800 se estudiará la posibilidad de construir un viaducto para disminuir la afección a la fauna y a la vegetación de ribera del torrente Sant Cosme. Asimismo, se estudiará la construcción de un viaducto en el ramal de acceso a Olot entre la carretera existente y la proyectada.

6.2 En la ubicación y diseño definitivo de los enlaces, además de resolver los problemas de accesibilidad y permeabilidad territorial, se tendrá en cuenta el criterio de minimizar la ocupación de suelo.

## 7. Seguimiento y vigilancia:

7.1 Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración.

En el Programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

7.2 La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. A estos efectos dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración.

7.3 Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a remitir a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental son las siguientes:

Antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción:

Ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes de las tierras sobrantes de la excavación.

Ubicación y tipología de los enlaces, vías de servicio, cruces de la carretera con la red viaria y demás elementos destinados a asegurar la permeabilidad territorial.

Accesos provisionales a la obra, en especial a los viaductos y túneles de la variante de Castellfollit de la Roca.

Proyecto de restauración, al que se hace referencia en la condición 2.8.

Antes de la recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 2.

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

Anualmente, y durante un período de tres años a partir de la recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.

Informes trimestrales sobre los niveles de ruidos realmente existentes en las zonas habitadas y medidas adoptadas para su prevención.

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita controlar el funcionamiento de las mismas.

7.4 La documentación adicional a que se refiere el apartado anterior, así como el proyecto de construcción se enviarán, asimismo, para su informe a los órganos gestores del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa cuando las actuaciones con las que están relacionadas se encuentren dentro de los límites del Parque o su zona de influencia.

7.5 La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ejercerá las funciones de comprobación, seguimiento y vigilancia de las medidas que figuran en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta Declaración y también de las otras funciones previstas en el capítulo IV del Reglamento para la ejecución del Real Decreto de Evaluación de Impacto Ambiental de 30 de septiembre de 1988. En la realización de estas funciones se tendrá en cuenta la opinión de los órganos de Gestión del Parque, en el ámbito del mismo y de su zona de influencia.

#### 8. Definición contractual de las medidas correctoras:

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración figurarán en la Memoria, Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas y Presupuesto del Proyecto de Construcción. También se valorarán y presupuestarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

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.

Madrid, 11 de noviembre de 1996.—La Directora general, Dolores Carriño Dorado.

### ANEXO I

#### Resultado de las consultas previas realizadas

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza .....	—
Delegación del Gobierno. Barcelona .....	—
Generalidad de Cataluña. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aguas .....	—
Generalidad de Cataluña. Departamento de Medio Ambiente. Dirección Territorial de Calidad Ambiental .....	X
Generalidad de Cataluña. Departamento de Cultura .....	—
Generalidad de Cataluña. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca .....	X
Dirección Territorial del MOPTMA en la Comunidad Autónoma de Cataluña .....	—
Diputación Provincial. Girona .....	X
Institut Recerca i Tecnologia Agroalimentaria .....	—
Gobierno Civil de Girona .....	—
Ayuntamiento de Besalú (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Sant Ferriol (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Argelaguer (Girona) .....	X

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sant Jaume de Llierca (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Montagut (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Castellfollit de la Roca (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Sant Joan los Fonts (Girona) .....	—
Ayuntamiento de Olot (Girona) .....	—
Delegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Barcelona .....	—
Consejo de Investigación y Desarrollo (CSIC). Barcelona .....	—
Instituto de Ecología Acuática. Girona .....	—
Facultad de Biología. Cátedra de Ecología. Barcelona .....	—
Facultad de Ciencias. Departamento de Ecología. Barcelona ...	—
Universidad de Barcelona. Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica .....	—
Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Geografía. Bellaterra. Barcelona .....	—
Facultad de Geología. Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Barcelona .....	—
Colegio Universitario. Departamento de Biología-Sección Botánica. Girona .....	—
Colegio Universitario. Cátedra de Geodinámica Externa. Unidad de Geología. Girona .....	—
Colectivo Ecologista Libertario (CEL). Barcelona .....	—
Fundación CIBOD. Barcelona .....	—
Fundación «Carles Pi i Suñer Estudis Autonomics». Barcelona ..	—
Fundación «Roca Gales». Barcelona .....	—
Asociación «Vida Sana». Barcelona .....	—
Centre Excursionista de Valencia. Valencia .....	—
CODA. Madrid .....	—
AEDENAT. Madrid .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) .....	—
ADENA. Madrid .....	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. Madrid .....	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España. Madrid .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Madrid .....	—

La síntesis de las respuestas efectuadas por los distintos organismos es la siguiente:

*Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA)*

No tiene observaciones que realizar.

*Diputación de Girona*

Los tramos que plantean los problemas más importantes son los de las variantes; para el resto, no se prevé que se generen impactos destacables.

Variante de Besalú:

Necesidad de un enlace de la C-150, Girona-Besalú, con este tramo, para lo cual es necesaria la coordinación entre las administraciones titulares, central y autonómica.

La variante por el norte permitirá una mayor adaptación al terreno.

El paso inferior bajo la carretera de Besalú permitirá una mayor adaptación al terreno y reducir la magnitud de la obra de fábrica sobre la riera de Besalú.

Tramo Besalú-Argelaguer:

En el puente sobre el río Borró debería desdoblarse el actual viaducto.

Variante de Argelaguer:

Aunque el planeamiento urbanístico no incluye la variante, al discurrir ésta por el norte no debe plantear problemas. Habrá de preverse protección acústica.

Variante de Sant Jaume de Llierca:

Si se plantea una variante por el norte su incidencia será importante, puesto que podría dar lugar a una importante longitud de variante elevada

y que también afectaría al llano de Politger. Otras opciones de menor impacto no evitan atravesar el río Llierca, lo que da lugar al mayor impacto medioambiental.

#### Variante de Castellfollit:

El Planeamiento municipal no contempla nada al respecto. Se trata del tramo más complicado y discutido.

La única alternativa sería salvar toda la zona montañosa del lado sur mediante túnel.

#### Tramo Castellfollit-Olot:

Las obras requerirán pequeñas modificaciones del trazado actual, sobre todo en el paraje de Sant Cosme, que no deberían producir impactos importantes.

#### Consideraciones finales:

Propone extender las consultas a los organismos que menciona.

#### *Gobierno Civil de Girona*

Propone extender la consulta a los organismos que menciona.

*Generalidad de Cataluña. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Subdirección General de Conservación de la Naturaleza*

Habría que dedicar especial atención al tramo que discurre por el Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa. Deberá ser consultado el equipo gestor del Parque.

Deberán tomarse precauciones para no afectar negativamente los ecosistemas fluviales y de ribera del río Fluviá.

Realiza otras recomendaciones habituales relativas a las infraestructuras lineales: Permeabilidad del trazado a los caminos, canales y acequias, continuidad de cursos fluviales y barrancos, pasos de fauna e integración paisajística.

#### *Ayuntamiento de Argelaguer*

La documentación es insuficiente para evaluar el impacto ambiental del proyecto.

#### *Instituto Tecnológico y Geominero de España*

El Estudio de Impacto Ambiental deberá prestar especial atención a los espacios y enclaves naturales, al impacto paisajístico, a las afecciones al patrimonio cultural, a las incidencias de las voladuras, a los desmontes y terraplenes y a las canteras para préstamos.

*Generalidad de Cataluña. Departamento de Medio Ambiente. Dirección General del Patrimonio Natural*

#### Aspectos ambientales a considerar:

Atención especial a la afección al río Fluviá, que discurre paralelo a la carretera en muchos tramos.

Conviene cruzar el río Fluviá a una cierta distancia al este de Castellfollit. Estudiar con atención la posición y tipología de esta obra de fábrica.

Tipología de los enlaces que minimice la ocupación en planta.

#### Medidas correctoras:

En relación con el paisaje, propone medidas relativas a los taludes, a las zonas de préstamos y vertederos, a la recuperación paisajística de taludes y al acabado de las obras de fábrica.

En relación con el ruido, niveles máximos y pantallas acústicas.

En relación con el medio natural, minimizar la afección al bosque mixto y a la vegetación de ribera. Estudiar la posibilidad de adaptar las obras de drenaje como pasos de fauna.

#### Programa de vigilancia ambiental:

Aparte de los contenidos en el EIA, deberá contemplar los siguientes aspectos:

Determinar el responsable de la realización y seguimiento de este programa.

El promotor deberá contar con asistencia técnica medioambiental a pie de obra.

Creación de una Comisión Mixta de Concertación y Control con participación del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, para el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras en las fases de ejecución y explotación.

#### Afección al Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa:

Gran parte del proyecto discurre por el ámbito del Parque. Se incluye una relación de la normativa vigente, según la cual es preceptivo el informe de la Junta de Protección del Parque.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto de trazado del desdoblamiento de la CN-260, entre Besalú y Olot

#### *Justificación*

La obra proyectada es la realización del desdoblamiento de la carretera N-260, entre Besalú y Olot, con una longitud de 20,3 kilómetros; la actual N-260 atraviesa los pueblos de Besalú, Argelaguer, Sant Jaume de Llierca, Castellfollit de la Roca y Olot.

La necesidad de desdoblamiento surge de la elevada Intensidad Media Diaria (IMD) de la carretera, que hoy está cercana a los 9.000 vehículos/día. Además, por su situación dentro de la red de carreteras de Cataluña, esta vía va a recoger el tráfico que circule por el eje Vic-Olot a través del túnel de Braçons, en proyecto, que constituirá de hecho un desdoblamiento del eje transversal de Cataluña para los vehículos que, desde el centro de España, se dirijan a Figueras y Francia.

En Besalú, la CN-260 conecta con la C-150, de titularidad autonómica, que constituye el eje Olot-Bañolas-Girona, estando desdoblado en la actualidad el tramo Girona-Bañolas y previsto el del tramo Bañolas-Besalú, de 7 kilómetros.

Este proyecto contempla varias variantes de población cuyas travesías tienen problemas de congestión y de seguridad, en especial las de Besalú y Castellfollit de la Roca.

#### *Descripción de la alternativa escogida*

El proyecto de trazado se desarrolla para una alternativa única, si bien en el Estudio de Impacto Ambiental se evalúan, desde el punto de vista ambiental, varias alternativas para las variantes de Besalú, Argelaguer, Castellfollit de la Roca y Olot.

El trazado se inicia al este de Besalú, donde comienza su variante norte, de 2,5 kilómetros de longitud, que discurre en trinchera o falso túnel en el sector más septentrional de la población y posteriormente en viaducto sobre la riera Capellada. Tras incorporarse a la N-260, el trazado irá desdoblado en 3 kilómetros, tras los que comienza la variante norte de Argelaguer, de casi 1 kilómetro de longitud, que discurre en trinchera y es cruzada a desnivel por la carretera a Tortellá. Tras 2,1 kilómetros de carretera desdoblada, comienza la variante de Sant Jaume de Llierca, que irá junto a la actual carretera a lo largo de 1,2 kilómetros. La carretera irá desdoblada en los próximos 2,6 kilómetros, hasta que se desprenda de la N-260, a la altura del cruce de Montagut y cruza el río Fluviá por medio de un viaducto de casi 500 metros, en la variante de Castellfollit de la Roca, que continúa, mediante dos túneles, a través del macizo de Montrós, de unos 1.500 metros de longitud total, entre los cuales se cruza el torrente de Santaló con un viaducto de unos 90 metros. Tras la salida del segundo túnel, se cruza el río Turonell con un viaducto de unos 120 metros, tras lo que vuelve a conectar con la carretera actual, tras 3,5 kilómetros de variante. Los siguientes 2,7 kilómetros discurren desdoblados a través de los vecindarios de Begudá y Sant Cosme, hasta el comienzo de la variante de Olot, al norte de la actual.

Desde las proximidades de Castellfollit hasta el final del trazado en Olot, la carretera discurre por el Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa, zona protegida por Ley aprobada en 1982 por el Parlamento de Cataluña.

#### *Características del proyecto*

##### Características geométricas:

Las características geométricas mínimas que se han seguido en el proyecto son:

Velocidad específica: 100 kilómetros/hora.

Radio mínimo en planta: 450 metros.

Acuerdos cóncavos: 3.500 metros.

Acuerdos convexos: 6.000 metros.

Pendiente máxima: 5 por 100.

**Sección transversal del tronco:**

Dos carriles de 3,50 metros por sentido, arcén exterior de 2,5 metros e interior de 0,5 metros, bermas exteriores de 0,5 metros y mediana de 2,5 metros.

En los túneles, los dos arcones tendrán 1 metro, con un vial de servicio a cada lado de 0,8 metros.

**Principales obras de fábricas: Viaductos y túneles****Viaductos:**

Riera Capellada 2 + 100 - 2 + 390.  
 Río Borró 5 + 230 - 5 + 360.  
 Río Llierca 9 + 760 - 9 + 840.  
 Viaducto Montagut 12 + 490 - 12 + 520.  
 Río Fluviá 13 + 445 - 13 + 960.  
 Riera Santaló 14 + 680 - 14 + 760.  
 Río Turonell 15 + 790 - 15 + 910.  
 Río Fluviá 20 + 200 - 20 + 360.  
 Carretera La Canya 21 + 100 - 21 + 200.

**Túneles:**

Besalú (falso túnel) 1 + 800 - 2 + 080.  
 Sant Jaume de Llierca (falso túnel) 10 + 290 - 10 + 630.  
 Vte. Castellfollit 1 13 + 980 - 14 + 680.  
 Vte. Castellfollit 2 14 + 760 - 15 + 650.

Enlaces: El proyecto consta de los siguientes enlaces:

Besalú-Este.  
 Besalú-Oeste.  
 Argelaguer.  
 Sant Jaume de Llierca Este.  
 Sant Jaume de Llierca Oeste.  
 Montagut.  
 Castellfollit Este.  
 Castellfollit Oeste.  
 Begudá.  
 Olot Este (doble enlace).  
 Olot rotonda.

**Tráfico:**

La IMD en 1994 era de 8.688 vehículos/día, con un 8 por 100 de vehículos pesados, estimándose que para el año 2000 será de unos 11.200 vehículos/día. Con la entrada en funcionamiento del eje Vic-Olot, por el túnel de Braçons, se estima que se pueden incrementar estas previsiones en unos 7.000 vehículos/día y los vehículos pesados en un 3 por 100.

**Presupuesto:**

El presupuesto de ejecución material es de unos 12.000 millones de pesetas, ascendiendo el presupuesto total a 17.928 millones de pesetas.

**ANEXO III****Resumen del contenido del Estudio de Impacto Ambiental**

El estudio recoge los epígrafes de contenido incluidos en la Sección 2.ª, artículos 7 al 12 del Real Decreto 1131/1988 por la que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El estudio comienza con una sucinta descripción del proyecto. Se analizan las características del estado inicial del medio que pueden verse afectados por el proyecto, distinguiendo entre el medio físico y el medio socioeconómico e institucional.

Se analizan alternativas para las cuatro variantes de población que se plantean: Besalú, Argelaguer, Castellfollit de la Roca y Olot.

En el apartado denominado «Síntesis e Impactos generales», incluido en el de Evaluación del proyecto, se analizan los diferentes elementos medioambientales afectados por el proyecto, y se proponen una primera serie de medidas correctoras.

Los impactos se caracterizan y evalúan según los criterios que emanan del Real Decreto 1131/1988; de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los impactos identificados como más importantes son los siguientes:

El provocado por el excedente de tierras, cerca de 1.000.000 de metros cúbicos, para los que habrá que buscar zonas de vertido, no totalmente definidas en el estudio.

Ocupación total de los recursos de agua: Estany d'en Racó, riera de Begudá y el torrente de Sant Cosme.

Dstrucción de la vegetación de ribera y del cauce del torrente de Sant Cosme.

Dstrucción de la vegetación en la sierra de Montrós por las bocas de los cuatro túneles previstos y los accesos a las mismas.

Desaparición de los corredores biológicos de los torrentes de Begudá y Sant Cosme.

Afección al paisaje intrínseco por atrincheramiento en la mayor parte del tramo.

Otros impactos calificados como severos son los siguientes:

Incremento por encima de 10 dB del impacto sonoro en edificaciones.

Impacto sobre la geomorfología de las laderas del torrente de Santaló por los cuatro emboquilles de los túneles y el viaducto.

Barrera hidráulica en los acuíferos de la sierra de Montrós debido a los túneles.

Corte de cursos de agua por la excavación de desmontes en varios puntos.

Incremento de partículas en suspensión debido a los movimientos de tierra y a los vertidos de sustancias contaminantes por la construcción de viaductos y túneles.

Impacto sobre la fauna acuática por afección a los cursos de agua durante la construcción.

Afección sobre los corredores biológicos utilizados por la fauna acuática y terrestre.

Impacto sobre el paisaje extrínseco de algunos desmontes y terraplenes.

Impacto paisajístico de los dos viaductos y los cuatro túneles desde el mirador de Castellfollit.

Impacto paisajístico de los vertederos y zonas de préstamos, de los nuevos accesos de obra y de las zonas bajo los viaductos.

Ocupación de suelos agrícolas y forestales de buena calidad.

Efecto barrera sobre la red de caminos locales y vías pecuarias.

Impacto de los tramos de carretera en desuso.

El resto de los impactos derivados del proyecto van, según el Estudio de Impacto Ambiental, de severo-moderado a compatible.

Para mitigar los impactos se proponen una serie de medidas correctoras, que, en unos casos, son simples, definidas y localizadas y, en otros, se definen principios generales.

El estudio establece un programa de seguimiento y vigilancia para las fases de construcción y de implantación de las medidas de restauración.

La evaluación de los impactos se verificará con el seguimiento de los parámetros de calidad de los factores ambientales afectados.

El control de aplicación de las medidas correctoras se hará tanto durante la fase de construcción como la de explotación.

El Estudio de Impacto Ambiental contiene un pliego de condiciones técnicas particulares para la realización de las medidas correctoras, con instrucciones sobre su desarrollo y condiciones técnicas para las unidades y materiales de obra.

El presupuesto de las medidas correctoras asciende a 758,6 millones de pesetas, siendo las mayores partidas las dedicadas a plantaciones, 197 millones de pesetas; a muros, 165 millones de pesetas, y a la restauración de zonas degradadas (emboquilles, túneles, vertederos, zona de viaductos, etc.), 156 millones de pesetas.

El estudio se cierra con un documento de síntesis.

**ANEXO IV****Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto de trazado***Relación de alegantes*

Organismos públicos:

Consejo Comarcal de la Garrotxa.

Ayuntamiento de Besalú.

Ayuntamiento de Beuda.

Ayuntamiento de Sant Ferriol.

Ayuntamiento d'Argelaguer.

Ayuntamiento de Sant Jaume de Llierca.

Ayuntamiento de Montagut.

Ayuntamiento de Castellfollit de la Roca.

Ayuntamiento de Sant Joan les Fonts.

Ayuntamiento de Olot.

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Girona.

Generalidad de Cataluña. Departamento de Medio Ambiente. Dirección General del Patrimonio Natural.

Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa.

Diputación de Girona.

Ministerio de Defensa. Dirección General de Infraestructura. Secretaría de Estado de la Defensa.

Junta de Aguas. Servicio de las Cuencas del Norte.

Particulares:

Don Salvador García Arbós.

Don Josep Maria Albó.

Don Joaquín de Solá Morales.

Doña Marta Grabulosa i Trayter.

Don Francesc Viciano.

Doña Carme Ventura i Teixidor.

Don Joan Güell i Juan («Garrotxa Oil, Sociedad Limitada»).

Don Josep Maria Bassols y Balés.

Don Francesc Iglesias i Bertrán («Mables Iglesias, Sociedad Limitada»).

Doña Josefina Noguera i Sabater.

Doña María Teresa Pujol Mitjavila.

Don Joan Freixes i Coldecarrera y doña Rosa Reixach i Planella.

Don Lluís Freixes y Reixach.

Don Jaume Freixes i Reixach.

Doña Lluçia i María Roca Oliveras.

Don Joan Vilar i Balateu.

Doña Dominga Robert i Planella.

Don Joan Cabratosa i Pla.

Doña Francisca Badosa i Costa.

Don Esteve Pujiula i Vila.

Don Julián Sanz i Torras y doña Palmira Vila i Dorca.

Don Salvador Vallés i Prat.

Don Salvador Vallés i Prat y don Roser Domingo i Mateu.

Don Dionís Marí i Laudrés («Aplister, Sociedad Anónima»).

Don Joan Juliá i Vilarrasa («Sacopa, Sociedad Anónima»).

Don Ramón Fontseca i Palomé («Pinturpox, Sociedad Limitada»).

Don José Ruiz i Rey («Nicrocin, Sociedad Limitada»).

Don Jaume Espigulé i Pagés («Solucions Químiques Eslo, Sociedad Anónima»).

Doña Pepita Mostarós Costa y otros 45 firmantes.

Don Pere Blanch i Roura.

Don Enric i Àngel Llongarriu.

Don Ramón Sala i Canadell.

Don José María Velasco i Bonet («Llherca, Sociedad Limitada»).

Don Jaume Cásals i Ollé y doña María del Carme Fernández i Abella.

Don Joan Surribas i Llansó.

Asociación de vecinos urbanización «La Cometa».

Vecinos del barrio dels Angles.

Don Joan Gusiñer i Forn.

Doña Catalina Quintana i Forcará.

Don Salvador Vila i Boix.

Don Marcel Saltaló Genís.

Don Emili Puig i Saló.

Don Félix Dorca i Bosch.

Don Jaume Molera i Solá.

Doña Montserrat Torrent i Orriols.

Don Eduard Cortada i Domenec.

Don Francesc Juncá i Seco.

Don Domenec Espadallé i Vergés («Promocions Volca, Sociedad Limitada»).

Don Jaume Sacrest i Ayats.

Doña Marta Costa i Batlle.

Vecinos del Pla de Begudá.

Doña Concepción Pla Torras.

Doña Mercedes y doña Asunción Casabona Sala, y doña Nuria Casabona Escubós.

Doña Josefina Esquena i Dusol.

#### Resumen del contenido ambiental de las alegaciones

##### *Alegaciones de Organismos públicos*

El Ayuntamiento de Besalú considera que es necesario un enlace directo de la N-260 con la carretera de Beuda y completar el enlace este de Besalú con los movimientos a Olot. Asimismo, es necesario un camino de servicio para resolver los accesos a una finca dividida.

El Ayuntamiento de Beuda solicita un enlace de la carretera de Beuda con la N-260, necesario para evitar el paso de los camiones con residuos urbanos por el núcleo urbano de Besalú.

El Ayuntamiento de Sant Ferriol considera que el proyecto no plantea el acceso a una zona programada como industrial, en trámite, ni al camino de Burró. El proyecto no concreta la afeción y reposición de caminos.

El Ayuntamiento de Argelaguer indica que no se prevé el acceso al suelo industrial previsto en las normas subsidiarias ni al grupo de casas del barrio del Pont. Pide que se estudie una variante más alejada del núcleo urbano y en otro caso que el trazado sea subterráneo, para evitar los problemas de ruido.

El proyecto no garantiza la continuidad del camino de la margen derecha, ni el paso ganadero de los puntos kilométricos 7,300 al 8,000 de la antigua carretera de Sales de Llherca.

El Ayuntamiento de Sant Jaume de Llerca solicita la modificación de los accesos este y oeste, completándolos para mejorar la accesibilidad. También considera necesario mejorar los accesos a los polígonos industriales «Pla de Politger» y «P-2», así como respetar las vías o caminos ganaderos y la comunicación del Pla de Politger a ambos lechos de la carretera.

El Ayuntamiento de Montagut solicita la modificación del enlace de Montagut de forma que se garantice la accesibilidad a diversas masías dispersas, la minimización del impacto del viaducto sobre el río Fluviá y el mantenimiento de las comunicaciones mediante una carretera local en todo el ámbito del proyecto.

El Ayuntamiento de Castellfollit de la Roca solicita que se dé un tratamiento adecuado a la actual travesía, manteniendo las comunicaciones de carácter local, que se modifique el enlace de Montagut, dando todos los movimientos, que se modifique el enlace de Castellfollit-oeste y la adecuación de un mirador en la nueva carretera.

El Ayuntamiento de Sant Joan les Fonts solicita el mantenimiento de la actual carretera como vía de servicio en el Pla de Begudá, la modificación de los enlaces de les Funoses, Begudá y San Cosme para mejorar la accesibilidad y reducción del impacto ambiental en la zona de Mas Solanich (puntos kilométricos 19,600 al 20,500), llevando la carretera a cotas de nivel inferiores para disminuir los taludes.

El Ayuntamiento de Olot solicita que se garantice el acceso directo al polígono industrial de «Les Mates» y que se permita el movimiento Olot-Ripoll a través del enlace de les Tries.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Girona solicita que se estudie el acceso a Beuda, la mejora de los accesos a los polígonos industriales de «Pla de Politger», «Begudá» y «Les Mates», la mejora del enlace de les Funoses para facilitar el tráfico hacia Sant Joan les Fonts, la mejora de la permeabilidad transversal en el ámbito agrícola del Pla de Begudá, que se estudie la posibilidad de construir en falso túnel la variante de Argelaguer y que se preste especial atención al impacto ambiental sobre el entorno natural y la calidad de vida.

El Consell Comarcal de la Garrotxa solicita que se mantenga la comunicación con carreteras locales en todo el ámbito del proyecto, aprovechando, si es posible, la carretera existente. Considera muy urgente la variante de Castellfollit de la Roca.

La Dirección General del Patrimonio Natural de la Generalidad de Cataluña pone de manifiesto el efecto barrera que creará la nueva carretera entre la Alta Garrotxa y el parque natural, así como la elevada singularidad y fragilidad de los paisajes de la zona volcánica de la Garrotxa.

En relación con el proyecto, hace algunas consideraciones sobre la necesidad de estudiar exhaustivamente las zonas de acopios y que dentro de los límites del parque no se ubiquen zonas de acopios ni préstamos, a la necesidad de definir y adaptar los accesos a la obra, el proyectar los desmontes no rocosos con pendientes 3H/2V, al tratamiento de las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones provisionales a la restauración de los tramos de carretera en desuso, a la preservación de la vegetación autóctona, a la adaptación de los pasos transversales como pasos fauna, a los impactos acústicos, a la gestión de los residuos sólidos generados en la obra, a la necesidad de reponer los caminos existentes, a la necesidad de enterrar los servicios aéreos afectados y al seguimiento de las obras.

También trata de algunos aspectos y consideraciones concretas puntuales relacionadas con los aspectos anteriores que deberán modificarse en el proyecto.

El equipo de gestión del Parque Natural de la zona volcánica de la Garrotxa presenta un extenso informe técnico sobre el proyecto, en el que solicita una justificación de la obra, y considera que una reducción de la velocidad específica de la carretera dentro del parque, flexibilizaría la infraestructura permitiendo que se adaptase mejor al territorio, a estos efectos menciona el efecto de este factor en dos tramos: Pla de les Funoses y Sant Cosme, también considera que el proyecto no resuelve correctamente

los cruces y accesos a la nueva vía, en especial en los tramos que menciona que no define las zonas de acopios y préstamos y que éstas no deberán ubicarse dentro del parque, faltan por definir los requerimientos ambientales para la ejecución de los accesos, la necesidad de enterrar las líneas aéreas afectadas, la necesidad de un tratamiento específico para los viaductos sobre el río Fluviá (puntos kilométricos 13 + 450-13 + 950) y sobre el torrente de Santaló (puntos kilométricos 16 + 650-16 + 800), la minimización del impacto sobre la fauna con las medidas que se proponen en el informe, la minimización del impacto sobre la vegetación en especial la de los cursos fluviales cuya restauración no está justificada, la necesidad de restituir las áreas afectadas por las obras y la necesidad de que el equipo gestor del parque participe en la dirección ambiental de las obras.

La Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña menciona en su informe las principales afecciones a los cursos de agua y cauces públicos considerando oportunas las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental para disminuir las afecciones, por lo que informa favorablemente el proyecto.

Como consideraciones concretas indica que convendría aclarar qué tipo de obra de fábrica se coloca sobre la riera Juiás, y cambiar la disposición de las pilas de los viaductos sobre el Llierca y sobre el Fluviá en la entrada de Olot.

La Secretaría de Estado de Defensa, del Ministerio de Defensa informa favorablemente el proyecto.

La Diputación de Girona informa favorablemente el proyecto con las siguientes reservas: La no inclusión en el proyecto del enlace con la carretera Besalú-Girona hace que no se puede asegurar la idoneidad de la variante de Besalú, el enlace Castellfollit oeste debería integrar la conexión con las carreteras a Sant Joan les Fonts y la de los túneles de Bianya y por último convendría aumentar el radio de algunos ramales y vías secundarias.

La Dirección General de Carreteras, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña informa de la necesidad de estudiar el acceso de los núcleos habitados, así como de reconsiderar las variantes y terraplenes en las zonas de Sant Jaume de Llierca, Montagut y el Pla de Begudá para disminuir el impacto medioambiental y la modificación de las rasantes del viaducto sobre el Fluviá, para disminuir los impactos.

#### Alegaciones de particulares

De éstas, las que tienen mayor contenido medioambiental son las siguientes:

Doña Marta Grabulosa i Troyter manifiesta la necesidad de preservar el entorno natural de Besalú haciendo toda la variante en túnel.

Don Francesc Viciana i Martí, considera necesario cambiar el trazado de la carretera de Beuda, para que el tráfico pesado no pase por el centro de Besalú.

Doña Carme Ventura i Teixidor, propone que se utilicen las tierras sobrantes para regenerar sectores degradados de Besalú y su entorno.

Don Josep María Bassols i Balés propone realizar la variante de Besalú por el sur, que considera ecológica y estéticamente más favorable.

Don Esteve Pujula i Vila considera que el paso de la autovía en terraplén por el barrio del Puente producirá un gran impacto ambiental, partiendo el barrio en dos, por lo que solicita la modificación del puente sobre el río Llierca y del enlace Sant Jaume-este.

Don Dionís Marí i Laudres («Aplisper, Sociedad Anónima») y otros cuatro representantes de industrias solicitan que se dé acceso directo en ambas direcciones al polígono industrial del «Pla de Politger».

Doña Lluçia i María Roca Oliveras y otros cuatro alegantes solicitan un desplazamiento de la variante de Argelaguer hacia el norte o bien construirla en falso túnel. También solicitan las medidas necesarias para la reducción del impacto sonoro y visual que generaría el proyecto.

Doña Pepita Mustarós Costa y otros 45 firmantes consideran innecesario el proyecto por sus efectos negativos en el municipio de Sant Jaume de Llierca, entre otros, sobre el suelo fértil.

Don Francesc Juça i Seco indica el fuerte impacto ambiental y el riesgo de pérdidas de estabilidad que puedan generar los taludes proyectados en el tramo de Sant Cosme.

Don Domenec Espadallé i Verges («Promociones Volca, Sociedad Limitada») propone la modificación del trazado en Mas Solanich (Sant Joan les Fonts), para evitar los muros de contención y desmontes que producen un fuerte impacto ambiental.

Doña Concepción Pla Torras considera que la solución adoptada para la variante de Castellfollit de la Roca supone un impacto visual inadecuado y que no resuelve los accesos al barrio de Santaló, por lo que se opone al contenido del proyecto.

Vecinos del barrio dels Angles consideran que entre los puntos kilométricos 13 + 100 y 13 + 300 se prevén taludes de gran impacto y con problemas de estabilidad en el camino de la Costa Bella.

## BANCO DE ESPAÑA

**28519** RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 19 de diciembre de 1996, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA .....	130,831	131,093
1 ECU .....	161,786	162,110
1 marco alemán .....	84,136	84,304
1 franco francés .....	24,887	24,937
1 libra esterlina .....	218,030	218,466
100 liras italianas .....	8,553	8,571
100 francos belgas y luxemburgueses .....	408,209	409,027
1 florín holandés .....	74,953	75,103
1 corona danesa .....	21,981	22,025
1 libra irlandesa .....	217,049	217,483
100 escudos portugueses .....	83,364	83,530
100 dracmas griegas .....	52,996	53,102
1 dólar canadiense .....	95,629	95,821
1 franco suizo .....	98,148	98,344
100 yenes japoneses .....	114,663	114,893
1 corona sueca .....	19,080	19,118
1 corona noruega .....	20,220	20,260
1 marco finlandés .....	28,190	28,246
1 chelín austriaco .....	11,956	11,980
1 dólar australiano .....	103,945	104,153
1 dólar neozelandés .....	92,641	92,827

Madrid, 19 de diciembre de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

**28520** RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 1996, del Banco de España, por la que mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda.

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

Porcentaje

Noviembre 1996:

1. Tipo medio de los préstamos hipotecarios a más de tres años para adquisición de vivienda libre:	
a) De bancos .....	8,289
b) De cajas .....	8,649
c) Del conjunto de entidades de crédito .....	8,144
2. Tipo activo de referencia de las cajas de ahorro .....	9,500
3. Rendimiento interno en el mercado secundario de la Deuda Pública entre dos y seis años .....	7,397
4. Tipo interbancario a un año (Mibor) .....	6,388

(1) La definición y forma de cálculo de estos índices se recoge en la Circular del Banco de España 5/1994, de 22 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto).

Madrid, 17 de diciembre de 1996.—El Director general, Raimundo Poveda Onadón.