

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El clima de la zona está encuadrado en el denominado mediterráneo marítimo con un régimen de humedad mediterráneo seco.

En lo referente a hidrología el estudio sitúa la zona en el tramo final de la cuenca del río Palancia, cuya gestión corresponde a la Cuenca Hidrográfica del Júcar. Esta zona está afectada por las denominadas «gotas frías».

El estudio elabora un detallado análisis geológico de la zona en la que se manifiestan depósitos de pie de monte, mantos de arroyada y conos de deyección compuestos por arcillas y cantos.

La vegetación es la propia de esta región, sin que los trazados propuestos puedan afectar a especies protegidas.

El estudio afirma que por estar intensamente humanizada la zona no existe gran riqueza faunística. Tampoco se afectan ZEPAS ni especies protegidas.

Asimismo, el estudio declara la zona como de calidad no muy alta desde el punto de vista paisajística.

El estudio del ruido llega a la conclusión de que hasta los 500 metros de distancia, los niveles de ruido generado por la autovía serán superiores a los 65 dB (A) Leq. (7 h.-23 h.) y/o 55 dB (A) Leq. (23 h.-7 h.).

De acuerdo con la normativa y en lo referente a la calidad del ambiente atmosférico los cálculos del estudio dan valores inferiores a los marcados como límite.

Entre los factores socioculturales el estudio destaca las vías pecuarias, denominadas: Cañada de Aragón y Cañada de Gaisa; y el patrimonio arquitectónico y arqueológico de la zona.

Entre los factores socioeconómicos, hace ver que el sector primario ocupa sólo el 8 por 100 de la población. El terreno está dedicado fundamentalmente a regadíos y naranjos.

En el capítulo dedicado por el estudio a los impactos y la comparación de alternativas destaca:

La alternativa 2 es la menos favorable desde el punto de vista medioambiental, ya que induce una nueva franja de afección en su tramo inicial; mientras que la 1 coincide en ese tramo con la CN-234.

El impacto por ruido supondrá una mejora para los habitantes próximos a la actual travesía; sin embargo los niveles sonoros de las zonas próximas a la autovía se verán incrementados.

De forma análoga la calidad del aire será mejorada en la travesía y empeorará en las zonas cercanas a la autovía.

Las vías pecuarias y posibles restos arqueológicos son analizados en profundidad, dados los impactos que se prevén.

## Análisis de contenido

El estudio informativo, no ha tenido en cuenta la contestación a la consulta previa, en la que se pedía el estudio de una alternativa que transformase, en la zona del proyecto, la A-7 en autovía libre de peaje. En consecuencia, el estudio de impacto ambiental no ha analizado tampoco esa posibilidad, que desde el punto de vista medioambiental podía ser interesante.

Las dos soluciones estudiadas son comunes en un tramo de mayor longitud a aquél en el que difieren. No puede hablarse de alternativas, si no es dándole un significado de cumplimiento normativo.

La alternativa 1 presentada, es la que se enmarca dentro del P. G. O. U. de Sagunto, por lo que no sería necesario estudiar otras alternativas de trazado, excepto para el caso de que se encontraran impactos críticos.

El estudio de los impactos por ruido es excesivamente somero, y deja para etapas posteriores el cálculo de medidas correctoras y protectoras, que puede que no alcancen el nivel de protección requerido.

## ANEXO IV

## Resultado de la información pública realizada por la Dirección General de Carreteras

## Alegantes:

La Dirección General de Carreteras durante el periodo de información pública recibió 121 alegaciones, que fueron informadas en un escrito remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

A continuación se resume la alegación más importante del informe, con la opinión de esta Dirección General, quedando a disposición de los alegantes una copia de dicho informe.

El Ayuntamiento de Sagunto y varias asociaciones de vecinos, ecologistas y particulares, proponen la liberación del peaje en la A-7 como alternativa a estudiar no contemplada. Sobre este punto, crucial a nuestro entender, la Dirección General de Carreteras informa: 1.º Que la variante proyectada estaba incluida en el P. G. O. U. de Sagunto, independientemente de la autopista; 2.º Que en 1990 se trasladó la localización de las taquillas del peaje a un lugar que ahora produce dificultades para procurar la opción que propone el Ayuntamiento de Sagunto; 3.º Que la A-7 no se podría mantener en cuatro carriles, sino que se necesitarían, por lo menos, dos más, y 4.º Que un estudio económico da una ventaja inicial a la liberación del peaje, pero esta ventaja no sería definitiva por las compensaciones que requeriría la concesionaria.

El informe concluye: «La solución que propone el Ayuntamiento de Sagunto es técnicamente viable, tiene una menor incidencia en el medio ambiente y su presupuesto es algo menor.»

La Dirección General de Carreteras no ha estudiado esta alternativa.

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estima que, dado que la solución I, propuesta, no tiene impactos adversos residuales significativos, cabe que el órgano sustantivo no analice otras opciones, en función de sus propias responsabilidades.

## BANCO DE ESPAÑA

7877

RESOLUCIÓN de 11 de abril de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios que este Banco de España aplicará a las operaciones que realice por propia cuenta durante los días del 14 al 20 de abril de 1997, salvo aviso en contrario.

	Comprador Pesetas	Vendedor Pesetas
<i>Billetes correspondientes a las divisas objeto de cotización por el Banco de España:</i>		
1 dólar USA:		
Billete grande (1) .....	141,05	146,87
Billete pequeño (2) .....	139,60	146,87
1 marco alemán .....	81,78	85,16
1 franco francés .....	24,31	25,31
1 libra esterlina .....	229,19	238,64
100 liras italianas .....	8,29	8,64
100 dracmas belgas y luxemburgueses .....	396,40	412,75
1 florín holandés .....	72,74	75,74
1 corona danesa .....	21,47	22,36
1 libra irlandesa .....	218,23	227,23
100 escudos portugueses .....	81,83	85,20
100 dracmas griegas .....	52,00	54,15
1 dólar canadiense .....	101,24	105,41
1 franco suizo .....	95,98	99,94
100 yenes japoneses .....	111,81	116,42
1 corona sueca .....	18,37	19,12
1 corona noruega .....	20,21	21,04
1 marco finlandés .....	27,39	28,52
1 chelín austriaco .....	11,62	12,10
<i>Otros billetes:</i>		
1 dirham .....	13,78	15,46

(1) Esta cotización es aplicable a los billetes de 10, 20, 50 y 100 dólares USA.

(2) Aplicable a los billetes de 1, 2 y 5 dólares USA.

Madrid, 11 de abril de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.