

20632 *RESOLUCIÓN de 27 de julio de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del acondicionamiento y variante de Ramales, provincia de Santander, tramo Lanestosa-Ramales, en la carretera N-629 de Burgos a Santoña, 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, establece 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Medio Ambiente con fecha 12 de enero de 1989, como memoria-resumen, la orden de estudio informativo correspondiente al tramo referido.

La memoria-resumen presentaba cuatro alternativas, denominadas Este-A, Este-B, Oeste y Centro, para seleccionar el trazado más conveniente de la variante de Ramales en la carretera N-629, de Burgos a Santoña, tramo Lanestosa-Ramales, de aproximadamente 5 kilómetros de longitud.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del estudio.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Medio Ambiente dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio informativo que incluía un estudio de impacto ambiental, en el que se contemplaban las cuatro alternativas antes mencionadas, con las denominadas alternativa Centro y Este-B como las más recomendables y la alternativa Oeste como menos recomendable ambientalmente, fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de septiembre de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

La Dirección General de Carreteras, conforme al artículo 16 del Reglamento, remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente, que incluía el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y un informe de la Demarcación de Carreteras en Cantabria proponiendo la alternativa Oeste modificada a la vista de las alegaciones presentadas.

Los datos esenciales del proyecto se recogen en el anexo II.

Un resumen del estudio de impacto ambiental así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

La antigua Dirección General de Política Ambiental, a la vista del resultado de la información pública, hizo consultas a Administraciones que no habían formulado opinión durante las fases anteriores.

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

Por existir discrepancias entre las alternativas recomendadas en el estudio informativo y el resultado de la información pública, que unánimemente solicitaba la alternativa Oeste, la antigua Dirección General de Política Ambiental solicitó un estudio detallado de alternativas al Este de la población de Ramales de la Victoria.

La Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio solicitado anteriormente. Dicho estudio no encontró viables las alternativas al este de la población de Ramales debido a problemas geológicos, arqueológicos y a la oposición frontal de la población para las alternativas más cercanas al pueblo de Ramales; a la vista de ello la Dirección General de Carreteras hizo una propuesta llamada alternativa «Oeste con prescripciones». Un resumen de

este estudio y de la propuesta de solución «Oeste con prescripciones» se recoge en el anexo V.

Dada la relevancia ambiental de la nueva propuesta se solicitó opinión al respecto a la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, órgano con competencia en materia de medio ambiente de la Comunidad Autónoma Cantabria.

Un resumen de la contestación de la citada Dirección General se recoge en el anexo VI.

Finalmente, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informe relativo a la propuesta realizada por la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria. Dicho informe se recoge en el anexo VII.

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 estudio informativo del acondicionamiento y variante de Ramales.

Declaración de impacto ambiental

Del examen de la documentación contenida en el expediente y citada en los anexos de este documento se obtiene que:

Las alternativas situadas al este de la población de Ramales de la Victoria afectarían significativamente sin posible mitigación al patrimonio espeleológico y arqueológico de la zona, y que la alternativa Centro afectaría también significativamente al núcleo urbano.

La alternativa al oeste de la población «con prescripciones» mitiga los potenciales efectos ambientales significativos sobre el río Asón y sobre el bosque del monte Cucurrio detectados en la alternativa Oeste inicialmente propuesta en el estudio informativo.

La ejecución de la alternativa «Oeste con prescripciones», finalmente elegida, deberá observar las medidas correctoras contenidas en el anexo III del estudio de impacto ambiental; el aumento de 35 metros de longitud hasta un total de 135 metros en una de las estructuras que cruzan el río Asón; el aumento de 15 metros de longitud hasta un total de 75 metros en la otra estructura que cruza el río Asón; la separación de la vía 45 metros del borde del cauce del río, entre el punto kilométrico 0+600 y el 1+400 para evitar el encauzamiento del río; la separación de la vía 90 metros hacia el este, entre el punto kilométrico 2+000 y el 3+000, para no afectar el encinar del monte Cucurrio; la construcción de un túnel de aproximadamente 200 metros de longitud entre el punto kilométrico 2+900 y el 3+200 o, en su caso, un viaducto de longitud similar, y la construcción de un túnel de aproximadamente 200 metros de longitud entre el punto kilométrico 4+000 y el 4+500 o, en su caso, un viaducto de longitud similar, como se contiene en los documentos complementarios a dicho estudio, remitidos a esta Dirección General por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Además deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Protección de los valores ecológicos y paisajísticos:

a) Las dos estructuras necesarias para atravesar el río Asón, catalogado como río salmonícola por el Estado español en cumplimiento de la Directiva 78/659 CEE, relativa a la calidad de las aguas continentales que requieren protección o mejora para ser aptas para la vida de los peces, se diseñarán de manera que no utilicen pilares sobre los cauces.

b) Los trabajos de construcción de las dos estructuras sobre el río Asón que puedan suponer un riesgo para el mantenimiento de la calidad del agua no se realizarán durante los meses comprendidos entre octubre y enero (ambos inclusive) por ser las fechas de reproducción de la ictiofauna vulnerable del río.

c) Los estribos de las estructuras sobre los ríos Asón, Gándara y Calera se situarán a una distancia de al menos 5 metros fuera de la orilla del cauce de avenida normal.

d) Se señalarán los límites de la obra mediante empalizadas o vallados durante la construcción de las estructuras de cruce de cauces. No se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a los sistemas fluviales. Se tomarán las medidas necesarias para evitar la turbidez o contaminación de las aguas por caída de materiales durante la construcción a través de los ríos Asón, Gándara y Calera.

e) Los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 2+900-3+200 y 4+000-4+500 se proyectarán de acuerdo con las últimas conclusiones,

recogidas en el anejo VII, de la Dirección General de Carreteras tras las recomendaciones efectuadas por la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria.

f) Durante la ejecución de las obras se seguirá el criterio de minimizar al máximo posible la afeción a la vegetación de ribera, de encinar y de frondosas.

g) No se podrán realizar voladuras en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 30 de junio, período de nidificación y cría de las aves de la zona de proyecto.

h) Las obras se realizarán con la supervisión «in situ» de un técnico especialista en materia de medio ambiente.

2. Protección de yacimientos arqueológicos.—El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

3. Protección de los servicios existentes.—Durante la construcción y explotación de la autovía se asegurará el funcionamiento actual de los servicios existentes, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola.

4. Defensa contra la erosión, análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total.—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total, que contemplará la posibilidad de trasplantar los árboles a eliminar por necesidad de trazado. El citado proyecto dedicará especial atención al cruce de los ríos Asón, Gándara y Calera, al paso por la ladera del monte Cucurrio, a la integración paisajística de la traza y contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y planta de hormigonado.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

5. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado 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.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, 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 de obra previstas en la legislación de contratos del Estado, 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 cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección de los valores ecológicos y paisajísticos realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 4.

Anualmente y durante un plazo de tres años a partir del acta de recepción de las obras: Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

Se remitirá 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.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

6. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la adjudicación del proyecto un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño y presupuesto de las medidas de protección de los valores ecológicos y paisajísticos, a que se refiere la condición 1.

Programa de actuación para la protección de yacimientos arqueológicos, a que se refiere la condición 2.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de análisis ambiental de las zonas auxiliares de obra, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total, a que se refiere la condición 4.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 5.

7. Financiación 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 estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán 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, 27 de julio de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultas | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| ICONA | X |
| Diputación Provincial de Cantabria | — |
| Dirección Regional de Medio Ambiente. Diputación Regional de Cantabria | — |
| Ayuntamiento de Ramales | X |
| ARCA (Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria) | X |
| FOBENA (Asociación para el Estudio y Protección del Bosque Autóctono) | — |
| Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria | X |

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El informe de ICONA indica que la carretera proyectada discurre próxima al espacio de elevado interés natural Collados del Asón. También se indica la presencia de algunas especies cinegéticas y de otras catalogadas como de interés especial por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, cuyos hábitats pueden ser alterados, como es el caso de la Nutria, el Águila Real y el Buitre Leonado.

Señala que el río Asón ha sido designado por el Estado español como río importante por su ictiofauna salmonícola en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas para ser aptas para la vida de los peces.

En el informe se indican los riesgos para la supervivencia de algunas especies y se señalan medidas oportunas, tales como:

Evitar la molestia en época de cría, generalmente desde mediados de abril a finales de junio.

Evitar las medidas que obstaculicen un presumible paso de animales a través de la calzada, con objeto de evitar riesgo de accidentes.

Aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales sin deterioro de los hábitats afectados.

En los lugares en los que las características del terreno no permitan la construcción de pasos adecuados, y sean éstos necesarios, deben dejarse tramos de calzada sin vallar.

En general se recomiendan para pasos de fauna bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberían tener una altura mínima de 4 metros.

También se considera interesante la realización de un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos.

Señala en su informe que para minimizar los impactos ocasionados por la autovía sería conveniente que el trazado transcurriera mayoritariamente sobre la carretera actual.

Ayuntamiento de Ramales de la Victoria.—Señala como alternativa que menos altera el planeamiento urbanístico la que desde el Puerto de La Pared se desvía hacia el este. También indica que en la zona se encuentra la cueva de Cullalvera, de importante valor ecológico, cultural y turístico, que habría que salvar.

ARCA (Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria).—Señala las cualidades paisajísticas de la zona, la existencia de un importante conjunto de cuevas y simas, algunas de ellas con importantes muestras de arte prehistórico, declaradas bien de interés cultural, según la Ley 13/1985, de 25 de junio, entre ellas, Covalanas, El Haza y Cullalvera.

Destaca la necesidad de preservar las manchas de encina y pradería; respetar íntegramente los cauces de los ríos Gándara y Calera, tanto el lecho como la vegetación de ribera; respetar los períodos de reproducción de las especies animales, evitando acciones que pudieran perturbar el normal desarrollo del ciclo biológico; tener en cuenta los detalles de acabado en la ejecución para disminuir el impacto visual sobre el paisaje.

Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria.—Indica la necesidad de medidas para prevenir avenidas, procurando respetar la circulación natural del agua; evitar la erosión y el deslizamiento de tierras por causa de los terraplenes y taludes; evitar impactos paisajísticos, visuales, acústicos y contaminantes; conservar y analizar los hallazgos históricos.

Señala que la variante debería ajustarse en lo posible a la zona de contacto entre la vega de Ramales y el comienzo de la vertiente derecha de la pendiente oriental de los ríos Asón y Calera, respetando los suelos agrícolas y la continuidad de los encinares.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El tramo Lanestosa-Ramales de la carretera N-629 de Burgos a Santoña es uno de los comprendidos en el Programa de Acondicionamiento, dentro del Plan General de Carreteras 1984-91.

Las características geométricas serán: Calzada de 7,0 metros, arcenes de 1,5 metros, y una velocidad de proyecto de 60 Km/h.

El proyecto consiste en definir las diferentes opciones posibles para resolver el acondicionamiento de la carretera N-629 de Burgos a Santoña, entre los puntos kilométricos 64,800 y 69,800, que suprime la travesía del casco urbano de la población de Ramales.

El área geográfica del estudio corresponde al entorno de la población de Ramales, provincia de Santander.

Se estudian cuatro alternativas; tres de ellas (alternativas Este-A, Este-B y Centro) discurren por el este de la población y la cuarta discurre por el oeste (alternativa Oeste).

Alternativa Este-A.—Comienza en el punto kilométrico 69,850 de la carretera actual. El trazado gira al norte para subir al Puerto de La Pared por la ladera oeste del Monte Haza, atraviesa el río Calera con un viaducto de 480 metros de longitud y 80 de altura, volviendo posteriormente al actual trazado, que se acondiciona hasta el final del tramo.

Alternativa Este-B.—Coincide en los primeros 900 metros con la alternativa anterior. A continuación atraviesa la vaguada entre Ramales y Guardamino con un viaducto de 325 metros de longitud y 25 metros de altura y posteriormente discurre por la ladera del Monte Haza para coincidir con la alternativa anterior.

Alternativa Centro.—Es una variante de la alternativa Este-B, con la que coincide en los primeros 1.500 metros, para posteriormente acercarse más a Ramales y con menor cota de rasante discurrir por la ladera del Monte Haza hasta atravesar el río Calera mediante un viaducto de 150 metros de longitud y una altura de 37 metros. El trazado, en su ascenso al Puerto de La Pared, exige grandes desmontes debido a la difícil orografía.

El tramo final coincide con las alternativas anteriores.

Alternativa Oeste.—Cruza el río Asón discurrendo por su margen izquierda, para luego cruzar de nuevo el río Asón adaptándose a la ladera del monte Cucurrio para ascender al Puerto de La Pared salvando el valle del río Gándara y la carretera S-534 con un viaducto de 700 metros de longitud y 85 metros de altura. Continúa con el acondicionamiento de la carretera actual hasta el final del tramo.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental desarrolla los distintos factores del medio que se ven afectados por la construcción de la variante.

La comarca del Valle de Asón-Gándara se describe con una topografía abrupta, con importantes pendientes y elevaciones. Un interesante sistema kárstico formado por un conjunto de numerosas cuevas y galerías.

El informe de espeleología cataloga un total de 20 cavidades y puntos de interés desde el punto de vista geomorfológico; destaca un primer grupo formado por las cuevas de Covalanas, del Haza, y de Cullalvera, en las que se encuentran localizadas pinturas rupestres declaradas bien de interés cultural según la Ley 13/1985, de Patrimonio Histórico Español; un segundo grupo formado por cuevas con yacimiento arqueológico reconocido; un tercer grupo formado por cavidades que albergan colonias de murciélagos o troglobios en general, y un cuarto grupo de cavidades de considerable desnivel, de las que no hay un estudio detallado.

En cuanto al estudio de procesos y riesgos del tramo, el estudio considera que las alternativas Este-A, Este-B y Centro se ven afectadas en gran medida por los riesgos de hundimientos debido a la existencia de procesos kársticos en profundidad en la zona de monte de Haza; riesgos en la pared vertical sobre el camino del haza de caída de piedras sueltas y zona de ladera sometida a erosión de la cubierta vegetal en la margen izquierda del río Calera. La alternativa Oeste se vería afectada por riesgos de hundimientos por existencia de procesos kársticos en la zona del monte Cucurrio, una zona de ladera sometida a erosión de la cubierta vegetal en la subida del Puerto de La Pared y existencia de zonas inundables con periodicidad desconocida asociadas al río Asón y a la margen izquierda del río Gándara.

La cuenca hidrográfica afectada por el tramo es la del río Asón.

En cuanto a la vegetación de la zona, el estudio señala que la traza atravesaría las siguientes unidades de vegetación: Prados; matorral mediterráneo caracterizado por formaciones de encina junto con formaciones arbustivas; bosque mixto de frondosas con predominio de robles, castaños y avellano; monocultivo de Pinus radiata, y bosque de ribera con dominio de alisedas en las márgenes de los ríos.

La zona se describe como una comarca de gran interés faunístico, siendo el valle del Asón y sus afluentes, con restos importantes de bosques de frondosas y encinar cántabro, elementos básicos para el mantenimiento de poblaciones animales de especial interés como el jabalí, tejón, etc. Destaca la importancia del río Asón como río truchero y salmonero. El estudio relaciona las especies encontradas en los distintos ecosistemas.

La cabecera del valle del Asón ofrece, según el estudio, un impresionante paisaje, por lo que se encuentra incluida en el Inventario Nacional de Puntos de Interés Geológico del IGME, ahora Instituto Tecnológico Geominero de España.

El estudio de los recursos culturales de la zona refleja la gran riqueza arqueológica de las cavernas, torcas y simas mencionadas anteriormente.

La población de la comarca presenta una disminución progresiva debido a movimientos migratorios. La base económica del área es la actividad en el sector primario, destacando la explotación forestal en régimen comunal, y en menor medida la ganadería bovina y ovina.

El estudio identifica los impactos ocasionados en cada una de las alternativas, para lo cual utiliza matrices causa-efecto, resultando como más significativos los efectos sobre los suelos de vega y de fondo de valle agrícola más productivos, sobre el paisaje, sobre la vegetación, sobre la superficie destinada a ganadería, agricultura y forestal explotada, sobre la pérdida de vida tradicional, y sobre la estructura urbana.

El resultado final de mayor a menor grado de impactos, corresponde a las alternativas Oeste, Este-A, Centro y Este-B.

En el informe final destaca la enorme desproporción entre el impacto negativo de la carretera en la fase de construcción y/u obra respecto a la fase de funcionamiento y/o explotación y el predominio de carácter negativo del impacto sobre el medio físico natural y sobre el sistema de asentamientos, frente al predominio de los impactos positivos sobre el medio socioeconómico.

El estudio propone una serie de medidas correctoras, entre las que destaca:

Para evitar la destrucción de puntos de interés geológico y de cavidades: Cuidar el diseño final de trazado, cuidar el movimiento de tierras, cuidar la elección de zonas de acúmulo de materiales de extracción, cuidar el movimiento de maquinaria pesada, construir muros de contención para evitar corrimientos de tierra, utilizar mallas metálicas, crear cunetes de seguridad, revegetar en cabecera para evitar desprendimientos y plantar en terraplenes y taludes para evitar erosiones.

Para evitar impactos sobre el agua: Retener el mínimo tiempo posible las aguas, durante la construcción de obras de fábrica, no producir vertidos, alejar los parques de maquinaria de los cauces, y recuperar la vegetación de ribera.

Para el impacto producido por ruido, introducir pantallas vegetales.

Para proteger a la fauna y a la vegetación, facilitar el paso por las obras de fábrica y drenaje y utilizar plantas autóctonas en revegetación.

Para el impacto producido en el paisaje, integrar la obra por medio de plantaciones.

Para el Plan de Vigilancia Ambiental, el estudio hace una serie de recomendaciones para llevar a cabo un seguimiento ambiental de la obra. Entre estas recomendaciones se incluye la propuesta de elaborar un convenio entre el MOPU (hoy extinto) y la Universidad para conocer la evolución de las siembras y plantaciones en taludes, de la vegetación en su entorno, tratamientos en zonas de extracción de materiales.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental contiene todos los epígrafes establecidos en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

La identificación y valoración de impactos ambientales deja patentes los claros impactos significativos de la alternativa Oeste pero no informa de manera suficiente sobre las afecciones del resto de las alternativas sobre la población, la arqueología y geología de la zona, ni se proponen las medidas correctoras que de una manera satisfactoria corrijan los potenciales impactos ambientales.

Estas deficiencias motivaron la solicitud de información complementaria al estudio. Un resumen de la información complementaria obtenida se describe en el anexo V de esta declaración.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Ayuntamiento de Ramales de la Victoria.

José Fernández García.

Luzdivina García Gato.

Concepción Setién Cano.

Francisco Cano Crespo y 157 más.

Un resumen del contenido medioambiental de las alegaciones presentadas es el siguiente:

Ayuntamiento de Ramales de la Victoria.—En su alegación propone la alternativa Oeste, por ser la que no impide la expansión urbanística del casco urbano, ni provoca un impacto negativo en las cuevas pertenecientes al Patrimonio Histórico.

El resto de las alegaciones presentadas.—Solicitan la alternativa Oeste y son contrarias a las opciones Centro, Este-B y en menor medida a la Este-A, alegando que el trazado pasaría por terreno urbanizable, fincas particulares y por afectar a las Cuevas de Covalanas y Cullalvera.

Resultado de las consultas a administraciones realizadas con posterioridad a la información pública

Diputación Regional de Cantabria. Dirección Regional de Medio Ambiente. El informe señala estar de acuerdo con la alternativa Centro propuesta por el estudio de impacto ambiental.

Diputación Regional de Cantabria. Dirección Regional de Cultura y Educación. El informe documenta sobre los yacimientos inventariados en la zona y señala graves impactos arqueológicos para algunos de los yacimientos catalogados, que habría que valorar previamente mediante estudios de detalle antes de tomar la decisión. Asimismo el informe propone la alternativa Oeste.

ANEXO V

Estudio detallado alternativas Este y alternativa «Oeste con prescripciones»

Alternativas Este:

El estudio incluye informe del Museo de Ciencias Naturales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en relación a la afección de la variante a las cuevas de arte rupestre del Haza y Covalanas, en el que señala que para la viabilidad del proyecto habría que incluir en el pliego

de condiciones el tipo de explosivo y cantidad de éste, que estará condicionado por que la velocidad de vibración que se alcance en las paredes de la cueva sea $V < 0,25$ mm/s, exigiendo además un control continuo durante el tiempo de la ejecución de la obra.

También se incluye un informe de la Diputación Regional de Cantabria, en el que se indica la aceptación de la alternativa Este-B, si previamente se hace un estudio por el Instituto Tecnológico Geominero de España de afectación por vibraciones para las cavidades que estén a menos de 200 metros del trazado.

La Dirección General de Carreteras, a la vista de los informes anteriores, concluye:

La imposibilidad de ejecutar la solución Este-B, ya que durante la ejecución de los trabajos es imposible no sobrepasar la velocidad de vibración en el límite fijado por los expertos, de 0,25 mm/s.

La imposibilidad de ejecutar la solución Centro por la oposición frontal del Ayuntamiento de Ramales y de su población, y por que esta solución no elimina en su totalidad el problema de las vibraciones en las cuevas.

Por lo anteriormente expuesto, la Dirección General de Carreteras vuelve a estudiar la alternativa Oeste, eliminando el encauzamiento del río Asón previsto en el estudio informativo y la afección al bosque mixto de frondosas en el monte Cucurrio. Esta variante de la alternativa Oeste es denominada alternativa «Oeste con prescripciones».

Descripción de la alternativa «Oeste con prescripciones».—Las modificaciones con respecto a la alternativa Oeste inicial son las siguientes:

La variante atraviesa el río Asón con una estructura de 135 metros para no afectar al bosque de ribera existente (frente a 100 metros de longitud en la antigua alternativa Oeste), el trazado discurre por la margen izquierda del río Asón alejándose del mismo para evitar el encauzamiento previsto en la antigua solución; la variante atraviesa de nuevo el río Asón con una estructura de 75 metros (frente a 60 metros de longitud en la antigua alternativa); la variante a su paso por el monte Cucurrio se desplaza para coincidir prácticamente con un camino, eliminando la afección al encinar del monte Cucurrio. Se incluye una propuesta de medidas correctoras para la vegetación y la fauna.

Separación de 90 metros, hacia el este entre los puntos kilométricos 2+000 y 3+000 para eliminar la afección al encinar del monte Cucurrio.

ANEXO VI

Resumen del informe sobre la alternativa «Oeste con prescripciones» de la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria

El informe propone los siguientes criterios para el desarrollo del proyecto:

1. Adaptación del trazado a las características morfológicas del terreno.—Se señala que el trazado genera grandes terraplenes y desmontes que afectarían de manera significativa al paisaje, por lo que se debería revisar el proyecto en orden a diseñar una solución que conlleve el menor movimiento de tierras posible.

2. Estructuras de cruce del cauce.—Se recomiendan medidas para evitar el riesgo de afección al río durante las obras, como señalización de límites de la obra con empalizadas o vallados que retengan las tierras marginales; no afección de vegetación de ribera; supervisión de las obras «in situ» de un Técnico especialista en medio ambiente.

3. Afección a pies aislados de árboles.—Se deberá redactar un proyecto de revegetación de las áreas afectadas por las obras, que contemple la posibilidad de transplantar los árboles a eliminar por necesidad de trazado, de las especies, edad y número de ejemplares a determinar.

4. Trazado en falso túnel.—Dado el valor ecológico y paisajístico del terreno se recomienda diseñar una solución en falso túnel entre los puntos kilométricos 2+500 y 3+000 y para el tramo entre los puntos kilométricos 4+000 y 4+500 en falso túnel o aproximar el nuevo trazado a la carretera actual.

Secundariamente y como alternativa al falso túnel y si fuera posible desde el punto de vista del diseño del trazado se propone, entre los puntos kilométricos 2+500-3+000 y 4+000-4+500, una solución en viaducto, siempre y cuando cumpla los siguientes requisitos: a) Que la distancia libre al suelo sea superior a 15 metros, y b) Que la distancia mínima a cualquier punto del terreno sea igualmente de 15 metros.

5. Otras consideraciones.—Se recomiendan medidas durante las obras para minimizar el impacto sobre el medio entre las que se destaca: Utilizar la mínima superficie posible para movimientos de vehículos y explanadas de trabajo; labores de restauración y revegetación; el exceso de materiales deberá ir a vertedero autorizado.

ANEXO VII

Resumen del informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria relativo a las recomendaciones efectuadas por la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria

En relación a la recomendación de que entre los puntos kilométricos 2+500 y 3+000 y entre 4+000 y 4+500 el trazado discorra en falso túnel, o como alternativa secundaria en viaducto siendo entonces la distancia libre al suelo superior a 15 metros y la distancia mínima a cualquier punto de terreno igualmente de 15 metros, se hace la siguiente propuesta:

Tras un estudio de viabilidad geológico-geotécnico se estima la posibilidad de realizar un túnel, como máximo, comprendido entre los puntos kilométricos 2+900 y 3+200, de aproximadamente 200 metros, o, en su caso, un viaducto de longitud similar y un túnel de aproximadamente 200 metros, entre los puntos kilométricos 4+000 y 4+500, o, en su caso, un viaducto de longitud similar.

La llamada solución «Oeste con prescripciones» contendrá además las siguientes variaciones en relación al trazado inicial:

Aumento de la longitud de la estructura E-2, de 100 a 135 metros, y de la estructura E-5, de 60 a 75 metros.

Separación en 45 metros respecto a la margen izquierda del río Asón, entre los puntos kilométricos 0+600 y 1+400, para evitar su encauzamiento.

Separación de 90 metros, hacia el este entre los puntos kilométricos 2+000 y 3+000, para eliminar la afeción al encinar del monte Cucurrio.

BANCO DE ESPAÑA

20633 *RESOLUCIÓN de 26 de agosto de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 26 de agosto de 1998, 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 | 153,203 | 153,509 |
| 1 ECU | 167,481 | 167,817 |
| 1 marco alemán | 84,797 | 84,967 |
| 1 franco francés | 25,295 | 25,345 |
| 1 libra esterlina | 250,839 | 251,341 |
| 100 liras italianas | 8,596 | 8,614 |
| 100 francos belgas y luxemburgueses | 411,171 | 411,995 |
| 1 florín holandés | 75,195 | 75,345 |
| 1 corona danesa | 22,264 | 22,308 |
| 1 libra irlandesa | 212,768 | 213,194 |
| 100 escudos portugueses | 82,830 | 82,996 |
| 100 dracmas griegas | 49,157 | 49,255 |
| 1 dólar canadiense | 98,440 | 98,638 |
| 1 franco suizo | 101,863 | 102,067 |
| 100 yenes japoneses | 106,001 | 106,213 |
| 1 corona sueca | 18,295 | 18,331 |
| 1 corona noruega | 19,127 | 19,165 |
| 1 marco finlandés | 27,880 | 27,936 |
| 1 chelín austríaco | 12,052 | 12,076 |
| 1 dólar australiano | 87,923 | 88,099 |
| 1 dólar neozelandés | 75,315 | 75,465 |

Madrid, 26 de agosto de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

20634 *RESOLUCIÓN de 29 de julio de 1998, del Departamento de Cultura, por la que se archiva el expediente de declaración como bien cultural de interés nacional, en la categoría de Monumento Histórico, de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu del Cementiri Vell, en Masquefa.*

En fecha 27 de diciembre de 1982 («Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» de 28 de enero de 1983) se incoó expediente para la declaración de Monumento Histórico-Artístico a favor de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu del Cementiri Vell, en Masquefa (Anoia).

Por la Resolución de 27 de junio de 1994 («Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» de 18 de julio) se incoó expediente para la delimitación del entorno de protección de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu del Cementiri Vell, en Masquefa (Anoia).

Visto el informe desfavorable a la declaración de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu, emitido en fecha 20 de marzo de 1996 por el Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Catalán, en el que se hace constar que los valores culturales de dicha iglesia son sólo destacables desde el punto de vista local, pero no en el ámbito del patrimonio arquitectónico de Cataluña;

Vistas las alegaciones presentadas durante el primer período de audiencia;

Visto el nuevo informe del Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Catalán de 18 de septiembre de 1997, el que, y a la vista de la nueva documentación presentada por el Ayuntamiento de Masquefa, ratifica su opinión desfavorable a la declaración de bien cultural de interés nacional a favor de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu del Cementiri Vell, en Masquefa (Anoia);

Vistas las nuevas alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Masquefa durante el segundo período de audiencia, y considerando que no desvirtúan el contenido de los informes desfavorables a la declaración emitidos por el Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Catalán;

Considerando el artículo 8.3 de la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, que exige el informe favorable del Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Catalán para que declare un bien cultural de interés nacional, resuelvo:

Primero.—Archivar las actuaciones del expediente de declaración como bien cultural de interés nacional de la iglesia de Sant Pere i la Santa Creu del Cementiri Vell, en Masquefa (Anoia), y del expediente de delimitación del entorno de protección del inmueble citado y, en consecuencia, dejar sin efecto las Resoluciones de 27 de diciembre de 1982 y de 27 de junio de 1994, por las que se incoaban los expedientes referenciados.

Segundo.—Notificar esta Resolución a los interesados, dar traslado de la misma al Ayuntamiento de Masquefa y hacerle saber que se levanta la suspensión del otorgamiento de las correspondientes licencias municipales de parcelación, edificación o demolición en las zonas afectadas y la de los efectos de las licencias ya otorgadas.

Barcelona, 29 de julio de 1998.—El Consejero, Joan M. Pujals i Vallvé.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

20635 *RESOLUCIÓN de 24 de abril de 1998, de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura y Educación, por la que se incoa expediente de delimitación del entorno de protección de la torre del Araillo o de Sancho Manuel, en Lorca (Murcia).*

Considerando que la torre del Araillo o de Sancho Manuel está declarada bien de interés cultural, con categoría de Monumento, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español;