de la nutria en el río Arenoso y los efectos que sobre ella tendría la construcción del embalse.

La Estación Biológica de Doñana advierte de la posible influencia de la presa sobre el tramo del río Arenoso, incluido en el Parque Natural de la Sierra de Cardeneros y Montoro, en cuanto a la vegetación y la fauna, sobre todo a la ictiofauna y la nutria, especie que se ve muy afectada por las presas.

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza realiza las mismas indicaciones sobre la posible incidencia de la presa sobre las comunidades vegetales y animales aguas arriba de la presa, en el tramo medio-alto incluido en el parque natural.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que debe realizarse un estudio hidrológico que incluya la posible afección del embalse a los baños de Arenosillo.

ANEXO II

1. Contenido del estudio de impacto ambiental

1.1 Descripción del proyecto.

El objeto del proyecto es la construcción de una presa sobre el río Arenoso, afluente del Guadalquivir por su margen derecha, aguas abajo de la ciudad de Montoro, cuya finalidad es la de regular las aportaciones propias y aquellas que se trasvasen desde el río Guadalquivir, mediante bombeo, para abastecimiento y regadíos en el cauce bajo del Guadalquivir.

Para ello se analizan cinco cerradas, situadas a 1.100 metros, 1.400 metros, 2.600 metros, 3.500 metros y 4.500 metros de la confluencia.

El volumen máximo de agua a trasvasar del río Guadalquivir al río Arenoso se calcula que será el resultante de bombear durante ocho meses al año, con un caudal máximo de 10 metros cúbicos/segundo.

Este volumen máximo, de 200 hectómetros cúbicos, sólo sería admitido por las cerradas números 3, 4 y 5, las más alejadas de la desembocadura.

Según el estudio económico el precio del metro cúbico de agua embalsado más rentable correspondería a la cerrada número 2, mientras que, por condicionantes ambientales, las cerradas más aconsejables son las números 1 y 2, más cercanas a la desembocadura, alejadas del Parque Natural de la Sierra de Cardeneros y Montoro, situado en el curso medio-alto.

Se escoge la cerrada número 2, que admite 150 hectómetros cúbicos de trasvase, situada a 1.400 metros de la desembocadura, porque:

Desde el punto de vista medioambiental es similar a la cerrada número 1, ya que sólo está 300 metros aguas arriba de ésta.

La cerrada número 1 sólo admite 100 hectómetros cúbicos.

Es la mejor, desde el punto de vista económico.

Estudiadas las condiciones topográficas y geológicas de esta cerrada, así como los materiales disponibles, se opta por una presa de escollera con núcleo impermeable, con una longitud de 1.279 metros y una altura hasta la coronación de 75,18 metros. El volumen de los materiales a emplear es el siguiente:

Núcleo	1.000.000 metros cúbicos
Núcleo + transición	350.000 metros cúbicos
Escollera	2.250.000 metros cúbicos
Total materiales ..	3.600.000 metros cúbicos

La escollera se obtendrá de dos canteras situadas en el vaso y que quedarán cubiertas por el agua cuando la presa esté al nivel máximo normal.

El material del filtro (intermedio entre el núcleo y la escollera) se obtendrá de los depósitos aluviales del río Arenoso, situados en el vaso inundado por el embalse, y de una cantera cercana a Montoro que extrae material del lecho del río Guadalquivir.

El material impermeable para la construcción del núcleo se extraerá de dos terrazas que quedarán bajo las aguas y de otras dos (Martínicos y Zamoranos) que quedan al borde del vaso.

Las características principales del embalse son:

Cota máxima normal: 209 metros.

Cota máxima extraordinaria: 213 metros.

Capacidad máxima normal: 161 hectómetros cúbicos.

Capacidad máxima extraordinaria: 193 hectómetros cúbicos.

Superficie de la lámina de agua máxima normal: 747 hectáreas.

Superficie de la lámina de agua máxima extraordinaria: 867 hectáreas.

Profundidad media: 21,54 metros.

Como obras complementarias se proyecta:

La construcción de una central de bombeo y producción eléctrica a pie de presa.

La construcción de un azud en el río Guadalquivir después de la confluencia con el río Arenoso, para posibilitar el bombeo, independientemente del nivel alcanzado por las aguas en la existente presa de Hidroeléctrica Sevillana que, situada aguas abajo de este azud, lo inunda cuando está llena.

El dragado del tramo del cauce del río Arenoso desde la presa hasta su confluencia con el río Guadalquivir, para facilitar el trasvase.

Desvío de la carretera CO-414, de Montoro a Villanueva de Córdoba, aprovechando la presa para cruzar el río Arenoso. Tiene 7.125 metros de longitud, con desmontes máximos de 20 metros y terraplenes máximos de 15 metros.

Nueva carretera que, partiendo del enlace de Montoro en la CN-IV, conecta con el camino de Algallarín, con una longitud de 1.956 metros y terraplenes de hasta 8 metros.

Ampliación de la plataforma del camino de Algallarín, en un tramo de 2.096 metros, hasta conectar con el desvío de la CO-414, con terraplenes máximos de 10 metros.

Nueva carretera desde el camino anterior hasta la presa, por su margen derecha, de 715 metros de longitud y terraplenes de 10 metros de altura máxima.

Nueva carretera, entre la anterior y el poblado de cuatro casas, de 215 metros y terraplenes de hasta 10 metros.

Nueva carretera entre el poblado y la central hidroeléctrica a pie de presa, por la margen derecha, de 673 metros de longitud, con desmontes de 10 metros de altura máxima.

1.2 Descripción del entorno y análisis ambiental.

Según se indica en el estudio, el río Arenoso queda seco en el estiaje. Según el estudio, las especies faunísticas que habitan en el parque natural no se verán afectadas, ya que los terrenos inundados tienen amplia representación en la zona, y su pérdida, en cualquiera de sus cualidades, no representa un porcentaje significativo.

Según el estudio, la sustitución de un hábitat fluvial por otro de tipo lacustre afectará a los movimientos migratorios de algunas especies como el barbo, la boga y la pardilla que, habitando en el Guadalquivir, suben a frezar en el Arenoso.

En cuanto a la vegetación, se cita la mancha de vegetación ribereña de alto nivel evolutivo que se encuentra en la margen izquierda del río Arenoso cerca de la confluencia con el Guadalquivir, que no se afecta por el embalse, y que no tiene por qué serlo por acciones indirectas de movimiento de maquinaria, escombreras, vertidos, etc.

El estudio concluye el análisis diciendo que se producirá un impacto significativo por la interrupción de los movimientos migratorios de los peces, que debe corregirse con dispositivos para que puedan salvar la presa. Para el paso de nutrias, el estudio propone que se habiliten las estructuras adecuadas para que puedan cruzar el desvío de la carretera CO-414.

ANEXO III

Resultado de la información pública

Durante el plazo reglamentario de presentación de alegaciones se han presentado nueve alegaciones, pero ninguna de ellas tiene contenido ambiental.

12667 RESOLUCIÓN de 18 de abril de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de duplicación de calzada de la carretera N-601, de Madrid a León por Valladolid, puntos kilométricos 175,5 al 181,0, tramo Boecillo-Laguna de Duero (Valladolid), 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.

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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 27 de enero de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-Resumen del proyecto de referencia con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Política Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La Dirección General de Política Ambiental, con fecha 29 de junio de 1994, dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I de esta Resolución.

La documentación técnica del proyecto, elaborada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, entre la que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue sometida al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 14 de febrero de 1996 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid» el 3 de febrero de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen de los aspectos significativos 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 II.

Un resumen del resultado de la información pública se recoge en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de noviembre de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación técnica del proyecto y el expediente de información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 8 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de duplicación de calzada de la carretera N-601, de Madrid a León por Valladolid, tramo Boecillo-Laguna de Duero, de la Dirección General de Carreteras.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y reconocidas las características del medio donde se pretende localizar, en visita realizada por técnicos de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales, se considera que el proyecto presentado es ambientalmente viable. La ejecución y explotación de dicho proyecto deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Contaminación acústica.

En el programa de vigilancia ambiental se incluirá el control de los niveles de inmisión sonora originados por la explotación de la vía, al menos en los cinco puntos en que el estudio de impacto ambiental realizó una previsión de niveles sonoros. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB (A) Leq. entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB (A) Leq. entre las siete y las veintitrés horas, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas próximas a la vía y ubicadas en terrenos calificados como urbanizables según el planeamiento vigente en la fecha de publicación de esta declaración, en los términos municipales de Boecillo, Laguna de Duero y Aldeamayor de San Martín.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de adoptar medidas correctoras.

2. Protección de ecosistemas.

Las ejecuciones de las obras entre los puntos kilométricos 3,700 y 4,200, donde el proyecto atraviesa el río Duero y un pinar contiguo, se realizarán fuera del período comprendido entre el 1 de marzo y el 30 de junio, época de mayor actividad biológica.

Para la realización del tramo citado anteriormente, la dirección de obra contará con un técnico especialista en medio natural, que asesorará e informará durante la ejecución de las obras, con el fin de preservar y minimizar la afección a los ecosistemas fluviales y al pinar.

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

Se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que deberá recoger y desarrollar los tratamientos específicos de restauración de las siguientes áreas:

- Zonas de préstamos y vertedero.
- Márgenes del río Duero y del arroyo Molino.
- Viaro de acceso a las obras.
- Parque de maquinaria.
- Plantas de asfaltado y hormigonado.

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

4. 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 estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de 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.

El programa incluirá la remisión de, al menos, los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de ecosistemas y a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refieren, respectivamente, las condiciones 2 y 3.

b) Anualmente, y durante tres años, a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros en las zonas a que se refiere la condición 1 y, en su caso, propuesta de medidas correctoras.
Informe sobre el estado y evolución de las áreas en recuperación referidas en la condición 3.

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

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.

5. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta declaración de impacto ambiental y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 3.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 4.

6. Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos relacionados con la ejecución de medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto

a nivel de proyecto de construcción. También se valorarán los gastos derivados del programa 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, 18 de abril de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA. Madrid	X
Delegación del Gobierno. Valladolid	—
Confederación Hidrográfica del Duero. Valladolid	X
Delegación del MOPTMA. Valladolid	—
CEDEX. Madrid	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España. Madrid	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León. Valladolid	—
Consejería de Medio Ambiente. Valladolid	X
Consejería de Cultura. Valladolid	X
Consejería de Agricultura. Valladolid	—
Diputación Provincial. Valladolid	—
Ayuntamiento de Boecillo. Valladolid	X
Ayuntamiento de Laguna de Duero. Valladolid	X
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Salamanca	—
Facultad de Ciencias. Valladolid	—
Departamento de Geografía. Valladolid	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Valladolid	—
SEO (Sociedad Española de Ornitología). Madrid	—
Colectivo Cantueso. Ávila	—
ASDEN. Soria	—
CEMAC. Burgos	—
MILVUS. Colectivo M. A. Valladolid	—
Asociación Hábitat. Valladolid	—
ANVA. Valladolid	—
AVDEM. Valladolid	—
RONDILLA. Valladolid	—
CODA. Madrid	—
AEDENAT. Madrid	—
ADENA. Madrid	—
Asociación Española de E. I. A. Madrid	—

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

El Instituto de Conservación de la Naturaleza señala que el proyecto atraviesa el área «Pinares de Valladolid», incluida en el proyecto Biotopos-CORINE/CE e integrada por pinares de «Pinus pinea» y «Pinus pinaster», donde se asientan las especies «Lythrum feroxum» y «Mycrocnemum coralloides», catalogadas como vulnerables y la primera de ellas, así como la alianza de vegetación halófila mediterránea-continental también presente en la zona, son de conservación prioritaria por la Directiva 43/92/CE. Por tanto, en la ejecución y explotación de este proyecto deberá evitarse su alteración.

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que la capacidad de desagüe de las estructuras que afectan a los cauces públicos deberán ser diseñadas para un período mínimo de recurrencia de quinientos años y que se deberá evitar que la carretera pueda hacer funciones de presa.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España se limita a comentar aspectos genéricos que no aportan información alguna sobre el proyecto.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León únicamente señala que se deberá tener en cuenta la posible incidencia del proyecto en la red de vías pecuarias.

La Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León informa que el proyecto podría incidir en el punto de interés arqueológico conocido como Vereda de las Culebras, por lo que debería realizarse un estudio arqueológico previo.

El Ayuntamiento de Boecillo informa favorablemente este proyecto y solicita la reposición del camino de acceso a Las Bodegas mediante paso superior.

El Ayuntamiento de Laguna de Duero informa que los mayores impactos de este proyecto se producirán por las estructuras proyectadas para los distintos enlaces y para el paso sobre el río Duero, por detrás de las actuales instalaciones de gasolinera, piscina y restaurante, y sobre el arroyo del Molino.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El proyecto consiste en la duplicación de calzada de la actual N-601, desde el punto kilométrico 175,5 al 181,0, entre las poblaciones de Boecillo y Laguna de Duero, alejándose de ésta únicamente para cruzar el río Duero. El puente actual, que se continúa con la tapia del antiguo convento de los Abrojos, tiene a su salida una curva de radio de 250 metros, por lo que se ha descartado la posibilidad de aprovecharlo.

Para el paso del río Duero se estudian dos soluciones:

La solución A, que plantea la construcción de un nuevo puente doble aguas arriba y muy próximo al existente, lo que supondría para éste una pérdida del valor estético y cultural que posee. Esta solución atraviesa una franja de vegetación de ribera que se encuentra en buen estado de conservación y afectaría también a las instalaciones de unas piscinas y de una gasolinera existentes.

La solución B plantea el cruce del río Duero unos 130 metros aguas arriba del puente actual y afectaría a cuatro parcelas de la urbanización «La Barca», pero modificando esta traza ligeramente hacia el oeste se evitaría esta afección.

Esta solución B modificada es la que se propone en el estudio como solución definitiva, ya que no afecta a las piscinas y la gasolinera existentes, cruza el río por una zona en que la vegetación de ribera está muy deteriorada y la zona de pinar mixto («P. pinea» y «P. pinaster») que atraviesa es de muy poca calidad.

El proyecto contempla la prolongación de la obra existente sobre el arroyo Molino, la remodelación de los enlaces de Boecillo, Las Bodegas y Laguna de Duero, pasos a distinto nivel para dar continuidad a los caminos de acceso a Las Bodegas y al de Tijuana, y una serie de caminos paralelos para conectar entre sí las servidumbres de paso. Se prevé también la reposición de los distintos servicios afectados destacando la del depósito de agua y de la captación de Laguna de Duero y la de una báscula de pesaje.

De los 148.764,7 metros cúbicos previstos en los movimientos de tierras a realizar en el proyecto, se estima que 11.183,3 metros cúbicos, procedentes de demolición de firmes, se destinarán a vertedero, proponiendo el estudio que se retiren a una cantera que reúna las condiciones adecuadas.

El inventario ambiental refleja que la zona de proyecto es de relieve suave, donde se alternan pastos, cultivos cerealistas y, en menor grado, algunas tierras de regadío, apareciendo numerosas masas de pinares («Pinus nigra» y «pinaster»). Como elemento central de esta zona está el río Duero, con una exuberante vegetación de ribera en la que predominan los alisos y los chopos («Populus alba» y «nigra»). Dentro de la fauna de la zona cabe destacar la perdiz roja, la liebre, la paloma torcaz, el aguilucho, el milano y el cernícalo, siendo el barbo la especie dominante en las aguas del Duero.

Los términos municipales que afecta el proyecto son: Aldeamayor de San Martín, Boecillo y Laguna de Duero.

La cañada de Madrid, el cordel del puente del Duero, el cordel del Monte y la vereda de las Culebras son las vías pecuarias afectadas por el proyecto, recogiendo en él las actuaciones oportunas para permitir su continuidad.

El estudio arqueológico que se presenta concluye que el trazado no afecta al yacimiento conocido como vereda de las Culebras, pero sí incide en el yacimiento de «Áridos Marzar», localizado en la zona del enlace de la carretera Boecillo-Bodegas, identificando el estudio tras realizar una prospección, que debido a la actividad extractiva está en avanzado estado de destrucción, próximo a la total desaparición.

Se aporta un estudio de previsión de los niveles sonoros, que se producirían con la entrada en funcionamiento de este proyecto, en cinco puntos de suelo urbanizable o urbanizado que distan menos de 100 metros del eje de la traza, cuyas estimaciones no superan, en ninguno de los casos analizados, los niveles máximos habitualmente recomendados de 55 y 65 dB (A) Leq nocturnos y diurnos, respectivamente; sin embargo, los puntos que previsiblemente se verían más afectados son la urbanización «Pago de la Barca» y el área que delimita el desdoblamiento con el núcleo urbano de Boecillo.

El estudio identifica como impactos de mayor relevancia los que se producirían sobre la hidrología y la vegetación en la zona en la que el proyecto cruza el río Duero, valorando estos impactos como moderados.

El estudio hace una propuesta de medidas correctoras que se encaminan fundamentalmente a la recuperación ambiental, la integración paisajística y al aumento de la seguridad vial.

El estudio contiene una serie de recomendaciones genéricas para el seguimiento y vigilancia del proyecto durante su ejecución y explotación.

Análisis del contenido

La estructura del estudio se ajusta básicamente a lo requerido en el Real Decreto 1131/1988.

El estudio hace un análisis muy general de las afecciones que originará la realización de este proyecto, ya que no delimita las distintas acciones de proyecto en que se producirán dichas afecciones; por ello, tampoco define de manera concreta las medidas preventivas y correctoras, ni el programa de vigilancia.

ANEXO III

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Confederación Hidrográfica del Duero.
Ayuntamiento de Laguna de Duero.
Ayuntamiento de Boecillo.
Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.
Ministerio de Defensa.
ENAGAS.
CEPSA.
«Premacavi, Sociedad Anónima».
«El Raso del Portillo, Sociedad Limitada».
«Pago la Barca, Sociedad Limitada».
«Terna, Sociedad Limitada».

Contenido ambiental de las alegaciones

La Confederación Hidrográfica del Duero informa favorablemente el proyecto.

El Ayuntamiento de Laguna de Duero solicita que el camino proyectado próximo al río Duero en la margen derecha se comuniquen con la vía de servicio de la margen izquierda y que ésta sea de trazado menos sinuoso en la zona de cruce con el camino de Tijuana.

El Ayuntamiento de Boecillo solicita una pantalla acústica arbolada en el área que delimita el desdoblamiento con el núcleo urbano y que se ejecute un paso suficiente para la red de saneamiento existente en el cruce del desdoblamiento con la vereda de las Culebras (aproximadamente en el punto kilométrico 177).

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León señala que el proyecto debería tener en cuenta la duplicación de calzada propuesta para las carreteras VA-401 y VA-300, ambas de titularidad de la Junta de Castilla y León, para no coartar el itinerario denominado «cinturón Super-Sur de Valladolid» al que pertenecen y que esta Administración quiere potenciar.

El Ministerio de Defensa informa favorablemente el proyecto.

ENAGAS manifiesta que este proyecto puede afectar a la conducción de gas de abastecimiento a Boecillo, que discurre paralela a la variante a lo largo de más de un kilómetro.

CEPSA y «Premacavi, Sociedad Anónima» solicitan accesos directos entre la carretera y sus respectivas instalaciones.

«El Raso del Portillo, Sociedad Limitada» solicita un paso a desnivel en el punto kilométrico 175,6 para la comunicación y tránsito de ganado entre las dos partes de la finca, que se ve dividida y afectada por el trazado y la limitación de accesos que tiene este proyecto.

Urbanización «Pago la Barca, Sociedad Limitada» manifiesta a través de dos representantes:

Que la línea que aparece en los planos como «límite zona de afección de carretera según normas subsidiarias» difiere sustancialmente de la línea que delimita la zona calificada en la ordenación vigente como «zona de espacios libres de protección de viales», afectando esta variación a las parcelas 1 a 3 de esta urbanización.

Que la solución adoptada para el paso del río Duero es la más perjudicial para esta urbanización, ya que la calzada, en algunos casos, discurriría a unos 25 metros de las viviendas y el cerramiento simple de tela metálica que contempla el proyecto no atenuaría el impacto sonoro sobre esta zona.

Solicitan que se adopte un sistema de cerramiento a base de pantallas antirruido muy absorbentes y aportan un informe de los efectos sonoros de este proyecto sobre la urbanización, cuyas previsiones para los años 2005 y 2015 estiman que pueden llegar a superar en 12 y 13 dB y en 4 y 6 dB, respectivamente, los 55 dB Leq nocturnos y los 65 dB Leq diurnos, considerados como admisibles en zonas urbanas o espacios residenciales.

Inmobiliaria «Terna, Sociedad Limitada» considera que los terrenos ocupados para el enlace con la carretera de Tudela a Viana de Cega, sobre todo en el sentido Valladolid-Madrid, son excesivos, afectando con ello a fincas de su propiedad. Señalan, asimismo, que pueden afectarse tanto el camino de Viana de Cega a Boecillo como el de Valdevacas, que son de uso y utilidad pública, adjuntando fotocopias del plano del catastro de la riqueza rústica del polígono número 5 de Boecillo.

BANCO DE ESPAÑA

12668 RESOLUCIÓN de 9 de junio de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 9 de junio de 1997, 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	144,967	145,257
1 ECU	164,610	164,940
1 marco alemán	84,568	84,738
1 franco francés	25,012	25,062
1 libra esterlina	237,210	237,684
100 liras italianas	8,557	8,575
100 francos belgas y luxemburgueses	409,772	410,592
1 florín holandés	75,167	75,317
1 corona danesa	22,209	22,253
1 libra irlandesa	218,915	219,353
100 escudos portugueses	83,411	83,577
100 dracmas griegas	53,098	53,204
1 dólar canadiense	104,578	104,788
1 franco suizo	100,931	101,133
100 yenes japoneses	128,848	129,106
1 corona sueca	18,651	18,689
1 corona noruega	20,307	20,347
1 marco finlandés	28,080	28,142
1 chelín austriaco	12,016	12,040
1 dólar australiano	110,320	110,540
1 dólar neozelandés	100,085	100,285

Madrid, 9 de junio de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

12669 RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 1997, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, por la que se da publicidad a la inscripción de determinadas sociedades y agencias de valores en los Registros correspondientes de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Inscritas en el Registro de Sociedades y Agencias de Valores las entidades que en los anexos I y II se relacionan, mediante la presente Resolución se ordena la publicación de dichas inscripciones de conformidad