

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología y geomorfología, suelos, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, población, productividad sectorial, organización territorial, planeamiento urbanístico, patrimonio histórico-cultural, vías pecuarias y caminos de interés.

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

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

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

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

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

Concluye el estudio con el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 6 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

BANCO DE ESPAÑA

9067

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

CAMBIOS

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

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