

y los pastizales xerófilos seriales, las riberas y cauces del río Arga y sus afluentes (ríos Elorz y Juslapeña), el Camino de Santiago, el acueducto de Subiza o de Noáin (declarado Bien de Interés Cultural) y el yacimiento arqueológico Bikudia, aunque este último tiene un grado de destrucción del 80 %.

El estudio destaca como impactos más destacables en fase de construcción, las afecciones a los yacimientos arqueológicos de El Arre (soluciones 1, 2, 3 y 4), de Bikudia (soluciones 1 y 3) y de Euntzeaudi (todas las soluciones), y al acueducto de Subiza (soluciones 1 y 2). En fase de explotación destaca la ocupación de la Cañada Real de las Provincias (soluciones 1, 2, 3 y 4), la Pasada n.º 22 (todas las soluciones), y la Traviesa n.º 8 (soluciones 3, 4, 5 y 6); el riesgo de inundación en la confluencia de los ríos Arga y Elorz, en el entorno de la futura estación de Pamplona y la Ikastola de San Fermín y en los alrededores del acueducto de Noáin o Subiza; el aislamiento del suelo urbano consolidado respecto de los barrios periféricos de Pamplona (todas las alternativas); la visualización de los viaductos y taludes; y la alteración del confort acústico.

Como principales medidas preventivas y correctoras en fase de construcción contempla: a) el seguimiento arqueológico y el sondeo manual y mecanizado de los yacimientos arqueológicos afectados; b) el paso de la infraestructura por el arco escarzano del acueducto de Noáin, desplazando el paso de la actual línea férrea por uno de los arcos de medio punto contiguos, a efectos de evitar la afección al acueducto; c) la reposición del drenaje natural hacia el sistema hidrogeológico atravesado; d) la colocación de balsas de decantación; e) el estudio específico de localización de las especies biológicas catalogadas; f) la correcta gestión de los residuos generados y los excedentes de tierra en vertederos autorizados; g) la delimitación del perímetro de obra; h) el diseño de pasos para fauna tipo marco o viaducto; i) la reposición de accesos y vías pecuarias; j) la instalación de pantallas acústicas en los puntos donde se prevé que se superen los 65 dB y 55 dB en período nocturno y diurno, respectivamente; k) el aislamiento de las instalaciones eléctricas con objeto de proteger la avifauna, y l) la revegetación de los taludes y estructuras para su integración paisajística.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciando tareas de vigilancia en fase de construcción y de explotación.

El estudio de impacto ambiental a escala 1:5.000 no destaca ninguna alternativa como más favorable. Concluye que no existen diferencias significativas entre las soluciones proyectadas, ya que ninguna de ellas provoca impactos destacables sobre el medio, considerando todas las soluciones igualmente aptas desde el punto de vista medioambiental.

El estudio de impacto ambiental a escala 1:2.000 también concluye, de manera general, que no hay diferencias desde el punto de vista medioambiental, ya que ninguna provoca impactos ambientales significativos en el medio. No obstante, al final del estudio, se valora el impacto ambiental cuantitativamente y de forma algo errónea, representando un orden de preferencia ambiental que, en base a pequeñas diferencias cuantitativas, ordena las soluciones estudiadas de la siguiente manera: 3, 4, 3A, 4A, 2 y 1.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 19 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

RENFE adjunta una serie de medidas correctoras generales a tener en cuenta en el proyecto, relativas a hidrología e hidrogeología, vegetación y flora, fauna, paisaje, ruido, planeamiento urbanístico y puntos de interés cultural.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera que el proyecto debe incluir la construcción de las estructuras necesarias para el paso del sifón de Tiebas bajo las vías del ferrocarril, contemplado en el proyecto del Tramo 4 del Canal de Navarra.

El Ayuntamiento de Arazuri y el Ayuntamiento de la Cendea de Olza manifiestan su conformidad con la selección de las soluciones más alejadas del núcleo de Arazuri y Ororbia, concretamente la solución seleccionada 4A.

El Ayuntamiento de Barañáin plantea incluir un estudio de ruido según la normativa vigente en el D.F. 135/1989, y prever elementos de atenuación acústica consistentes en barreras densas de arbolado y movimientos de tierra adecuados. También propone incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas para su integración dentro del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, y modificar el trazado para evitar interferencias con dicho parque.

El Ayuntamiento de la Cendea de Galar, considera favorables la soluciones 1 y 2 por su menor impacto paisajístico.

El Ayuntamiento de Iza muestra sus preferencias por las soluciones 2 y 4 por alejarse más de los núcleos urbanos de Iza y Zuasti. Por otro lado, estima insatisfactorio el último tramo de todas las soluciones, ya que al discurrir por una plataforma independiente de la actual supone un incremento en la ocupación de terrenos y deja encerrados a los núcleos de Aldaba y Aldaz, aumentando el impacto ambiental. Para evitar esto, se propone la prolongación de la plataforma común de alta velocidad y convencional RENFE 3.300 m más, conectando con la vía existente de RENFE a la altura de Ochovi, dependiendo de la solución que se adoptase para el tramo siguiente.

El Ayuntamiento de Cizur Mayor, alega que el estudio no contempla las interacciones del proyecto con el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, la protección del puente romano del municipio, y el tratamiento urbanístico a implementar para el suelo desafectado del actual uso ferroviario.

NILSA, sociedad pública gestora del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, alega que la solución seleccionada deberá contemplar el proyecto actualmente en ejecución de dicho parque, a fin de coordinar ambas actuaciones.

Tres ciudadanos en representación de la Asamblea Contra el Tren de Alta Velocidad de Iruñerria, y dos por cuenta propia, solicitan la paralización inmediata del estudio informativo alegando graves impactos ecológicos relativos a ruidos, movimiento de tierras, elevado consumo energético e impacto electromagnético de la catenaria.

BANCO DE ESPAÑA

12278 *RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 29 de junio 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 =	1,2169	dólares USA.
1 euro =	131,83	yenes japoneses.
1 euro =	7,4325	coronas danesas.
1 euro =	0,66820	libras esterlinas.
1 euro =	9,1275	coronas suecas.
1 euro =	1,5280	francos suizos.
1 euro =	88,07	coronas islandesas.
1 euro =	8,3285	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,58150	libras chipriotas.
1 euro =	31,960	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	252,85	forints húngaros.
1 euro =	3,4527	litas lituanos.
1 euro =	0,6564	lats letones.
1 euro =	0,4260	liras maltesas.
1 euro =	4,5426	zlotys polacos.
1 euro =	40,725	leus rumanos.
1 euro =	239,8500	tolares eslovenos.
1 euro =	39,965	coronas eslovacas.
1 euro =	1.816.800	liras turcas.
1 euro =	1,7497	dólares australianos.
1 euro =	1,6358	dólares canadienses.
1 euro =	9,4920	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,9137	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,0839	dólares de Singapur.
1 euro =	1.401,69	wons surcoreanos.
1 euro =	7,5810	rands sudafricanos.

Madrid, 29 de junio de 2004.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.