De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El ajuste de trazado del proyecto de construcción «Autovía de Córdoba-A 92. N-331 de Córdoba a Málaga. Subtramo: Encinas Reales (S) - Benamejí (S)», se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 11 de diciembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al ajuste de trazado surgido durante la realización del proyecto de construcción de la autovía Córdoba - Málaga en el Subtramo: Encinas Reales (S) - Benamejí (S).

El cambio de trazado previsto se sitúa entre el p.k. 95 y el p.k. 101 de la actual N-331, en la calzada Málaga-Córdoba, y viene motivado por varios motivos:

Adecuación del trazado de la nueva vía para una velocidad de proyecto de 120 km./h.

Situación favorable para la ubicación del estribo sur del nuevo viaducto sobre el río Genil.

Reducción de inestabilidades en la ladera de la margen izquierda del río Genil.

Reducción del impacto visual sobre la ladera de la margen izquierda del río Genil.

Consiste, fundamentalmente, en cruzar el río Genil mediante un nuevo viaducto por una zona donde se evita la inestabilidad de la ladera de la margen izquierda del río Genil sobre la que se apoyaba el estudio informativo.

El ajuste de trazado de la calzada Málaga-Córdoba se separa del previsto en el estudio informativo unos 2 km. antes del cruce del río Genil, desplazándose hacia el oeste en el primer kilómetro, hasta un máximo de unos 300 m., para, después de cruzarse con el eje del estudio informativo, desplazarse hacia el este y cruzar el río Genil unos 350 m. aguas arriba del lugar de cruce previsto en el estudio informativo, evitando la ladera de la margen izquierda y discurriendo por la parte alta de la loma a una distancia máxima de 350 m. hasta las inmediaciones del enlace de El Tejar, donde termina el ajuste.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informes a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza (actualmente Dirección General para la Biodiversidad).

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Delegación del Gobierno en Andalucía.

Delegación Provincial de Medio Ambiente en Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Delegación Provincial de Medio Ambiente en Málaga de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Ayuntamiento de Benamejí (Córdoba).

Ayuntamiento de Antequera (Málaga).

Ayuntamiento de Cuevas Bajas (Málaga).

A las consultas realizadas han contestado los siguientes:

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía remite copia de los informes del Servicio de Protección Ambiental, del Servicio de Gestión del Medio Natural y del Secretario General de Patrimonio y Vías Pecuarias de la Delegación Provincial de Córdoba.

El Secretario General de Patrimonio y Vías Pecuarias indica que el trazado previsto discurre muy próximo a la vía pecuaria «Calada de Encinas Reales» de 13,37 m. por lo que cualquier actuación deberá respetar el dominio público de vías pecuarias.

El Servicio de Gestión del Medio Natural manifiesta que el ajuste de trazado previsto reduce los efectos negativos que se generaban a su paso por la ladera Cerro Judío, cruzando el macizo por una zona donde no se encuentra alterado y afectando a mucha menos superficie forestal que la que afectaba la solución del estudio informativo, reduciendo considerablemente el impacto ambiental generado por el trazado original.

La Dirección General de Bienes Culturales dice que la prospección arqueológica impuesta en la declaración de impacto ambiental se tiene que hacer extensiva a este ajuste de trazado.

Los Ayuntamientos de Cuevas Bajas, Iznajar, Cuevas de San Marcos y Archidona solicitan que se cambie el enlace de El Tejar a la intersección de la carretera comarcal MA-202 con la futura autovía.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del anexo III, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el ajuste de trazado al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 02 de agosto de 2004, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el ajuste de trazado del proyecto de construcción: «Autovía de Córdoba-A 92. N-331 de Córdoba a Málaga. Subtramo: Encinas Reales (S) Benamejí (S)».

No obstante, habida cuenta de que estas actuaciones son, fundamentalmente, las mismas que las que figuraban en el estudio informativo sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y sobre el que se formuló la correspondiente declaración de impacto ambiental, se harán extensivas las condiciones establecidas en la mencionada declaración en lo que afecten a este ajuste de trazado.

Al mismo tiempo, en el proyecto de construcción de esta modificación se estudiará la posibilidad de trasladar el enlace de El Tejar a la conexión entre la carretera comarcal MA-202 con la futura autovía.

Madrid, 3 de agosto de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

BANCO DE ESPAÑA

16809 *RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 28 de septiembre 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	=	1,2335	dólares USA.
1	euro	=	137,40	yenes japoneses.
1	euro	=	7,4400	coronas danesas.
1	euro	=	0,68010	libras esterlinas.
1	euro	=	9,0558	coronas suecas.
1	euro	=	1,5510	francos suizos.
1	euro	=	87,53	coronas islandesas.
1	euro	=	8,3505	coronas noruegas.
1	euro	=	1,9559	levs búlgaros.
1	euro	=	0,57620	libras chipriotas.
1	euro	=	31,609	coronas checas.
1	euro	=	15,6466	coronas estonas.
1	euro	=	246,95	forints húngaros.
1	euro	=	3,4528	litas lituanos.
1	euro	=	0,6656	lats letones.
1	euro	=	0,4278	liras maltesas.
1	euro	=	4,3756	zlotys polacos.
1	euro	=	41.123	leus rumanos.
1	euro	=	239,9600	tolares eslovenos.
1	euro	=	40,055	coronas eslovacas.
1	euro	=	1.852.500	liras turcas.
1	euro	=	1,7190	dólares australianos.
1	euro	=	1,5677	dólares canadienses.
1	euro	=	9,6206	dólares de Hong-Kong.
1	euro	=	1,8424	dólares neozelandeses.
1	euro	=	2,0909	dólares de Singapur.
1	euro	=	1.424,69	wons surcoreanos.
1	euro	=	7,8935	rands sudafricanos.

Madrid, 28 de septiembre de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.