

antiguos depósitos de Repsol y el soterramiento de todas las vías incluida la estación.

El estudio de impacto ambiental incluye como medidas mitigadoras de impactos durante las fases de construcción y explotación, las siguientes: medidas relativas a la protección de la calidad del aire; protección contra el ruido (pantallas fonoabsorbentes en los tramos a cielo abierto); protección contra las vibraciones (disposición de las vías en placa con carriles embebidos en polímero); sobre la hidrología; sobre la hidrogeología (tres pasos de agua freática transversales situados en el cruce del antiguo arroyo de Teatinos, 100 m al oeste del eje de la avenida de Juan XXIII y junto al comienzo del actual túnel de la calle Cuarteles respectivamente); sobre el paisaje; sobre la movilidad urbana; sobre los usos del suelo y el planeamiento urbanístico; sobre el sistema territorial y sobre la población.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

Respecto al volumen sobrante de tierras, las alternativas que más vertedero precisan son las que discurren totalmente soterradas que presentan un volumen de 900.000 m³. El estudio de impacto ambiental propone como vertederos los emplazamientos de cerro Cantarranas, cerro La Habana, cerro Boticario y cerro Vallejo.

ANEXO III

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 Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía indica que los pasos de agua freática previstos en el estudio informativo deben diseñarse teniendo en cuenta su interrelación con los que se dispongan para el metro, ya que también interceptan la capa freática. Además señala que ese diseño deberá evitar la colmatación del paso.

La Autoridad Portuaria de Málaga advierte de que la realización de las obras interrumpirá la circulación por el ramal de acceso al Puerto de Málaga y que las previsiones de tráfico para este ramal previstas por el estudio informativo son menores a las previsibles.

El Ayuntamiento de Málaga expone que la alternativa 4 es preferible a la alternativa 3 desde el punto de vista del impacto ambiental y de integración en la ciudad y que, además, la alternativa 3 comprometería un futuro soterramiento del ramal de acceso al Puerto de Málaga. El Ayuntamiento propone una nueva alternativa, que denomina 3A, consistente en ejecutar la alternativa 4 en lo referente a las vías que entran en la estación término y a las del ferrocarril de cercanías, dejando el ramal de acceso al Puerto sin soterrar. Considera insuficientes las dos vías de ancho RENFE previstas en el acceso al Puerto y advierte sobre la barrera visual que creará la estructura emergente de 450 m de longitud que el estudio informativo en la alternativa 3 prevé en el tramo final del túnel antes de la entrada en la estación. También indica que en el caso de optarse por la alternativa 3 se produciría un lomo como consecuencia del cambio de rasante del ferrocarril de cercanías que después de acercarse a la estación soterrado emerge con la misma rasante que el resto de vías para volver a soterrarse a la entrada de la ciudad, por lo que solicita un tratamiento adecuado desde el punto de vista de diseño y funcionalidad, dotando a la estructura de gran diafanidad e, incluso, la eliminación de la estructura emergente del terreno. Expone la necesidad de ejecutar sistemas de drenaje que comuniquen hidráulicamente ambos lados de las pantallas dando continuidad al flujo natural de agua freática perpendicular al trazado elegido en dirección al mar. La alegación aporta un anejo de drenaje en el que se analizan y proponen alternativas a las soluciones de drenaje de las diferentes cuencas vertientes y propone que las filtraciones que se produzcan a lo largo del soterramiento sean evacuadas y utilizadas para riego de las zonas colindantes.

ANEXO IV

Resumen del informe de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

El informe aporta observaciones relativas al nivel de emisiones de ruidos y vibraciones durante la fase de obras y funcionamiento, a la excavación del túnel y a los materiales sobrantes, para que sean incorporadas a la declaración de impacto ambiental.

Respecto a las emisiones de ruidos y vibraciones indica que el proyecto deberá incluir un estudio acústico del entorno del todo el trazado desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003 del Ruido y el Decreto 326/2003 por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía. Señala la necesidad de que los mapas de ruido delimiten las zonas de servidumbre acústica, que las medidas de protección acústica se integren paisajísticamente, que los niveles de inmisión sonora máximos y los umbrales de percepción vibratoria se ajusten a los recogidos en la citada legislación y que se incorporen campañas de mediciones en el programa de vigilancia ambiental.

En relación a la excavación del túnel indica que es posible que en la zona de los antiguos depósitos de REPSOL aparezcan acumulaciones de hidrocarburos por lo que debería caracterizarse ese suelo conforme a lo establecido en la Ley 10/1998 de Residuos y al Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Señala que las previsibles alteraciones del nivel freático podrían inducir también alteraciones que desplacen esas posibles acumulaciones de hidrocarburos.

Finalmente señala la necesidad de cuantificar los escombros de demolición y los materiales de excavación no inertes especificando sus características y determinar las zonas de depósito y la restauración de las mismas.

BANCODE ESPAÑA

14369 RESOLUCIÓN de 19 de agosto de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 19 de agosto de 2005, 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 =	1,2183	dólares USA.
1 euro =	134,51	yenes japoneses.
1 euro =	0,5729	libras chipriotas.
1 euro =	29,410	coronas checas.
1 euro =	7,4551	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67840	libras esterlinas.
1 euro =	243,59	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	4,0375	zlotys polacos.
1 euro =	9,3425	coronas suecas.
1 euro =	239,50	tolares eslovenos.
1 euro =	38,605	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5488	francos suizos.
1 euro =	78,11	coronas islandesas.
1 euro =	7,9805	coronas noruegas.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	7,3830	kunas croatas.
1 euro =	3,5524	nuevos leus rumanos.
1 euro =	34,8050	rublos rusos.
1 euro =	1,6694	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6199	dólares australianos.
1 euro =	1,4831	dólares canadienses.
1 euro =	9,8740	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,4683	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12.164,73	rupias indonesias.
1 euro =	1.249,49	wons surcoreanos.
1 euro =	4,5881	ringgits malasios.
1 euro =	1,7553	dólares neozelandeses.
1 euro =	68,255	pesos filipinos.
1 euro =	2,0324	dólares de Singapur.
1 euro =	50,265	bahts tailandeses.
1 euro =	7,9399	rands sudafricanos.

Madrid, 19 de agosto de 2005.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.