

cisco Tomás y Valiente, decidieron en 1996 instituir conjuntamente un galardón que lleve el nombre de quien fuera insigne Historiador y Jurista, para estimular los estudios académicos sobre Constitución y Justicia Constitucional, a la que el homenajeado dedicara sus mejores esfuerzos, bajo el signo de la libertad y la tolerancia, como Magistrado y Presidente del Tribunal Constitucional.

En atención a lo cual, la Directora del Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, en uso de las atribuciones que le han sido conferidas y en cumplimiento de los objetivos que al Centro le corresponde perseguir, convoca el premio «Francisco Tomás y Valiente» (1999) con arreglo a las siguientes bases:

Primera.—Se convoca el premio «Francisco Tomás y Valiente» de ensayos sobre Constitución y Justicia Constitucional, instituido conjuntamente por el Tribunal Constitucional y el Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, correspondiente al año 1999 y con la dotación de 2.000.000 de pesetas.

Segunda.—El premio será otorgado a la mejor obra científica, original e inédita, de autores españoles o extranjeros, que verse sobre cualesquiera aspectos, históricos o actuales, de la Constitución y de la Justicia Constitucional, tanto desde un enfoque estrictamente teórico como a partir de experiencias determinadas de un ordenamiento nacional o de varios, en perspectiva comparada.

La extensión de los originales será libre. Caso de no presentarse redactados en cualquiera de las lenguas oficiales españolas, se acompañará traducción en lengua castellana.

Tercera.—Las obras se presentarán, en seis ejemplares, en el Registro de Entrada del Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (plaza de la Marina Española, número 9, 28071 Madrid), antes del 31 de octubre de 1999.

Cuarta.—El Jurado, presidido por el Presidente del Tribunal Constitucional y del que será Vicepresidente la Directora del Centro de Estudios Políticos y Constitucionales y Secretario, el Secretario general del Tribunal Constitucional, estará compuesto, además, por un Magistrado del Tribunal Constitucional y dos Catedráticos de Universidad.

Quinta.—El fallo del Jurado se hará público antes del día 23 de diciembre de 1999. Las resoluciones del Jurado serán inapelables en todo caso, entendiéndose, a estos efectos, que la participación en el concurso supone la aceptación expresa de las bases de esta convocatoria.

Sexta.—La presentación de la obra supondrá, para el caso de que resulte premiada, la cesión gratuita de derechos de autor, a efectos de su publicación para una única edición, con una tirada no superior a 2.000 ejemplares. Para sucesivas ediciones, el autor tendrá plena libertad editorial.

Madrid, 2 de junio de 1999.—La Directora, Carmen Iglesias Cano.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**13144** *RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «autopista de peaje León-Astorga: CN-120, de Logroño a Vigo. Tramo: León-Astorga», de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento.*

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, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y con 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, con fecha 14 de junio de 1990, remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 Ordenación y Coordinación 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.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de septiembre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental 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.

El estudio informativo de este tramo de autopista, en el que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León occidental y sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 14 de agosto de 1997, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de León» con fecha 11 de agosto de 1997, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo II.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y el resultado de la 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 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autopista de peaje León-Astorga, CN-120, de Logroño a Vigo. Tramo: León-Astorga, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita al área de proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, la alternativa 2C-2 + 2C-3S + 2C-4 + 2C-5, puede ser ambientalmente viable, siempre que para la ejecución de dicha alternativa de trazado y su posterior explotación se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y se cumplan las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa 2C-2 + 2C-3S + 2C-4 + 2C-5, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el definitivo proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con el fin de minimizar la afección a la vegetación existente: Manchas dispersas de rebollo entre los puntos kilométricos 8+500 al 10+000, choperas entre los puntos kilométricos 20+000 al 21+000, en un amplio entorno del río Órbigo, puntos kilométricos 22+500 al 26+500, y en el entorno del río Tuerto, puntos kilométricos 35+500 al 35+900, carrascas entre los puntos kilométricos 29+000 al 30+000, rebollos y carrascas entre los puntos kilométricos 30+900 y 32+000 (Monte de Entreloscaminos), así como a cualquier otra formación arbolada que pudiera afectar el trazado, en las mencionadas zonas se reducirá la mediana al ancho estricto contemplado en la instrucción de carreteras (Norma 3.1-IC trazado).

1.2 Con el fin de no limitar la accesibilidad a la nueva vía de las poblaciones situadas en la zona intermedia entre los proyectados enlaces de Fresno del Camino y Hospital de Órbigo, en esta zona intermedia se proyectará un nuevo enlace que dé servicio a las mencionadas poblaciones.

1.3 Con el fin de minimizar la afección por ruido y contaminación atmosférica y reducir la intrusión visual y el efecto barrera en la zona urbanizada de Villadangos del Páramo, entre los puntos kilométricos 11+300 al 12+500, salvo que no fuese factible por motivos urbanísticos,

se alejará el trazado de dicha zona acercándolo lo más posible a la línea del ferrocarril.

1.4 Para el paso de la nueva vía sobre la carretera de Hospital de Órbigo a San Pedro de Pegas y sobre el río Órbigo, puntos kilométricos 23+100 al 23+400, se dispondrá un único viaducto que abarque a ambos.

1.5 Con el fin de que el grupo de viviendas existentes contiguas al trazado propuesto a la altura del punto kilométrico 24+200 no quede rodeado por el ramal del enlace proyectado en esta zona, se modificará dicho enlace disponiendo el citado ramal hacia el sur del trazado.

1.6 Con objeto de disminuir los movimientos de tierras, entre los puntos kilométricos 27+800 al 30+500, zona donde se producen los mayores movimientos de tierras, se reestudiará la traza en planta y alzado procurando su mayor adaptación al terreno.

1.7 Con el fin de reducir la afección al monte de Entreloscaminos, de rebollo y carrasca, entre los puntos kilométricos 30+500 al 32+000, se desplazará el trazado entre los puntos kilométricos 30+000 y 32+500 hacia el norte, acercándolo en lo posible a la N-120.

1.8 Con objeto de reducir la ocupación de terreno y de evitar la realización de un importante desmonte, el enlace existente entre la A-6 y la N-120, final del trazado, se modificará lo estrictamente necesario para permitir la duplicación de la N-120 y, en concreto, se suprimirá el nuevo ramal proyectado para el movimiento Coruña-León, conservando para este movimiento el ramal ya existente con su actual funcionalidad, que se considera adecuada.

## 2. Protección del sistema hidrológico

Con objeto de no alterar la calidad de las aguas superficiales y subterráneas ni los ecosistemas de los ríos y arroyos interceptados o próximos a la traza, especialmente los ríos Órbigo y Tuerto, se cumplirá lo siguiente:

Las estructuras para el paso de los ríos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre, atenderán la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos, al menos, a 5 metros a cada lado del cauce.

Teniendo en cuenta que en el inicio del proyecto el trazado discurre por el paraje del Rengalengo donde se localizan acuíferos superficiales del páramo de Rañas, se realizarán en esta zona los sondeos previos necesarios y, en función de los resultados, se modificará la rasante hasta la cota en que no se haya detectado agua.

No se podrán localizar canteras ni préstamos, ni se verterán materiales sólidos o líquidos, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte al sistema hidrológico.

Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación y el aterramiento de las aguas superficiales, tanto durante la fase de obras como en la posterior explotación del proyecto, siguiendo las recomendaciones y medidas contempladas en el estudio de impacto. Se llevará a cabo la decantación de las aguas residuales originadas en las instalaciones auxiliares, estableciendo el control analítico de los efluentes; se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración cuando el seguimiento analítico de las balsas de decantación arroje valores próximos o sobrepase los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos.

## 3. Protección de la fauna y la vegetación

Se realizarán los pasos de fauna según lo contemplado en el estudio de impacto y se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. El cerramiento de la nueva vía en la zona comprendida entre los puntos kilométricos 30+500 al 32+000 (Monte Entreloscaminos) y en el entorno y cruce de los ríos Órbigo y Tuerto, puntos kilométricos 22+500 al 26+500 y 35+500 al 35+900 respectivamente, incluirá estructuras que permitan el escape de los animales hacia las áreas adyacentes y que los dirijan hacia los pasos de fauna.

En los tramos antes mencionados, se jalonará la zona estricta de ocupación del trazado, y las voladuras, movimientos de tierras, desbroces y demás actividades de obra generadoras de ruido que se lleven a cabo se realizarán fuera del período comprendido entre el 1 de abril y el 15 de junio.

## 4. Minimización de impacto sobre superficies agrícolas, continuidad de los servicios existentes y supresión del efecto barrera

Dado que el trazado propuesto atraviesa un territorio eminentemente agrícola, la mayoría de secano en los primeros 11 kilómetros y de regadío

en el resto del tramo, en la mayor definición del trazado que se realice en el proyecto de construcción se seguirá el criterio de minimizar al máximo posible la afección a terrenos cultivados.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de las Cañadas Reales Coruñesas y de los Roderos, la Colada del Francés y demás caminos rurales e infraestructuras interceptadas por la traza; se atenderán en especial las estructuras de paso, continuidad y, en su caso, reposición de los canales del Páramo y Castañón, Acequia de la Presa y canal de drenaje paralelo a la línea de ferrocarril en el entorno del punto kilométrico 16+000, así como al resto de infraestructuras de riego interceptadas por la traza. La reposición de caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquéllos conllevan.

## 5. Protección del Patrimonio Cultural

Dada la riqueza arqueológica del territorio atravesado por la traza y la proximidad a la misma de los yacimientos El Janillo (al sur de la traza, en las proximidades de Fresno del Camino) y Los Pileros (al norte de la traza, en la segunda terraza del río Tuerto), el proyecto de construcción contendrá un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva vía, caminos de obra y de las superficies destinadas a instalaciones auxiliares y vertederos, que se elaborará en coordinación con el organismo competente de Cultura y Patrimonio de la Junta de Castilla y León. El resultado de la prospección se recogerá en una Memoria en la que se propondrán las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio ya identificado en el estudio de impacto y de los posibles hallazgos arqueológicos que pudieran aflorar durante las obras.

## 6. Localización de canteras, graveras, zonas de préstamo, vertederos y elementos auxiliares

El proyecto de construcción incluirá la localización, forma de explotación y volúmenes a extraer, en cada caso, de las canteras, graveras y zonas de préstamo, así como el trazado de los caminos de obra y la ubicación de instalaciones auxiliares y vertederos; todo ello se reflejará en cartografía a escala 1:2000 y se seguirá como criterio prioritario para su ubicación la exclusión de las zonas contempladas en la condición 1.1 de mayor valor ambiental y los suelos de regadío.

Las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra se seleccionarán entre aquéllas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Para el emplazamiento de vertederos se dará prioridad a las canteras abandonadas. Si una vez encajada la traza definitiva, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos temporales de más de 80.000 m<sup>3</sup> o permanentes de más de 25.000 m<sup>3</sup>, éstos se definirán completamente en el proyecto de construcción; su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

## 7. Prevención de la afección por ruido

Aunque el trazado propuesto supone una disminución de la afección por ruido a los núcleos urbanos y el estudio de impacto prevé que no se sobrepasarán los niveles de inmisión sonora recomendables para zonas habitadas, se han detectado puntos en los que dicho trazado discurre muy próximo a zonas de viviendas, principalmente, en Fresno del Camino, Robledo de la Valdoncina, Villadangos del Páramo, San Pedro de Pegas y Hospital de Órbigo; por ello, en la mayor definición del trazado que se lleve a cabo en el proyecto de construcción, en las proximidades de zonas habitadas o núcleos urbanos, siempre que sea posible, la traza discurrirá en desmonte, procurando que la distancia a viviendas o edificios habitados no sea inferior a 200 metros.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de previsión de los niveles sonoros en las zonas antes mencionadas y determinará las medidas correctoras a establecer para las áreas habitadas en las que los resultados de dicho estudio sobrepasen 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 dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas próximas a la vía.

En cualquier caso, el programa de vigilancia ambiental incluirá el control de los niveles de inmisión sonora originados por la explotación de la vía en las áreas con calificaciones de suelo urbano y urbanizable. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los anteriormente mencionados y, en caso de que las edificaciones sean centros de enseñanza u hospitalarios, los objetivos de calidad serán, respectivamente, 45 y 55 dB (A) Leq. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de adoptar medidas correctoras adicionales.

#### 8. 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 las zonas afectadas por la obra, según lo recomendado en el estudio de impacto ambiental y con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como áreas sensibles objeto de tratamiento específico de restauración: Las zonas contempladas en la condición 1.1, zonas de préstamos y vertederos, viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, para evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, sólo si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración.

Los suelos fértiles se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra, si fuera necesario, para garantizar los procesos de recolonización vegetal.

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 antes de la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 9. 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.

Esta Dirección General, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

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

- Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

- Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas respecto a lo establecido en las condiciones 1 a 8.

- Anualmente y durante tres años a partir del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el control de los niveles de inmisión sonora a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el estado y evolución de las áreas en recuperación referidas en la condición 8.

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.

#### 10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, 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 construcción del ajuste de trazado referido en la condición 1.

Cartografía de las zonas para ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares y, en su caso, ubicación y características de los vertederos temporales de más de 80.000 m<sup>3</sup> o permanentes de más de 25.000 m<sup>3</sup> a que se refiere la condición 6.

Resultado del estudio de previsión de niveles sonoros que contempla la condición 7 y, en su caso, medidas correctoras a establecer.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 9.

#### 11. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes 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, 27 de mayo de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Icona (Madrid) .....	X
Delegación del Gobierno en Valladolid .....	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León (Valladolid) .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Valladolid) .....	X
Confederación Hidrográfica del Duero (Valladolid) .....	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente (Valladolid) .....	—
Departamento de Botánica. Universidad de León .....	—
Cátedra de Ecología de la Universidad de Salamanca .....	—
Centro de Estudios del Medio Ambiente (Burgos) .....	—
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid) .....	—
Gobierno Civil de León .....	—
Diputación Provincial de León .....	X
Estación Agrícola Experimental de León .....	—
Ayuntamiento de León (León) .....	X
Ayuntamiento de Astorga (León) .....	—
Ayuntamiento de Hospital de Órbigo (León) .....	—
Ayuntamiento de Matalobos (León) .....	—
Ayuntamiento de Villalobar (León) .....	—
Ayuntamiento de Matallana (León) .....	—
Ayuntamiento de Villadangos (León) .....	X
Ayuntamiento de Mansilla de las Mulas (León) .....	—
Ayuntamiento de Santas Martas (León) .....	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sahagún (León) .....	—
U.R.Z. (León).....	—
Grupo Ecologista Piorno (León) .....	—
Genciana (León) .....	—
Tyto Alba (León) .....	—

El ICONA informa que este proyecto puede afectar a los espacios de interés para las aves: Tierra de Campos (CORINE/Biotopos) y Los Oteros en León (ICPB) y a las zonas húmedas de interés: Lagunas de Payuelo, Laguna Grande (Bercianos del Real Camino) y Lagunas de Páramo Alto o Laguna de Arriba (Villadangos del Páramo), esta última catalogada como zona húmeda de importancia nacional.

Por otra parte, se detecta en esta zona la presencia de especies catalogadas de «interés especial», posible en el caso de nutria y desmán de los Pirineos, y se constata la de aguilucho cenizo, avutarda, ganga común, ortega, alcaraván y alondra dupont, además del lobo y varios ungulados cinegéticos.

Deberá controlarse la realización de desmontes, escombreras y vertidos para no afectar a los cauces fluviales, ni a la vegetación riparia y palustre, especialmente en los ríos Esla, Porma y Valderaduey protegidos por la Directiva 78/659/CEE.

El estudio de impacto deberá analizar y evaluar las afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública, además de a los espacios y especies mencionados anteriormente, recomendando, entre otras, las siguientes medidas correctoras:

Restringir las actividades de obra durante la época de cría (de mediados de abril a finales de junio).

Dotar a la vía de una adecuada permeabilidad adaptada a las características del territorio y a los ciclos biológicos (pasos con bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros y no menos de 4 metros de altura).

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio considera que, para evitar y minimizar afecciones, el estudio de impacto ambiental deberá analizar a fondo los hábitats, principalmente de avutardas, sisones, cigüeñas blancas, rapaces diurnas y nocturnas, así como de otras especies protegidas que pudiera haber en el territorio; también deberá evitarse la afección a bosquetes de encinares, robledales y choperas y a los cursos de agua, lagunas y humedales de interés. Por otro lado, el estudio deberá recoger las medidas correctoras para una adecuada integración paisajística de la obra.

La Diputación Provincial de León se manifiesta favorable a la realización de este proyecto.

El Ayuntamiento de León manifiesta que el trazado debería de acercarse lo más posible a León, teniendo siempre en cuenta el planeamiento y las infraestructuras existentes y las que estén en proyecto.

El Ayuntamiento de Villadangos del Páramo solicita que se dispongan los suficientes caminos y accesos a las fincas colindantes a la vía.

El grupo ecologista PIORNO (León) manifiesta que el proyecto pasa por suelos agrícolas regables de gran calidad y atraviesa varios ríos importantes (Tuerto, Órbigo, Bernesga, Torio, Esla y Cea) por lo que las mayores afecciones se producirán sobre el suelo, el sistema hidrológico y sus ecosistemas y por el efecto barrera que afectará tanto a las explotaciones agrarias y ganaderas como a la fauna silvestre.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El proyecto consiste en la implantación de una autopista de peaje entre León y Astorga, como parte del itinerario Burgos-León-Astorga, que comunica el noreste de la península con la parte norte de Galicia. El proyecto, de aproximadamente 38 kilómetros, sigue básicamente un corredor situado sobre la N-120, que se inicia al sur de León en el ramal de Onzonilla, continúa hacia Fresno del Camino, donde conecta con la autopista A-66, se dirige hacia Hospital de Órbigo y finaliza en el enlace Astorga-Sur de la autovía del Noroeste N-6. Entre el inicio y final de proyecto, Hospital de Órbigo es el punto con mayor concentración de población, lo que justifica la necesidad de un enlace en este punto y restringe a la vez las posibilidades de plantear opciones de trazado.

El estudio informativo plantea dos alternativas que coinciden en el tramo inicial, ramal de Onzonilla-enlace de Fresno del Camino-Valverde del Camino, y en el tramo final, Hospital de Órbigo-duplicación de la variante de San Justo-enlace Astorga-Sur con la N-6. En el tramo intermedio se plantean dos alternativas de trazado, la denominada 2C-3 Sur, que discurre paralela y por el corredor del ferrocarril, entre éste y la carretera N-120, y la denominada 2C-3Norte, que se proyecta paralela y al norte de la CN-120.

Los movimientos de tierra que se prevén para la alternativa propuesta, la denominada 2C-3Sur, son 3.907.127 m<sup>3</sup> de terraplén y 2.960.015 m<sup>3</sup> de excavación.

El territorio en el que se localiza el proyecto está muy alterado por la actividad humana y prácticamente carece de áreas que presenten interés por su valor natural. La zona está constituida por una franja muy humanizada, el alto páramo leonés, donde predomina el pasto y los cultivos de secano y una franja más meridional en la que abundan los cultivos de regadío; la divisoria entre estas dos franjas prácticamente coincide con la actual N-120. El área tiene como cauces principales los ríos Órbigo y Tuerto. Las áreas de mayor interés natural del territorio son:

Dehesa de rebollo con pastizal estacional en el primer tramo hasta poco antes de Valverde del Camino.

Monte de Entreloscaminos, encinar y robledal entre los puntos kilométricos 30+500 y 33+500 aproximadamente, en el término municipal de San Justo de la Vega.

Cauces de los ríos Órbigo y Tuerto, vegetación de ribera y fauna asociada y choperas del entorno.

Cultivos de regadío, mayoritarios entre Villadangos y el final del trazado.

Yacimientos arqueológicos de Janillo/Camino de la Aldea en Fresno del Camino y El Crucero-Los Pileros-Arrotos en S. Justo de la Vega.

Camino de Santiago, Cañadas Reales Coruñesa y de los Roderos, Colada del Francés e itinerario romano.

El estudio analiza los previsibles impactos que pueden generar las distintas alternativas, estimando que no se producirán impactos críticos, y que la mayoría de las afecciones son de escasa o moderada magnitud. De las dos alternativas planteadas, el estudio considera que la 2C-3Sur, que discurre al sur de la N-120, resulta más conveniente, porque afecta en menor medida a los regadíos del Órbigo, no afecta a la laguna ni a las zonas urbanizadas existentes en Villadangos del Páramo y no afecta al Camino de Santiago. Los mayores impactos que se prevén con la alternativa 2C-3Sur son:

Ocupación de terrenos de regadíos.

Posible afección a yacimientos arqueológicos.

Impacto sobre las escorrentías superficiales y subterráneas, dado el difícil drenaje natural del terreno.

Afección a los cauces permanentes, especialmente al río Órbigo y su entorno histórico.

Impacto sobre el monte de Entreloscaminos.

El estudio estima que no se producirán afecciones por ruidos sobre poblaciones, ya que los trazados proyectados tienden a alejarse de éstas con respecto al actual trazado de la N-120; sin embargo, deberá controlarse este aspecto en el programa de vigilancia.

Como medidas preventivas y correctoras y, por tanto, también como programa de vigilancia ambiental, el estudio emite una serie de recomendaciones que se deberán considerar en el proyecto de construcción para la definición concreta de los mismos.

## ANEXO III

### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes: Confederación Hidrográfica del Duero, Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, Diputación de León, 18 Ayuntamientos, 4 Comunidades o Sindicatos de Regantes y varios particulares.

### Contenido ambiental de las alegaciones

La Diputación de León y la mayoría de los Ayuntamientos, Comunidades o Sindicatos de Regantes y particulares solicitan que el proyecto se lleve a cabo como autovía, alegando que una autopista de peaje en este tramo afectaría al desarrollo socioeconómico de la zona por tener mayor limitación de accesos y porque el peaje implicaría un incremento en los costes para la actividad agrícola de regadío, además de suponer

un agravio comparativo para las poblaciones de esta zona, ya que el resto del itinerario en que se encuadra este proyecto se plantea como autovía. En esta zona predominan los terrenos cultivados y existe un denso entramado de infraestructuras e instalaciones para su riego, por lo que la ejecución del proyecto deberá minimizar al máximo posible su afección. Por otro lado, se reconoce la importancia que debe dar el proyecto al drenaje transversal, ya que la zona tiene riesgo potencial de inundaciones y varias alegaciones piden para los valles situados al norte del trazado la realización de un canal general de desagüe que llegue hasta Hospital de Órbigo.

Se hacen numerosas referencias a la necesidad de dotar al nuevo trazado de suficientes vías de servicio, pasos y enlaces teniendo en cuenta todas las infraestructuras ya existentes y, en su caso, si está en estudio su posible ampliación; buena parte de estas alegaciones solicita un enlace en Villadangos del Páramo. Como espacios de interés natural únicamente se mencionan, aunque no se describen, un paraje al norte de Santa María del Rey y el paraje La Fuente en Estébanez de la Calzada.

## BANCO DE ESPAÑA

**13145** *RESOLUCIÓN de 11 de junio de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 11 de junio de 1999, 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 =	1,0474	dólares USA.
1 euro =	124,09	yenes japoneses.
1 euro =	323,95	dracmas griegas.
1 euro =	7,4304	coronas danesas.
1 euro =	8,8785	coronas suecas.
1 euro =	0,65060	libras esterlinas.
1 euro =	8,1965	coronas noruegas.
1 euro =	37,167	coronas checas.
1 euro =	0,57824	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	249,83	forints húngaros.
1 euro =	4,1195	zlotys polacos.
1 euro =	195,0845	tolares eslovenos.
1 euro =	1,5970	francos suizos.
1 euro =	1,5273	dólares canadienses.
1 euro =	1,5796	dólares australianos.
1 euro =	1,9419	dólares neozelandeses.

Madrid, 11 de junio de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

**13146** *COMUNICACIÓN de 11 de junio de 1999, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.*

Divisas	Cambios
1 dólar USA .....	158,856
100 yenes japoneses .....	134,085
100 dracmas griegas .....	51,362
1 corona danesa .....	22,393
1 corona sueca .....	18,740
1 libra esterlina .....	255,742
1 corona noruega .....	20,300
100 coronas checas .....	447,671
1 libra chipriota .....	287,746
1 corona estona .....	10,634
100 forints húngaros .....	66,600
1 zloty polaco .....	40,390
100 tolares eslovenos .....	85,289
1 franco suizo .....	104,187
1 dólar canadiense .....	108,941
1 dólar australiano .....	105,334
1 dólar neozelandés .....	85,682

Madrid, 11 de junio de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

## UNIVERSIDADES

**13147** *CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 15 de abril de 1999, de la Secretaría General del Consejo de Universidades, por la que se hace público el acuerdo de la Subcomisión Permanente del Consejo de Universidades, por delegación de la Comisión Académica, en sesión de 7 de abril de 1999, estimatorio de solicitud de modificación de denominación de plazas de Profesores universitarios.*

Advertidos errores en el texto de la citada Resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 110, de fecha 8 de mayo de 1999, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 17483, en el anexo, en la segunda columna, en la línea decimotercera, referido doña Rosario Gómez de Liaño Sánchez, donde dice: «Profesora titular de Universidad», debe decir: «Profesora titular de Escuela Universitaria».

En la página 17483, en el anexo, en la primera columna, en la línea vigésimo quinta, donde dice: «María Pilar Grasa Jordán», debe decir: «María Pilar Matilde Grasa Jordán».