

c) El abandono de servicio sin causa justificada por más de treinta minutos. Si como consecuencia del mismo se originase perjuicio de consideración a la empresa o fuese causa de accidente a sus compañeros de trabajo, esta falta podrá ser considerada como grave o muy grave, según los casos.

d) Descuidos en la conservación del material, que utilice el trabajador, cuando suponga perjuicios económicos de cierta consideración para la empresa.

e) Falta ostensible de aseo y limpieza personal, siempre y cuando afecte a la relación con el resto de los trabajadores.

f) No atender al público, si fuese su función y categoría, con corrección.

2. Faltas graves.—Se consideran faltas graves las siguientes:

a) Las faltas de puntualidad superiores a veinte minutos.

b) Más de tres faltas leves no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo durante un período de treinta días.

c) Faltar al trabajo sin causa justificada.

d) Realizar, durante la jornada de trabajo, actividades ajenas a la empresa.

e) La negligencia o desidia en el trabajo, cuando afecte de forma considerable a la producción o suponga un importante perjuicio económico a la empresa.

f) La imprudencia en la realización del trabajo, cuando esto no suponga averías de consideración para las instalaciones.

g) Las ofensas verbales de naturaleza sexual ejercidas sobre cualquier trabajador/a de la Empresa.

h) Llegar un día en estado de embriaguez al puesto de trabajo.

i) Simular la presencia de otro trabajador.

j) La reiteración de faltas leves.

3. Faltas muy graves.—Se consideran faltas muy graves las siguientes:

a) Más de tres faltas no justificadas de asistencia al trabajo, cometidas en un período de un mes.

b) El fraude en las gestiones encomendadas y el hurto o robo, tanto a la Empresa como a los compañeros de trabajo, dentro de las dependencias de la Empresa o durante la jornada laboral.

c) Hacer desaparecer, utilizar, destrozar o causar desperfectos muy graves en primeras materias, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos transcendentales para la Empresa.

d) La embriaguez habitual, entendiéndose como tal la asistencia al trabajo tres días en un mes en estado de embriaguez, y la toxicomanía.

e) Desvelar el sigilo profesional de documentos reservados de la Empresa cuando éstos pudieran afectar a la producción o causar perjuicios graves a ésta.

f) Las ofensas verbales o físicas al empresario o a las personas que trabajan en la empresa o a los familiares que convivan con ellos.

g) La imprudencia en la realización del trabajo, cuando ésta pueda ser causa de accidente de otro u otros trabajadores, o cuando suponga averías de consideración para las instalaciones.

h) La simulación de enfermedad o accidente

i) El abuso de autoridad por parte de los jefes será siempre considerado como falta muy grave. El que lo sufra lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la dirección y de los representantes de los trabajadores.

j) Las ofensas físicas de naturaleza sexual ejercidas sobre cualquier trabajador/a de la empresa.

k) La reiteración de faltas graves.

Las faltas leves prescribirán a los diez días; las graves, a los veinte días, y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tuvo conocimiento de su comisión, y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

Las sanciones máximas que podrán imponerse en cada caso, atendiendo a la gravedad de la falta cometida, la reincidencia y su incidencia en las relaciones laborales, serán las siguientes:

Por faltas leves: Amonestación por escrito y suspensión de empleo y sueldo de uno a tres días.

Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de cuatro a treinta días.

Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de treinta a noventa días o despido.

Disposiciones finales y derechos sindicales.

1. En lo no establecido por el presente Convenio, se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Libertad Sindical, el Estatuto de los Trabajadores, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y demás normas concordantes.

2. La revisión del presente Convenio se efectuará dentro de los primeros quince días del mes de enero del año 2001 y se aplicará en el período de tiempo que se convenga en el mismo.

Tablas de salarios base con vigencia desde el 1 de enero de 1999 (mensual, pagas extra y anual)

Categorías profesionales	Mensual — Pesetas	P. extras: marzo, julio, octubre y diciembre	Anual — Pesetas
Grupo profesional A.1:			
Jefe de Contabilidad	122.244	488.976	1.955.904
Jefe de Ventas	122.244	488.976	1.955.904
Jefe de Publicidad	115.000	460.000	1.840.000
Jefe Técnico o Doblaje	115.000	460.000	1.840.000
Jefe Informático	115.000	460.000	1.840.000
Jefe de Sucursal o Gerente	115.000	460.000	1.840.000
Jefe de Administración	115.000	460.000	1.840.000
Jefe de Prensa	115.000	460.000	—
Grupo profesional A.2:			
Secretaría de Dirección	113.311	453.244	1.812.976
Oficial Administrativo	103.536	414.144	1.656.576
Auxiliar Administrativo	90.513	362.052	1.448.208
Secretaría	103.380	413.520	1.654.080
Recepcionista	97.434	389.736	1.558.944
Informático	103.536	414.144	1.656.576
Programista	103.380	413.520	1.654.080
Ayudante de Programista	90.513	362.052	1.448.208
Ayudante de Publicidad	90.513	362.052	1.448.208
Grupo profesional A.3:			
Operador de Cabina	99.415	397.660	1.590.640
Grupo profesional B.1:			
Jefe de Almacén	103.536	414.144	1.656.576
Almacenero	89.654	358.616	1.434.464
Repasadora	89.654	358.616	1.434.464
Ordenanzas	89.654	358.616	1.434.464

ANEXO 1

Las categorías de nueva creación, acordadas en este Convenio, tendrán el salario que figura en la presente tabla. Asimismo, sucede con las categorías de Jefe de Publicidad, Jefe Técnico o Doblaje, Jefe de Sucursal o Gerente y Jefe de Administración.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

23144 *RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje Madrid-eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Ramal de acceso a Guadalajara» (Provincia de Guadalajara), de la Dirección General de Carreteras.*

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, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de diciembre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del ramal de acceso a Guadalajara del estudio informativo «Autopista de peaje Madrid-eje del Ebro. Tramo Madrid-Guadalajara» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental 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 16 de abril de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 2 de diciembre de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado de la información pública figura en el anexo IV.

En el estudio informativo, en el apartado de comparación de alternativas y elección de la más favorable, se considera la solución 3 como la más idónea, teniendo en cuenta todos los factores considerados en el análisis multicriterio: Longitud de trazado, coste, accesibilidad, impacto ambiental, geología y geotecnia, etc.

Durante el período de información pública la casi totalidad de los alegantes (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, Ayuntamiento de Guadalajara, Ayuntamiento de Fontanar, Ayuntamiento de Marchamalo, Grupo Socialista Municipal del Ayuntamiento de Guadalajara, Grupo Municipal Icam-Nueva Izquierda del Ayuntamiento de Guadalajara, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara y la Junta de Compensación del Sector IV de Cabanillas del Campo) se han manifestado en contra de la solución 3, aduciendo como principales motivos que es más perjudicial para el planeamiento urbanístico, contribuye a aumentar el tráfico en la actual variante de Guadalajara, estrangular el desarrollo de la capital por la zona norte, dificulta la comunicación del polígono industrial del Henares y, en general, es más perjudicial para los intereses de la ciudad de Guadalajara.

Como consecuencia del resultado de la información pública, el Ingeniero Director del estudio informativo, en el informe preceptivo sobre las alegaciones presentadas durante dicho período, propone que se adopte el trazado de la solución 1.

Posteriormente, y a petición de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, el Director general de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha realizado un informe sobre las afecciones ambientales de la solución 1 en las riberas del río Henares, propuestas por esa Administración autonómica a la Comisión Europea como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) para formar parte de la red Natura 2000 como Zonas Especiales de Conservación (ZECs). En dicho informe, tras señalar los valores ambientales de dicho lugar, analiza las afecciones ambientales a los mismos, concluyendo que la Dirección General de Medio Natural considera ambientalmente viable la solución 1 con la aplicación de una serie de medidas preventivas y correctoras durante la ejecución de las obras.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje Madrid-eje del Ebro. Tramo Madrid-Guadalajara. Ramal de acceso a Guadalajara».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, se considera que, de acuerdo con la información aportada por el promotor, de las tres alternativas consideradas ninguna de ellas presenta impactos críticos.

La solución 3 consiste, básicamente, en la duplicación de una carretera existente y dos enlaces de conexión en el origen y final del proyecto y es la propuesta por el promotor en el estudio informativo como consecuencia de un análisis multicriterio.

Las soluciones 1 y 2 discurren al norte de Guadalajara y de Marchamalo, bordeando el polígono industrial del Henares también por el norte. Ambas atraviesan el río Henares, la solución 1 más al sur, en las proximidades del arroyo de la Vega, incorporándose a la carretera N-II una vez pasado el enlace con la carretera a Jadraque.

Del estudio de impacto ambiental se deduce que la solución 3 produce menores impactos negativos que las soluciones 1 y 2 en lo referente a movimiento de tierras, suelos, hidrología, vegetación, fauna, ruido durante la construcción, planes de ordenación urbana, paisaje e intrusión visual debido a la presencia física de la vía y a su funcionamiento.

La solución 3 producirá mayor afección por ruido, en su tramo inicial, debido a su proximidad a la urbanización «Mirador del Henares».

Las soluciones 1 y 2, al cruzar el río Henares y los cortados fluviales de su margen izquierda, afectan negativamente a los valores ambientales de las riberas de dicho río: Vegetación de ribera en galería, peces autóctonos, aves asociadas a los cantiles y geomorfología de éstos. Las riberas del río Henares han sido propuestas por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha como Lugar de Importancia Comunitaria [(LIC) «Riberas del Henares»; ES 4240003] para formar parte de la red Natura 2000 como Zona Especial de Conservación (ZEC). Sin embargo, la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, organismo responsable de la propuesta de LIC, después de analizar en un informe las afecciones ambientales de la solución 1 en las riberas del río Henares, concluye que la posible afección al lugar generada por la solución 1 sería leve y susceptible de corrección, con la aplicación de algunas medidas preventivas y correctoras durante la ejecución de las obras.

Por tanto, la Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, para realizar las soluciones 1 ó 2 deberá cumplir las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras del estudio de impacto ambiental y además las condiciones 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de la presente declaración de impacto ambiental. Para realizar la solución 3, deberá cumplir las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado de la solución 3

Con objeto de minimizar la afección por ruido e intrusión visual a la urbanización «Mirador del Henares» y al planeamiento urbanístico de las parcelas situadas en los márgenes de la carretera N-320 en las proximidades del enlace del proyecto con la R-2 previsto en el estudio informativo, los ramales de dicho enlace se proyectarán de forma que la distancia mínima a las viviendas existentes de la urbanización sea de 200 metros y que se afecte lo menos posible a los usos del suelo previstos en las citadas parcelas.

Con objeto de minimizar los impactos debidos a la ocupación del suelo, el enlace con la actual N-II se proyectará, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos, de forma que ocupe la menor superficie posible y sea compatible con el enlace con la futura variante de la N-320, cuyo proyecto está sometido en estos momentos a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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 así obtenidos 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. Para evitar los procesos de colonización se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor.

3. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el entorno de la urbanización «Mirador del Henares» y en las viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autopista serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas- 23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufran alteraciones por motivos acústicos.

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

4. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 5, medidas protectoras y correctoras, del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los terraplenes y a su revegetación; la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y, en su caso, vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, para plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria; y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

El anteproyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de extracción de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares a una escala de detalle no menor de 1:10.000. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Dichos emplazamientos deberán figurar en el proyecto de construcción.

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3 H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

5. 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 condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el 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 Secretaría General de Medio Ambiente por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, como responsable de la ejecución 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 la obra previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación e integración paisajística de la obra y emplazamiento de las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra, a que se refiere la condición 3.

c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en lugares y períodos a que se refiere la condición 3, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración de la obra y para la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 4.

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 funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de modificación del trazado, en planta y en alzado, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 3, y cartografía de las zonas de exclusión de extracción de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de la obra, a que se refiere la condición 4.

7. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construc-

ción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan 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, 25 de octubre de 1999.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.	
Subdelegación del Gobierno en Guadalajara	X
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Dirección General de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Diputación Provincial de Guadalajara	X
CODA.	
AEDENAT.	
FAT.	
ADENA.	
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN).	
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM).	
Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente. Ayuntamiento de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Marchamalo.	X
Ayuntamiento de Taracena.	

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza manifiesta su oposición a la solución de trazado del Ramal 2 que atraviesa la finca «El Serranillo», que es un Centro de Mejora Genética Forestal. Además, expone que en los alrededores de dicho centro se encuentra un Lugar de Interés Comunitario (LIC), propuesto a la aprobación de la Comisión Europea como ribera del Henares.

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que cualquiera de las soluciones de trazado propuestas afecta a varios cursos de agua de distinta consideración. Por ello, recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos.

Considera necesario que se estudien con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, manteniendo las características de éstos; su restauración en una longitud, tanto aguas arriba como aguas abajo, que supere la zona de influencia de las obras, y que se evite la afección a los cauces que discurran paralelos a la carretera.

La Subdelegación del Gobierno en Guadalajara señala que en la memoria-resumen no se hace mención al monte del Estado denominado «El Serranillo», de 39,36 hectáreas.

Manifiesta que la formación vegetal más significativa es el bosque de ribera de los márgenes del río Henares, siendo la solución 2 la que impactaría en menor medida en dicha formación.

Enumera una serie de especies de la avifauna asociada a las formaciones de galería del río, de las cuales el halcón peregrino y el búho real son nidificantes en los terrenos próximos a los trazados proyectados.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que el estudio de impacto ambiental debería comparar los siguientes aspectos: Estudio de movimiento de tierras y procesos erosivos; impactos generados por la apertura de canteras; estudio de los tipos de suelos que pudieran verse afectados; estudio de las singularidades geomorfológicas, paleontológicas, arqueológicas y demás elementos culturales, en concreto las vías pecuarias

afectadas por el trazado; tipología estructural del paso transversal por la llanura aluvial y terrazas del río Henares; afecciones a asentamientos humanos; impacto paisajístico y, por último, medidas preventivas y correctoras del efecto ambiental de los factores anteriormente citados.

Realiza las siguientes propuestas: Construir o conservar los accesos a lo largo del trazado, construir pasos específicos a las tierras de labor, diseñar correctamente las laderas del curso fluvial del río Henares afectado, respetar la vegetación de ribera, vigilar la emisión de polvo y ruido durante las fases de construcción y funcionamiento del trazado, y prever la restitución paisajística mediante la revegetación de taludes y márgenes de la calzada.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha indica que el proyecto afecta a las riberas del río Henares en un tramo que ha sido propuesto por esta Comunidad Autónoma a la Comisión Europea para su designación como «Lugar de Importancia Comunitaria». En dicho espacio se reconoce la existencia de cortados fluviales utilizados como zona de nidificación del halcón peregrino, búho real, avión zapador, martín pescador y abejaruco. Además, existen formaciones riparias arbóreas, arbustivas y herbáceas, una comunidad piscícola diversa y mamíferos y aves que dependen de una u otra forma del sistema ribereño, tales como nutria, turón, alcotán, azor y gavián.

Señala que el proyecto parece también afectar, justo en su entronque con la actual N-II, al piedemonte de las laderas de «Águila y Carravieja» y «Peña Hueva», que constituyen el final del barranco de la Vega de Torija.

Por último, considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir las medidas precisas para restituir la funcionalidad de las vías pecuarias interceptadas, así como las ubicaciones de las canteras, plantas de machaqueo, préstamos, vertederos y demás ocupaciones territoriales ajenas a la traza de la vía, y las medidas correctoras correspondientes.

La Diputación Provincial de Guadalajara señala la existencia de una zona de nidificación del halcón peregrino en la margen izquierda del río Henares, en las denominadas «Terreras». Asimismo, el tramo de dicho río por el que cruza el ramal de acceso hacia Taracena, es una zona de paso de diferentes anátidas.

La Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente (DALMA) considera rechazables las dos alternativas propuestas y señala la importancia ambiental del territorio y su elevado interés natural. Después de enumerar y analizar ampliamente los impactos que produce la actuación, propone una nueva alternativa consistente en que la autopista termine en Cabanillas del Campo, eliminándose el tramo entre esta localidad y la de Marchamalo, y que el enlace con la N-II se realice al sur de Guadalajara, aprovechando el trazado del enlace que une Cabanillas y la N-II.

Sugiere que, si se opta por las soluciones 1 y 2, el estudio de impacto ambiental deberá incluir los siguientes aspectos:

Inventario lo más completo posible de fauna y flora; estudio detallado de la necesidad de hábitat y del empleo del espacio en las fases vitales significativas de todas las especies importantes residentes en el área; obtención de datos que permitan entrar en detalles acerca del papel del río Henares como corredor ecológico en el entorno de la actuación; cuantificación exacta de la superficie que se perdería de los diferentes tipos de hábitat de interés comunitario, así como de cultivos u otras estructuras propias del uso humano del territorio; efecto de las pérdidas sobre la fauna y la flora específicas; efectos del incremento de la compartimentación del hábitat en la fauna terrestre y, por último, prospección arqueológica exhaustiva de la zona de influencia de la nueva vía.

El Ayuntamiento de Guadalajara manifiesta, entre otras cosas, la posibilidad cierta de impacto sobre la población de Marchamalo y el mayor impacto que la solución 2 produce en la morfología del terreno y en la avifauna de la margen izquierda del río Henares.

Se muestra a favor de la llamada solución 1, de menor desarrollo longitudinal, que no presenta la afección a la finca «Castillejos» de la solución 2.

El grupo ecologista GAIA, aunque no fue consultado, presentó un escrito en el que considera inviables las dos soluciones del proyecto debido a la destrucción de terrenos agrícolas de gran valor, la alteración del cauce fluvial del río Henares, los problemas de erosión de la zona motivados por la construcción de la infraestructura, la destrucción de zonas de bosque de ribera de gran valor botánico y faunístico, el impacto económico negativo que la autopista supondría en las poblaciones que dependen del sector agrario, la afección a tres vías pecuarias (Vereda Galiana, Vereda de Fontanar y Vereda de Cantalobos o del Cuerno Blanco), y la contaminación acústica y ambiental que proporcionarían los vehículos, lo que afectaría gravemente a la salud de los ciudadanos.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El objeto del proyecto es la construcción del ramal de enlace de la R-2 con la actual carretera N-II en las proximidades de la ciudad de Gua-

dalajara. Para ello, el estudio informativo propone tres soluciones denominadas 1, 2 y 3, con una longitud total cada una de ellas de 10,550 kilómetros; 11,200 kilómetros y 5,350 kilómetros, respectivamente.

Tanto las soluciones 1 como la 2 discurren por suelos reservados en los avances de modificación del Plan de Ordenación Urbana de Guadalajara de los años 1993 y 1995. La solución 3 consiste en el desdoblamiento de la N-320 y fue propuesta por la Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente (DALMA) durante el período de consultas previas.

Para las Soluciones 1 y 2, está previsto construir una calzada con dos carriles de 3,50 metros y doble sentido de circulación, con arcones de 2,50 metros y bermas de 1 metro. Posteriormente, se realizará una ampliación de la vía a dos calzadas de dos carriles por sentido de circulación.

En el caso de la solución 3, al tratarse de una duplicación de la actual N-320, se prevé construir una segunda calzada, con lo que resultaría una vía de dos calzadas de dos carriles por sentido de circulación.

Para las soluciones 1 y 2 se ha previsto situar un enlace del ramal con la carretera que va al polígono industrial de Guadalajara; éste será de tipo trompeta, con el ramal semidirecto orientado a Madrid. La conexión con la N-II se realizará mediante una convergencia y una bifurcación. En el caso de la solución 3 se realizarán modificaciones de los actuales enlaces en el origen y final del proyecto.

En la solución 1 se ha previsto, para el paso del río Henares, un viaducto de 150 metros de longitud, y en la conexión con la N-II otros dos viaductos sobre ésta y sobre la C-101 de 150 y 145 metros, respectivamente. Además, se construirán varios pasos inferiores y uno superior en los cruces de caminos, canales, tuberías, arroyos, etc.

En el caso de la solución 2 se ha previsto un viaducto de 140 metros de longitud para el paso del río Henares, los dos viaductos anteriormente citados en la conexión con la N-II (dado que en este tramo coinciden las soluciones 1 y 2), y 23 pasos inferiores y dos superiores. La solución 3 incluye un viaducto de 562 metros de longitud situado al final del tramo, junto a su conexión con la N-II.

El estudio informativo considera y propone la solución 3 como más idónea, puesto que su única desventaja relevante la constituye el hecho de no ofrecer un nuevo acceso a Guadalajara y al polígono industrial del Henares por el noreste, la cual, por otra parte, podría quedar eliminada cuando la autopista se prolongue hacia Zaragoza. A este respecto es preciso señalar que la ocupación de suelo calificado de urbanizable y residencial en Cabanillas del Campo no parece representar inconveniente alguno para el municipio.

En el estudio se señala que no hay lugar para la duda en esta elección que, en resumen, viene avalada por las siguientes ventajas:

Comparativamente, despreciable impacto ambiental.

Menor inversión inicial.

Menor dificultad para ser financiada mediante el peaje.

Sobrada consecución de los objetivos funcionales planteados con su realización.

Indiferencia respecto de la práctica totalidad de las restantes variables de análisis.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio de impacto ambiental se estructura en cinco grandes apartados: Análisis del proyecto, inventario ambiental, identificación y valoración de impactos, medidas correctoras y jerarquización ambiental de las alternativas.

En el apartado sobre el análisis del proyecto se realiza una breve descripción de las tres soluciones propuestas. Posteriormente, se enumeran las características comunes, tales como la sección tipo, la localización de los préstamos y vertederos y la ubicación de las áreas de servicio. Asimismo, se resumen las características particulares para cada solución, entre ellas desmontes y terraplenes singulares, enlaces previstos, estructuras, etc.

El inventario ambiental señala, para el medio biológico, que la mayor parte del territorio está dedicada a los cultivos de secano, existiendo parcelas de regadío junto al río Henares y matorral y pinar de repoblación en las zonas de relieve más accidentado. También aparecen algunas superficies de olivar y un bosque de ribera bien conservado en las márgenes del río Henares. En cuanto a la fauna, el ámbito de estudio no presenta singularidades faunísticas ni enclaves de alto valor ecológico. El mayor valor está en el bosque de ribera del río Henares.

El estudio analiza, en el apartado dedicado al medio socioeconómico, la demografía, la calidad de vida, los usos del suelo, las vías pecuarias intersectadas por las soluciones propuestas, los yacimientos arqueológicos y patrimonio histórico-artístico y el paisaje.

El estudio, para llevar a cabo la identificación, análisis y valoración de los impactos producidos en las fases de construcción y de funcionamiento de la nueva infraestructura, ha considerado la relación de factores ambientales que pueden verse afectados y el conjunto de las acciones de proyecto susceptibles de provocar un efecto sobre los mismos. Algunos de los impactos previstos son:

Disminución de la calidad edáfica por contaminación.

Destrucción de suelos por ocupación del terreno.

Compactación de suelos en la fase de obras.

Pérdida de calidad de los suelos del entorno.

Alteraciones del relieve actual debidas a los movimientos de tierras.

Modificación del régimen de circulación de las aguas superficiales.

Alteraciones en el régimen de las aguas subterráneas.

Destrucción de especies singulares de vegetación.

Destrucción o alteración de hábitat faunísticos.

Incremento de la mortalidad de la fauna durante la construcción.

Incremento del riesgo de atropello.

Efecto barrera.

Contaminación acústica.

Impacto sobre la atmósfera.

Contaminación de aguas.

Alteraciones sobre el paisaje.

El estudio indica que, teniendo en cuenta la valoración de impactos realizada, la solución 3 es la más favorable desde el punto de vista ambiental ya que no cruza el río Henares, es notablemente más corta que las otras dos, los movimientos de tierra que lleva asociados son claramente inferiores y tiene un menor impacto paisajístico, puesto que se trata del desdoblamiento de una vía existente. Además, con esa solución, se evita afectar al Centro Nacional de Mejora Genética-Forestal «El Serranillo» (mínimamente afectado por la solución 1), y a la finca «Los Castillejos» propiedad del Ayuntamiento de Guadalajara (afectada por la solución 2).

El Plan de Medidas Protectoras y Correctoras propone las siguientes actuaciones:

Durante la fase de obras:

Clasificación ambiental del territorio para definir zonas de exclusión, jalonado temporal de zonas sensibles o interesantes desde un punto de vista social o ambiental.

Protección de aguas y suelos dirigidas a limitar las operaciones en riberas, a instalar balsas de decantación y filtrado y a decidir la correcta ubicación y gestión de los vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

Protección de la atmósfera mediante el control de emisiones de gases y partículas, así como el ruido, regulando las operaciones de mantenimiento, revisión y control de las obras.

Medidas protectoras de la vegetación, tales como una adecuada gestión de la tierra vegetal, la prevención de incendios, la limpieza de ejemplares arbóreos y la limpieza de la zona de obras.

Medidas protectoras sobre la fauna, como programación de las obras y restitución de los biotopos afectados.

Sobre protección del patrimonio cultural, con prospección superficial intensiva de una franja de 200 metros en torno a la alternativa finalmente elegida.

Durante la fase de funcionamiento:

Adecuación topográfica y geomorfológica de taludes.

Instalación de elementos de protección del sistema hidrológico bajo los tableros de los principales viaductos.

Realización de plantaciones y siembras con finalidad integradora y estética, para evitar los efectos de la erosión y reponer la cubierta vegetal perdida durante las obras.

Reposición de los caminos y servicios afectados.

El Plan de Vigilancia Ambiental define una serie de actuaciones que garantizan el cumplimiento de las indicaciones y medidas antes propuestas, tales como:

Vigilar durante la construcción el desarrollo de los trabajos, mediante inspecciones en las que se compruebe la correcta aplicación de las medidas correctoras, realizando para ello cuantos análisis y mediciones sean necesarias.

Seguimiento de los residuos generados en el transcurso de las obras, así como la vigilancia de la potencial afección al patrimonio arqueológico, para lo cual se deberá contar con la presencia constante de un arqueólogo a pie de obra.

Seguimiento de la evolución de las plantaciones y siembras efectuadas, por si fuera preciso realizar tratamientos fitosanitarios, podas, riegos o incluso reposiciones y resiembras.

Revisiones periódicas para evitar el bloqueo de obras de drenaje y pasos inferiores, para su correcta función de desagüe y su posible utilización como pasos de fauna.

Control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas mediante análisis periódicos de los parámetros correspondientes. También análisis de los niveles de inmisión de contaminantes a la atmósfera, sobre todo en las cercanías de las zonas habitadas.

El estudio de impacto ambiental contiene además un anexo sobre observaciones recibidas durante el período de consultas previas, e incluye cartografía relativa a los usos del suelo y a los elementos ambientales más significativos.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Confederación Hidrográfica del Tajo.
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.
Ayuntamiento de Guadalajara.
La Secretaría del Ayuntamiento de Guadalajara.
Ayuntamiento de Fontanar.
Ayuntamiento de Marchamalo.
Grupo Socialista Municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.
Grupo Municipal Icam-Nueva Izquierda del Ayuntamiento de Guadalajara.
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara.
Junta de Compensación del Sector IV de Cabanillas del Campo.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Tajo informa que las variantes propuestas en el estudio informativo no afectan a la Confederación.

La Demarcación de Carreteras en Castilla-La Mancha expone el proceso general de gestación de la R-2 y las motivaciones por las que se considera necesaria esta infraestructura.

Destaca que, dadas las dificultades de prolongación hasta Tudela, se limita la autopista al tramo Madrid-Guadalajara, habiéndose acordado con las diversas Administraciones implicadas un trazado que rodea Guadalajara por el norte y enlaza con la N-II en el entorno del punto kilométrico 61 de dicha carretera nacional.

La alegación indica que son erróneas muchas de las afirmaciones del estudio de impacto ambiental favorables a la solución 3, teniendo en cuenta lo siguiente:

No está prevista la prolongación de la autopista hasta Zaragoza.

La solución 3 tendrá un gran impacto geológico debido a sus enormes estructuras.

La destrucción de suelos por ocupación de terrenos arroja un saldo desfavorable para la solución 3.

No se entiende que por el hecho de que se esté construyendo la variante de Cabanillas del Campo, el efecto barrera de la duplicación de calzada, solución 3, sea nulo. Será el mismo que si no se estuviera construyendo.

La solución 3 produce mayor ruido en zonas urbanas y afecta de manera importante a terrenos urbanos de uso residencial e industrial con importantes efectos sobre el planeamiento urbanístico.

La solución 3 produce una mayor modificación de la calidad del paisaje y mayor intrusión visual.

El impacto ambiental que producen las soluciones 1 y 2 al cruzar el río Henares es muy inferior a las actuaciones de ampliación necesarias en el cruce con el río de la actual variante de Guadalajara.

Reconoce que la solución 3 es más corta y que lo sería más si en lugar de acabar la autopista a la altura de Cabanillas del Campo se acabara en Alcalá de Henares o en Torrejón, o si no se hiciese. Aun así, la solución 3, que debe ser considerada como la unión del ramal de enlace R-2-N-II y la ampliación a tres carriles de la actual variante de Guadalajara no es más corta; es, como poco, de longitud análoga a la Solución 1.

A lo indicado en el estudio de impacto ambiental sobre que los movimientos de tierras asociados a la solución 3 son menores, señala que cuando se evalúe económicamente ya se tendrá en cuenta.

La solución 3 no tiene menor impacto paisajístico que las soluciones 1 y 2, ya que los grandes terraplenes y estructuras afectan a la vega de Cabanillas del Campo y a las vistas de la entrada de Guadalajara.

La afección al Centro Nacional de Mejora Genética-Forestal «El Serranillo» causada por la solución 1 no debe considerarse como elemento inter-

viniente en la toma de decisiones, puesto que el Ayuntamiento de Guadalajara ya optó por esa solución.

Por todos estos motivos considera que la solución 3 no sólo no es mejor, sino que es peor que la solución 1.

Considera que con la solución 3 no se consiguen los objetivos fundamentales planteados, ya que:

Es más cara, 4.000 millones de pesetas más que la solución 1.

Es más impactante ambientalmente.

Es más perjudicial para el planeamiento urbanístico.

Interfiere con la Red de Carreteras del Estado convirtiendo un tramo de carretera en autopista y rompiendo la continuidad homogénea de un itinerario, el de la CN-320.

Promueve la congestión de la N-II en la actual variante de Guadalajara, lo que exigirá en un futuro construir una nueva variante, que será económicamente muy costosa.

Mezcla tráficos muy heterogéneos en la N-II, ya que en ese tramo los usuarios circularán casi por una vía urbana con tráficos locales y urbanos y numerosas salidas.

No constituye una nueva circunvalación de Guadalajara que permita descongestionar la N-II, solución necesaria para la red estatal. Tampoco ofrece acceso a las zonas industriales del noroeste de la ciudad y valle del Henares, hoy en día con un fuerte desarrollo.

Concluye proponiendo a la Dirección General de Carreteras la realización de la solución 1 del estudio informativo hasta su conexión con la N-II en el punto kilométrico 61,5, aproximadamente, rodeando la ciudad de Guadalajara por el norte y realizando un enlace final que permita conectar también con la carretera regional C-101, de Guadalajara a Tafalla.

El Ayuntamiento de Guadalajara manifiesta su sorpresa por la solución 3 propuesta, que es perjudicial para la ciudad de Guadalajara, olvidando la inequívoca preferencia del Ayuntamiento por la solución 1, anteriormente consensuada con el Ministerio de Fomento.

Considera que, de no adoptarse la solución 1, se imposibilitará el acceso a la red nacional del tráfico procedente de una parte importante del valle del río Henares y del polígono industrial del Henares, que tendría que desarrollarse a través de la calle Francisco Aritio, hoy al límite de su capacidad.

Señala que la realización de la solución 3 exigiría la ampliación a tres carriles por calzada de un tramo de la actual N-II, lo que resulta inviable. Esta solución deja sin satisfacer la demanda de tráfico derivada de los movimientos provenientes de Zaragoza con destino al polígono industrial del Henares y las carreteras comarcales del norte de la ciudad. Asimismo, deja sin accesos al polígono industrial del Balconillo. Por otra parte, en esta solución 3, el enlace con la N-II resulta caro, complejo y anti-funcional.

Indica que, desde el punto de vista medioambiental, la solución 3 presenta, entre otras, las siguientes desventajas:

1. Importantes afecciones en suelo urbano.
2. El enlace de los Faroles supondrá una barrera de carácter visual para la percepción de la ciudad por los usuarios de la N-II que circulen en dirección a Zaragoza.
3. Incremento inadmisibles del ya excesivo impacto sonoro sobre las viviendas situadas al borde de la actual N-II.

Por todo lo anterior, el Ayuntamiento reafirma la opinión favorable a la solución 1, rechazando la solución 3.

La Secretaría del Ayuntamiento de Guadalajara da cuenta de las mociones presentadas por los Grupos Socialista y de Izquierda Unida de Castilla-La Mancha, presentadas en el Pleno del Ayuntamiento de Guadalajara celebrado el 5 de febrero de 1999, en las que proponen que dicho Ayuntamiento rechace la solución 3, por el aumento de circulación que supondría en el tramo de la autovía lindante con la ciudad y porque no solucionarían el aislamiento del polígono del Henares. Apoyan la solución 1, coincidente con las previsiones del nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

El Ayuntamiento de Fontanar señala el acuerdo del Pleno de dicho Ayuntamiento, celebrado el día 29 de enero de 1999, en el que se insta al Ministerio de Fomento a aprobar la solución 1, en base a las siguientes consideraciones:

La solución 3 no contempla los flujos de tráfico con origen o destino en el valle del Henares y la sierra de Ayllón.

La solución 1 es la que mejor soluciona estos accesos.

El impacto ambiental de la solución 1 en su cruce sobre el río Henares quedaría disminuido si el tramo se desarrolla en viaducto.

El Ayuntamiento de Marchamalo considera que la solución 3 plantea un trazado perjudicial para los intereses del pueblo y no constituye mejora

en relación con la solución 1. Deja sin resolver el encauzamiento de una parte importante del tráfico con origen en el barrio del río Henares de la ciudad de Guadalajara y con destino en el corredor industrial del Henares y Madrid, obligando a los vecinos de Marchamalo a atravesar necesariamente la ciudad de Guadalajara por calles que se encuentran al límite de su capacidad de servicio.

La solución 3 no permite el acceso al polígono industrial sin atravesar la ciudad de Guadalajara, y supone una barrera para la prolongación hacia el norte del corredor industrial del Henares.

El Grupo Socialista Municipal del Ayuntamiento de Guadalajara manifiesta que la solución 3 propuesta no es adecuada para los intereses de la ciudad de Guadalajara, por los siguientes motivos:

El tráfico que entre o salga de la autopista utilizará la N-II, que es previsible que llegue a ser una travesía, dado el crecimiento de la ciudad. Siendo cierta esta posibilidad, la actual N-II no podría absorber todos los vehículos provenientes del área metropolitana de Madrid.

El tráfico del polígono industrial del Henares se vería obligado a utilizar la antigua N-II y la calle Francisco Aritio, siendo ambas infraestructuras insuficientes para soportar la intensidad de circulación prevista.

El enlace con la N-II resulta complicado y de difícil solución.

Muestra su preferencia por la solución 1, ya que ésta rompe el aislamiento de infraestructuras de comunicación que actualmente sufre el polígono industrial del Henares, posibilita el desarrollo futuro del Corredor Industrial del Henares, constituye una circunvalación de la ciudad y coincide con las previsiones de desarrollo urbanístico de la ciudad definidas en la nueva revisión del Plan General de Ordenación Urbanística.

El Grupo Municipal Icam-Nueva Izquierda del Ayuntamiento de Guadalajara rechaza la Solución 3 por los siguientes motivos:

Si se adopta la solución 3 se mezclarán al borde de la ciudad tres tipos de carreteras y de tráfico: El de la N-II, el de la N-320 y el de la propia autopista. Dicha solución requerirá la construcción de un carril más en la N-II a su paso por Guadalajara, que de esta forma se convertirá en una travesía. Además, se producirá un notable aumento del ruido en la ciudad.

Indica que la futura R-2 se prolongará, en su momento, hasta el eje del Ebro por el norte. Por ello, considera lógico que los enlaces con la N-II se proyecten por el mismo lugar por donde discurrirá la futura autopista. Si se construye la opción sur y más tarde la opción norte, el impacto ambiental será doble.

Por último, el tráfico del polígono industrial del Henares deberá seguir usando la calle Francisco Aritio, lo que producirá molestias en los vecinos que en ella viven y coartará el desarrollo del polígono industrial.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara rechaza la solución 3 propuesta, por entender que estrangularía el desarrollo de la capital por la zona norte, dejando el polígono del Henares en desventaja. Por ello, aboga por la solución 1, tal como está contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana.

La Junta de Compensación del Sector IV de Cabanillas del Campo manifiesta que la solución propuesta afecta a los terrenos de la Junta de Compensación, concretamente a los polígonos P4R y P4C, de uso residencial e industrial, respectivamente, que cuentan con Plan Parcial aprobado el 24 de octubre de 1998. Los correspondientes proyectos de urbanización están pendientes de aprobación por el Ayuntamiento de Cabanillas del Campo.

Señala que el citado sector ya fue afectado con anterioridad por el trazado de la variante de la N-320, y también que los propietarios de la Junta han adquirido compromisos empresariales en base al planeamiento aprobado.

Propone una solución alternativa en la que los ramales de enlace no afectarían a los citados polígonos, aduciendo ventajas adicionales como menor longitud y coste.

La Junta de Compensación presenta una segunda alegación en la que manifiesta haber tenido conocimiento, a través de los medios de comunicación, que el Ministerio de Fomento, atendiendo a las solicitudes de las instituciones públicas de Guadalajara, va a optar por la solución 1. Solicita que, en este caso, se mantenga el enlace previsto, en el primer estudio informativo en la zona de Cabanillas-Alovera.

BANCO DE ESPAÑA

23145 *RESOLUCIÓN de 1 de diciembre de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 1 de diciembre 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 =	1,0091	dólares USA.
1 euro =	103,35	yenes japoneses.
1 euro =	328,55	dracmas griegas.
1 euro =	7,4395	coronas danesas.
1 euro =	8,6060	coronas suecas.
1 euro =	0,63040	libras esterlinas.
1 euro =	8,1365	coronas noruegas.
1 euro =	36,108	coronas checas.
1 euro =	0,57687	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	254,35	forints húngaros.
1 euro =	4,2803	zlotys polacos.
1 euro =	196,8949	tolares eslovenos.
1 euro =	1,6007	francos suizos.
1 euro =	1,4882	dólares canadienses.
1 euro =	1,5839	dólares australianos.
1 euro =	1,9744	dólares neozelandeses.

Madrid, 1 de diciembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

23146 *COMUNICACIÓN de 1 de diciembre 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	164,886
100 yenes japoneses	160,993
100 dracmas griegas	50,643
1 corona danesa	22,365
1 corona sueca	19,334
1 libra esterlina	263,937
1 corona noruega	20,449
100 coronas checas	460,801
1 libra chipriota	288,429
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	65,416
1 zloty polaco	38,873
100 tolares eslovenos	84,505
1 franco suizo	103,946
1 dólar canadiense	111,804
1 dólar australiano	105,048
1 dólar neozelandés	84,272

Madrid, 1 de diciembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.