

De los premios de centenas, terminaciones y reintegro ha de entenderse que queda exceptuado el número premiado.

Tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes de todos los signos cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades. Asimismo tendrán derecho a reintegro todos los billetes en todas las terminaciones, del 0 al 9, correspondientes al signo afortunado.

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se exhibirán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de Bancos o Cajas de Ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 2 de mayo de 1992.—El Director general, Gregorio Mániz Vindel.

9660

RESOLUCION de 4 de mayo de 1992, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 30 de abril y 2 de mayo de 1992, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 30 de abril y 2 de mayo de 1992, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 30 de abril de 1992:

Combinación ganadora: 9, 35, 8, 1, 25, 10.

Número complementario: 32.

Número del reintegro: 5.

Día 2 de mayo de 1992:

Combinación ganadora: 47, 14, 39, 11, 31, 6.

Número complementario: 40.

Número del reintegro: 8.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, correspondientes a la semana número 19/1992, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 7 de mayo de 1992, a las veintidós quince horas, y el día 9 de mayo de 1992, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 4 de mayo de 1992.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

9661

RESOLUCION de 28 de febrero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la CN-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata. Tramo: Variante de La Safor, puntos kilométricos 189 al 194. Provincia de Valencia, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general

conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de CN-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata. Tramo: Variante de La Safor, puntos kilométricos 189 al 194. Provincia de Valencia, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 28 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la CN-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata. Tramo: Variante de La Safor, puntos kilométricos 189 al 194. Provincia de Valencia, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 17 de agosto de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto consistente en la Orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El estudio informativo fue aprobado técnicamente con fecha 23 de octubre de 1990.

El estudio informativo consiste en la definición en líneas generales de los trazados de las diferentes opciones planteadas para la variante de la CN-332, de Almería a Valencia por Cartagena y Gata, puntos kilométricos 189 al 194, entre Oliva y Gandia, en la comarca de La Safor. Esta variante elimina las travesías de Bellreguard, Alquería de la Condasa, Palmera y Oliva.

El anexo I contiene los datos esenciales del referido estudio informativo.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental fue sometido conjuntamente con el estudio informativo al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de enero de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la CN-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata. Tramo: Variante de La Safor, puntos kilométricos 189 al 194. Provincia de Valencia.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y teniendo en cuenta las características del medio donde el proyecto se pretende insertar, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental las siguientes condiciones:

1. *Prevención del riesgo de inundación.*—Dado que la zona por donde discurre la variante presenta riesgo de inundación, tal como se indica el estudio informativo, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Se justificará detalladamente en el estudio hidrológico del proyecto de construcción el dimensionamiento de las estructuras de drenaje de forma que se asegure, en las fases de construcción y explotación de la nueva vía, el correcto drenaje y evaluación de aguas, y materiales sueltos transportados, en condiciones de máxima avenida.

Esta condición se refiere especialmente a todos los cauces menores comprendidos entre el río Serpis y la rambla de la Gallinera, entre los que destaca el barranco de Benetexir.

b) El servicio de mantenimiento de la nueva vía deberá articular medidas de inspección y vigilancia, a los fines señalados, especialmente, en la época otoñal, cuando el Instituto Nacional de Meteorología anuncie riesgos de fuertes lluvias e inmediatamente después de las descargas torrenciales.

c) No se acumularán, permanente o temporalmente, materiales procedentes de movimientos de tierras en los cauces y vías de drenajes naturales mencionados. En estas zonas no se podrán ubicar, además, instalaciones auxiliares de obra.

2. *Permeabilidad territorial.*—Dada la intensidad de caminos rurales que actualmente son utilizados como acceso a las parcelas agrícolas, y habiéndose manifestado, con el período de información pública, la preocupación por su interrupción, se asegurará mediante las actuaciones necesarias a considerar en el proyecto de construcción, el servicio, al nivel actual, de los caminos rurales y vías de paso existentes que finalmente afecte, así como el mantenimiento del nivel de accesibilidad actual entre ambas márgenes del trazado.

3. *Conservación de los recursos hídricos.*—Teniendo en cuenta que la variante discurre por una zona dedicada al cultivo en regadío, en la que, tal como indica el Estudio Informativo, existen numerosos canales y acequias y juega un importante papel el agua subterránea, en el proyecto de construcción se cuidará que la nueva vía evite la afección a los pozos artesianos, evitando el corte de corrientes subterráneas por la presión de terraplenes. En cualquier caso, se asegurará la disponibilidad de este recurso al mismo nivel que el actual.

Por otra parte, se repondrán todas las acequias y canales de riego interceptados por la variante de forma que se mantenga íntegramente el servicio que prestan actualmente.

4. *Prevención del ruido.*—Se realizará un análisis del ruido cuyo objeto será el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que esté calificado como urbanizable en los planes urbanísticos de los municipios de Bellreguard, Alquería de la Condesa, Palmera y Oliva, no sobrepase los 55 dB Leq nocturnos o 65 dB Leq diurnos.

5. *Zonas de préstamo.*—Para la elección del lugar de excavación para la obtención de tierras de préstamos cuyo volumen se estima en 650.500 metros cúbicos, se tendrán en cuenta los posibles impactos sobre el suelo agrícola y el paisaje y se diseñarán las correspondientes medidas correctoras.

6. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se diseñarán las medidas correctoras con el nivel de detalle un proyecto de ejecución, basándose en las propuestas incluidas en el capítulo 5 del estudio de impacto ambiental, debiéndose:

Garantizar la revegetación de taludes y su integración paisajística en el medio.

Tratar para su recuperación e integración paisajística todas las áreas afectadas por la obra, realizándose para ello siembras y plantaciones con especies adecuadas a las características del entorno. Entre las zonas a tratar, deberá atenderse específicamente a las siguientes: Taludes, enlaces, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, zonas afectadas por el cruce sobre el barranco de Benetexir y demás rieras, pasos a través de caminos rurales, zonas de préstamos, vertederos y escombreras específicas de la obra.

Facilitar la implantación de la vegetación, aprovechándose la tierra vegetal que, previamente, habrá de retirarse de la traza en las zonas ocupadas por cultivos, acopiarse y someterse al tratamiento adecuado para el mantenimiento de su fertilidad en orden a su reposición en las áreas a tratar.

b) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un Plan de Obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la concurrencia de lluvias de naturaleza torrencial y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

c) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto a), deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra.

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental los informes que se especifican, en los plazos que a continuación se señalan:

Antes de la aprobación del proyecto de construcción:

El resultado del estudio hidrológico al que se refiere la condición 1, a).

El estudio de ruido al que se refiere la condición 4.

El diseño de las medidas de recuperación ambiental al que se refiere la condición 6, a).

El Plan de Obra al que se refiere la condición 6, b).

Con frecuencia semestral, emitiéndose el primer informe en los tres meses siguientes a la fecha del acta de recepción provisional de la obra, y durante un plazo de tres años, se realizarán informes sobre el estado y evolución de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 6, a).

Informe del estado del drenaje de todas las rieras atravesadas por la vía, después de las épocas de avenida de primavera y otoño.

Resultado de las mediciones de inmisiones sonoras en la fase de funcionamiento, durante los momentos y períodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna. Las mediciones deberán realizarse en los límites del territorio calificado como urbanizable a los que se refiere la condición 4. El resultado de las mediciones se remitirá por una sola vez, cuando previsiblemente se alcancen las condiciones anteriormente establecidas.

Se emitirá un informe especial, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 28 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto

Se estudian distintas soluciones para la construcción de una variante de la CN-332, en el tramo Gandía-Oliva. Esta variante, que conecta con la variante de Gandía, elimina las travesías de Bellreguard, Alquería de la Condesa, Palmera y Oliva.

Existen estudios anteriores en los que las soluciones analizadas discurrían paralelas a la autopista A-7, previendo inicialmente que se construyeran conjuntamente. Una vez ya construida la autopista, las soluciones previstas trataban de aprovechar la plataforma de la autopista mediante estructuras paralelas a la misma y a distinto nivel en el paso conflictivo de Tossal de la Creu, con objeto de no aumentar los desmontes. Las dificultades técnicas y el coste económico condujeron a que se desecharan estas soluciones.

Las soluciones que se plantean en el presente estudio informativo son tres: La opción 1 comienza donde termina el trazado de la variante de Gandía y desarrolla su trazado por el este de la CN-332, discurriendo adyacente a la plataforma del ferrocarril Gandía-Oliva, actualmente en desuso y circunvalando Oliva por su lado este. Su longitud es de 9,427 kilómetros. Se prevén, tres enlaces, dos cruces con carreteras locales que se resuelven con pasos superiores que obligan a elevar las rasantes de esas carreteras y un cruce mediante un paso inferior. El movimiento de tierras es de 113.126 metros cúbicos en desmonte y 650.474 metros cúbicos de terraplén.

La opción 2 se inicia en las proximidades de la carretera local de Almoines a Gandía y discurre por el oeste de la CN-332 hasta las proximidades de Oliva donde cruza la CN-332 para discurrir por el este de Oliva al igual que la opción 1, cuyo trazado sigue desde el punto kilométrico 6,000 de dicha opción. Su longitud es de 11,136 kilómetros. Se prevén cuatro enlaces, dos cruces con carreteras locales resueltos con pasos superiores que obligan a elevar las rasantes de esas carreteras y dos pasos inferiores. El movimiento de tierras es de 145.709 metros cúbicos de desmonte y 825.363 metros cúbicos de terraplén.

La opción 3 coincide en su trazado con la opción 1, excepto en un tramo de cerca de 3 kilómetros en que aprovecha la carretera N-332 entre Alquería de la Condesa y Oliva. Su longitud es de 9,767 kilómetros. Se prevén cuatro enlaces y los mismos pasos a distinto nivel que en la opción 1. El movimiento de tierras es de 122.165 metros cúbicos de desmonte y 653.207 metros cúbicos de terraplén.

Para todas las opciones la nueva vía tiene una anchura de 12 metros con una calzada de 7 metros, un carril en cada sentido y arcenes de 2,5 metros cada uno. Ninguna de las opciones sobrepasa una pendiente de 1,750 por 100 y en todas la cota de la rasante apenas se eleva sobre el terreno excepto en los enlaces y cruces a distinto nivel en donde los terraplenes alcanzan alrededor de 7 metros. La nueva vía tendrá limitación total de accesos.

Una vez definidas las opciones planteadas, el estudio procede a su valoración, teniendo en cuenta criterios técnicos, económicos, sociales y ecológicos. Desde el punto de vista técnico las tres opciones planteadas son iguales; desde el punto de vista funcional y de costes de construcción, las opciones 1 y 2 son mejores que la 3. Por último, en la comparación de alternativas se adjunta el resultado del estudio de impacto ambiental que indica que la opción 1 es algo mejor que la 3 y ambas mejores que la opción 2.

El estudio informativo considera como opción más idónea la opción 1 y la propone como opción seleccionada.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Agencia del Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
2. Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma Valenciana	X
3. ICONA	X
4. Diputación Provincial de Valencia	-
5. Comisión de Naturaleza y Medio Ambiente (CODENA) de la Diputación Provincial de Valencia	-
6. Ayuntamiento de Alquería de la Condesa	X (fuera de plazo)
7. Ayuntamiento de Bellreguard	X (fuera de plazo)
8. Ayuntamiento de Oliva	-
9. Ayuntamiento de Palmera	-
10. Asamblea Comarcal Ecologista	-
11. Grupo «La Casa Verde»	-
12. RONCADELL (Grupo de Defensa y Estudio del Entorno)	-

Respuestas recibidas más significativas:

El ICONA indica en la respuesta a las consultas que «no cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes, por cuanto no se afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente».

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Se deberá analizar específicamente el riesgo de inundación y las medidas a adoptar para garantizar que la variante permita el desagüe de la llanura y no actúe como barrera.

Se ha de tener en cuenta que es una zona de alto valor agrícola recientemente afectada por otra infraestructura (autopista A-7).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Comienza con una breve descripción de los objetivos del proyecto y de las características de las tres alternativas que se consideran.

Describe el medio natural y socioeconómico destacando que el proyecto se enclava en una llanura costera de relieve muy suave, ocupada por cultivos de agrios, con un riesgo de erosión bajo. El carácter de las precipitaciones es de régimen torrencial. La red de drenaje está constituida por cursos de escasa entidad, modificados en parte por acequias y canales. Las cuencas hidrográficas son de pequeña extensión, circundadas en parte por una orla montañosa, por lo que se producen aportaciones de caudales importantes de carácter ocasional, lo que, unido al relieve llano, determina un riesgo medio de inundaciones, que se producen en la zona con una periodicidad de veinticinco años. Destaca, también, la alta vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas, así como su importante papel en la zona, indicando que parte de la demanda para riego es satisfecha por ellas. La vegetación natural es prácticamente inexistente, resultado del alto grado de humanización y de la ocupación del suelo por cultivos de agrios en regadío. No existen especies faunísticas de especial interés. La actividad económica fundamental es agrícola, con parcelas de pequeña extensión en régimen de propiedad. Existe en toda la zona una amplia red de caminos rurales.

Los impactos negativos identificados son:

Efecto barrera entre los núcleos de población y la costa y en la comunicación entre parcelas.

Riesgo de inundación.

Impacto sobre el paisaje y los valores culturales por ruptura de la continuidad del relieve y de la vegetación.

Alteraciones económicas por partición de explotaciones agrícolas.

En cuanto a la valoración, se indica que no existe ningún impacto severo en relación al medio natural o a la salud humana.

Identifica también impactos positivos señalando que la variante disminuye el nivel de contaminación atmosférica y sonora en los núcleos afectados y facilita el transporte de personas y mercancías.

Considera como alternativa más conveniente la opción 1 por ser los impactos negativos menores y más fáciles de corregir.

Análisis del contenido

Con carácter general el estudio puede calificarse de insuficiente y poco preciso, ya que, si bien identifica los posibles impactos y relaciona las medidas correctoras, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado de los impactos identificados, especialmente en lo referente al riesgo de inundación, afecciones socioeconómicas, afecciones al planeamiento, análisis visual y análisis de ruidos.

La valoración de los impactos o bien no se realiza o es muy general, y en algunos casos no se justifica de acuerdo con lo expuesto en el inventario y en la identificación de impactos. En concreto:

No se valora el riesgo de inundación por avenidas extraordinarias que pueda estar ocasionado por el efecto barrera que provoca la nueva carretera, a pesar de que se indica en la descripción del medio que el riesgo de inundación de esta zona es medio.

No se realiza una valoración de las repercusiones de la obra sobre el agua subterránea, habiéndose destacado en la fase de descripción del medio físico su alta vulnerabilidad a la contaminación y la utilización que del agua subterránea se hace para el riego.

La valoración del impacto paisajístico y acústico no se justifica suficientemente.

No se valoran las afecciones al planeamiento urbano.

No se mencionan los volúmenes de tierra necesarios para la realización de terraplenes ni las medidas a tomar para corregir las afecciones en los lugares de préstamo.

Estas deficiencias son objeto de tratamiento en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Alegaciones

Ayuntamiento de Bellreguard.
Ayuntamiento de Oliva.
Ayuntamiento de Palmera.
Ayuntamiento de Rafelcofer:

Contenido ambiental más significativo de las alegaciones

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

Necesidad de estudiar adecuadamente el drenaje de aguas y cauces en cualquiera de las opciones planteadas para evitar que sirvan de barrera al agua en caso de inundaciones.

Necesidad de reponer la conexión de todos los caminos interrumpidos por la variante en cualquiera de las opciones planteadas.

No se deberá interrumpir ningún canal de riego ni acequia.

La variante constituye una barrera visual entre las poblaciones y el mar (alternativas 1, 3 y final de la 2).

La variante en el caso de Oliva no sigue el trazado propuesto en su Plan General de Ordenación Urbana, afectando a suelo urbanizable no programado y coartando su expansión hacia la costa.

9662 RESOLUCION de 13 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Orense-Porriño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo: Orense-Porriño, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace público para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Orense-Porriño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo: Orense-Porriño, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 13 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.