

Para la ejecución de este sorteo se utilizarán, como mínimo, cinco bombos, que, de izquierda a derecha, representan las decenas de millar, unidades de millar, centenas, decenas y unidades. Cada uno de ellos contendrá diez bolas numeradas del 0 al 9.

Para la adjudicación de los premios entrarán en juego, en cada extracción, tantos bombos como se requieran para obtener la combinación numérica prevista.

Se utilizarán dos bombos para la determinación de los premios de 20.000 pesetas, que se adjudicarán, respectivamente, a aquellos billetes cuyas dos últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números extraídos. Tres bombos para los premios de 50.000 pesetas, que se adjudicarán, respectivamente, a los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números obtenidos. Cuatro bombos para los premios de 250.000 pesetas que, respectivamente, se adjudicarán a aquellos billetes cuyas cuatro últimas cifras coincidan en orden y numeración con las de las bolas extraídas. Por último, se utilizarán cinco bombos para adjudicar los tres premios mayores del sorteo mediante extracción simultánea de una bola de cada uno de aquéllos, con lo que las cinco bolas extraídas compondrán el número premiado.

De los números formados por las extracciones de cinco cifras correspondientes a los premios primero, segundo y tercero se derivarán las aproximaciones y las centenas, como asimismo del premio primero, las terminaciones y los reintegros correspondientes.

Con respecto a las aproximaciones señaladas para los números anterior y posterior de los premios primero, segundo y tercero se entenderá que si saliese premiado en cualquiera de ellos el número 00000, su anterior es el 99999 y el siguiente el 00001. Asimismo, si el agraciado fuese el 99999, su anterior es el 99998 y el 00000 será el siguiente.

Para la aplicación de los premios de centena se entenderá que si cualquiera de los premios primero, segundo y tercero correspondiera, por ejemplo, al número 25, se considerarán agraciados los 99 números restantes de la misma, es decir, desde el 00 al 24 y desde el 26 al 99.

Tendrán derecho a premio de 100.000 pesetas los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del número que obtenga el premio primero; a premio de 50.000 pesetas, aquellos billetes cuyas dos últimas cifras coincidan, en orden y numeración, con las del que obtenga dicho primer premio y, finalmente, tendrán derecho al reintegro de su precio cada uno de los billetes cuya cifra final sea igual a la última cifra del número agraciado con el repetido primer premio.

De los premios de centenas, terminaciones y reintegros ha de entenderse que quedan exceptuados los números de los que, respectivamente, se deriven, agraciados con los premios primero, segundo o tercero.

Asimismo, tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtienen en las tres extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades.

Premio especial al décimo

Para proceder a la adjudicación del premio especial a la fracción, se extraerá simultáneamente una bola de dos de los bombos del sorteo que determinarán, respectivamente, la fracción agraciada y la serie a que corresponde.

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción o de la serie fuera el 0, se entenderá que corresponde a la 10.^a

Este premio especial al décimo, de 242.000.000 de pesetas para una sola fracción de uno de los diez billetes agraciados con el primer premio, será adjudicado a continuación de determinarse el primer premio.

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 expondrá 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 inte-

resado 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, 5 de marzo de 1994.—El Director general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

5894

RESOLUCION de 7 de marzo de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora y el número complementario, y el número del reintegro, de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 28 de febrero, 1, 2 y 4 de marzo de 1994, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto) celebrados los días 28 de febrero, 1, 2 y 4 de marzo de 1994 se han obtenido los siguientes resultados:

Día 28 de febrero de 1994:

Combinación ganadora: 47, 38, 17, 40, 2, 24.
Número complementario: 14.
Número del reintegro: 6.

Día 1 de marzo de 1994:

Combinación ganadora: 3, 17, 28, 4, 13, 42.
Número complementario: 35.
Número del reintegro: 8.

Día 2 de marzo de 1994:

Combinación ganadora: 7, 39, 13, 26, 49, 36.
Número complementario: 37.
Número del reintegro: 5.

Día 4 de marzo de 1994:

Combinación ganadora: 29, 33, 2, 37, 46, 9.
Número complementario: 47.
Número del reintegro: 9.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 14, 15, 16 y 18 de marzo de 1994, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, número 137, de esta capital.

Madrid, 7 de marzo de 1994.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

5895

RESOLUCION de 28 de enero de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado modificado de la variante de Vilafranca del Penedés, CN-340, puntos kilométricos 295,000 al 300,000 (Barcelona), 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 28 de enero de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO MODIFICADO DE LA VARIANTE DE VILAFRANCA DEL PENEDÉS, CN-340, PUNTOS KILOMETRICOS 295,000 AL 300,000 (BARCELONA), DE LA DIRECCION 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.

La Dirección General de Carreteras, el 23 de junio de 1993, remitió a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad del proyecto es la de resolver los problemas planteados en la travesía de Vilafranca del Penedés y en los diferentes puntos conflictivos provocados por el tráfico de la carretera y de las vías transversales.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre impacto ambiental del proyecto.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió, en cumplimiento de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 5 de marzo de 1992, el proyecto de trazado modificado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 29 de julio de 1993.

Finalmente, con fecha 5 de enero de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública mencionada.

El anexo II incluye los datos esenciales del proyecto.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública 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 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de trazado modificado de la variante de Vilafranca del Penedés, CN-340, puntos kilométricos 295,000 al 300,000 (Barcelona).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada sobre una solución que, por lo que respecta a afecciones socioeconómicas, debe señalarle que su trazado está contemplado en las normas urbanísticas de los municipios de Vilafranca del Penedés y Olérdola, y en la que no se han detectado potenciales afecciones significativas al medio natural, se establece por la presente declaración, que el proyecto puede considerarse ambientalmente viable, con las siguientes condiciones:

1. *Contaminación acústica.*—Se adoptarán las medidas oportunas para garantizar las siguientes prescripciones:

Se redactará un estudio de previsión de niveles sonoros durante la explotación de la vía, que deberá considerar las posibles afecciones a las viviendas existentes próximas al nuevo trazado entre los puntos kilométricos 4,000 a 4,500; Can Doménc, chalé en el camino de Mas Rovira, Can Ventosa, residencia «Molino de Rovira» y vivienda aislada en el punto kilométrico 4,400.

El estudio deberá definir, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras, las medidas

correctoras necesarias, incluida la consideración de utilizar pavimentos no ruidosos, para que los niveles de inmisión sonora originados por la vía, medidos a 2 metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones de vivienda existentes en esta fecha, no superen los 55 dB Lep(A), entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB Lep(A), entre las siete y las veintitrés horas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas.

2. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará el nivel actual de servicios del territorio, reponiendo los servicios afectados y posibilitando los accesos a los campos de cultivo, así como a los diferentes caminos y carreteras intersectados por la nueva vía.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características hidrológicas del sistema fluvial formado por las rieras de Llitra y de Vallmol, no se acumularán materiales derivados de movimientos de tierras, ni se realizará ninguna clase de vertidos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas donde éste pueda resultar afectado.

4. *Protección de la vegetación.*—Se protegerá la vegetación hidrófila de la riera de Llitra, para que no sea vea afectada directamente por la plataforma de la vía y se evitarán afecciones innecesarias al territorio agrícola, localizándose fuera del mismo, las instalaciones de elementos auxiliares de la obra, los acopios de materiales y los vertederos.

5. *Recuperación ambiental e interacción paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, recuperación y restauración de las zonas de préstamos y escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, y viario de acceso a la obra.

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 con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *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 Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las medidas de corrección acústica realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros y eficacia de las medidas correctoras adoptadas según se refiere en la condición 1.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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 Dirección 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.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la reanudación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta

declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la declaración y las propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 6.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Generalidad de Cataluña. Delegación del Gobierno. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Junta de Aiguës. Institut Recerca i Tecnologia Agroalimentaria. Instituto de Ciencias de Mar (CSIC)	X
Dirección Territorial del MOPT en la C.A. de Cataluña. Dirección General de Calidad Ambiental, Sección de Impacto Ambiental y Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	X
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Ayuntamiento de Vilafranca del Penedés. Diputación Provincial. Gobierno Civil	X
Delegación CSIC. Consejo Investigación y Desarrollo (CSIC). Cátedra de Ecología, Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona. Departamento de Biología y Ecología, Facultad de Ciencias (Bellaterra)	X
Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica. Universidad de Barcelona. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras (Bellaterra). Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona. Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología de la Universidad de Barcelona. Instituto Tecnológico de Agricultura Biológica. Instituto de Ecología Urbana. Fundación Cibod. Fundación Carles Pi i Sunyer Estudis Autonomics. Fundación Roca Gales. Asociación Vida Sana. Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (CEPA). CODEN. Collectiu Ecologista D'Alzina. Grup de Natura del Club Muntanyen. Grup Ecologista Amics de la Natura de Teici. Alternativa Verde MEC (Coordinadora del Baix Llobregat). CODA. AEDENAT. SEO.	
ICONA	X
ADENA. FAT. Ilustrísimo señor Director general del CEDEX. Instituto Tecnológico y Geomínero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	

Los aspectos ambientales de las contestaciones son los siguientes:

El ICONA informa que en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, no cabe formular observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento.

El Instituto de Ciencias del Mar (CSIC) considera que el proyecto no tiene consecuencias apreciables sobre los caudales que vierten al litoral.

El Departamento de Biología de la Universidad Autónoma de Barcelona considera que se debería contemplar una alternativa de trazado acorde con una ordenación territorial razonable, en un espacio ya demasiado sometido a cuarteamiento por la actual distribución de las vías de comunicación. Así, considera que los impactos ambientales sobre la calidad del paisaje, sobre la inmisión del ruido y el efecto barrera sobre la población, pueden verse reducidos aproximando al máximo la nueva vía al trazado de la autopista A-7.

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña expone una serie de medidas generales sobre el paisaje, y el ruido. Señala la oportunidad de estudiar las medidas correctoras del ruido para: Can Doménech camino de Mas Rovira, Can Ventura, Molino de Rovira y para el paso por terrenos urbanizables de Vilafranca del Penedés, y manifiesta que se tendría que crear una comisión mixta de concertación y control formada por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Jefatura Regional de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

El Instituto Tecnológico y Geomínero de España considera que no hay problemática de esa naturaleza.

ANEXO II

Descripción del proyecto

1. *Antecedentes.*—En julio de 1984, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña redactó el proyecto de trazado T1-B-591. «Variante de Vilafranca del Penedés», el cual fue aprobado técnicamente por la Dirección General el 18 de junio de 1986, ordenando al mismo tiempo la incoación del correspondiente expediente de información pública.

Con fecha 1 de febrero de 1988 se aprobó el expediente de información pública y se aprobó definitivamente dicho proyecto de trazado con unas prescripciones a cumplimentar durante la redacción del proyecto de construcción.

Posteriormente, con fecha noviembre de 1989, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña redactó el correspondiente proyecto de construcción I-B-591 «Variante de Vilafranca del Penedés», aprobado por la Dirección General el 25 de mayo de 1990.

El 26 de agosto de 1991 las obras de este proyecto fueron adjudicadas a la empresa «Cubiertas y MZOV, Sociedad Anónima», con un plazo de ejecución de diecisiete meses.

El 5 de marzo de 1992, por sentencia judicial dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en un recurso contencioso-administrativo interpuesto por un conjunto de particulares contra la licitación de la obra, se paralizó su ejecución. Como consecuencia, la Dirección General de Carreteras dio instrucciones a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña de que se redactara el proyecto de trazado modificado T1-B-591.M., que es el objeto de esta declaración de impacto ambiental.

2. *Objeto y características del proyecto.*—El objeto del proyecto es la construcción de la variante de la N-340 en Vilafranca del Penedés (Tarragona).

Actualmente la carretera atraviesa diametralmente el casco urbano de Vilafranca del Penedés, accediendo en la travesía diversas carreteras y caminos por ambos márgenes, además de las calles de la población, produciéndose una sucesión constante de puntos de conflicto entre las corrientes de tráfico de la carretera y de las vías transversales.

Es de destacar la importancia de la carretera como eje principal de todas las comunicaciones dentro de la comarca del Alto Penedés, canalizando tanto los transportes comerciales como los derivados de la explotación de los recursos turísticos de la zona costera, con núcleos de población tan importantes como Sitges, Vilanova y la Geltrú, Castelldefels, Comarruga, etc., y otras poblaciones del interior, como Igualada y su comarca.

El trazado de la variante se desarrolla por el sur y el este de Vilafranca del Penedés, paralelamente a la autopista A-7, entre ésta y el núcleo urbano.

Comienza el trazado en un punto, perfil 1 + 294.818, muy próximo a la Riera de Llitra. En este lugar conectará con la variante de Santa Margarida i Els Morjos. Una vez pasada dicha riera sigue en dirección este, cruza sobre la N-340 con la que se enlaza a distinto nivel, pasa luego

bajo el ferrocarril Barcelona-Tarragona y después bajo la carretera local de Vilafranca a Mojà; cruza sobre la carretera C-244 de Igualada a Vilanova y la Geltrú, con la que se conecta, y continúa en dirección noroeste llegando a las proximidades del paso superior de la autopista sobre la N-340, enlazando con esta última a distinto nivel. El eje finaliza en el perfil 5 + 683, siendo la longitud total de 4.388 metros.

Según certificados de los Alcaldes-Presidentes de los Ayuntamientos de Vilafranca del Penedés y Olérdola. El proyecto de trazado modificado de esta variante está contemplado en los respectivos planes generales de ordenación urbana de estos municipios.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario del medio donde se pretende ubicar la variante. Se describe el medio físico atendiendo a su climatología, geología, hidrología, vegetación, fauna y paisaje; dentro del capítulo de medio socioeconómico se analiza la demografía, actividad económica, infraestructuras presentes, recursos culturales y planeamiento urbano.

El proyecto se localiza en la comarca del Alto Penedés, dentro del término municipal de Vilafranca del Penedés, y discurre en una zona plana, destinada principalmente al uso agrícola, con suaves curvas, donde sólo en la zona de intersección entre la línea de ferrocarril actual y el trazado se produce un pequeño salto en el terreno, de poca magnitud.

El estudio expone que, en lo que se refiere a hidrología superficial, el trazado del proyecto se cruza con los cursos de agua superficiales de la Riera de Llitra y la Riera de Vallmoll, y respecto a la hidrología subterránea se detecta la existencia de un nivel freático situado a poca profundidad.

Según el estudio, la vegetación afectada consiste en una pequeña masa boscosa que constituye la de vegetación de ribera, en el cruce con la Riera de Llitra, donde existen algunos fresnos y plátanos; siendo todo el resto del trazado fundamentalmente agrícola, con viñedo y cereal de secano.

La fauna, dice, es de escaso valor ecológico, vinculada a la presencia humana y a los ambientes agrícolas.

El estudio evalúa como moderados los impactos ocasionados en la hidrología, geología, atmósfera, fauna, flora, ruido, paisaje y agricultura; y adopta frente a ellos medidas correctoras de carácter general como pueden ser la localización de acopios y vertederos en áreas degradadas, el riego de caminos, la restricción del horario de trabajo, la prohibición de realizar vertidos incontrolados, y la restauración vegetal de los taludes de obra.

El estudio considera compatible el impacto sobre la socioeconomía, debido a las ventajas que la nueva vía aporta en la mejora de las comunicaciones y en la descongestión del casco urbano, disminuyendo el ruido y la inmisión de gases sobre él.

El resto de impactos propios de una infraestructura lineal en ningún caso son considerados significativos en la zona que resulta afectada por la variante. Se citan una serie de medidas correctoras de restauración vegetal, consistente en la ejecución de hidrosiembras, plantación de árboles y arbustos autóctonos en los taludes y el ajardinamiento de las rotondas.

Análisis del contenido

Con carácter general, el inventario ambiental caracteriza suficientemente tanto el medio físico como el medio socioeconómico afectado por la presencia de la nueva infraestructura.

No habiéndose detectado impactos significativos, las medidas correctoras son generales y el programa de vigilancia se presupuesta sin especificar suficientemente el detalle de las operaciones a realizar.

Debe señalarse que, según la legislación específica aplicable, un proyecto de este tipo, por tratarse de una modificación de una vía existente, no está sometido a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, salvo que se detecten impactos ambientales significativos.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Ayuntamiento de Vilafranca del Penedés.
Ayuntamiento de Olérdola.
Gobierno Civil de Barcelona.

Diputación de Barcelona.

Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.
ACESA.

Don Joaquín de Ribot Targarona, en representación de don Raimundo Planas Gatell y otros.

Don Francesc Vía i Vinyals.

Don Josep M. Valls Costa.

Don Salvador Saperas Marti.

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas:

Ayuntamiento de Vilafranca del Penedés.—Manifiesta su interés por la variante y adjuntan unas 5.000 firmas de apoyo a su construcción y adhesiones al proyecto de 12 Ayuntamientos de la comarca.

Ayuntamiento de Olérdola.—Presenta las siguientes alegaciones:

Pide que en el paso bajo la variante, en el punto kilométrico 1,9611, se tomen las medidas oportunas para que no se produzca embalsamiento de aguas pluviales.

Solicita que se modifique la alineación en planta de la obra de fábrica número 4, que cruza la variante en el punto kilométrico 2,330, para favorecer a un futuro polígono industrial.

Pide que se construya un nuevo enlace en el punto kilométrico 2,884 de la variante, para permitir el acceso directo a la misma de la carretera BV-2119, que une Vilafranca y Moja.

Diputación de Barcelona.—Informa favorablemente el trazado de proyecto.

Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.—Repiten, en esencia, el contenido de su respuesta a consultas previas.

Alegación del Abogado don Joaquín de Ribot Targarona, en representación de don Raimundo Planas Gatell y otros:

Afirma que el presente trámite de información pública no supone el cumplimiento de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 5 de marzo de 1992, pues el proyecto de trazado modificado T1-B-591.M propone el antiguo proyecto de construcción como nuevo proyecto de trazado, siendo el estudio de impacto ambiental idéntico al anterior.

Señala que el estudio de impacto ambiental ha sido realizado sobre un trazado ya definido.

Igualmente afirma que el EIA no contempla los siguientes impactos sobre el medio:

La variante discurre próxima al centro urbano.

El núcleo urbano crecerá en dirección a la variante.

Entre la variante y la autopista A-7 quedará una franja de terreno de 450 metros sin provecho alguno.

La reducción de la línea de edificación a 25 metros puede hacer perder funcionalidad a la variante en un futuro próximo.

Expone que se ha omitido la repercusión que supone la entrada en servicio de la autopista de Garraf sobre el presente proyecto, por la disminución que supone en el tráfico de la carretera que une Vilafranca del Penedés y Sitges, y este dato, junto con el cuadro de IMD de los distintos accesos a Vilafranca y destinos a partir de dicha población, inducen a llevar la variante por el lado de Vilafranca opuesto al proyectado, por el que, además, confluyen más carreteras.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

5896

RESOLUCION de 18 de febrero de 1994, del Secretario de Estado del Consejo Superior de Deportes, por la que se dispone la publicación de los Estatutos de la Federación Española de Motonáutica.

En ejercicio de las competencias conferidas por el artículo 10.2, b), de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte, la Comisión directiva del Consejo Superior de Deportes ha aprobado definitivamente los Estatutos de la Federación Española de Motonáutica, y autorizado su inscripción en el Registro de asociaciones deportivas.

En cumplimiento de lo prevenido en el artículo 31.7 de la Ley de Deporte y artículo 12.3 del Real Decreto 1835/1991, de 20 de diciembre, sobre