

acertantes de dicha Categoría, se acumulará al fondo para premios de Primera Categoría del sorteo 5/94 de «El Gordo de la Primitiva», que se celebrará el día 29 de mayo de 1994.

Madrid, 6 de mayo de 1994.—El Director general, Gregorio Mañez Vindel.

10879 *RESOLUCION de 6 de mayo de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar los fondos destinados a premios de Primera Categoría del concurso 20/94, de lotería, a celebrar el día 19 de mayo de 1994 y del concurso 20-2/94, de lotería, a celebrar el día 21 de mayo de 1994.*

De acuerdo con el apartado b), punto 3, de la norma 6, de las que regulan los concursos de pronósticos de la Lotería Primitiva aprobadas por resolución de este Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado de 1 de agosto de 1991 («Boletín Oficial del Estado» número 189, de 8 de agosto), el fondo de 388.714.791 pesetas, correspondiente a premios de Primera Categoría del concurso 12-2/94 (189.702.421 pesetas), celebrado el 26 de marzo de 1994 y del concurso 16-2/94 (199.012.370 pesetas), celebrado el 23 de abril de 1994 próximo pasado, y en los que no hubo acertantes de dichas Categorías se acumulará al fondo para premios de Primera Categoría del sorteo 20/94, que se celebrará el día 19 de mayo de 1994.

Asimismo, el fondo de 966.930.054 pesetas, correspondiente a premios de Primera Categoría del concurso 13-2/94, celebrado el día 2 de abril de 1994 próximo pasado, y en el que no hubo acertantes de dicha Categoría se acumulará al fondo para premios de Primera Categoría del sorteo 20-2/94, que se celebrará el día 21 de mayo de 1994.

Madrid, 6 de mayo de 1994.—El Director general, Gregorio Mañez Vindel.

10880 *RESOLUCION de 9 de mayo de 1994, 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 Bono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 2, 3, 4 y 6 de mayo de 1994 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 2, 3, 4 y 6 de mayo de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 2 de mayo de 1994.

Combinación ganadora: 1, 35, 20, 19, 33, 23.
Número complementario: 11.
Número del reintegro: 5.

Día 3 de mayo de 1994.

Combinación ganadora: 34, 48, 27, 49, 17, 31.
Número complementario: 5.
Número del reintegro: 9.

Día 4 de mayo de 1994.

Combinación ganadora: 44, 31, 36, 28, 49, 47.
Número complementario: 21.
Número del reintegro: 2.

Día 6 de mayo de 1994.

Combinación ganadora: 13, 3, 27, 40, 34, 1.
Número complementario: 31.
Número del reintegro: 5.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 16, 17, 18 y 20 de mayo 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 de Guzmán el Bueno, 137 de esta capital.

Madrid, 9 de mayo de 1994.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trofero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

10881 *RESOLUCION de 4 de marzo de 1994, 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 Lleida-Barcelona. Carretera N-II, de Madrid a Francia por La Junquera. Tramo Cervera-Igualada, puntos kilométricos 522 al 552 (provincias de Lleida y Barcelona).*

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, 4 de marzo de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA LLEIDA-BARCELONA. CARRETERA N-II, DE MADRID A FRANCIA POR LA JUNQUERA. TRAMO CERVERA-IGUALADA, PUNTOS KILOMETRICOS 522 AL 552 (PROVINCIAS DE LLEIDA Y 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 remitió, con fecha de 2 de noviembre de 1989, a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, la memoria-resumen del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta orden de estudio es, dentro del II Plan de Carreteras, la realización, en el corredor Madrid-Paso de los Pirineos, de la autovía Lleida-Barcelona, tramo Cervera-Igualada.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente 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, con fecha 23 de enero de 1990, la antigua Dirección General de Medio Ambiente dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Cervera-Igualada, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 11 de julio de 1992, y en el «Boletín Oficial de las Provincia de Lleida» y Barcelona, el 11 de julio de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 11 de enero de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

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 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 130/1986, 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 estudio informativo de la autovía de la Carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona. Tramo: Igualada-Cervera.

Declaración de impacto ambiental

En el tramo comprendido entre Cervera y Santa María del Camí se han detectado, como resultado del análisis del estudio de impacto ambiental y del contenido de las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, importantes indeterminaciones que imposibilitan la toma de decisión en lo relativo a la viabilidad ambiental de los trazados propuestos. En consecuencia, para el referido tramo, la Dirección General de Política Ambiental formulará una declaración de impacto ambiental, complementaria a la presente, cuando se disponga de la información necesaria que posibilite la determinación de la opción ambientalmente viable.

Por otra parte, para el tramo comprendido entre Santa María del Camí e Igualada, la alternativa denominada tramo II, consistente en el desdoblamiento de la actual carretera N-II, se considera viable ambientalmente. En consecuencia, se establece por la presente declaración que, además de observarse las recomendaciones y realizarse las medidas correctoras y ajustes de trazado contenidos en el estudio de impacto ambiental, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

1. Protección del sistema del río Noia.—Considerando que la actual carretera N-II discurre entre Santa María del Camí e Igualada, próxima al río Noia, para preservar las características de las aguas superficiales y minimizar las afecciones a los ecosistemas de ribera, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) Las instalaciones auxiliares y la acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, no se podrán localizar en aquellas áreas desde las que se pueda afectar al referido río, a sus cursos tributarios, o al aluvial de los mismos.

b) Se proyectarán las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes, al sistema hidrológico, procedentes de la actividad de la obra ni procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma.

c) Se proyectarán las estructuras necesarias a lo largo de las laderas del Noia, entre el punto kilométrico 18,5 y el punto kilométrico 26, que eviten los terraplenes que afecten al cauce del mencionado río, especialmente en las proximidades del núcleo de Jorba.

d) Se realizará un estudio específico de la erosionabilidad de los taludes en el que se determine tanto las pendientes como las medidas correctoras a desarrollar en el proyecto de integración ambiental, atendiendo a las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental.

e) En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

2. Prevención del ruido.—Se ejecutarán las medidas correctoras propuestas por el estudio de impacto ambiental en los núcleos de población de Santa María del Camí y Jorba, urbanización de Sant Jaume y granja próxima al punto kilométrico 29,420. A tal efecto se redactará un proyecto en el que se detallen y valoren las medidas a ejecutar especificando en cada caso la disminución de inmisión acústica prevista.

Tanto en estos puntos como en el resto de los puntos analizados por el estudio de impacto ambiental se aplicará un programa de vigilancia de la contaminación acústica al objeto de verificar los resultados obtenidos con las medidas correctoras ejecutadas y contrastar las previsiones en aquellos otros puntos en los que se estimó no necesaria la implantación de medidas mitigadoras. En todo caso, los niveles de inmisión sonora, producidos por la actuación, no deberán sobrepasar los 55 dBA Leq entre las veintitrés horas y las siete horas, ni los 65 dBA Leq entre las siete horas y las veintitrés horas, en los límites del territorio calificado como urbanizable en los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios afectados, en la fecha de esta declaración, o medidos a 2 metros de las fachadas, para cualquier altura, en las viviendas existentes en esta fecha.

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

3. Prevención de la erosión, recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.—Se redactará un proyecto de integración ambiental de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución con el resto de las obras, en el que, además de concretar, diseñar y pre-

supuestar las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, deberán considerarse los siguientes aspectos:

Se definirá la ubicación y posterior restauración de las zonas de vertido y extracción, tránsito de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, teniendo en cuenta las prescripciones expuestas en la condición 1.

Se considerarán puntos sensibles para la restauración, y serán objeto de tratamiento singular las siguientes áreas:

- Zona de afección al río Noia.
- Estribos de viaductos y puentes.
- Zonas de extracción y vertido.
- Zonas de tránsito de maquinaria.
- Áreas destinadas a albergar instalaciones auxiliares de obra.
- Taludes tanto en desmonte como enterraplén.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía y deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

4. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, frecuencia y período de su emisión. Los informes se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, 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 actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección contra el ruido a que se refiere la condición 2.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

b) Anualmente y durante el plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras;

Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a los que se refiere la condición 2, una vez adoptadas las medidas correctoras y medidas complementarias en el caso de que los niveles sobrepasen lo estipulado.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

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

5. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación 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 en su condicionado, y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio de erosionabilidad, proyecto de estructuras, medidas y precauciones para la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Proyecto de medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 2.

Ubicación de zonas de extracción y vertido, tránsito de maquinaria, e instalaciones auxiliares de obra, así como el proyecto de integración ambiental a que se refiere la condición 3.

Programa de vigilancia ambiental al que se refiere la condición 4.

Del examen de esta 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.

6. Financiación de las medidas preventivas y correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y 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 programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 4 de marzo de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Diputación Provincial de Lleida. Diputación Provincial de Barcelona. Gobierno Civil de Lleida	X
Delegación del Gobierno en Cataluña. Dirección General de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	X
Ayuntamiento de Sant Pere dels Arquells. Ayuntamiento de La Rabassa	X
Ayuntamiento de La Panadella. Ayuntamiento de Mantmaneu. Ayuntamiento de Copons. Ayuntamiento de Clariana. Ayuntamiento de L'Espelt. Ayuntamiento de Igualada	X
Ayuntamiento de Cervera. Ayuntamiento de Jorba. Grupo D'Estudis de la Natura «Andrias». DEPANA (Defensa del Patrimonio Natural). Greenpeace.	X

La respuesta del ICONA fue la siguiente:

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

La respuesta dada por la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas fue la siguiente:

Después de recorrer el trazado de corredor propuesto, informó que se deberían tener en cuenta la siguientes consideraciones ambientales:

Respecto al ruido: Mantener un objetivo general de protección acústica, de manera que no se sobrepase un Leq (8-20 horas) entre 65 dB(A) y 70 dB(B) medidos a 2 metros delante de las fachadas de los edificios existentes, que se corresponde con los valores de Leq, utilizados habitualmente en esa Comunidad Autónoma. Para caracterizar de manera suficiente los diferentes ambientes acústicos anteriores a la obra y los lugares con mayor sensibilidad al ruido, deberán medirse los parámetros siguientes: Leq, MxL, MnL, Peak, MxPeak y para la variación temporal L99, L90, L50, L10, L01.

Respecto al paisaje:

Préstamos y vertederos: Se utilizarán canteras debidamente autorizadas de acuerdo con la Ley 12/1981 y el Decreto 343/1983 de la Generalidad de Cataluña; asimismo se deberían ubicar los vertederos de acuerdo con los intereses locales.

Revegetación de taludes y acabado de obras de fábrica: Según criterio de esa Dirección General, se deberán alcanzar los objetivos siguientes:

Recuperación e integración ecológico-paisajística de las áreas alteradas para la construcción de la autovía.

Estabilización de taludes.

Remodelación de las superficies alteradas.

Pendiente recomendable de taludes 3H:2V para facilitar plantaciones y siembras.

Los taludes con alturas superiores a 9 metros deberían tener terrazas cada 7 metros, sembrando en ellas especies herbáceas seguidas de especies leñosas.

Principios generales de adecuación paisajística: Definición de zonas sensibles para tratamientos específicos, modificaciones de pendientes y creación de alternativas suaves entre terraplén y trinchera, utilización de especies autóctonas en la plantación de césped, árboles y arbustos en taludes, adecuación estética de las obras de fábrica mediante la maximización de la luz de los viaductos para permeabilizar las visuales afectadas.

Respecto a la agricultura: Se deberían adoptar soluciones de trazado sobre suelos de secano, evitando la ocupación de suelos agrícolas de regadío.

Respecto al programa de vigilancia ambiental: Debería contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

Responsabilizar de la realización y seguimiento del mismo a la dirección de la obra durante la fase de construcción y a la empresa concesionaria durante la de explotación.

Recomienda la presencia de asistencia técnica medioambiental a pie de obra durante la fase de construcción.

La respuesta dada por el Gobierno Civil de Lérida fue la siguiente:

La memoria del proyecto deberá especificar los siguientes aspectos:

1. Debido a los movimientos de tierra previsible, y a las características geométricas de cualquier proyecto de esta envergadura, deberán contemplarse no solamente desde el punto de vista técnico, sino también desde el paisajístico el dimensionamiento y resolución de la obra, incidiendo especialmente en lo referente a taludes, terraplenes y drenajes, por lo que sería aconsejable realizar estudios a escala local de fenómenos climáticos, hidrológicos, edáficos, zoológicos y botánicos.

2. Deberán quedar contemplados en dichos estudios los aspectos derivados del funcionamiento de la autovía, que son entre otros:

Los niveles de contaminación acústica, tanto en núcleos urbanos como en parajes adyacentes de interés sociocultural y natural. Las modificaciones respecto a las comunicaciones existentes con anterioridad a dicho proyecto, así como la situación más idónea de los diferentes enlaces entre la autovía y las poblaciones más importantes. Por todo ello será necesario considerar los Planes de Ordenación Territorial previstos, tanto a nivel municipal como comarcal.

La respuesta dada por el Ayuntamiento de Igualada fue la siguiente:

Teniendo en cuenta la escasa documentación presentada, parece que el tramo de autovía objeto de la consulta no afecta al término municipal de Igualada.

La respuesta dada por el Ayuntamiento de Sant Guim de Freixenet fue la siguiente:

Debido a que La Rabassa es uno de los 11 núcleos de población de este Ayuntamiento, considera que él debe contestar a la consulta realizada, y debido a la falta de personal técnico para responder a dicha consulta, estima oportuno trasladar dicha evaluación a la Dirección General de Medio Natural de la Generalidad de Cataluña.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo de autovía completa la comunicación Lleida-Barcelona enlazando la variante de Cervera con la variante de Igualada. Se contemplan seis opciones que resultan de la composición de los cinco tramos parciales estudiados, definidos como sigue:

Tramo I: Desde la variante de Cervera hasta Santa María del Camí, planteando el desdoblamiento de la carretera existente (N-II), duplicando la calzada en todo su trazado.

Tramo I': Desde la variante de Cervera hasta Santa María del Camí, planteando el desdoblamiento de la carretera existente (N-II), duplicando la calzada en todo su trazado, salvo en tres tramos: En Mas Condals (término municipal de Cervera), en Sant Antolí i Vilanova, y en el término de Ribera D'Ondara antes del límite con el municipio de Montmaneu. En los dos primeros casos se evitan afecciones directas a edificaciones y en el tercero se corrige la cerrada curva existente en la actualidad. Este tramo es idéntico al tramo I excepto en los primeros 10 kilómetros.

Tramo II: Desde Santa María del Camí hasta Igualada, a lo largo del Valle del Río Noia. Plantea el desdoblamiento de la carretera existente (N-II), duplicando la calzada en parte de su trazado, incluyendo la corrección de curvas cerradas y discurriendo alternativamente a un lado y al otro del río.

Tramo III: Trazado de nueva planta desde la variante de Cervera hasta Santa María del Camí, por el norte, discurriendo por las laderas meri-

dionales del Valle del Sió y desde él, por el barranco de La Coma, hasta alcanzar el Valle del Noia en Santa María del Camí.

Tramo IV: Desde Santa María del Camí a Igualada por el norte, a lo largo del Valle del Noia (con trazado distinto al tramo II y más elevado), superando el núcleo de Jorba por el norte y planteando desde allí el desdoblamiento de la calzada existente hasta Igualada.

Tramo V: Desde la carretera existente (N-II) antes de La Panadella hasta Igualada por el sur. El trazado, de nueva planta, bordea Panadella por el sur, cruza el Torrent del Molí de las Viñas, recorre la Riera Clariana, bordea los núcleos de Jorba y Sant Genís, por el sur, y finalmente alcanza la carretera existente (N-II) planteando el desdoblamiento hasta Igualada.

Las opciones consideradas resultan de la combinación de los tramos anteriores:

Opción 1: Tramo I + Tramo II.

Opción 2: Tramo I' + Tramo II.

Opción 3: Tramo III + Tramo II.

Opción 4: Tramo I' (hasta Panadella) + Tramo V.

Opción 5: Tramo I + Tramo IV.

Opción 6: Tramo III + Tramo IV.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la opción 3 compuesta por los tramos III y II, cuya longitud total es de 31,252 kilómetros de los cuales 2,875 son en duplicación.

La sección transversal propuesta comprende una mediana central de 11 metros (que incluye dos arcones interiores de 1 metro), dos calzadas de 7 metros, arcones exteriores de 2,50 metros y bermas de 0,5 metros. Las nuevas calzadas dispondrán de limitación total de accesos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El inventario ambiental describe el clima como mediterráneo templado con régimen de humedad mediterráneo. Caracteriza las zonas de fragilidad a las emisiones acústicas (rural, urbano).

Se define la litología de la zona (alternancia de arcillas, areniscas y calizas) y se señala la dominancia morfológica de mesetas y plataformas escalonadas muy incididas por barrancos y valles de fondo plano, destacando la importancia de la circulación en lámina que origina los glaciares y valles de fondo plano.

La zona afectada pertenece a dos cuencas hidrográficas: La del Ebro y la del Llobregat. La calidad del agua superficial se valora como baja dada la existencia en la actualidad de vertidos. Se señala la ausencia de reservas hídricas subterráneas de importancia lo que determina la limitada afección al recurso.

El estudio caracteriza la calidad de los suelos de la zona atendiendo a su potencial productividad, clasificando el territorio según las clases agrológicas a que pertenece. Indica la presencia de cultivos forzados sobre bancales cuya intersección puede dar lugar a inicio de procesos erosivos.

Describe las series de vegetación presentes en la zona de estudio y que son la serie del Quejigo (en la Panadella y altiplanos de Segarra y Anoia) y la serie del Encinar Continental (en las proximidades de Cervera y desde Santa María del Camí hasta Igualada). En la actualidad la superficie forestal está ocupada por los correspondientes pinares sustitutivos (pino negral en el caso del Quejigo y pino carrasco en el caso de la Encina). Señala la presencia de bosques de ribera con un alto nivel de degradación.

Respecto al estudio de la fauna señala como de particular interés entre las especies reconocidas el azor, aunque en términos generales el área estudiada no presenta elementos de especial interés, siendo abundantes las especies antropófilas.

El estudio caracteriza el paisaje en función de la descripción de cinco grandes áreas (valle del Sió, barranco de La Coma, valle del Ondara, valle del Noia y riera Clariana) determinando los sectores del valle del Sió, del barranco de La Coma y de la riera de Clariana como los de mayor calidad paisajística.

El tratamiento dado a las afecciones sobre el medio humano se centran en considerar la contaminación acústica sobre las personas, aportando los valores de ruido en la situación preoperacional.

El análisis de los impactos se realiza dividiendo cada una de las distintas opciones en tramos. Para cada tramo se hace una descripción de los pre-visibilityos impactos, caracterizándolos y calificándolos, se proponen medidas correctoras y se indica el impacto residual resultante. La valoración final de los impactos generados por las distintas alternativas se expone en una matriz causa-efecto donde, como combinación de los distintos tramos que las componen, se presenta una caracterización del impacto y una valoración

cuya magnitud expresada en números tiene una correspondencia en compatible, moderado, severo y crítico.

La identificación y valoración de los impactos previstos por el estudio sobre cada uno de los elementos del medio para cada tramo son los siguientes:

Ruido: Los puntos donde los niveles sonoros se prevén superiores a los niveles de alarma y en los cuales habría que adoptar las correspondientes medidas correctoras son:

Tramo I: Els Comdals (masía), Cal Foc Ences (masía) y Porquerisses (núcleo de población). La valoración del impacto es de compatible.

Tramo II: Santa María del Camí y Jorba (núcleos de población, aunque en ambos casos los niveles previstos son inferiores a los actuales), Sant Jaume (urbanización) y Granjas en el punto kilométrico 29,420. La valoración del impacto es de compatible.

Tramo III: En todos los puntos analizados en este tramo se experimentará un fuerte incremento de los niveles de ruido al ser todo el trazado de nueva planta. Los puntos más sensibles son: Gaves y Castell (núcleos de población) y Mas Biure (masía). La valoración del impacto es de moderado.

Tramo IV: Santa María del Camí (aunque disminuye los valores actuales), Sant Jenís (núcleo de población), Sant Jaume (urbanización) y Granja en el punto kilométrico 29,420: La valoración es de compatible.

Tramo V: Els Comdals (masía), Clariana (núcleo de población), Cal Prim (masía), Sant Jerís (núcleo de población) y Sant Jaume (urbanización). La valoración del impacto es de compatible.

Hidrología y geomorfología: El estudio identifica algunas áreas críticas por su especial sensibilidad al movimiento de tierras, la estabilidad y la erosionabilidad. Señala las dificultades que entraña el meandro del río Noia a la altura de Jorba, dado el importante volumen de movimiento de tierras necesario para superar el fuerte desnivel y los riesgos ambientales que la construcción de la plataforma implica para la calidad del curso del Noia, la vegetación y la fauna asociadas a él, así como la erosión sobre la base de los nuevos taludes propuestos. Este punto crítico forma parte del tramo II y del tramo V. Se identifican también riesgos en el barranco de La Coma (tramo III) y en la riera Clariana (tramo V) donde los trazados propuestos ocuparían la totalidad o parte del fondo del valle, con los consiguientes riesgos de erosión e inundación en avenidas.

Indica la necesidad de cuidar la evacuación de escorrentías en forma de lámina presentes en valles del fondo plano sin un drenaje jerarquizado (tramo III en el valle del Sió). El impacto en todos los tramos se valora como compatible.

Suelo: Se señala la importancia de la ocupación de suelo en las zonas de alta calidad señaladas en el inventario y, en especial, la mayor presencia de bancales en el tramo III y parte del tramo V cuya destrucción puede suponer una rápida erosión, el impacto en todos los tramos es valorado como moderado aunque el impacto en los referidos tramos III y V será mayor.

Vegetación: El estudio recoge las afecciones sobre la vegetación destacando la generada por el tramo III debido a la ocupación de formaciones de pino Negro en el valle del Sió (impacto valorado como moderado) y por el tramo I por la afección a una franja exterior de aproximadamente 2 hectáreas de la umbría del pinar de pino Negro y bosque de ribera del espacio natural del Carbesí (impacto valorado como moderado).

Fauna: El impacto se valora en todos los casos como compatible.

Paisaje: El estudio identifica y valora los impactos de mayor magnitud dentro de las afecciones sobre el paisaje, así el impacto de los tramos I y II, al apoyarse sobre la carretera actual, se valoran como moderado y compatible, respectivamente. El trazado en el tramo III afectando al barranco de La Coma y al valle del Sió es el que presenta mayor impacto valorándose éste como severo.

No se identifican ni valoran los efectos sobre el medio humano (molestias a las personas, servicios al transporte, efecto barrera, ocupación de aprovechamientos agrarios, dinámica urbana, patrimonio social e histórico-artístico).

El estudio aporta un fotomontaje ilustrativo de localización de los principales impactos para cada tramo.

Los impactos finales más significativos de cada alternativa, presentados en una matriz como combinación de los respectivos tramos, son los siguientes:

Opción 1 y 2 (tramo I + tramo II y tramo I' + tramo II): Impacto residual sobre el suelo, valoración 4, moderado.

Opción 3 (tramo III + tramo II): Impacto residual sobre el paisaje, valoración 5, moderado.

Opción 4 (tramo I' hasta Panadella + tramo V): Impacto residual sobre el paisaje, valoración 5,5, moderado.

Opción 5 (tramo I + tramo V): Impacto residual sobre el paisaje, valoración 4,6, moderado.

Opción 6 (tramo III + tramo IV): Impacto residual sobre el paisaje, valoración 6,5, moderado-severo.

Finalmente, se presenta la siguiente tabla comparativa donde se señalan las opciones más y menos favorables para los factores ambientales considerados.

Factor ambiental	Opciones	
	Más favorables	Menos favorables
Ruido	4	3
Hidrología e Hidrogeología	1, 2 y 5	6
Suelos	4	6
Flora	4	3 y 6
Fauna	6	4
Áreas naturales de interés	4	1, 2, 3, 5 y 6
Paisaje	1 y 2	6

Se proponen medidas correctoras de carácter general para la minimización de los impactos detectados. También se proponen las siguientes medidas específicas con objeto de corregir impactos puntuales:

Impacto acústico: Para todos los tramos se especifican los núcleos que deben ser protegidos con pantallas.

Impacto hidrológico: Los trazados de los tramos II y V a la altura de Jorba deben alejarse del cortado del río o bien realizar una estructura que evite la ocupación de parte del cauce.

Estudio de precipitaciones y escorrentías pormenorizado para determinar el número y características de las obras de fábrica.

Se proponen pendientes de taludes y medidas específicas según sean los materiales intersectados.

Impacto sobre suelos agrícolas: Separar la traza de las laderas ocupando fondo de valle, sin interferir el cauce del río, evitando la afección longitudinal a bancales. No se proponen puntos concretos donde aplicar esta medida.

Impacto sobre la vegetación: En el tramo I desvío del trazado en el área natural del Carbesí (puntos kilométricos 12,500 a 14,000). En el tramo II desviar el trazado en el punto kilométrico 25,500 o construir un viaducto. En el tramo III desvío del eje de la traza, en la zona del valle del Sió, a una cota 10 metros más baja y entre los puntos kilométricos 20,800 a 21,000 desvío de la traza.

Impacto paisajístico: En el tramo III evitar la instalación de áreas de servicio y creación de límites visuales mediante alineaciones de árboles. Se propone la redacción de un estudio de impacto ambiental específico para vertederos y préstamos.

El resto de las medidas de carácter general hacen referencia a: Procesos degenerativos, conservación de suelos agrícolas, efecto barrera de la fauna, planes de restauración de la cubierta vegetal (vegetación y paisaje).

Análisis del contenido del estudio

El estudio presenta deficiencias en el tratamiento de algunos factores ambientales, en particular de los relacionados con los efectos inducidos sobre el medio humano y sobre el aprovechamiento de los recursos naturales. No obstante, se detiene en analizar los factores de carácter natural, especialmente vegetación y fauna.

No se incluye una valoración de los posibles efectos microclimáticos y/o mesoclimáticos susceptibles de ser generados en estas condiciones por la introducción de la plataforma y sus taludes. Utiliza datos climáticos de las estaciones de Cervera e Igualada pudiendo haber considerado los datos aportados por la estación agrometeorológica de Mas Viure que se encuentra a 150 metros del trazado propuesto en el tramo III.

De las posibles alteraciones de la calidad del aire (emisiones acústicas en obra y explotación, polvo durante la fase de obra, emisiones gaseosas en la explotación, etc.), el estudio sólo desarrolla la caracterización del impacto generado durante la explotación de la autovía.

Aunque se identifican como efectos significativos los derivados del movimiento de tierras y su balance, no se incluye una valoración de los volúmenes de excavación, terraplén, vertidos o canteras generados por cada alternativa, ni se propone su localización en áreas determinadas. No obstante, el estudio propone que se elabore un estudio de impacto

ambiental específico, independientemente de la alternativa seleccionada, y propone medidas correctoras de carácter general.

El tratamiento, identificación y valoración de los impactos sobre la vegetación, la fauna y el paisaje es exhaustivo y correcto.

El inventario no recoge como tal la presencia de los distintos aprovechamientos y usos antrópicos de los recursos naturales y su valoración, ni la dependencia económica y demográfica de los habitantes del área de estos recursos. Aunque se contempla el aprovechamiento agrario como transformación de la vegetación natural, no se identifica ni valora la repercusión cultural, social o económica de la ocupación de suelo productivo, pese a que se constata la presencia de sistemas tradicionales de aprovechamiento.

No se considera la afección a los servicios al tráfico de largo recorrido (estaciones de servicio, hostelería, talleres, etc.), en las travesías existentes.

No se incide, tampoco, sobre las afecciones a los sistemas de ocupación ni a su dinámica, definidos, en primer término, por el planeamiento municipal y su calificación de suelos y, a largo plazo, por la identificación de las tendencias de ocupación (diseminado agrícola en parcelario, segundas residencias, apertura de nuevas vías de penetración en áreas conservadas, etc.).

Tampoco se caracterizan ni valoran las afecciones a la movilidad de las personas que supone el efecto barrera de esta infraestructura, especialmente en las zonas de mayor poblamiento y actividad.

No se incluye en el inventario una caracterización del patrimonio socio-cultural, ni de las posibles afecciones a yacimientos arqueológicos, patrimonio histórico-artístico, lugares e hitos de interés local, red de sendas y caminos rurales.

La valoración de los distintos impactos identificados plantea un tratamiento desigual de las alteraciones. Mientras que ruido (sobre las personas) y vegetación utilizan aproximaciones cuantitativas complejas, la valoración de los efectos derivados del movimiento de tierras (geomorfología, hidrología) es simplista e imprecisa.

El estudio no incluye una selección de la opción ambientalmente más adecuada, limitándose a señalar aquellas opciones más desfavorables y aquellas opciones más favorables para cada uno de los factores ambientales considerados sin aportar una valoración global, no obstante, de manera implícita, parece decantarse por las opciones en desdoblamiento (1 y 2).

Las medidas correctoras son, en general, adecuadas y positivas en la corrección de los impactos identificados, aunque en muchos casos se limitan a recomendaciones de carácter general sin actuaciones concretas. Debido a la estructura del estudio no se incluye la corrección de las posibles afecciones sobre el medio humano (molestias de la obra sobre las personas, servicios al transporte, efecto barrera, patrimonio, usos del suelo).

El estudio no incluye el obligado programa de vigilancia ambiental. En cuanto a la forma el estudio de impacto ambiental presenta relevante desorden en sus apartados, resultando muchos de ellos reiterativos.

En resumen, y para poder decidir sobre la opción ambientalmente viable para el tramo comprendido entre Cervera y Santa María del Camí, el estudio de impacto ambiental debería haber analizado, valorado y comparado los siguientes aspectos referidos a cada alternativa: Cuantificación y valoración de los efectos derivados del movimiento de tierras especificando volúmenes de excavación, terraplén, vertederos y canteras; valoración ambiental del valle del Sió y barranco de la Coma, atendiendo entre otros a criterios de naturalidad, fragilidad, diversidad y rareza; cuantificación y valoración de las afecciones sobre el espacio natural del Carbesí; planeamientos municipales y tendencias de ocupación; afecciones al patrimonio histórico-artístico; efectos inducidos sobre el medio humano y el aprovechamiento de recursos naturales, considerándose especialmente la explotación cinegética y agrícola del valle del Sió; posibles efectos microclimáticos en relación con la seguridad vial. El estudio además de proponer las medidas correctoras detalladas y específicas para cada alternativa, debería haber especificado y valorado los impactos residuales resultantes. El estudio debería haber concluido con la propuesta de una alternativa viable atendiendo a criterios exclusivamente ambientales.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones de organismos

- Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.
- Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aguas.
- Generalitat de Catalunya.
- Ayuntamiento de Cervera.
- Ayuntamiento de Les Oluges.
- Ayuntamiento de Estarás.

Ayuntamiento de Sant Guim de Freixenet.
 Ayuntamiento de Jorba.
 Ayuntamiento de Santa Coloma de Queralt.
 Ayuntamiento de Argensola.
 Ayuntamiento de Montmaneu.
 Ayuntamiento de Veciana.
 Ayuntamiento de Copons.
 Consell Comarcal de la Segarra.
 Consell Comarcal de l'Anoia.

Alegaciones de colectivos

Comerciantes, propietarios de servicios y titulares de concesionarios de la carretera N-II a su paso por Cervera.
 Asociación de Comerciantes ENDAVANT de Cervera.
 Delegación de la Cámara de Comercio e Industria de Lérida en Cervera.
 Colectivo de vecinos comerciantes de La Panadella.
 Colectivo de vecinos y propietarios de fincas rústicas de Les Oluges.
 Colectivo de vecinos de la subcomarca del valle del Sió y parte de la comarca de l'Anoia.
 Colectivo de vecinos de Sant Genis y en representación de la sociedad Promotora Inmobiliaria Torruella, Sociedad Anónima.
 DEPAN (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural).
 Anoia Verde i Neta.
 Grup per a la Defensa del Medi Natural de la Segarra.
 Associació per Medi Ambient de l'Anoia.

Alegaciones de particulares

Doña Ana Gual Riba.
 Don José María Vives Vidal.
 Don Juan Sagarra Tarrats.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya considera que la opción más interesante desde una óptica medioambiental es aquella que aprovecha el corredor de comunicación existente. Expone que la opción 3, seleccionada por el estudio informativo, comporta impactos importantes y significativos en lo que se refiere a:

Creación de una nueva barrera en el territorio.
 Afecciones a los recursos faunísticos, forestales, paisajísticos y agrícolas en el valle del río Sió. Dicho valle fue contemplado en el preavance del Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña.
 Elevación de los niveles sonoros.

Concluye que la opción 3 generará impactos mucho mayores y significativos que los ocasionados de adoptarse las opciones 1 ó 2 (alternativas en duplicación) por lo que pide sea revisada la elección efectuada por el estudio informativo y se seleccione una solución aprovechando el trazado de la carretera actual.

La Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, aunque considera que no se prevén afecciones a los planes de la Junta de Aguas, indica que antes del comienzo de las obras la Demarcación de Carreteras deberá tramitar el correspondiente expediente de ocupación del dominio público hidráulico y la afección a la zona de servicio y policía en esta Junta de Aguas.

Los Ayuntamientos de Cervera, Les Oluges, Estarás, Sant Guim de Freixenet, Santa Coloma de Queralt, Argensola, Montmaneu, Veciana, Copons y el Consell Comarcal de la Segarra consideran que la alternativa correcta es la opción 1. Los argumentos esgrimidos para rechazar la opción 3 seleccionada por el estudio informativo se refieren a:

Importante impacto acústico al discurrir en las proximidades de núcleos de población de Santa Fe de Segarra, Montfalcó-Murallat, Les Oluges, Gaves, Castell de Santa María y Mas Biure.

Afecciones a la parte alta del valle del río Sió, que constituye un espacio natural de gran valor agrícola, forestal, cinegético, ecológico y paisajístico. El Ayuntamiento de Les Oluges indica que ha aprobado planes de defensa forestal y de aprovechamiento cinegético dirigidos a ordenar y administrar la riqueza cinegética que proporciona importantes ingresos a las colectividades locales.

Excepcional valor agrícola y pecuario de las tierras del alto valle del río Sió habiéndose iniciado los trámites para la redacción y aprobación de un Plan Especial de Protección del Medio Agrícola del Sió.

Afecciones a las captaciones de agua potable tradicionales de la ciudad de Cervera y de diferentes localidades del valle del Sió.

Afecciones al conjunto histórico-artístico de Monfalcó-Murallat, calificado como bien de interés cultural, en su vertiente de conjunto histórico. Diferentes aspectos de carácter económico.

El Ayuntamiento de Jorba y el colectivo de vecinos de Sant Genis alegan que la alternativa sur y desdoblamiento afectan a terrenos calificados por el Plan General como urbanos, y es la única zona de expansión del municipio.

El Consell Comarcal de l'Anoia alega no haber recibido notificación alguna del proyecto, trazados y estudio de impacto ambiental.

Los comerciantes, propietarios de servicios y titulares de concesionarios de la carretera N-II a su paso por Cervera, La Asociación de Comerciantes ENDAVANT de Cervera, la Delegación de la Cámara de Comercio e Industria de Lérida en Cervera, los vecinos comerciantes de La Panadella y los vecinos propietarios de fincas rústicas de Les Oluges se manifiestan a favor de la opción duplicación para no afectar a los intereses comerciales, ya que consideran que otras opciones frenarían el actual desarrollo económico de Cervera.

Los vecinos de la comarca del valle del Sió y de la comarca de l'Anoia señalan que se tengan en cuenta criterios medioambientales para valorar más positivamente la opción desdoblamiento.

La Associació per Medi Ambient de l'Anoia señala que la evaluación de impacto ambiental es incorrecta porque son consideradas cada opción por separado, prescindiendo del impacto que ya produce la N-II, al que habría que sumárselo.

DEPAN, Anoia Verde i Nata y el Grup per a la Defensa del Medi Natural de la Segarra solicitan que se aproveche al máximo el trazado ya existente de la N-II, manifestándose claramente favorables a la alternativa duplicación, impugnando las alternativas norte y sur por su mayor afección al medio humano y natural.

Doña Ana Gual Riba solicita que el trazado de la alternativa norte se modifique hacia el sur o bien que sea la propia alternativa sur la que se seleccione, ya que la alternativa seleccionada afecta gravemente al costoso sistema de regadío instalado en su finca, así como provoca un notable aumento de la contaminación acústica que dificulta la habitabilidad de la masía.

Don José María Vives Vidal alega que la autovía afecta entre los puntos kilométricos 27+392,154 y 28+004,819 al sector que corresponde al Plan de Actuación Urbanística Pla de Sant Genis de Jorba, ya que no se ajusta al que fue planteado por la Demarcación de Carreteras del Estado cuando se desarrolló urbanísticamente el sector mencionado y que se recogió en el PAU, informado favorablemente por esa Demarcación con fecha 13 de febrero de 1990 y aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona el 10 de enero de 1991.

Don Juan Sagarra Tarrats se opone a las alternativas de duplicación por la ocupación de tierras agrícolas de regadío de su propiedad, así como por la afección a edificaciones e instalaciones de su finca, proponiendo un trazado alternativo que desplaza la traza unos 500 metros al norte de la actual N-II.

Fuera de plazo se recibió estudio meteorológico remitido por la Estación Agrometeorológica del Alto Segarra en el que se recoge la conveniencia de adoptar la solución en desdoblamiento frente a la opción 3 o norte (tramo III por el valle del río Sió) debido a la mayor presencia de agentes meteorológicos adversos en la opción norte y a los mayores riesgos en el caso de accidentes en el transporte de materias peligrosas.

Igualmente, aunque fuera de plazo, la Mesa de Alternativa Verde de Ponent presentó una propuesta de nuevo trazado, entre Cervera y Santa María del Camí, cuyo trazado discurre al sur de la opción norte por el torrente de Vergós, entre Les Oluges y San Guim de Freixenet, presentando un túnel de 1.600 metros al noreste de esta última población, y desde el núcleo de Amorós por el barranco de la Coma llegar a Santa María del Camí. Este nuevo trazado no ha sido considerado ni por el estudio informativo ni por el estudio de impacto ambiental.

10882 RESOLUCION de 22 de abril de 1994, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se notifica a los titulares de autorizaciones administrativas que se relacionan, la liquidación de oficio por impago del canon de reserva del dominio público radioeléctrico.

Habiendo sido intentada infructuosamente la notificación personal, de la liquidación de oficio por impago del canon por reserva del dominio público radioeléctrico, correspondiente a la obligación de pago nacida el 1 de enero de 1993, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado segundo, dos, 3, a) de la Orden de 17 de noviembre de 1992, a los titulares de las autorizaciones administrativas que se relacionan e ignorándose su domi-