

**20022** *RESOLUCION de 5 de septiembre de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hacen públicos la combinación ganadora, el número complementario, y el número del reintegro, de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 29, 30, 31 de agosto y 2 de septiembre 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 29, 30, 31 de agosto y 2 de septiembre de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 29 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 45, 5, 15, 32, 25, 34.  
Número complementario: 17.  
Número del reintegro: 2.

Día 30 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 38, 5, 26, 7, 47, 11.  
Número complementario: 48.  
Número del reintegro: 3

Día 31 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 43, 15, 44, 28, 30, 24.  
Número complementario: 2.  
Número del reintegro: 6

Día 2 de septiembre de 1994:

Combinación ganadora: 42, 48, 3, 20, 26, 10.  
Número complementario: 14.  
Número reintegro: 7

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 12, 13, 14 y 16 de septiembre 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, 5 de septiembre de 1994.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**20023** *REAL DECRETO 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málzaga), adjudicada a «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima».*

Por Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, se adjudicó la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málzaga) de la autopista del Norte.

En su artículo sexto se establecía el 27 de junio de 1978 como fecha límite de apertura al tráfico de la autopista de peaje.

No obstante, determinadas circunstancias sobrevenidas, fundamentalmente modificaciones de trazado reconocidas por el Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, como no imputables a la Sociedad Concesionaria, produjeron alteraciones negativas en el equilibrio económico-financiero de la concesión, con retrasos en su terminación e incrementos en el volumen de obra.

Por otra parte, los problemas planteados para la determinación del trazado del tramo de autopista entre Armiñón y Málzaga, su situación administrativa y la necesidad de realizar nuevos estudios sobre su trazado y construcción aconsejaron dejar en suspenso los plazos de ejecución de las obras de dicho tramo.

No obstante las modificaciones introducidas en la disposición citada, hoy, casi doce años después, dicha norma se ha mostrado ineficaz, ya

que los tramos Armiñón-Urbina y Urbina-Málzaga siguen con su plan de obra suspendido y la Concesionaria sigue presentando una situación de divergencia que permite aventurar que al final de su período concesional no habrá logrado devolver la totalidad de recursos ajenos con que cuenta, situaciones ambas que por obvias razones de interés público es preciso eliminar.

Por otra parte, la autopista en cuestión absorbe un porcentaje muy pequeño del tráfico de camiones del corredor, lo que produce que el itinerario alternativo, constituido por la carretera N-1, se encuentre excesivamente sobrecargado de este tipo de vehículos, situación ésta que también es preciso resolver, tratando de reequilibrar, en la medida de lo posible, el tránsito de vehículos pesados en el corredor.

Asimismo, y con objeto de favorecer el tráfico por la autopista de quienes viven en núcleos de población cercanos a ésta, que por tal circunstancia se ven en la necesidad de utilizar con frecuencia el corredor por el que transcurre la autopista, se aprueba un sistema de descuentos en las tarifas para vehículos ligeros de usuarios habituales de aquélla, atendiendo, al mismo tiempo, las demandas que en este sentido se habían formulado por distintas instituciones.

Por último, el tráfico existente en la circunvalación de Burgos, construida por la Concesionaria y entregada a la Administración para su explotación libre de peaje, hacen aconsejable dotarla a medio plazo de un carril más por calzada, entre los enlaces de Landa y Castañares, el cual sería construido por la Sociedad Concesionaria y entregado a la Administración una vez transcurrido el período de garantía de las obras.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en el artículo venticuatro de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión, y en las cláusulas 101 y 102 del correspondiente pliego de cláusulas generales, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, con audiencia y conformidad de la Sociedad Concesionaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de agosto de 1994,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se segregan de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga) los tramos II y III, Armiñón-Urbina y Urbina-Málzaga, cesando la obligación que sobre su construcción, conservación y explotación tenía «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima».

La inversión realizada por la Sociedad Concesionaria en los citados tramos II y III pasará a formar parte, a todos los efectos, de la cuenta de inversión en la autopista en explotación.

Artículo 2.

La responsabilidad patrimonial de la Administración, a que se refiere el artículo decimoséptimo del Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, de adjudicación de la concesión, queda limitada a la cifra correspondiente al tramo I (Burgos-Armiñón).

Artículo 3.

Igualmente, el valor máximo a aplicar a todos los efectos para los que proceda la valoración de las expropiaciones, y en especial para los supuestos contemplados en el capítulo noveno del pliego de cláusulas generales, será únicamente el que figura para el tramo I (Burgos-Armiñón) en el artículo decimooctavo del Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, de adjudicación de la concesión.

Artículo 4.

Dentro del plazo máximo de un mes, a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto, se igualarán las tarifas de la autopista correspondientes a los turismos, furgonetas, microbuses con una capacidad máxima de nueve plazas, furgones y camiones, incluidos en los grupos tarifarios de pesados I y pesados II, con la vigente para el grupo ligeros, debiéndose implantar dentro del mismo plazo de tiempo, previa la oportuna aprobación administrativa, los peajes obtenidos por aplicación de las nuevas tarifas resultantes de la igualación anterior.