

cuyas dos últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números extraídos. Tres bombos para los premios de 25.000 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 125.000 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 dos 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, determinándose primeramente el segundo premio y después, con idéntica formalidad, el primer premio del sorteo.

De los números formados por las extracciones de cinco cifras correspondientes a los premios primero y segundo 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 y segundo 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 o segundo 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 50.000 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 25.000 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 y segundo.

Asimismo, tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos 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 396.000.000 de pesetas para una sola fracción de uno de los doce 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 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 publicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 18 de noviembre de 1995.—La Directora general, P. S. (artículo 6 del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

25430 *RESOLUCION de 20 de noviembre de 1995, 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 del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 13, 14, 15 y 17 de noviembre de 1995, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto) celebrados los días 13, 14, 15 y 17 de noviembre de 1995, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 13 de noviembre de 1995:

Combinación ganadora: 10, 29, 36, 9, 11, 31.
Número complementario: 27.
Número del reintegro: 5.

Día 14 de noviembre de 1995:

Combinación ganadora: 47, 15, 12, 39, 13, 42.
Número complementario: 36.
Número del reintegro: 1.

Día 15 de noviembre de 1995:

Combinación ganadora: 35, 4, 23, 9, 29, 43.
Número complementario: 22.
Número del reintegro: 6.

Día 17 de noviembre 1995:

Combinación ganadora: 42, 13, 5, 33, 45, 20.
Número de complementario: 48.
Número del reintegro: 4.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 27, 28 y 29 de noviembre y 1 de diciembre de 1995, 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, 20 de noviembre de 1995.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

25431 *RESOLUCION de 26 de mayo de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Bailén-Motril. Tramo: Granada-Motril. Carretera N-323 de Bailén a Motril, 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 4 de junio de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la orden de estudio del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El tramo Granada-Motril en estudio fue subdividido en dos subtramos: I Granada-Béznar y II Béznar-Motril.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dió 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 Granada-Motril, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha de 24 de mayo de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» el 27 de mayo de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de enero de 1994, 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 incluye los datos esenciales del estudio informativo.

En el anexo III se hace un resumen del estudio de impacto ambiental y el análisis de su contenido.

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 estudio informativo de la autovía Bailén-Motril, tramo Granada-Motril.

Madrid, 26 de mayo de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinado el expediente de evaluación de impacto ambiental, remitido por la Dirección General de Carreteras, se considera que las soluciones presentadas en el subtramo II desde la zona más próxima a la presa de Rules hasta el final producen impactos ambientales adversos significativos no corregibles.

En consecuencia, para el final de este subtramo II deberán prospectarse y estudiarse otras alternativas, distintas a las anteriores, que no afecten a la garganta ni a las zonas protegidas del río Guadalfeo.

Por lo que respecta al subtramo I y al inicio del subtramo II hasta la zona de salida del túnel en las proximidades de la presa de Rules, se considera que la solución número 6 seleccionada por el promotor es una alternativa factible, favorable desde el punto de vista ambiental, con las siguientes condiciones:

1. *Protección de ecosistemas.*—Para alejar el trazado de la zona protegida de Las Lagunas y Turberas de Padul (única zona húmeda natural de la provincia y enclave importante para la reproducción de anfibios y anátidas) se iniciará el subtramo B-3 con la opción B (en lugar de la B2) hasta llegar al sur del alto de Cijanacos, y desde allí se continuará la recta proyectada hasta su unión con la opción B2 a la altura de El Tesoro.

La construcción de la autovía no podrá afectar a las formaciones rocosas llamadas Cabezas de las Ballenas (en las proximidades del punto kilométrico 24,000), ni al pino centenario situado en el paraje de Las Llanas (en las proximidades del punto kilométrico 21,500).

No podrán realizarse caminos de obra que atraviesen las zonas siguientes:

Parque Natural de Sierra Nevada.

Áreas de vegetación en las que el estudio de impacto ambiental indica la presencia de especies endémicas.

Con el fin de minimizar el efecto barrera inducido por el trazado en las poblaciones de mamíferos existentes en la zona, se elaborará un estudio, en consulta con el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza, de la Junta de Andalucía, que analice los corredores habituales de paso y determine la localización y tipología de los pasos transversales de la vía. Para facilitar la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, los estribos de las estructuras sobre los ríos Dúrcal y Torrente, se situarán, como mínimo, a cinco metros al exterior de la zona de servidumbre del dominio público hidráulico.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—No se cambiarán las características hidráulicas de los cauces ni se localizará ningún tipo de ins-

talación auxiliar, ni vertido de sustancias o materiales procedentes de la actividad de la obra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar directa o indirectamente a los ríos y arroyos siguientes: Barranco del Anclano, barranco de la Cañada, arroyo Laguna, río Dúrcal, río Torrente, barranco Tablete, río Izbor.

Se especificarán las medidas de prevención y control para minimizar vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, como consecuencia de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la vía.

3. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio que analice los niveles sonoros en los núcleos poblacionales de Otura, Dúrcal, Cozvíjar, Mondéjar, Beznar y Vélez de Benaudalla, que se producirán en la fase de explotación de la vía y que determine las medidas correctoras que deberán realizarse, en su caso, para garantizar que los niveles de inmisión sonora, originados por esta actuación entre las veintitrés y las siete horas no sobrepasen los 55 dB Leq (A), ni los 65 dB Leq (A) entre las siete y las veintitrés horas, medidos a 2 metros de las fachadas para cualquier altura de las viviendas y centros sanitarios y educativos existentes, o en los límites del terreno previsto para esos fines en los Planes Generales de Ordenación Urbana a la fecha de esta declaración.

De los resultados del programa de Vigilancia Ambiental se inferirá la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

4. *Continuidad de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de los servicios, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola.

5. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—De acuerdo con la información existente sobre yacimientos en la zona, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, en consulta con el órgano competente de la Junta de Andalucía, con el fin de evitar cualquier afección a los mismos.

6. *Definición de obras auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación de canteras, escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras y otras instalaciones temporales, con un plano a escala al menos 1:10.000; la redacción de los correspondientes análisis de viabilidad ambiental, y los estudios de su recuperación. En el caso de que se recurra a la explotación de préstamos, canteras, o graveras de río, que no hayan sido incluidas en el proyecto, ni se encuentren en explotación autorizada, se presentará la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Las actuaciones de recuperación de las zonas de extracción de materiales, de las de vertedero de las riberas afectadas de revegetación de taludes y de recuperación paisajística global de las obras se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

7. *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:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de los ecosistemas y del sistema hidrológico, a que se refieren las condiciones 1 y 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas en relación con la prevención del ruido, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la continuidad de los servicios existentes, protección de yacimientos arqueológicos y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refieren las condiciones 4, 5 y 6.

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

Informe de la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 3, relativa a la prevención del ruido.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de reposición.

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.

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción del subtramo I, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Trazado del subtramo I como se define en la condición 1.

Medidas de prevención relativas a la protección del sistema hidrológico indicadas en la condición 2.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, tal como se prescribe en la condición 3.

Proyecto de definición de obras auxiliares y de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 6.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Definición contractual 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 justificadas técnicamente en la Memoria y anejos correspondientes del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el documento Pliego de Prescripciones Técnicas del Proyecto de Construcción y su definición económica en el documento de Presupuesto del Proyecto. También se valorarán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 26 de mayo de 1995.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Agencia de Medio Ambiente. Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España	—
Gobierno Civil de Granada	X
Diputación Provincial de Granada	—
Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Granada	—
Facultad de Ciencias. Granada	—
Departamento de Edafología. Facultad de Farmacia. Granada	—
Departamento de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia. Granada	X
Asamblea Verde. Sevilla	—
ANDALUS. Sevilla	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
AGNADEN. Granada	X
ARTEMISA. Granada	—
Asociación ECOFUTURO. Granada	—
Instituto Andaluz de Ecología Mediterránea C.S.I.C. Facultad de Ciencias. Granada	—
Ayuntamiento de Granada	—
Ayuntamiento de Armilla	—
Ayuntamiento de Alhédin	—
Ayuntamiento de Dilar	—
Ayuntamiento de Padul	—
Ayuntamiento de Dúrcal	X
Ayuntamiento de Lecrín	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Beznar	—
Ayuntamiento de Lanjarón	—
Ayuntamiento de Vélez de Banaudalla	X
Ayuntamiento de Motril	—

El ICONA señala que la futura autovía presumiblemente puede afectar a espacios de elevado interés natural que relaciona en una lista que adjunta a su informe. También indica que se ha constatado la presencia de algunas especies animales catalogadas «de interés especial» (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), entre las que destacan varias especies amenazadas de murciélagos y el águila real. Además indica que hay indicios de presencia de nutria y de lince, catalogado este «en peligro de extinción». Destaca la importancia del río Dúrcal por sus poblaciones relictas meridionales de trucha.

Un resumen de las restantes respuestas, medioambientalmente significativas, es el siguiente:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía expone diversas sugerencias en relación con la vegetación, flora y fauna, indicando la conveniencia de construir pasos bajo la autovía para permitir el movimiento de fauna, ganado y medios de defensa contra incendios. También hace sugerencias relacionadas con el paisaje y protección del medio físico. Por último, recomienda respetar los drenajes naturales, y que la altura de los taludes y terraplenes sea menor de 25 metros.

El Gobierno Civil de Granada remite los informes emitidos por el Servicio Andaluz de Reforma Agraria y el Servicio de Coordinación y Asistencia Técnica del MOPTMA. El primero, indica que los nuevos impactos no aumentarán excesivamente con respecto a los ya existentes creados por la reparación de la actual carretera de Motril a Bailén y de Motril a Adra. El segundo destaca que lo abrupto del terreno a atravesar y el sorprendente paraje en algunos de sus tramos, en especial en los de bajada a la costa, junto con la sismicidad y escasa estabilidad del terreno, exigen un cuidadoso tratamiento de taludes y puentes.

El Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada, destaca zonas sensibles que se deben considerar en el estudio de impacto ambiental:

Lagunas y turberas de Padul; tobas calcáreas en las inmediaciones de Vélez de Banaudalla, y desfiladero de Guadalfeo. En este último, las paredes calcáreas sirven de asiento a diversos endemismos, en algunos casos de área reducidísima (*Seseli vayredanum*).

AGNADEN (Agrupación Granadina de Naturalistas). Sugiere que se utilice íntegramente el trazado actual de la carretera, dadas las mejoras de su trazado realizadas en los últimos años, que ya han supuesto una gran degradación del lugar. Destaca que el trazado previsto, a su entrada en el valle del río Guadalfeo, recorre un trecho junto al río y solicita que no se afecte al curso actual del mismo.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El estudio informativo tiene por objeto de definición de diferentes soluciones sobre dos opciones básicas denominadas A y B, para la autovía Bailén-Motril en el tramo Granada-Motril desde el final de la variante de Armilla y Alhendín (puerto del Suspiro del Moro), punto kilométrico 144,700 de la carretera N-323, hasta la unión con la autovía Nerja-Motril en las proximidades de esta última, punto kilométrico 189,000 de la carretera N-323. Los términos municipales afectados por las opciones estudiadas son: Albuñuelas, Dilar, Dúrcal, Los Gaujares, Lanjarón, Lecrín, Motril, Nigüellas, Otura, Padul, El Pinar, Salobreña, el Valle, Vélez de Banaudalla y Villamena.

La opción A supone un desdoblamiento de la carretera actual manteniendo ésta como una semicalzada de la autovía, salvo la variante de Padul, y en un tramo entre Padul y Dúrcal en la que, por edificaciones y actuaciones urbanísticas que imposibilitan el desdoblamiento, se plantean ligeras variantes del trazado.

Lá opción B supone un nuevo trazado en toda la longitud del tramo de estudio, manteniendo la carretera actual como vía de servicio.

El estudio informativo se divide en dos tramos (del punto kilométrico 144,700 al punto kilométrico 168,400 y del punto kilométrico 168,400 al punto kilométrico 189,000).

Opción A:

Su origen se sitúa a unos 150 metros al sur del enlace que resuelve la conexión con Otura-La Mala. La pendiente es variable, con un máximo de 5 por 100 en la subida al puerto del Suspiro del Moro. Incluye ocho grandes estructuras sobre los ríos Dúrcal, Torrente, Izbor y Guadalfeo (en cuatro puntos), y barranco de Tablate; dos túneles entre el punto kilométrico 40,670 al 40,800 y entre el punto kilométrico 43,000 al 43,800; y enlaces a distinto nivel que dan continuidad a las diversas carreteras atravesadas o accesos a las poblaciones próximas.

Dentro de esta opción se proyectan 2 intermedias:

Opción A1: Diferente trazado de la opción A entre sus puntos kilométricos 11,200 y 21,400. Incluye tres estructuras: Ríos Dúrcal y Torrente y barranco del Pleito.

Opción A2: Comienza su trazado en el punto kilométrico 20,500 de la opción A y tiene una longitud de 11,301 kilómetros, hasta coincidir con el punto kilométrico 5,400 de la opción B4. Se proyectan dos estructuras: Sobre el barranco del Tablate y sobre el río Izbor y un túnel de 3.600 metros entre los puntos kilométricos 6,820 y 10,420, para la calzada de bajada. Aprovecha como calzada de subida un tramo de la CN-323, entre el enlace de Beznar y la rambla de Ventura, del que está pendiente de ejecución la zona entre Beznar y el río Izbor.

Opción B:

Todo su trazado se proyecta en variante, con una longitud total de 39,322 kilómetros. Su origen se sitúa en el mismo lugar que la A. Incluye estructuras en: Rambla de Cizancos, barranco del Tablate, y ríos Guadalfeo, Dúrcal, Torrente e Izbor.

Incluye, asimismo, dos túneles de 6.900 metros y 700 metros de longitud, y enlaces con la misma finalidad que los de las opciones A.

Dentro de esta opción se proyectan cinco intermedias:

Opción B1: Con una longitud de 3,301 kilómetros, iniciándose en el punto kilométrico 15,191 de la opción B y finalizado en el punto kilométrico 17,875 de la opción A.

Opción B2: Tiene una longitud total de 10,246 kilómetros. Se inicia en el punto kilométrico 7,684 de la opción B y termina en el punto kilométrico 10,875 de la opción A. Incluye una estructura de paso sobre el río Dúrcal.

Opción B3: Con una longitud total de 3,301 kilómetros. Se inicia, en el punto kilométrico 15,191 de la opción B y termina en el punto kilométrico 17,875 de la opción A. Incluye 3 estructuras (ríos Dúrcal y Torrente y barranco del Pleito).

Opción B4: Su longitud total es de 8,596 kilómetros. Comienza su trazado en el punto kilométrico 26,142 de la opción B. Cruza el río Izbor en el punto kilométrico 0,500 y se desarrolla en túnel entre los puntos kilométricos 0,860 y 4,540 y entre los puntos kilométricos 7,360 y 7,690. Finaliza cruzando el río Guadalfeo punto kilométrico 6,100, en el punto kilométrico 37,338 de la opción A.

Opción B5: De longitud 3,563 kilómetros que bordea la margen derecha del río Guadalfeo, iniciándose en el punto kilométrico 7,400 de la opción B4 y finalizando en el punto kilométrico 40,103 de la opción A.

Entre las múltiples combinaciones entre estas opciones de trazado y de la división del pasillo estudiado en dos tramos, el primero entre Granada y Beznar y el segundo entre Beznar y Motril, la Dirección General de Carreteras ha elegido para su estudio siete soluciones para el tramo I, y seis soluciones para el tramo II:

Tramo I:

- Solución 1: Opción A.
- Solución 2: Opciones A + A1.
- Solución 3: Opción B.
- Solución 4: Opciones A + B + B1.
- Solución 5: Opciones A + A1 + B + B1.
- Solución 6: A + B + B2.
- Solución 7: A + B + B3.

Tramo II:

- Solución 1: Opción A.
- Solución 2: Opciones A + B + B4.
- Solución 3: Opciones A + B + B4 + B5.
- Solución 4: Opción B.
- Solución 5: Opciones A + B + B4 + B5.
- Solución 6: A + A2 + B4 + B5.

La solución seleccionada por el estudio informativo es la número 6, tanto para el subtramo I como para el II.

La citada solución en el subtramo I, comienza con un desdoblamiento de la actual carretera N-323, para seguir en variante a partir del kilómetro 1 rodeando Padul y sus lagunas-turberas por el oeste y sur. Pasado Cozviyar, situado al norte, salva el río Dúrcal mediante gran estructura y deja al norte la población del mismo nombre, retomando a continuación el trazado de la actual carretera para seguir en desdoblamiento, construyendo una estructura paralela en el río Torrente y bordear Lecrín y Beznar por el este, en cuyas proximidades finaliza este tramo.

En lo que respecta al subtramo II, no se describe en este anejo ni la solución 4 recomendada por el estudio de impacto ambiental, ni la solución 6 seleccionada por el estudio informativo, ya que ambas han sido consideradas no favorables en esta declaración de impacto ambiental; sus descripciones y problemáticas pueden verse en el anexo III.

ANEXO III**Resumen del estudio de impacto ambiental**

De la información del inventario, el estudio deduce como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

La presencia de áreas de interés geológico, entre las que cabe destacar las turberas de Padul, las tobas cársticas que se encuentran a la altura de Vélez de Benaudalla y la garganta de Guadalfeo.

Una densa red de drenaje superficial, compuesta de cauces de primer orden, como el Guadalfeo, junto con múltiples arroyos y barrancos de menor entidad.

La existencia de formaciones vegetales de alto valor de conservación tales como turberas y vegetación rupícola.

Una abundante y variada fauna entre las que cabe distinguir como especies vulnerables: La arguila, la aguja de río, el aguilucho lagunero, la tórtola, y las especies de murciélago grande, de herradura, pequeño, mediterráneo y de cueva.

Un paisaje de calidad, en el que cabe mencionar las áreas de Lecrín Alto (que incluye las turberas de Padul), las áreas definidas como monte bajo y la garganta del Guadalfeo.

La existencia de numerosos espacios naturales protegidos incluidos dentro del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la provincia de Granada, Parque Natural de Sierra Nevada, con las lagunas de Padul, (atravesadas por alguna de las soluciones estudiadas), sierra de Almijara, Cazulas y Guajaras.

La existencia de patrimonio arqueológico de interés con cinco yacimientos correspondientes a periodos que se extienden desde el hábitat estacional del Paleolítico Superior («Cueva de los Ojos») hasta el asentamiento árabe de El Huertecillo.

Como impactos, el estudio considera significativos los siguientes:

La ejecución de voladuras en el subtramo I: En la opción B (puntos kilométricos 9,300 a 9,900, 10,500, 10,600, 14,100 y 14,700), y en la opción B1 (puntos kilométricos 3,000 a 3,700).

Los niveles sonoros en el subtramo I en la fase de explotación en las soluciones 1, 2, 4, 5, 6 y 7, y en el subtramo II en las 1, 2, 4 y 7.

El impacto sobre la geología, producido en el subtramo I, salvo en la solución 6, y por la totalidad de las soluciones en el subtramo II.

La afección a la hidrología, tanto superficial como subterránea, en las fases de construcción y de explotación, se califica en ambos subtramos, para todas las soluciones, como no significativo.

La afección a los suelos durante la fase de construcción en las soluciones 2, 3 y 5 del subtramo I; y en las 1, 3, 5 y 6 del subtramo II.

Las afecciones a especies vegetales endémicas o amenazadas, de las que existen en la zona pequeñas concentraciones. Los impactos son producidos en el subtramo I por las soluciones 2 y 5, siendo las menos lesivas la 1 y la 6, y en el subtramo II, la 1, la 3 y la 5, siendo la menos lesiva la 4, al discurrir en túnel por gran parte de su recorrido.

Sobre la fauna amenazada, las menos impactantes son las soluciones 3, 6 y 7 del subtramo I; y la 4 del subtramo II.

En cuanto al paisaje, en el subtramo I el impacto que se produce en las soluciones 2 y 5, siendo la menos lesiva la 7, y en el subtramo II, según el estudio de impacto ambiental, no hay impactos significativos en las soluciones 2, 4 y 6 por discurrir parcialmente en túnel, siendo la más favorable la solución 4 ya que se aparta parcialmente del valle del río Guadalfeo.

En conjunto y para el subtramo I, el estudio considera que las soluciones que ocasionan menos problemas son la 1 y la 6, optándose por esta última, ya que no discurre por ninguna zona protegida (a diferencia de la 1 que sí afecta a las lagunas de Padul). Las menos recomendables son la 2 y

la 5 debido a la importancia que adquieren las afecciones que se realizan al Parque Natural de Sierra Nevada.

En el subtramo II la solución recomendada por el estudio es la 4, dado que presenta la mayor proporción de trazado en túnel, derivando sus mayores afecciones del hecho de discurrir por un corredor diferente del actual.

El estudio recomienda como medidas correctoras, entre otras, las siguientes:

Creación de pantallas antiruido en los puntos donde se superen los niveles máximos admisibles.

Creación de sistemas de ventilación adecuada en los túneles.

Se incluye un programa de vigilancia sobre:

Procesos erosivos en taludes.

Desbordamientos y cambios en los cursos de agua por avenidas.

Efectos sobre la fauna.

Se incluye un documento de síntesis.

Análisis del contenido:

Los comentarios que siguen se refieren especialmente al subtramo II.

En el estudio de impacto ambiental se aprecia un claro desequilibrio tanto metodológico como conceptual, entre el inventario ambiental y lo que es propiamente la evaluación de impactos, que posteriormente se refleja en sus resultados. El inventario recoge una abundante información, en muchos casos totalmente irrelevante (demografía y edafología) y sin embargo, se detectan en él, carencias significativas como, por ejemplo, el análisis de los movimientos de tierra y su balance. La información de base aparece en gran medida desconectada de las fases posteriores del proceso de evaluación.

A ese desequilibrio se suma un planteamiento que pasa prácticamente sin solución de continuidad del inventario ambiental a un juicio sobre los impactos, según el punto de vista del equipo redactor. El resultado es una selección de alternativas sin criterios claros.

La principal deficiencia del contenido en la determinación de impactos es una clara desproporción entre la presentación de numerosas matrices y los escasísimos argumentos que se aportan para calificar dichos impactos y optar por una u otra solución. Independientemente de esta deficiencia general, pueden señalarse otras de carácter particular:

Tras la aplicación de una fórmula para la estimación de la contaminación del aire para las diferentes soluciones, sus resultados no se utilizan a la hora de comparar alternativas.

En el caso de los impactos sobre hidrología, suelos, vegetación y fauna se procede directamente a la clasificación de los impactos sin que ésta vaya acompañada de una justificación o de un criterio explicativo.

Pese a contar con la información necesaria no se realiza un análisis de los impactos producidos por los movimientos de tierra de cada una de las soluciones.

Por todo ello, la Dirección General de Política Ambiental solicitó, con fecha 25 de febrero de 1994, un estudio complementario del estudio de impacto ambiental, que permitiese redactar la declaración de impacto ambiental con un conocimiento más preciso de los impactos que la ejecución del proyecto generaría. Su realización cumplió con los criterios marcados.

El estudio de impacto ambiental selecciona la solución 4 del subtramo II.

Evidentemente, no siempre la solución que selecciona un estudio informativo ha de ser la mejor medio-ambiental, pues se debe atender también a criterios técnicos y económicos, buscando una opción que compagine en la mejor manera posible la búsqueda conjunta, pero en cualquier caso, la solución tiene que ser compatible con el medio ambiente. En el caso que nos ocupa, el estudio informativo desecha la solución 4 por criterios exclusivamente económicos y selecciona la número 6 como la siguiente en el escalafón medioambiental. Llegados a este punto, podría plantearse la disyuntiva entre la elección de la 4 con criterios exclusivamente medioambientales o la 6 con criterios exclusivamente económicos.

En el subtramo II, sin embargo, ni la solución 6 ni la solución 4 son compatibles con el medio ambiente.

Sus problemáticas medioambientales son las siguientes:

En la solución 6:

Visitada la zona de estudio, se ha podido apreciar que no sería factible el desdoblamiento de la actual N-323, desde el cruce del río Izbor hasta

aguas abajo de la presa de Rufo, por los graves problemas geotécnicos provocados por las filitas triásicas que dan un carácter inestable a los taludes. Ello ha provocado frecuentes deslizamientos en la carretera recientemente construida, haciendo necesario el escalonamiento de los desmontes, con bermas, hasta llegar a alturas superiores a 50 metros. Por tanto, se hace necesaria la adopción de la opción A2, que contempla un túnel de bajada de unos 3.000 metros de longitud, por la margen derecha del río Izbor.

A partir de este punto, esta solución plantea el trazado de ambas calzadas a media ladera, con efectos que pueden resumirse así:

Se destroza el valle y garganta del río Guadalfeo, conjunto paisajístico de gran espectacularidad, donde se localizan diversos endemismos botánicos y es refugio y zona de reproducción de aves protegidas entre las que destaca el cernícalo primilla, catalogado de interés especial por el Real Decreto 439/1990, área natural protegida, construyendo a lo largo del mismo y cruzando a uno y otro lado del río una vía de anchura superior a 25 metros, con una longitud próxima a los 10 kilómetros (hasta el final del tramo), y con desmontes que, por la existencia de filitas, se harán inestables.

El enlace proyectado en la zona de la Bernardilla, que sirve como refugio para gran número de especies orníticas protegidas y como área de campeo de rapaces, la estructura de 300 metros sobre el Guadalfeo, y el enlace proyectado para unión con la autovía Nerja-Motril añaden impactos significativos sin medidas mitigadoras adecuadas, sobre el espacio natural que esta declaración de impacto ambiental defiende.

En la solución 4:

El trazado de esta solución con un túnel de 7 kilómetros de longitud para salvar la zona de filitas, que finaliza 2,5 kilómetros hacia el norte de la zona de La Bernardilla, tiene a partir de este punto, idéntica problemática que la anterior, en una longitud próxima a los 4 kilómetros, en que concuerda con ella.

Como conclusiones y de acuerdo con las alegaciones presentadas y las visitas realizadas, se puede asegurar que la importancia medioambiental de estas zonas es enorme tanto desde el punto de vista botánico y ornitológico, como del paisajístico, y los impactos que causaría la autovía a su paso serían significativos y de naturaleza no corregible.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Dirección General de Obras Hidráulicas. Confederación Hidrográfica del Sur.

Ayuntamiento de El Valle.

Ayuntamiento de Lecrín.

Ayuntamiento de Nigüelas.

Ayuntamiento de Motril.

Ayuntamiento de Lanjarón.

Grupo de Estudios de la Costa Granadina, GEL-Salobreña, AA-Guadalfeo y otros.

José Sánchez Viciano.

Contenido ambiental significativo de las alegaciones:

La Dirección General de Obras Hidráulicas de la Confederación Hidrográfica del Sur está de acuerdo con el trazado elegido, sin plantear alegación alguna desde el punto de vista ambiental.

El Ayuntamiento de Lecrín informa de la existencia de varias acequias de riego, caminos y vías rurales, así como pasos de agua potable, afectados por la traza de la autovía, por lo que deberán preverse las obras de restitución de dichas servidumbres e infraestructuras, asegurando su servicio tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento de la autovía. Se expresa la necesidad de preservar las rocas típicas llamadas «Las Cabezas de las Ballenas» y el pino centenario situado en el paraje denominado «Las Llanás».

El Ayuntamiento de Motril expresa las posibles implicaciones negativas al paraje conocido como «Tajo de los Vados», espacio de interés ecológico y ambiental, donde está previsto el enlace de la autovía Bailén-Motril con la futura autovía del Mediterráneo. Proponen un desplazamiento hacia el norte de ese enlace. Además se hacen eco de la existencia de varios trabajos de un grupo de estudiosos y asociaciones que piden un nuevo

trazado por afectar el propuesto, además de al Tajo de los Vados, al bosque de galería de «La Bernardilla».

Don José Sánchez Viciano, a título particular, realiza numerosas alegaciones a la futura autovía tanto en lo que se refiere a aspectos técnicos como ambientales: Critica su elevado coste, los numerosos desdoblamientos necesarios, la contaminación que provocará en el río Guadalfeo, la destrucción de cultivos y ecosistemas asociados al mismo, la afección a las viviendas de La Bernardilla, la invasión de vegas agrícolas de valor y los riesgos de inundación de la carretera por avenidas del Guadalfeo. Propone varias soluciones alternativas de menor incidencia ambiental que no han sido consideradas en el estudio informativo.

Asociación de Amigos del Guadalfeo y otros:

La alegación sugiere el cambio de la traza elegida por afectar gravemente a espacios de singular interés ambiental y cultural, en especial: Las márgenes del río Guadalfeo y su bosque de galería; la zona de La Bernardilla, de inestimable valor ornitológico y botánico, y el paraje del Tajo de los Vados, con valores faunísticos, botánicos y paisajísticos. Adjuntan documentación para avalar sus opiniones y proponen un trazado alternativo por el noreste de Vélez Banaudalla y norte de Motril.

Las alegaciones presentadas en el período de información pública apuntan la posibilidad de estudiar una traza que, partiendo de la boca del túnel que se proyecta en la opción B4, próxima y aguas abajo de la presa de Rules, cruzaría el río Guadalfeo ya en doble calzada, al unirse con la carretera existente, y bordearía Vélez de Banaudalla por el este. A partir de aquí, el trazado se dirigiría hacia la Gorgorocha que atravesaría el túnel de alrededor de 1 kilómetro de longitud sin sobrepasar la cota 325, y finalmente, bajaría en dirección Motril para unirse a la autovía Nerja-Motril en las proximidades de esta población.

En una primera valoración hecha en el área de impacto ambiental, se considera que esta solución puede ser factible medioambientalmente, ya que salvaguarda totalmente la garganta y zonas protegidas del Guadalfeo: Puede suponer un aumento de costo de unos 1.000 millones de pesetas sobre la solución 6 y una disminución de 15.000 millones de pesetas frente a la solución 4 presentadas a información pública por la Dirección General de Carreteras, y los aumentos o disminuciones de recorrido desde los núcleos de población cercanos no superan los 2 kilómetros.

Por su parte, la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía indica la posibilidad de mejorar el trazado elegido, mediante el cruce de la autovía a la margen izquierda del Guadalfeo, aguas abajo de la presa de Rules, y continuar por la misma hasta el final del subtramo II. Su estudio únicamente debe considerarse en dicho contexto.

Por todo ello, esta declaración de impacto ambiental establece que se estudien otras alternativas para el subtramo II distintas a las presentadas, que no afecten a la garganta ni a las zonas protegidas del río Guadalfeo.

25432 *RESOLUCION de 10 de octubre de 1995, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueba y publica el programa de conocimientos teóricos para la obtención del título de Piloto Privado de Avión.*

La Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 14 de julio de 1995 («Boletín Oficial del Estado» número 176, del 25), sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles, desarrolla lo establecido en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, en relación con los requisitos necesarios que se han de cumplir para la obtención de los títulos y licencias aeronáuticos civiles que en dicha disposición se establecen.

Por ello, y en cumplimiento de lo establecido en el punto 1.2.7 de la citada Orden,

Esta Dirección General de Aviación Civil acuerda aprobar el programa correspondiente para la obtención del título de Piloto Privado de Avión, el cual será publicado en los Servicios Centrales de este centro directivo y en las Direcciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Madrid, 10 de octubre de 1995.—El Director general, Juan Manuel Bujía Lorenzo.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

25433 *CORRECCION de erratas de la Resolución de 24 de octubre de 1995, de la Dirección General de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, por la que se convocan ayudas para participar en la actividad de recuperación y utilización educativa de pueblos abandonados para el período comprendido entre el 10 de marzo y el 15 de junio y entre el 6 de octubre y el 30 de noviembre de 1996.*

Advertida errata en la inserción de la mencionada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 266, de 7 de noviembre de 1995, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 32238, segunda columna, apartado segundo, b), donde dice:

«b) Enseñanzas correspondientes al sistema anterior a la citada Ley:

Bachillerato Unificado Polivalente.
Curso de Orientación Universitaria.
Formación Profesional de primer grado.
Formación Profesional (primer y segundo grado).»

debe decir:

«b) Enseñanzas correspondientes al sistema anterior a la citada Ley:

Bachillerato Unificado Polivalente.
Curso de Orientación Universitaria.
Formación Profesional de primer grado.
Formación Profesional (1.º y 2.º de segundo grado).»

25434 *ORDEN de 20 de noviembre de 1995 por la que se corrigen errores de la de 3 de octubre de 1995 por la que se convoca la segunda edición de la Cátedra «Severo Ochoa».*

Con fecha 13 de octubre de 1995, el «Boletín Oficial del Estado» ha publicado la Orden de este Departamento de 3 de octubre de 1995 por la que se convoca la segunda edición de la Cátedra «Severo Ochoa».

Detectados diversos errores y omisiones en la publicación de la citada Orden, resulta necesario proceder a su rectificación, en los términos que se recogen a continuación:

Primero.—En el apartado primero, donde dice: «... se denominará Cátedra «Severo Ochoa» en Biología, Biomedicina, Química, Biología y Biofísica», debe decir: «... se denominará Cátedra «Severo Ochoa» en Biología, Medicina, Bioquímica, Química Biológica y Biofísica».

Segundo.—En el apartado segundo, donde dice: «... con sujeción a las bases que figuran en el anexo a la presente Orden», debe decir: «... con sujeción a las bases que figuran en los dos anexos a la presente Orden».

Tercero.—En el apartado quinto, donde dice: «... según se dispone en el apartado V del anexo a la presente Orden», debe decir: «... según se dispone en el apartado V de los dos anexos a la presente Orden».

Cuarto.—El anexo a la Orden de 3 de octubre de 1995 pasa a ser el anexo I.

En el título de dicho anexo, donde dice: «Bases de la convocatoria de la segunda edición de la Cátedra «Severo Ochoa» en Biología, Biomedicina, Bioquímica, Química Biológica y Biofísica», debe decir: «Bases de la convocatoria de la segunda edición de la Cátedra «Severo Ochoa» en Biología, Biomedicina, Bioquímica, Química Biológica y Biofísica (modalidad investigador extranjero en España)».

En el apartado III de este anexo, párrafo primero, donde dice: «... o por un conjunto de, al menos, diez científicos del área mencionada», debe decir: «... o por un conjunto de, al menos, diez científicos de las áreas mencionadas».

En el apartado III de este anexo, párrafo segundo, donde dice: «... enviarán al Presidente del Jurado un escrito en el que harán constar los méritos...», debe decir: «... enviarán al Presidente del Jurado, a través de su Secretaría (Presidencia del CSIC, Serrano 117, 28006 Madrid) un escrito en el que harán constar los méritos...».