

12027 *RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 1997, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que hacen públicos la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 25 de mayo de 1997, y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 25 de mayo de 1997, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 46, 3, 11, 34, 49, 21.

Número complementario: 44.

Número del reintegro: 5.

El próximo sorteo, que tendrá carácter público, se celebrará el día 29 de junio de 1997, a las doce horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 26 de mayo de 1997.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE FOMENTO

12028 *ORDEN de 26 de mayo de 1997 por la que se acuerda excepcionalmente la ejecución de determinadas actuaciones en materia de carreteras por razones de reconocida urgencia e interés público debidamente fundadas.*

Las actuaciones en materia de carreteras que actualmente lleva a cabo la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, están incluidas dentro del denominado programa de actuaciones prioritarias en Carreteras, aprobado por el Consejo de Ministros mediante Acuerdo de 17 de diciembre de 1993, fecha en que no había sido aún aprobado el vigente Reglamento General de Carreteras, que lo fue por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

Por otra parte, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 4 de marzo de 1994, también anterior a la aprobación del nuevo Reglamento de Carreteras, se aprobó el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, como un «instrumento de política de Estado que permita el desarrollo integral y sostenible de nuestro territorio».

El Plan Director de Infraestructuras es un programa director de carácter esencialmente político, que afecta no sólo a las carreteras, sino también a otras grandes infraestructuras y que no contiene ni actuaciones detalladas ni plazo precisos. No puede, por lo tanto, considerarse un instrumento planificador en materia de carreteras en el sentido estricto del término.

Es objetivo de este departamento instar la aprobación de un futuro plan de carreteras de carácter general cuyos trabajos están ya avanzados, pero que, por su complejidad no podrá ser operativo a corto plazo.

El 25 de febrero de 1997, se presentó por este Departamento el «Programa de Autopistas de Peaje», cuya concesión está previsto ofrecer a licitación antes del fin del presente año en todas ellas. Estas vías figuraban ya en el Plan Director de Infraestructuras, si bien clasificadas en su mayoría como autopistas. La relación de estas actuaciones se contiene en el anexo I de esta Orden.

Independientemente de lo anterior, hay otra serie de actuaciones también extremadamente urgentes o de excepcional interés público, según los casos, en las que su ejecución difícilmente podrá esperar a la finalización y puesta en vigor del futuro plan de carreteras, que además tendrá un carácter mucho más general, incluyendo todas las actuaciones previstas en un horizonte temporal determinado en todo el territorio nacional y no sólo las referidas, que se contienen en el anexo II de esta Orden. Ninguna de ellas está incluida entre las previstas en el Programa de Actuaciones Prioritarias en Carreteras ni en el Plan Director de Infraestructuras.

La urgencia en la ejecución de estas actuaciones es incompatible con los dilatados plazos que exige la finalización del instrumento planificador normal en el que, según el artículo 14.1 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el nuevo Reglamento General de Carreteras, deberían encontrarse incluidas.

No obstante, el artículo 14.2 del mismo Real Decreto atribuye al Ministro de Fomento la facultad de acordar excepcionalmente la ejecución de actua-

ciones o de obras no previstas en el plan de carreteras, en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados. Ello, obviamente, no excluye el cumplimiento de los trámites posteriores sobre planificación, estudios y proyectos a los que se refieren los artículos 5.º a 9.º de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y 21 y siguientes del Reglamento para su ejecución.

Por consiguiente, dado que en todas las actuaciones expuestas concurren estas condiciones de urgencia e interés público debidamente justificadas en cada caso concreto, dispongo

Artículo único.

Se declaran urgentes y de excepcional interés público las actuaciones en materia de carreteras incluidas en los anexos I y II de esta Orden por los motivos de reconocida urgencia o excepcional interés público detallados en los citados anexos para cada caso, y se acuerda la ejecución de las mismas al amparo del artículo 14.2 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 26 de mayo de 1997.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

Excmo. e Ilmo. Sres. Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y Director general de Infraestructuras de Carreteras.

ANEXO I

Actuaciones en materia de autopistas

Construcción de la autopista de peaje Santiago-Orense. Tramo: Santiago-Alto de Santo Domingo (Dozón, Pontevedra) (56 kilómetros)

Resueltos los accesos de Galicia al resto de España y Europa con las autopistas actualmente en realización, es necesario estructurar internamente el espacio regional con una autopista noroeste-sureste que una el Arco Atlántico con la autopista de las Rías Bajas pasando por el centro geográfico de la Comunidad Autónoma.

Además, la actual situación de la oferta viaria, con una carretera con un trazado deficiente y con numerosas edificaciones en sus márgenes, hace que el nivel de servicio al usuario sea muy deficiente y, lo que es más grave, con unos índices de accidentalidad muy elevados.

Todo ello, unido a los desarrollos potenciales de la zona previstos por la Consejería de Ordenación del Territorio de la Junta de Galicia, responsable de la planificación territorial hace que la construcción de esta autopista sea de excepcional interés público para el futuro desarrollo gallego.

Construcción de la autopista de peaje Alicante-Cartagena. Tramo: Los Baños-Albatera (71 kilómetros)

Es notoria la importancia del Arco Mediterráneo como localización preferente para la inversión de capitales centroeuropeos en España. Dicha inversión se dirige a los potenciales turísticos, agrícolas y tecnológicos de la zona, con un sistema de ciudades y una densidad de población que son los más próximos a los estándares europeos de todo nuestro país. Para no estrangular los crecimientos previstos en dicha zona es necesaria la dotación de infraestructuras viarias de gran capacidad que canalicen los importantes flujos de personas y mercancías que se originan.

La existencia entre Alicante y Cartagena de núcleos turísticos tan importantes como Torrevecija y el Mar Menor da lugar a congestiones de la actual carretera N-332, sobre todo en períodos vacacionales, lo que impide el crecimiento de la zona y hace de reconocida urgencia y excepcional interés pública la construcción de la autopista propuesta.

Construcción de la autopista de peaje Astorga-León (47 kilómetros)

El acceso a Asturias desde la meseta está servido por una autopista desde León, quedando pendiente el cierre de la misma hasta la autopista del noroeste para conectar con el centro y sur de España a través de la red de gran capacidad. Dicho cierre hasta Astorga cumple además la finalidad de servir también para cerrar la autopista autonómica en construcción: León-Burgos, eje este-oeste estructurante de Castilla y León que

históricamente ha constituido el principal itinerario de los caminos a Santiago.

La actual carretera N-120 presenta un nivel de servicio deficiente debido, sobre todo, a las numerosas y largas travesías de población existentes, lo que penaliza fuertemente los tiempos de recorrido para los tráfico de largo recorrido en el itinerario, haciendo de excepcional interés público la construcción de una autopista que absorba los tráfico actuales y los que inducirá la autovía autonómica en construcción.

Construcción de las autopistas de peaje Ávila-conexión con la A-6 (entre 23 y 35 kilómetros, según la solución adoptada entre las previstas en la declaración de impacto ambiental) y A-6-conexión con Segovia (29 kilómetros)

La conurbación metropolitana madrileña tienen un sistema de ciudades satélite constituido actualmente por Guadalajara y Toledo y, en menor medida, por Ávila y Segovia, debido a la barrera física que constituye el Sistema Central y a los deficientes accesos desde la autopista del noroeste a las mismas.

El potencial turístico, ligado tanto a segunda residencia como a viajes de ida y vuelta en el día, de ambas ciudades es muy importante y precisa la construcción de una autopista que, además de acercarlas a Madrid, las comunicará entre sí, permitiendo también un importante desarrollo de actividades relacionadas con la cultura y la enseñanza.

Todo ello, unido a los importantes tráfico existentes en la actualidad que originan congestiones en fines de semana y festivos, hace que la construcción de las autopistas de conexión de dichas ciudades con la actual A-6 sea de excepcional interés público para el desarrollo de las mismas.

Construcción de la autopista de peaje Málaga-Guadiaro. Tramo: Guadiaro-Estepona (22 kilómetros)

La reciente concesión de la autopista de peaje Málaga-Estepona hace que exista una infraestructura de gran capacidad y nuevo trazado hasta Algeciras, excepto en el tramo Guadiaro-Estepona. Además, la prevista construcción conjunta por el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía de la autovía Jerez-Los Barrios hará que el cierre de la red de gran capacidad en el litoral andaluz occidental junto a los crecientes tráfico del puerto de Algeciras, induzcan unos tráfico importantes en la zona en los próximos años.

La actual carretera N-340 se encuentra al límite máximo de su capacidad en el tramo Guadiaro-Estepona, lo que unido a los crecimientos históricos de ese corredor y los tráfico inducidos antes expuestos hacen que sea de reconocida urgencia y excepcional interés público la construcción de una autopista que evite la congestión de las infraestructuras viarias existentes.

Construcción de la autopista de peaje Madrid-Tudela. Tramo: Madrid-Guadalajara (45 kilómetros)

Esta autopista se encuentra contemplada en el Plan Director de Infraestructuras y en el Convenio para Desarrollo de la Red Viaria en el Territorio de la Comunidad de Madrid, de 1994. Esta coincidencia se debe fundamentalmente a la situación de congestión actual a lo largo de varias horas del día en una arteria de penetración a Madrid, que es a su vez conexión al aeropuerto internacional.

La utilización actual, muy cercana a la capacidad máxima de la carretera existente, hace que cualquier incidencia provoque retenciones cercanas al colapso a cualquier hora del día en un itinerario con gran intensidad de vehículos pesados, en el cual no es posible garantizar los tiempos de recorrido en el corredor industrial del Henares y en su conexión con el aeropuerto y con Madrid.

Por este motivo, al excepcional interés público se añade la reconocida urgencia en acometer esta autopista.

Nuevas autopistas de peaje radiales: Madrid-Levante (R-3). Tramos: Madrid-Arganda (40 kilómetros) y Madrid-Andalucía (R-4). Tramos: Madrid-Ocaña (61 kilómetros) y Madrid-Extremadura (R-5). Tramo: Madrid-Navalcarnero (24 kilómetros)

Unos nuevos itinerarios de peaje en estos sectores permitirán acometer las actuaciones contempladas como necesarias tanto en el Plan Director

de Infraestructuras como en Convenio para el Desarrollo de la Red Viaria citado.

La congestión en las actuales carreteras, en las cuales se supera en más de un 80 por 100 la capacidad de las respectivas vías obligaría necesariamente a una reducción drástica de la demanda por métodos coactivos o disuasorios, obviamente imposible, o a un aumento de la oferta viaria. Esto junto con el crecimiento previsto de las viviendas ocupadas en la periferia madrileña debido tanto al crecimiento demográfico como a las nuevas ubicaciones residenciales, así como a la disminución del número medio de residentes por vivienda, hacen que sea de reconocida urgencia y excepcional interés público el realizar nuevos accesos que garanticen de un modo adecuado la movilidad metropolitana de Madrid, para lo cual son elementos fundamentales las tres nuevas radiales enunciadas.

ANEXO II

Actuaciones en materia de carreteras

Construcción de la autovía Tordesillas (Valladolid-Zamora), (64 kilómetros)

El Plan Director de Infraestructuras contemplaba la realización de una vía de conexión entre Tordesillas y Zamora para unir las autovías del Noroeste y de la Plata. Posteriormente, la Junta de Castilla y León ha solicitado del Ministerio de Fomento la construcción de una autovía en el mismo tramo, estando dispuesta a participar en su financiación mediante la firma de un Convenio.

La justificación de la autovía es por razones territoriales de estructuración del sistema de ciudades castellano-leonés y por mejora de las comunicaciones con el norte de Portugal, a través de la frontera de Alcañices, en la que confluirá con el eje Oporto-Bragança actualmente en construcción como vía de gran capacidad.

Todo ello hace que la construcción de esta autovía sea de excepcional interés público.

Construcción de la autovía Albacete-Venta del Olivo (intersección con la carretera autonómica de Calasparra a Jumilla), Murcia (37,7 kilómetros)

La realización de esta autovía es de reconocida urgencia y excepcional interés público, pues constituye el cierre de la red de gran capacidad para el acceso desde el norte y centro de España a Murcia y el oriente andaluz, resolviendo los problemas de congestión que actualmente padece la carretera N-301 en el tramo Albacete-límite provincia de Murcia.

Cierre de la autovía de circunvalación de Madrid M-50

Esta circunvalación de Madrid, cuyo primer tramo en el suroeste ya se encuentra realizado, se contempla en los repetidamente citados Plan Director de Infraestructuras y Convenio. Su realización como circunvalación no cerrada respetando el Monte de El Pardo y como autopista urbana libre de peaje es un elemento fundamental para permitir los desplazamientos no radiales del área periurbana. Sin esta vía de conexión exterior de los itinerarios radiales se pondría la M-40 en una situación de congestión con el consiguiente coste social debido a las horas productivas perdidas en situaciones de atasco urbano.

Los accesos a las terminales interurbanas de transporte interurbano de pasajeros y mercancías deben estar garantizados en Madrid, si quiere mantenerse una capital competitiva, eficaz, ágil e inserta en un territorio europeo de vías de gran capacidad, con tiempos de transporte adecuados y garantizados desde el origen hasta el destino de los viajes.

Este excepcional interés público se añade a la reconocida urgencia para evitar la congestión del viario interior metropolitano.

12029

RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 1997, conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de correos denominada «Personajes Populares».

De conformidad con lo establecidos en el artículo 99.uno.2.d) de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo