

2.4 Precio del cupón: 250 pesetas.

3.º Sorteo de los domingos.

3.1 Cantidad máxima de emisión por sorteo, de los domingos, en los meses de abril, mayo y junio es de 1.250.000.000 pesetas, distribuidas en 50 series de 100.000 números cada una, del 00.000 al 99.999.

3.2 Cantidad destinada a premios en los sorteos, de los domingos, de los meses de abril, mayo y junio, 675.000.000 de pesetas por sorteo, que representan el 54,00 por 100 del total de la emisión.

3.3 Distribución de premios en función del número extraído y las series:

3.3.1 Premio especial a un solo cupón: 10.000.000 de pesetas al año, durante 25 anualidades, a un solo cupón, perteneciente a la serie premiada y que haya sido agraciado con el premio de cinco cifras (20,00 por 100 del total de la emisión).

3.3.2 Premios a las demás series del número extraído:

3.3.2.1 Premio mayor a las cinco cifras: 5.000.000 de pesetas por cupón a un único cupón de cada serie, cuyas cinco cifras coincidan con las del número agraciado y estén dispuestas en el mismo orden (19,60 por 100 del total de la emisión).

3.3.2.2 Premio a las cuatro últimas cifras: 50.000 pesetas por cupón a los 9 cupones de cada serie, cuyas cuatro últimas cifras (unidades de millar, centenas, decenas y unidades) coincidan con las del número agraciado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

3.3.2.3 Premio a las tres últimas cifras: 5.000 pesetas por cupón, a los 90 cupones de cada serie, cuyas tres últimas cifras (centenas, decenas y unidades) coincidan con las del número agraciado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

3.3.2.4 Premio a las dos últimas cifras: 500 pesetas por cupón, a los 900 cupones de cada serie, cuyas dos últimas cifras (decenas y unidades) coincidan con las del número agraciado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

3.3.2.5 Premio a la última cifra (reintegro): 250 pesetas por cupón a los 9.000 cupones de cada serie cuya última cifra (unidades) coincida con el número agraciado (9 por 100 total de la emisión).

3.3.2.6 No serán acumulables los premios enunciados anteriormente.

3.4 Precio del cupón: 250 pesetas.

4.º Sorteo extraordinario.

4.1 Cantidad máxima de emisión del sorteo extraordinario, para el sorteo del día 9 de junio, es de 10.000.000.000 de pesetas, distribuidas en 200 series de 100.000 números cada una, del 00.000 al 99.999.

4.2 Cantidad destinada a premios en el sorteo extraordinario del día 9 de junio, es de 4.790.000.000 pesetas, que representan el 47,900 por 100 del total de la emisión.

4.3 Distribución de premios en función del número extraído y las series:

4.3.1 Premio mayor: 10.000.000 de pesetas por cupón a un único cupón de cada serie, cuyas cinco cifras coincidan con las del número premiado y estén dispuestas en el mismo orden, excepto los cupones agraciados con los cinco premios especiales mencionados a continuación (19,50 por 100 del total de la emisión).

4.3.2 Premio especial a la primera serie del premio mayor: 1.000.000.000 de pesetas, al cupón cuyas cinco cifras coincidan con el número extraído y estén dispuestas en el mismo orden y cuya serie coincida con la correspondiente serie extraída (10,00 por 100 del total de la emisión).

4.3.3 Premio especial a la segunda serie del premio mayor: 100.000.000 de pesetas, a los cuatro cupones cuyas cinco cifras coincidan con el número extraído y estén dispuestas en el mismo orden y cuya serie coincida con alguna de las cuatro series extraídas consecutivamente (4,00 por 100 del total de la emisión).

4.3.4 Premio a las cuatro últimas cifras: 100.000 pesetas por cupón a los 9 cupones de cada serie, cuyas cuatro últimas cifras (unidades de millar, centenas, decenas y unidades) coincidan con las mismas del número premiado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

4.3.5 Premio a las tres últimas cifras: 10.000 pesetas por cupón a los 90 cupones de cada serie, cuyas tres últimas cifras (centenas, decenas y unidades) coincidan con las mismas cifras del número premiado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

4.3.6 Premio a las dos últimas cifras: 1.000 pesetas por cupón a los 900 cupones de cada serie, cuyas dos últimas cifras (decenas y unidades) coincidan con las mismas cifras del número premiado y estén dispuestas en el mismo orden (1,80 por 100 del total de la emisión).

4.3.7 Premio a la última cifra (reintegro): 500 pesetas por cupón a los 9.000 cupones de cada serie, cuya última cifra (unidades) coincida con la misma cifra del número premiado (9,00 por 100 del total de la emisión).

4.3.8 No serán acumulables los premios enunciados anteriormente.

4.4 Precio del cupón: 500 pesetas.

5.º Celebración de los sorteos.

La celebración de los sorteos del segundo trimestre de 2001, tendrá carácter diario, siendo 51 los sorteos del cupón de lunes a jueves, 13 los sorteos del cupón de los viernes, 13 los sorteos del cupón del domingo y 1 sorteo extraordinario.

6.º Emisión autorizada.

El volumen máximo de emisión autorizada para este segundo trimestre de 2001 asciende a ciento sesenta y dos mil seiscientos cincuenta millones de pesetas (162.650.000.000), correspondiendo la emisión de setenta y uno mil cuatrocientos millones de pesetas (71.400.000.000) a los sorteos de lunes a jueves, la emisión de sesenta y cinco mil millones de pesetas (65.000.000.000) a los sorteos de los viernes, dieciséis mil doscientos cincuenta millones de pesetas (16.250.000.000) a los sorteos de los domingos y la emisión de diez mil millones de pesetas (10.000.000.000) al sorteo extraordinario.

7.º Vigencia de la Resolución relativa a las cifras de emisión y al programa de sorteos.

La Resolución relativa a las cifras de emisión y al programa de sorteos del segundo trimestre de 2001, tendrá vigencia durante los meses de abril, mayo y junio de 2001.

Madrid, 3 de abril de 2001.—La Secretaria general, María Concepción Dancausa Treviño.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

7775

RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de La Luz», de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establecen la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del puerto de La Luz» no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II del Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, concretamente a los especificados en el grupo 8, epígrafe k, del mismo: «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente», para los cuales el

sometimiento al procedimiento reglado será preciso cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas remitió, con fecha 18 de mayo de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria del proyecto, para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción de las actuaciones del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos.

Para mitigar los posibles efectos sobre la calidad del agua, los rellenos proyectados para la creación de nuevas explanadas se llevarán a cabo una vez realizado el cierre perimetral de las mismas. Asimismo, los materiales necesarios para estos rellenos procederán, siempre que sus características lo permitan, de las excavaciones previstas para la urbanización de la zona logística de La Isleta. El resto de materiales de préstamo necesarios para las obras (escolleras, áridos, etc.), así como para el relleno de explanadas, si no fueran suficientes los antes indicados, procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones establecidos en la legislación de la Comunidad Autónoma de Canarias aplicable en la materia.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del puerto de La Luz».

Madrid, 26 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivo del proyecto

Las actuaciones previstas en el presente proyecto recogen todas las obras significativas de infraestructuras portuarias previstas en las aguas interiores del puerto de La Luz en un plazo de veinte años. Asimismo, será necesario abordar la realización de obras de ampliación del puerto hacia el exterior, las cuales serán objeto de otro proyecto con su correspondiente evaluación de impacto ambiental.

La característica principal del puerto de La Luz, en lo relativo a sus actividades portuarias, es la amplia variedad de tráfico y funciones que acoge, esto se deriva del carácter insular y de la estratégica situación geográfica. Esta situación hace que el puerto sea poco vulnerable a la oscilación de tráfico concretos, pero, a su vez, introduce un alto grado de complejidad en sus instalaciones.

El pronóstico del tráfico previsible para un horizonte situado en el año 2019, además de las dificultades intrínsecas de estimar con un nivel suficiente de fiabilidad el escenario tecnológico y socioeconómico de un mundo en acelerada transformación, añade la incertidumbre propia de las previsiones del tráfico marítimo, sujetas a la volubilidad del comercio y a la situación internacional. No obstante, las horquillas de crecimiento previstas para todos los tipos de tráfico reflejan, en cualquier caso, que las actuales instalaciones resultarán insuficientes a corto plazo.

Como ejemplo de lo dicho, resulta de interés el caso del tráfico de contenedores, para el que se obtiene una horquilla, en el horizonte previsto, cuyos valores extremos serán 1.230.000 y 1.729.000 teus. Si se tiene en cuenta la previsión de incremento mundial del número de contenedores para los próximos años, estimada en el 6,5 por 100 acumulativo anual, supondría superar el millón de teus en el año 2017 (1.133.000 teus). De acuerdo con estas cifras se estima que el aumento del tráfico de contenedores, por sí sólo, saturará las actuales infraestructuras portuarias en una fecha comprendida entre el año 2005 y el año 2010.

Descripción del proyecto

Las obras contempladas en el proyecto «Plan director de actuaciones terrestres e interiores del puerto de La Luz» se resumen en las siguientes actuaciones:

Muelle de pasajeros del Arsenal: Se trata de ampliar el muelle existente para que pueda ser operativo como terminal de cruceros y pasajeros. Para ello se creará una explanada de 60.000 metros cuadrados capaz de permitir el atraque a buques de hasta 10 metros de calado en una longitud de muelle de 705 metros.

Ampliación del antiguo muelle de Aviación: Consiste, básicamente, en conseguir una plataforma junto a la avenida Marítima, entre el muelle de Santa Catalina y la base naval, formándose una explanada de unos 46.000 metros cuadrados cerrada por un muelle de bloques de hormigón, de 469 metros de longitud, cuyo trasdós se rellena con pedraplén y material de relleno, siendo la anchura de la explanada variable y quedando recta la alineación del muelle, sensiblemente en dirección norte-sur.

Dragado del acceso a los muelles de Santa Catalina: Se trata de dotar de un calado de 10 metros a los muelles de Santa Catalina y del Arsenal, suficiente para los actuales buques de cruceros y pasajeros. El volumen estimado de dragado en roca a realizar es de 134.967 metros cúbicos.

Ampliación de los muelles de Santa Catalina, Poniente y Sur: El objeto es mejorar la operatividad del muelle de Santa Catalina, pasando, en el muelle de Poniente, de los 140 metros actuales a un total de 236 metros de línea de atraque, y creando una superficie de, aproximadamente, 7.200 metros cuadrados. En el muelle Sur se conseguirá una línea de atraque de 290 metros y una superficie de 7.045 metros cuadrados.

Ampliación del muelle Virgen del Pino: Se trata de completar la actual terminal de contenedores del muelle Virgen del Pino, proporcionándole una nueva línea de atraque de 287 metros, con 15 metros de calado, y ampliando en aproximadamente 64.300 metros cuadrados la superficie operativa.

Ampliación de la avenida de los Cambulloneros: Esta actuación remata el contorno naciente del muelle León y Castillo, mejorando la operatividad de la explanada para un mejor acceso a las terminales de contenedores de dicho muelle. La superficie que se crea es de 30.540 metros cuadrados.

Ampliación del muelle León y Castillo: Este muelle es, por su situación y características, el elemento fundamental de las infraestructuras portuarias. Con las nuevas explanadas, norte y sur, construidas en el lado de levante del muelle se conseguirán unos 385.000 metros cuadrados de superficie y 1.524 metros de longitud de muelle con calado suficiente para las operaciones con contenedores principalmente.

Muelle adosado al dique Reina Sofía sur: Consiste en construir un muelle adosado al dique Reina Sofía, junto al primer cambio de alineación del actual dique, con bloques cimentados sobre una banqueta a la cota -20 metros. Se consiguen unos 485 metros de línea de atraque y una superficie aproximada de 34.300 metros cuadrados.

Urbanización de la zona logística de La Isleta: Esta zona, situada en la parte nordeste de la península de la Isleta, y que el plan de utilización del puerto propone incorporar a su zona de servicios, se destinará a actividades logísticas. El material procedente de la explanación de esta zona se utilizará en la realización de otras de las obras de relleno y defensa previstas.

Tratamiento ambiental de las zonas de transición con el paisaje protegido: Con esta actuación se pretende desarrollar una serie de medidas ambientales para que no se produzca un contraste brusco entre el paisaje protegido de La Isleta y las acciones que la Autoridad Portuaria de Las Palmas pretende llevar a cabo en esta zona.

Acondicionamiento del borde litoral entre la península del Nido y el roque Ceniciento: Esta actuación se lleva a cabo con los mismos criterios que la anterior.

Las cantidades aproximadas de materiales que se prevén para la realización de las actuaciones señaladas son: 1.500.000 toneladas de núcleo y escolleras; 10.000.000 de metros cúbicos de material de relleno, y 1.000.000 de metros cúbicos de hormigón para construcción de muelles. Asimismo, se estima en algo más de 23.000.000 de metros cúbicos el volumen de material resultante de las excavaciones que, a lo largo de veinte años, serán necesarias para llevar a cabo estas actuaciones y las contempladas en las obras exteriores de ampliación del puerto de La Luz.

Organismos y asociaciones consultadas:

Dirección General de Costas, Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias), Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias); Cabilo Insular de Gran Canaria, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN).

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Costas señala que deberá asegurarse que las operaciones de dragado no den origen a procesos de contaminación; así-

mismo indica que dichas operaciones deben ajustarse a lo dispuesto en la Ley de Costas y su Reglamento, y, en particular, se deberá prevenir que dicho dragado no afecte a la estabilidad de la playa de Las Alcaravaneras. Por lo que se refiere a las actuaciones previstas en la zona de La Isleta, deberán ajustarse a lo dispuesto en las citadas normas, en cuanto a usos e instalaciones, tanto en el dominio público marítimo, terrestre como en la zona de servidumbre de protección. Sugiere que se aprovechen como material de relleno los escombros generados en otras obras de la isla.

La Viceconsejería de Medio Ambiente realiza una serie de consideraciones sobre la aplicación al proyecto de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico; señala que se debe evaluar ambientalmente la explotación de la cantera de la que se extraerá el material necesario para las obras.

El Cabildo de Gran Canaria manifiesta que a algunas de las actuaciones le son de aplicación las determinaciones vinculantes y directrices de ordenación del Plan Insular de Ordenación Territorial de Gran Canaria; estima necesario que todas las actuaciones procuren lograr su integración paisajística con el entorno próximo, y sugiere que se trate de forma adecuada la zona de transición entre el paisaje protegido de La Isleta y la futura zona logística del puerto.

7776

RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata, puntos kilométricos 242 al 259. Variante de Sueca», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 11 de julio de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la variante de Sueca, en la CN-332 (puntos kilométricos 242 al 259), de la Dirección General de Carreteras. Mediante dicha Resolución se establecía la alternativa 1 como ambientalmente viable siempre que cumpliera una serie de condiciones.

Con fecha 11 de junio de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes resolvió no seleccionar ninguna de las alternativas incluidas en el Estudio Informativo de la variante de Sueca debido a la oposición de prácticamente todos los municipios afectados a la alternativa 1. Ante esta oposición, se redacta un nuevo estudio para la búsqueda de otras soluciones.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el nuevo Estudio Informativo y el nuevo Estudio de Impacto Ambiental al trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 15 de septiembre de 1999.

El anexo I incluye los aspectos más destacados del Estudio Informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, comprendido dentro del Estudio Informativo, se recogen en el anexo II.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de febrero de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo

1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y en los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Carretera N-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata, puntos kilométricos 242 al 259. Variante de Sueca».

Declaración de impacto ambiental

El Estudio Informativo plantea tres opciones de trazado, entre las que se incluye la alternativa 1, ya sometida a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Esta opción, a pesar de que, según el Estudio de Impacto Ambiental, es la que menores impactos supone sobre el medio físico, socioeconómico y cultural, ha tenido una respuesta social mayoritariamente negativa a lo que se suma una menor adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Básico de Ordenación de la Red Viaria del Parque Natural de la Albufera de Valencia, formulada por la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Las otras alternativas, (4-5)1 y (4-5)2, suponen una solución intermedia a las planteadas en el anterior Estudio Informativo, diferenciándose únicamente sus trazados en la existencia, en la primera de ellas, de un enlace de conexión de la nueva variante con la actual N-332 al norte de Cullera. Este enlace parece ser muy necesario, entre otras cuestiones, para canalizar el tráfico procedente de Cullera y cumplir, de esta forma, los objetivos previstos en la Declaración de Impacto Ambiental anteriormente citada. No obstante, el enlace se ha previsto dentro de los límites del Parque Natural de La Albufera de Valencia, que además se encuentra declarado Zona de Especial Protección para las Aves en virtud de la Directiva 79/409/CEE e incluido en la Lista del Convenio de Ramsar de Humedales de Importancia Internacional.

Examinada la documentación contenida en el expediente, se establece, por la presente Declaración de Impacto Ambiental, que la redacción del Proyecto de Construcción que desarrolle la alternativa (4-5)1, seleccionada por el Estudio Informativo, con la modificación de la conexión con la N-332 al Norte de Cullera, tal como se establece en la condición 1, y la posterior ejecución y explotación, deberá cumplir con lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental y con las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado de la alternativa (4-5)1, tal y como viene definido en el Estudio Informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del Proyecto de Construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

a) Para proteger la Zona de Especial Protección para las Aves, humedal inscrito en la lista del Convenio de Ramsar y Parque Natural, de la Albufera de Valencia, minimizando los efectos negativos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental, en consonancia con lo observado por la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, el enlace del punto kilométrico 9,200, de conexión entre la nueva variante y la actual carretera N-332 al Norte de Cullera, deberá desplazarse hacia el Sur, hasta el entorno del punto kilométrico 8,400, de forma que se sitúe fuera de los límites del espacio natural protegido. El nuevo emplazamiento aprovechará el pasillo existente entre los límites de dicho espacio y el río Júcar, garantizado la no afección a este cauce. En la conexión con la actual CN-332, si fuese necesaria la remodelación del acceso actual a Cullera, los ramales que eventualmente quedaran sin servicio serán desmantelados demoliendo los firmes y trasladando a vertedero autorizado los materiales sobrantes, de acuerdo con la condición 7.

b) Con objeto de disminuir la afección sobre la zona urbana de Sueca por ruido e intrusión visual y sobre el cauce y la zona de inundación del río Júcar entre los puntos kilométricos 10,200-11,100 y 12,400-12,800, la mediana será la mínima prevista en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

c) El diseño del enlace de Sueca Norte deberá coordinarse con las planificaciones de infraestructuras viarias previstas en la zona.

d) El Proyecto de Construcción contemplará todas las reposiciones de caminos con dimensiones suficientes para permitir el paso de camiones y maquinaria agrícola, salvo en aquellos casos en los que no se produzca el tránsito de este tipo de vehículos, cuestión que se justificará en el Proyecto de Construcción. Asimismo, en las zonas en las que el trazado atraviesa terrenos de arrozal, las reposiciones deberán tener la dimensión