

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

suficiente para permitir el paso de cosechadoras de arroz. Para ello, si fuera preciso, se llevarán a cabo ajustes en la rasante de la nueva variante, de forma que sea posible la construcción de pasos con gálibo suficiente.

2. *Protección y conservación de suelos, vegetación y hábitats singulares*

a) Para evitar afecciones mayores de las necesarias a los suelos, hábitats singulares y cultivos, de forma paralela al replanteo de la nueva variante se jalonará toda la zona de obras, tanto el propio trazado como las áreas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. Una vez colocado el jalonamiento provisional, el movimiento de maquinaria se limitará a la zona de explanaciones y a los caminos de acceso a la misma.

b) Se deberán evitar los caminos de acceso a las obras en la zona incluida dentro de los límites del Parque Natural de la Albufera. Dada la intensa red de caminos agrícolas existentes en el área se deberá primar la utilización de los mismos frente a la apertura de nuevos viales, minimizando estos a lo estrictamente necesario.

c) Se tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar la generación de focos de incendio, especialmente en aquellas operaciones de mayor riesgo como las soldaduras. Se deberá contar en obra con medios de extinción de incendios, tales como camiones cisterna o cubas para sofocar cualquier eventual foco que pudiera generarse.

d) Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que reúna las características apropiadas para su posterior extensión en las zonas degradadas por las obras a regenerar. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura máxima no será superior a 2 metros, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En ningún caso estos acopios temporales se realizarán cortando la red de drenaje superficial o los sistemas de riego existentes. En el Proyecto de Construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal y los lugares de acopio.

3. *Protección de la fauna*

a) El Proyecto de Construcción incluirá un estudio sobre las posibles limitaciones temporales a la ejecución de las obras para minimizar afecciones negativas a la fauna dentro de sus periodos de nidificación y cría. Este estudio deberá elaborarse en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana. En particular, se estudiarán las especies presentes en la zona que se encuentren catalogadas en el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el catálogo nacional de especies amenazadas, y posteriores modificaciones, y en el Decreto 265/1994, de 20 de diciembre del Gobierno Valenciano, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas de Fauna y se establecen categorías y normas de protección para la fauna. Las conclusiones del estudio, en su caso, deberán recogerse tanto en el Pliego de Prescripciones Técnicas como en el plan de obra del Proyecto.

b) Dado el riesgo para la herpetofauna y los mamíferos de pequeño tamaño de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

c) El Proyecto recogerá la adecuación de las obras de drenaje transversal, y sobre todo de aquellas que se ubiquen en terrenos de marjal, de forma que permitan el paso de anfibios, reptiles y micromamíferos a uno y otro lado de la autovía.

d) Ante la posibilidad de entrada de animales en las calzadas en aquellas zonas donde se interrumpa el cerramiento, como los enlaces, en el Proyecto de Construcción se estudiará la necesidad de prever la colocación de dispositivos de escape.

4. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico*

a) En la línea ya iniciada en el Estudio Informativo, el Proyecto de Construcción incluirá un estudio hidrológico que determine las medidas a aplicar para garantizar que la nueva variante no suponga una barrera a la libre circulación de las aguas que pudiera ocasionar inundaciones o un aumento del riesgo de que estas se produzcan.

b) Entre el punto kilométrico 10,300 y el 11,000, en el caso de que sea necesario actuar sobre la actual mota de contención del río Júcar, el Proyecto de Construcción incluirá un estudio hidrológico, aprobado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, que determine la viabilidad de la solución adoptada. Entre las soluciones a adoptar se considerará la posibilidad y conveniencia de que, entre dichos puntos kilométricos la carretera se proyecte, total o parcialmente, en estructura.

c) El viaducto sobre el río Júcar se diseñará de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico y que las pilas en ningún caso se sitúen dentro del cauce. Además, el viaducto se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.

d) Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras y sustancias contaminantes al río Júcar, al Parque Natural de la Albufera así como a las acequias atravesadas, durante la construcción y explotación se establecerán las siguientes medidas:

Se dispondrán dispositivos tales como parapetos, entramados vegetales, zanjas de retención de tierras o balsas de decantación, que actúen como barreras de retención de tierras y sedimentos durante la construcción de los viaductos y terraplenes próximos al río Júcar así como a las acequias interceptadas, de forma que se garantice la ausencia de aterramientos como consecuencia de las obras.

El Proyecto de Construcción desarrollará la propuesta incluida en el Estudio de Impacto Ambiental de colocar un sistema de arquetas, cunetas impermeabilizadas y colectores que recojan las aguas de escorrentía de las calzadas y las conduzcan a depósitos de retención, evitando que se viertan directamente a la red de drenaje superficial natural sin una previa decantación de las sustancias tóxicas y partículas disueltas. Estas medidas se adoptarán, al menos, en el tramo en el que el trazado discurre cercano a los límites del Parque Natural de la Albufera así como en la zona de cruce del río Júcar.

Además de las anteriores medidas, el Proyecto de Construcción también incluirá la colocación de balsas de retención, decantación y desengrasado con capacidad suficiente como para retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la autovía.

De acuerdo con lo establecido en la condición 7 de la presente Declaración, las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria necesarias para la ejecución de las obras se localizarán fuera del ámbito de las zonas húmedas atravesadas por el trazado. Las instalaciones donde se realicen reparaciones de maquinaria, cambios de aceite, acopio de sustancias tóxicas o peligrosas, plantas de asfaltado y aglomerado o de fabricación de hormigones, estarán convenientemente impermeabilizadas. Asimismo, se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras que recojan las aguas de drenaje de todas estas zonas impidiendo eventuales vertidos de sustancias tóxicas al terreno o a la red de drenaje natural.

Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su eliminación según la legislación vigente.

5. *Prevención de la contaminación acústica y atmosférica*

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará las medidas de protección necesarias para evitar que se superen los criterios de calidad señalados en la presente condición. Se estudiarán en detalle todas las edificaciones existentes en el entorno del trazado y, en particular, el tramo que discurre cercano a la población de Sueca, entre los puntos kilométricos 10,000 a 14,000 y, en su caso, se diseñarán medidas de protección. El estudio considerará los niveles sonoros previsibles, tanto del tronco como de los ramales de los enlaces.

Asimismo, se analizarán los niveles acústicos en aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos y se diseñarán, en su caso, protecciones acústicas.

En el diseño de protecciones acústicas se evitará el empleo de pantallas transparentes por el riesgo de colisión para la avifauna que conllevan y al discurrir el trazado cercano a los límites de una Zona de Especial Protección para las Aves y por los marjales de los términos de Favara y Cullera calificados como de alto valor ecológico por la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva variante serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones o en los límites de suelos urbanos o urbanizables:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB(A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB(A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB(A).

Leq (23 horas- 7 horas) menor que 75 dB(A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

- Leq (7 horas - 23 horas) menor de 55 dB (A)
- Leq (23 horas - 7 horas) menor que 55 dB (A)

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado, el Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección contra el ruido.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsibles estas afecciones, que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos. Los materiales susceptibles de emitir polvo o partículas a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

6. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y de los sistemas de riego*

Durante la construcción y explotación de la nueva variante se asegurará, mediante el diseño de los pasos necesarios y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, y especialmente de los camiones de recogida de cítricos y las cosechadoras de arroz, de gran tamaño. También se garantizará la continuidad de la red de riego existente en toda la zona. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Además de todos los caminos repuestos en el Estudio Informativo, y de los que resulten afectados por el cambio de emplazamiento del enlace Norte de Cullera con la actual N-332, el Proyecto de Construcción contemplará la reposición de los siguientes:

- a) Camino y acequia dels Alfargats, cruzado por el trazado en el punto kilométrico 4,500, en el enlace con la N-332, y Bracet del Pla Chiquet, cruzado en el punto kilométrico 5,875.
- b) Entre los puntos kilométricos 7,500 y 8,500 los 10 marcos de 5 x 3 m que el Estudio Informativo propone colocar cada 100 m para permeabilizar los terraplenes frente a avenidas, se harán coincidir en lo posible con los caminos agrícolas existentes en la zona, en particular con el camino dels Cuatres y el camino escorrentía del Ello, cruzados en los puntos kilométricos 8,200 y 8,500 respectivamente.
- c) Camino de La Torreta, ocupado por la traza entre los puntos kilométricos 9,550 y 9,800.
- d) Filolla del Moro, cruzada por el trazado en el punto kilométrico 10,050.
- e) Camino Senda de les Vaques, cruzado por el trazado en el punto kilométrico 11,800.
- f) Camino Viejo de Valencia, ocupado parcialmente por el ramal 1 del enlace Sueca Norte, y cruzado por el tronco en el punto kilométrico 13,800.
- g) El acceso a las parcelas de la zona de la Marrá, que se realiza actualmente desde la N-332, interceptado por el trazado entre los puntos kilométricos 13,900 y 14,700, se garantizará mediante un camino colindante al margen Oeste del ramal 1 del enlace Sueca Norte.
- h) El acceso a las parcelas de la zona de Les Saucelles que se realiza actualmente desde la N-332, interceptado por el trazado entre los puntos kilométricos 14,200 y 14,700, se garantizará mediante un camino colindante al margen Este del tronco de la autovía.

Por otra parte, todas las acequias y sistemas de riego de la zona serán repuestas en el lugar de su intercepción con las dimensiones y secciones que presentan en la actualidad.

7. *Localización de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

De acuerdo con los datos que figuran en el Estudio Informativo, la opción seleccionada es deficitaria en tierras al discurrir en su totalidad en terraplén. Por tanto, serán necesarias zonas de préstamos. Asimismo, y según dichos datos, no serán necesarios vertederos para tierras, si bien puede resultar necesario designar zonas para alojar los restos de obra.

Dado que en el Estudio de Impacto Ambiental no se mencionan las localizaciones de las zonas de préstamo y vertedero a utilizar, éstas deberán contar con la aprobación de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, salvo en el caso en que los materiales se pretendan extraer y/o verter en zonas debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. La ubicación definitiva de las zonas de préstamo y vertedero, así como la autorización del organismo ambiental competente, deberá incluirse en el Proyecto de Construcción.

En cualquier caso, el emplazamiento final de los préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares de obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Para ello, el Proyecto de Construcción incorporará una cartografía a una escala de detalle no menor de 1:10.000, de las zonas de exclusión de extracción de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares, incluyéndose como zonas de exclusión las siguientes:

- Terrenos incluidos dentro del Parque Natural de la Albufera.
- Cauce y los márgenes del río Júcar.
- Arrozales y zonas de marjal.
- Núcleos urbanos.
- Yacimientos arqueológicos.

Con carácter general, todas las zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

8. *Protección del patrimonio cultural*

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalidad Valenciana y con el alcance que dicte dicho Organismo, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso, en caso de no utilizarse los viales existentes, de la zona de instalaciones y parque de maquinaria así como de las áreas de préstamo y vertedero previstas.

Esta prospección deberá intensificarse en el yacimiento de La Torreta que, según se indica en el Estudio de Impacto Ambiental, presenta un alto riesgo de ser directamente afectado.

La Memoria final de dichos trabajos arqueológicos deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones, así como los resultados de la prospección deberán quedar recogidos en el Proyecto de Construcción. Asimismo, el Proyecto también deberá incorporar un programa de seguimiento arqueológico de las obras y de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

El Proyecto de Construcción incluirá el jalonnement provisional, durante la fase de obras, de todos los yacimientos arqueológicos con riesgo de ser afectados especificados en el Estudio de Impacto Ambiental (Aiello, Sagayrem, La Torreta, L'Alcudia, Gandient, Assut de Cullera, Alcorcoix, Alquería de la Calzada y Benafaquil) así como de aquellos que pudieran descubrirse en la prospección arqueológica previa.

9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

El Proyecto de Construcción incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: terraplenes, márgenes del río Júcar y área que quedará bajo el tablero del viaducto de cruce del río Júcar y la estructura próxima a Sueca entre los puntos kilométricos 12,300 y 12,700, parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares y áreas de préstamo y vertedero. En el caso en el que fuera precisa la apertura de nuevos viales de acceso, también se considerarán como superficies afectadas por las obras.

El plan de obra del Proyecto de Construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su terminación.

En el Proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

10. *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 protectoras y

correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el Proyecto de Construcción cumple la presente Declaración, especialmente en lo que se refiere al cambio de ubicación del enlace de Cullera Norte, a que se refiere la condición 1, y a la localización de zonas de préstamo, vertedero e instalaciones auxiliares, según lo expuesto en la condición 7.

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra o su Asistencia Técnica, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Jalonamiento de la zona de obras y cumplimiento de la ausencia de movimiento de maquinaria en los terrenos pertenecientes al Parque Natural de la Albufera a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la fauna, en especial en lo referente a limitaciones temporales si fuese necesario aplicarlas, según lo expuesto en la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Cumplimiento de las medidas de protección acústica y atmosférica a que se refiere la condición 5.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial y del sistema de riegos, a que se refiere la condición 6.

Verificación de los lugares de procedencia de materiales, destino de restos de obra y ubicación de instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 7.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 8.

d) Informe previo a la emisión del Acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección y conservación de suelos, vegetación y hábitats singulares, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.
Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección acústica y atmosférica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y restauración de las mismas, a que se refiere la condición 7.

Actuaciones de protección del patrimonio arqueológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Incidencia de la nueva variante sobre la fauna, en especial en lo referente a atropellos, y sobre el estado y efectividad de los pasos de herpetofauna, cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 3.

Estado y eficacia de las medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 4.

Niveles sonoros generados por la autovía y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 5.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 9.

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 Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos, de la vegetación y de los hábitats singulares, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial y de los sistemas de riego, a que se refiere la condición 6.

Localización de zonas de préstamo, vertedero e instalaciones auxiliares, con la autorización del organismo ambiental autonómico, a que se refiere la condición 7.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento arqueológico y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto,

deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

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

ANEXO I

Descripción del estudio informativo

El objeto del Estudio Informativo es el diseño de una variante de la N-332 que evite el actual paso por el interior del núcleo urbano de Sueca. La variante propuesta consta de dos calzadas con arcenes interiores de 1,5 metros, dos carriles de 3,5 metros y arcenes y bermas exteriores de 2,5 metros y 1 metros, respectivamente, separadas por una mediana de 9 metros. La totalidad del trazado discurre en terraplén con pendiente 2H:1V, protegido en su margen izquierda con escollera. Los materiales para la formación de rellenos procederán de préstamos.

El Estudio Informativo plantea tres soluciones dentro o cercanas a los términos municipales de Sueca, Cullera, Riola, Fortaleny, Favara y Tavernes de la Vallidigna:

Solución 1. Su trazado es idéntico al seleccionado en el anterior Estudio Informativo para el que se formuló la Declaración de Impacto Ambiental mediante la Resolución de 11 de julio de 1997. Con 17.221 metros, es la opción de mayor longitud. Se inicia en la CN-332, aproximadamente a 2 kilómetros al Sur de Favara, discurre hacia el Norte hasta el punto kilométrico 2,500, donde gira al Noroeste hasta el cruce con el río Júcar; aquí vuelve a girar al Norte hasta finalizar en la CN-332, a unos 4 kilómetros al noroeste de Sueca. Presenta 5 enlaces, un viaducto sobre el Júcar, 35 pasos inferiores y superiores de cruces con carreteras, caminos y acequias, 2 marcos de 5 por 3 metros cada 50 metros entre los puntos kilométricos 13,350 y 13,450 para evitar el estancamiento de agua, y 16 obras de fábrica. Es la solución que requiere mayor movimiento de tierras.

Solución (4-5)1: Tiene una longitud de 14.751 metros, coincidiendo en sus primeros 2.750 metros con la Solución 1, de la que se separa dejándola al Oeste, discurren posteriormente en dirección Norte-noroeste hasta cruzar el río Júcar. Hacia el punto kilométrico 9,700 gira hacia el Oeste para salvar la población de Sueca por el Sur y vuelve a girar hacia el Este hacia el punto kilométrico 10,800 retomando la orientación Norte-noroeste hasta finalizar en la CN-332, a unos 2 kilómetros al Noroeste de Sueca. Presenta 6 enlaces, uno de los cuales conecta con la actual CN-332 al norte de Cullera en el punto kilométrico 9,200, un viaducto sobre el Júcar, 39 pasos inferiores y superiores de cruce de carreteras, caminos y acequias, 16 obras de fábrica, 14 marcos de 5 por 3 metros cada 100 metros entre los puntos kilométricos 6,775 y 7,190 y entre los puntos kilométricos 7,510 y 8,510 para permeabilizar terraplenes al paso de la zona inundable del río Júcar.

Solución (4-5)2. El trazado del tronco principal de esta solución es idéntico a la (4-5)1, diferenciándose únicamente de ella en que carece del enlace de conexión con la CN-332 del punto kilométrico 9,200.

El Estudio incluye un análisis hidrológico-hidráulico que define las afecciones que produciría la nueva carretera sobre la zona ante la insuficiencia de desagüe del río Júcar en caso de avenidas. En base a este análisis se estudian 4 alternativas, para cada una de las tres soluciones, para el viaducto de cruce del Júcar en función de la luz libre de los estribos. Para la Solución 1 se selecciona la alternativa 3 en la que la luz libre entre estribos es de 115 metros con separación entre pilas de 25 metros y dos de éstas en el cauce de aguas bajas separadas 40 metros. Para las soluciones (4-5)1 y (4-5)2 se selecciona la alternativa 4 en la que la luz libre entre estribos es de 320 metros con la misma disposición de pilas de la solución 1.

El tráfico previsible para el año de puesta en servicio (2004) es de 17.791 vehículos/día, con un 8 por 100 de pesados, común para las tres alternativas.

El Estudio compara las tres soluciones a través de un análisis económico estableciendo unos indicadores de rentabilidad. El aspecto medioambiental es referido al análisis comparativo del Estudio de Impacto Ambiental, si bien recoge los resultados de dicho estudio, puntualizando que ambientalmente las diferencias entre las 3 soluciones no resultan muy acusadas excepto por una mínima ocupación del Parque Natural de la Albufera en la (4-5)1 y concluye seleccionando dicha solución al ser ligeramente más económica que la Solución 1 y ser más funcional que la Solución (4-5)2, ya que presenta un enlace más con la N-332.

ANEXO II

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Comienza describiendo las alternativas de trazado. Recoge un inventario ambiental donde analiza y valora el entorno donde se ubican los trazados propuestos mediante el estudio de los siguientes factores: clima, calidad del aire, geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales, demografía, productividad sectorial, patrimonio artístico y arqueológico.

Entre los recursos del medio citados destacan: el Parque Natural de la Albufera de Valencia, L'Estany de Cullera y el marjal de Favara por su valor ecológico, principalmente faunístico; el área de Montaña del Oro por su valor geomorfológico y paisajístico; el río Júcar; las estribaciones de la Sierra del Caballo por su valor paisajístico; las Playas de San Antonio y El Brosquil, por su singularidad paisajística; y los suelos de alto valor agrícola asociados a los depósitos aluviales del Júcar.

Realiza una identificación y valoración cualitativa de impactos para cada una de las alternativas tanto para la fase de construcción como para la de explotación. Entre los impactos identificados destaca el efecto paisajístico de la opción (4-5)1 en el tramo en el que discurre dentro de los límites del Parque Natural de la Albufera de Valencia, valorando globalmente el impacto sobre el paisaje de esta solución como severo-crítico. También destaca como severo-crítico el impacto originado por todas las soluciones en su origen, al discurrir por el área natural de desagüe de avenidas por la margen derecha del Júcar, pudiendo producir un efecto de represamiento de aguas en caso de avenidas.

Incluye un análisis comparado de alternativas, separando el medio físico del socioeconómico y de los recursos culturales. Para el medio físico la solución más ventajosa es la 1, seguida de la (4-5)2 y siendo la de mayor impacto la (4-5)1 por su afección al Parque Natural de la Albufera. Para el medio socioeconómico la solución más ventajosa es la 1, seguida de la (4-5)2 y resultando la de mayor impacto global la (4-5)1 al significar mayores afecciones por contaminación acústica y atmosférica sobre el núcleo urbano de Sueca. Para los recursos culturales la solución 1 es más ventajosa que las soluciones 4-5.

El estudio concluye que no existen grandes diferencias en cuanto a ecosistemas afectados entre las tres soluciones y que globalmente ninguna de ellas presenta una absoluta idoneidad. En términos relativos considera la solución 1 como la más favorable, seguida de la (4-5)2 y resultando más desfavorable la Solución (4-5)1 al presentar el tramo de conexión con la CN-332, que si bien aporta importantes beneficios, como el de la accesibilidad a Cullera, cuenta con el inconveniente de intersectar el Parque Natural de la Albufera.

Recoge una propuesta de medidas protectoras y correctoras entre las que figuran: control de los movimientos de tierras y maquinaria; selección de zonas de préstamos; creación de taludes tendidos de pendiente 2H:1V; empleo de cubiertas plásticas en los taludes durante la construcción para minimizar los procesos erosivos; planificación y adaptación al terreno de caminos auxiliares; acondicionamiento de zonas de préstamos, vertederos, pistas de acceso y todas las zonas de instalaciones necesarias para las obras; dimensionamiento correcto de obras de drenaje, paso y estructuras para minimizar el riesgo de inundación; ubicación de las zonas de instalaciones de obra lejos de cursos de agua; colocación de escollera en el lado izquierdo de la autovía; colocación de elementos de disipación de energía a la salida de las obras de drenaje; instalación de barreras de retención de sedimentos; balsas de decantación a lo largo de las cunetas; regulación de la aplicación de herbicidas; limitación del terreno a ocupar con elementos visibles; retirada y reemplazo de la tierra vegetal; laboreos de áreas compactadas; regeneración de la cubierta vegetal mediante siembra y plantación; pasos para herpetofauna; diseño adecuado de puentes y pasos superiores; balsas de decantación para proteger las zonas húmedas; propiciar el empleo de mano de obra local; que las expropiaciones sean las mínimas imprescindibles; riegos de viales para minimizar las emisiones de polvo en la construcción; restauración del viario rural y de acequias; canalización de la demanda de materiales a la zona; revisión del planeamiento urbano; y seguimiento arqueológico de las obras.

El Estudio concluye con un Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO III

Resumen de la Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental

En el periodo de información pública se han presentado un total de 25 alegaciones.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento informa que el ramal número 4 del enlace Sueca Norte pasa sobre la línea Valencia-Gandía, sugiriendo que las estructuras se ejecuten con las dimensiones suficientes. Remite a la coordinación con RENFE para precisar las dimensiones de cruce y las condiciones para la ejecución de las obras compatibles con la explotación ferroviaria.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, informa que resulta adecuado el abandono de la alternativa 1 en favor de otra alternativa que tiene en cuenta las recomendaciones de 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. Considera que ambientalmente la única alternativa adecuada es la (4-5)1, informando que esta alternativa afecta a la zona de marjal entre Favara y Cullera de alto valor ecológico y agrícola. Propone utilizar al máximo el trazado de la actual CN-332 continuando la variante al Sur de Sueca por dicha carretera hasta las proximidades de Favara, iniciando una variante corta por el Este de dicha población, y minimizando la ocupación de la zona húmeda y la del Parque Natural de la Albufera. Recomienda que se ajuste el enlace con la CN-332 al Norte de Sueca acorde con otras planificaciones existentes. También sugiere que se estudie el traslado del enlace de Cullera Norte, si se adoptara la solución (4-5)1 sin las modificaciones propuestas, para minimizar las afecciones sobre el Parque Natural de la Albufera y sobre la acequia de Cullera. Señala la necesidad de realizar un estudio hidrológico que garantice la ausencia de efecto barrera para la circulación libre de las aguas y que se impermeabilicen cunetas y drenajes y que las aguas de escorrentía se recojan en cámaras de grasas. También recomienda que se realice la preceptiva evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la legislación autonómica para la extracción de materiales y vertidos, en caso de no utilizar instalaciones existentes debidamente legalizadas, y que las labores de revegetación, adecuación paisajística y de protección para fauna se realicen de acuerdo con la oficina del Parque Natural.

La Diputación de Valencia señala que la solución adoptada respeta su informe de 1995 y que deben recogerse en el Proyecto de Construcción la ampliación del puente metálico existente o la construcción de otro paralelo en el enlace con la VP-1104, una ronda complementaria por el norte de Favara, una salida de Favara a la N-332 hacia Alicante en el enlace de Favara Sur, y una rotonda a distinto nivel en la conexión a Riola.

El Ayuntamiento de Albalat de la Ribera solicita que se mantenga la idoneidad de la solución 1, que se construyan los suficientes pasos para que la carretera no sea una barrera para inundaciones y que se incluya en el proyecto la construcción de vías de entrada y salida a la N-332 a la salida de Sollana hacia Sueca, por el camino de Campillo de Sollana.

El Ayuntamiento de Cullera indica de nuevo su oposición a la alternativa 1. Señala que las soluciones planteadas discurren demasiado alejadas de sus accesos urbanos, seccionan de nuevo el término municipal y no resuelven adecuadamente los accesos a Cullera y propone que se estudie una nueva alternativa consistente en la ampliación de las calzadas de la actual N-332, con desvíos mínimos y un enlace en la zona sur de su término municipal. Opina que el proyecto debe recoger un estudio hidrológico detallado.

El Ayuntamiento de Favara presenta dos alegaciones. En la primera señala que el trazado propuesto secciona su territorio, atraviesa terrenos cerca de zonas húmedas incluidas en el Catálogo de zonas húmedas de la Generalidad Valenciana y zonas inundables. Propone como solución para la variante de Favara la liberalización del peaje de la autopista A-7 en el tramo Favara-Xeresa, señalando la prioridad de la construcción de la variante de Sueca y considera discriminatorio que las autopistas de peaje se concentren en la costa mediterránea. En la segunda insta al Ministerio de Fomento a acelerar al máximo el proyecto de la variante de Sueca considerándola muy necesaria e incorpora como propia la alegación propuesta por el Ayuntamiento de Cullera, en el sentido de que el trazado parta de donde está programado y que al pasar el casco urbano de Sueca, vuelva a encontrarse con la actual N-332 para que, con la dimensión suficiente, continúe hacia el Sur.

El Ayuntamiento de Fortaleny presenta dos alegaciones. En la primera rechaza la solución 1 y señala que la solución 4-5 supone un riesgo de inundación para su municipio siendo necesario prever soluciones y que deben mejorarse las comunicaciones que enlacen la CN-332 con el puente

sobre el río Júcar y la carretera VP-1104. En la segunda considera que la solución 1 es la misma que se contempló en el estudio anterior y que no se ha visto mejorada, y que la construcción de las soluciones (4-5)1 y (4-5)2 crean una importante barrera arquitectónica, un importante impacto paisajístico y ecológico sobre todo en el entorno del Júcar, y una barrera para la circulación de las aguas en caso de avenidas que pueden afectar al municipio. Considera que el trazado propuesto no es el más conveniente y apoya las alegaciones del Ayuntamiento de Cullera sobre la ampliación de la CN-332 y mejora en los enlaces actuales de Sueca a Cullera y con Favara. Solicita que se consideren las mejoras de los accesos desde la VP-1104 al municipio de Sueca mediante la construcción de un nuevo puente sobre el Júcar, la mejora de las medidas de protección del municipio de Fortaleny frente al riesgo de inundaciones y la contaminación acústica en el casco urbano y en el paraje del parque del Arenal. Solicita que se considere la posibilidad de establecer la gratuidad de la autopista A-7 hasta Favara y estudiar si dicha posibilidad podría evitar la construcción de la variante y que se reconsideren las propuestas planteadas y se exponga de nuevo a un debate público. Solicita que se aporte una solución Norte al desvío de la CN-332 en el municipio de Sueca que pueda sustituir a futuras actuaciones previstas en el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

La Mancomunidad de municipios de la Ribera Baixa considera muy necesaria la construcción de la variante, instando al Ministerio de Fomento a acelerar al máximo el Proyecto de Construcción. Asimismo, incorpora como propia la alegación propuesta por el Ayuntamiento de Cullera en el sentido de que el trazado parta de donde está programado y que al pasar el casco urbano de Sueca, vuelva a encontrarse con la actual N-332 para que, con la dimensión suficiente, continúe hacia el Sur.

El Ayuntamiento de Riola opta por la solución (4-5)1 rechazando la solución número 1, y reivindica la construcción de un nuevo puente sobre el río Júcar para mejorar el enlace de la variante con la VP-1109.

El Ayuntamiento de Sueca acepta la solución (4-5)1 como la definitiva a realizar. Adjunta informe técnico municipal en el que se solicita que se estudien en profundidad los aspectos referentes a la accesibilidad y reposición de caminos e infraestructuras existentes, señalando las zonas que a su juicio deben ser analizadas con mayor énfasis, así como las soluciones técnicas necesarias para minimizar la contaminación acústica que pueda generar la carretera sobre la ciudad.

El Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna informa favorablemente el trazado propuesto en el Estudio Informativo y solicita que se incorpore un enlace para el futuro acceso norte a la playa de Tavernes.

La Comunidad de Regantes y Sindicato de Riegos de Sueca solicita que, independientemente de la solución que se adopte, se indemnice por la ocupación de sistemas de riego de su propiedad y que éstos se repongán en su totalidad.

El Club de Muntanyisme «Tramuntana» destaca los impactos negativos que producirían todas las soluciones propuestas y propone la liberalización de la autopista A-7 hasta después de Favareta en dirección a Alicante.

El Colectivo Cultural de Fortaleny presenta dos alegaciones de igual contenido en las que manifiestan su oposición a la construcción de la variante por el impacto que generaría y proponen como solución la gratuidad de la autopista A-7.

Alegaciones de particulares: Una firmada por 34 vecinos de Sueca, manifiesta su oposición a la variante recomendando la gratuidad de la autopista A-7: otra se manifiesta de acuerdo con las opciones (4-5)1 y (4-5)2, rechaza la 1 y sugiere que se tenga en cuenta la reposición de caminos y acequias, y otra manifiesta que la solución 1 es menos impactante y propone que se ajuste el trazado, en el caso de ser seleccionada la opción 4-5, para alejar la autovía del núcleo urbano de Sueca hacia el río Júcar.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

7777

RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2001, de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se conceden ayudas para la incorporación de Doctores y Tecnólogos a grupos de investigación en España, en el marco del Programa Nacional de Formación del Personal Investigador del Plan Nacional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico.

El Ministerio de Ciencia y Tecnología, en virtud de las competencias establecidas en los Reales Decretos 557/2000, de 27 de abril, de Rees-