

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Declaración de impacto ambiental

18121 *RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Valencia-Gandía. N-332. Tramo: Sueca-Sollana», provincia de Valencia.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 las obras, instalaciones o actividades 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

En mayo de 1994 se firmó el Convenio de cooperación entre el Ministerio de Fomento, entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y la Generalitat Valenciana para el desarrollo de las actuaciones en infraestructuras en el área de influencia de La Albufera de Valencia.

En dicho Convenio se incluyó la duplicación de la actual carretera N-332 entre Sueca y Sollana para su conversión en autovía, que, junto a la variante de Sollana-Romaní, ya ejecutada, y la variante de Sueca-Cullera-Favara, en fase de estudio informativo, podría aliviar la gran intensidad de tráfico que circula por la carretera VP1041.

Con fecha 10 de marzo de 1995, la Dirección General de Carreteras emitió el orden de estudio del estudio informativo: «Autovía Valencia-Gandía. CN-332. Tramo: Sueca-Sollana». Provincia de Valencia.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 20 de junio de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo.

Recibida la memoria-resumen, la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de octubre de 1996 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de octubre de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de febrero de 1999, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Valencia-Gandía. CN-332. Tramo: Sueca-Sollana». Provincia de Valencia.

Para formular la siguiente declaración se ha tenido en cuenta que la nueva infraestructura atraviesa el parque natural de La Albufera, declarado como tal por Decreto 71/1993, de 31 de mayo. Además fue declarado zona de especial protección para las aves (ZEPA) el 1 de septiembre de 1987 e incluido en el listado de zonas húmedas de importancia internacional (Convenio de RAMSAR) el 8 de mayo de 1990.

También se ha tenido en cuenta la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto básico «Ordenación de la red Viaria del Parque Natural de La Albufera», formulada por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana el 12 de julio de 1995.

En esta declaración se considera que dicho proyecto tenía como objetivo desarrollar el plan especial de protección del citado parque en lo que respecta al planeamiento viario.

El proyecto de ordenación planteaba los siguientes puntos:

- Potenciar el itinerario alternativo a través de la CN-332.
- Simultáneamente, reducir la velocidad de los tramos más críticos de la VP-1041 y posibilitar la progresiva reducción del tráfico.
- Potenciar los medios de transporte alternativos al uso del automóvil.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, el proyecto de ordenación contemplaba varias actuaciones, entre las cuales figuraba la duplicación de la carretera CN-332.

Concretamente, con respecto a esta actuación, la declaración de impacto ambiental establecía una secuencia de actuaciones en las que se indicaba que una vez hubieran entrado en servicio las variantes de Sollana y Sueca se realizase un estudio específico sobre la necesidad del desdoblamiento de la CN-332 entre estas dos poblaciones.

En el estudio informativo, motivo de la presente declaración, se justifica tal necesidad.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente se considera que, aunque la obra a realizar se sitúa dentro de los límites del parque natural de La Albufera, y producirá efectos negativos en las inmediaciones de la zona de actuación, también producirá efectos positivos al descongestionar, previsiblemente, la actual carretera VP-1041, que también lo atraviesa y por una zona de mayor valor ambiental.

Examinadas las alternativas presentadas, se puede deducir que no existen alternativas razonables que pudieran discurrir por fuera de los límites del espacio protegido.

La alternativa 1 se ajusta a lo establecido en la declaración de impacto ambiental del proyecto básico «Ordenación de la red Viaria del Parque Natural de La Albufera», aprovechando la carretera CN-332 como una de las calzadas de la futura autovía y disponiendo la nueva calzada entre ésta y el ferrocarril, ambas a la cota de la carretera actual. Sin embargo, la información facilitada por la Confederación Hidrográfica del Júcar, como avance de los estudios actualmente en curso del «Plan global de defensa contra las avenidas del río Júcar» donde se indica que parte de esta carretera se inundaría con el caudal de una avenida de cien años, hacen que esta alternativa deba ser modificada.

Para que no se produzcan afecciones significativas deberán incorporarse al proyecto de construcción que desarrolle esta alternativa las medidas minimizadoras y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes condiciones:

- Ajuste del trazado definitivo:

Para que la futura autovía no se convierta en un factor que imposibilite la viabilidad del «Plan global de defensa contra las avenidas del río Júcar», deberá proyectarse en estructura toda la zona inundable para un caudal de avenida de, al menos, cien años de periodo de retorno, asegurando que con estas estructuras no se producirán sobreelevaciones inadmisibles para un caudal de avenida de quinientos años.

Para tal fin se contrastarán los estudios que lleva a cabo la Confederación Hidrográfica del Júcar sobre el «Plan global de defensa contra las avenidas del río Júcar», ajustando la rasante de la nueva autovía, así como la longitud y ubicación de las estructuras para el paso del caudal de avenida, de forma que la velocidad máxima del agua bajo ellas no supere el límite de 1 m/seg.

De acuerdo con lo indicado en este avance por la Confederación Hidrográfica del Júcar el punto de paso natural, para una avenida de hasta cien años, se situaría en los alrededores del punto kilométrico 1+800, por lo que, aunque el ferrocarril actual no tiene permeabilidad en esa zona, las estructuras necesarias para evacuar este caudal se situarían en este entorno. Para la avenida de quinientos años se crea otro punto de paso situado donde están las estructuras mayores actuales del ferrocarril. En esta zona se proyectarán las estructuras con la capacidad de desagüe sufi-

ciente y enfrentadas con las actuales del ferrocarril. En los tramos donde se proyecte la autovía en estructura, la cota de la rasante será la que resulte de los cálculos hidráulicos y la planta se dispondrá entre la carretera actual y el ferrocarril. La carretera actual, que podría quedar como camino de servicio en estas zonas, deberá rebajarse, previa comprobación de la eficacia de la medida, a la mínima cota compatible con los pasos de riego y desagües y con su uso en época de inundación de arrozales, de forma que la obstaculización al libre discurrir del agua en época de avenidas sea la menor posible.

En los tramos no inundables la autovía se ajustará a lo establecido en la declaración de impacto ambiental formulada por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana, aprovechando la CN-332 actual como una de las calzadas de la autovía, y la nueva calzada a la misma cota que la carretera actual, y entre ésta y el ferrocarril.

Con el fin de ocupar la menor superficie de arrozales posible, el ancho de la mediana se reducirá en todo el proyecto al mínimo de 2 m., de acuerdo con la Instrucción de Carreteras 3.I.I.C.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial:

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso a todas las parcelas.

Antes del inicio de las obras se realizará un calendario de actividades, de acuerdo con lo indicado en el apartado 6.8 del estudio de impacto ambiental, de forma que durante la construcción no se interfiera con las actividades agrícolas de la zona, ejecutándose la reposición de las acequias y canales que pudieran verse afectados de acuerdo con las previsiones de uso.

Al mismo tiempo se programarán las actividades de la obra de forma que éstas no interfieran en los procesos de inundación de los terrenos ni en las labores de recolección del arroz.

3. Protección del sistema hidrológico:

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas que pudieran verse afectadas por las diversas actuaciones del proyecto se llevarán a cabo las medidas propuestas en el apartado 6.4 del estudio de impacto ambiental, entendiéndose que, tanto las instalaciones provisionales de obra, como el parque de almacenamiento de la maquinaria, habrán de ubicarse fuera de los límites del parque y de su zona de protección:

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial del río Júcar, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a este curso de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. Prevención del ruido:

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio tendrá en cuenta la cercanía de las zonas urbanas

y urbanizables en la variante de Sollana, y que la duplicación de la actual carretera se realizará acercándose hacia el núcleo urbano.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, 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 haya establecido estas medidas de protección.

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

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Dentro de los límites del parque, como protección para la fauna, se realizará un estudio de los niveles de ruidos durante la fase de explotación, y en función de los resultados y afecciones producidas se ejecutarán las medidas correctoras necesarias para minimizar dichas afecciones.

Como medida preventiva se contemplará la posibilidad de proyectar la capa de rodadura con firme drenante, así mismo las pantallas acústicas que pudieran ser necesarias en esta zona serán opacas y absorbentes. No se construirán en ningún caso pantallas transparentes por el riesgo de colisión de las aves, por su menor efectividad en la reducción del ruido y por los procesos de reflexión múltiple del sonido, que afectaría a las aves que sobrevuelan la infraestructura.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico:

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como en áreas de préstamos, de vertederos, de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Generalitat Valenciana.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares:

Teniendo en cuenta que está prohibido este tipo de actividades dentro del parque natural de La Albufera y de su zona de protección, para la obtención de la escollera prevista, así como de los áridos y del material de préstamo necesario para los terraplenes, se deberá dar preferencia a las explotaciones ya existentes, algunas de ellas indicadas en el anexo 2 del estudio informativo, que dispongan de la preceptiva autorización y el consiguiente proyecto de restauración. Si esto no fuese posible o éstas fuesen insuficientes, las explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, caso de ser necesarios, no se podrá establecer en:

Dentro de los límites del parque natural y su zona de protección.

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos 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. El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsible instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación:

Teniendo en cuenta que el impacto sobre la avifauna existente en el parque es el más significativo de los que se pueden producir, se llevarán a cabo las medidas propuestas en el apartado 6.6 del estudio de impacto ambiental.

Se realizará una planificación exhaustiva de las obras, de acuerdo con la dirección del parque, en la que se delimitarán los periodos de tiempo en los que se puedan realizar determinadas actividades de la obra, teniendo en cuenta los periodos de reproducción e invernada de las distintas especies presentes en la zona.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva autovía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Se dotará a los pasos inferiores de la amplitud suficiente para que su utilización no sea rehusada por la fauna a la que van destinados.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Para minimizar la afección sobre los arrozales y la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de préstamos y vertederos, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística:

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de préstamos y vertederos, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable,

mayor o igual al 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m. para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y de préstamos, así como de los vertederos, caso de ser necesarios, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

9. Seguimiento y vigilancia:

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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 Dirección General de Carreteras, 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 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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.

Calendario de actividades de obra, consensuado con la dirección del parque natural, y la comunidad de agricultores, presentado por el contratista adjudicatario de las obras.

Autorización o resolución de la Generalitat Valenciana relativa a las zonas de préstamos propuestos, y de vertederos, si es que son necesarios.

- b) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

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

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, si es que son necesarios, y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

- d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. Documentación adicional:

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos, si es que son necesarios, e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras:

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa 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 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 6 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resultado de las consultas previas realizadas

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la memoria-resumen, fueron los siguientes:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Presidencia de la Generalitat Valenciana	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X
Ayuntamiento de Sollana	—
Ayuntamiento de Sueca	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente	—
Instituto Valenciano de Geografía	—
Asamblea Comarcal Ecologista	—
Grupo Ecologista Libertario	—
Asociación Naturalista de Ayora y La Valle (ANAV)	—
Departamento de Geografía. Universidad de Valencia	—
Departamento de Botánica. Universidad de Valencia	—
Cátedra de Geología. Universidad de Valencia	—
E.T.S. de Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia	—
Cátedra de Geología aplicada a las Obras Públicas. E.T.S. de Ingenieros de Caminos. Universidad Politécnica de Valencia.	—
Diputación Provincial de Valencia	—
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	—
ACCIO Ecologista Agro. La Casa Verde	—
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación de Valencia	—
Grupo de Estudios y Defensa del Entorno. «RONCADELL»	—
Coordinadora per la defensa del bosc	—
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes	X
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente. Universidad de Valencia	—
Instituto Valenciano de Geografía	—
Asociación de Técnicos de Medio Ambiente (ETAMA)	—
Federación Valenciana de Municipis i Provincies	—
Dirección Provincial del MOPTMA en Valencia	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Centre Excursionista de Valencia	—
Parque Natural de La Albufera	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. E.T.S. de Ingenieros de Minas	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X

Resumen de las respuestas recibidas:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes indica que la mejor alternativa sería utilizar la carretera actual como primera calzada del desdoblamiento y construir la segunda en la franja de terreno comprendida entre esta carretera y el ferrocarril, con objeto de minimizar en lo posible el área de terreno residual entre ambas infraestructuras.

También indica que debe reconsiderarse la condición impuesta por el Ministerio de Fomento de mantener la rasante por encima de la cota 5,5 m., para evitar que el agua de una avenida extraordinaria del río Júcar rebasa dicha autovía.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que la capacidad del desagüe de las obras de drenaje será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo sin que se produzcan sobre elevaciones, aguas arriba, de la lámina de agua. Al mismo tiempo indica que se evitará erosionar el cauce aguas abajo mediante la adopción de las medidas oportunas, todo ello sin modificar la servidumbre actualmente existente, garantizándose, además, la inexistencia de riesgos de encharcamientos o inundaciones en las zonas próximas al trazado de la vía.

También indica que deberá justificarse que las posibles sobreelevaciones en caso de avenidas, provocadas por la rasante a la cota 5,50 no provocan inundaciones.

Por último hace constar que se están llevando a cabo una serie de estudios en la zona, en los que se pretende compatibilizar la red de infraestructuras existentes con la de drenaje, con el fin de diseñar las estructuras adecuadas que permitan minimizar los daños de inundaciones.

La Sociedad Española de Ornitología indica que el proyecto afectará directamente a la zona de especial protección para las aves (ZEPA) «Albufera de Valencia», de 21.000 Ha, cuyo valor ornitológico radica en que es una importante zona de cría de ardeidas. Además, es la tercera zona española en importancia para la invernada de anátidas.

Manifiesta que, debido a que es una de las zonas húmedas más importante del litoral mediterráneo, está declarada, además, como parque natural y está incluida en la lista de humedales Ramsar.

No obstante, considera oportuna la duplicación para descongestionar la carretera VP1041, que atraviesa la zona este del parque, de mayor valor ecológico.

Para minimizar los efectos ambientales de esta duplicación propone que la misma se realice por el este de la actual carretera, entre ésta y el ferrocarril, para preservar los arrozales al oeste de la actual carretera, de mayor calidad ambiental.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica lo mismo que la Sociedad Española de Ornitología en cuanto a que el trazado de la futura autovía afectará directamente al parque natural de La Albufera. Incluye una relación de aves que podrían verse afectadas.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente remite un informe basado en la declaración de impacto ambiental del «Segundo Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana» y en el «Plan de Ordenación de la red Viaria del Parque Natural de La Albufera».

En dicho informe se indica que, a pesar de estar previsto en el Plan Especial del parque natural el desdoblamiento de esta carretera, la actuación afectaría a una superficie relativamente elevada de arrozales incluidos en el parque, por lo que propone como condicionantes que la actual carretera sea aprovechada como una de las calzadas de la duplicación, que deberá realizarse en cualquier caso hacia el este, y situarse a la cota del terreno evitando el trazado en terraplén.

El Ayuntamiento de Albalat de la Ribera indica en su escrito que no sería conveniente elevar la cota de la carretera, ya que esto impediría el paso natural de las aguas del río Júcar, que podrían afectar incluso el casco urbano y la zona industrial.

También considera que debe tenerse en cuenta la posible existencia de restos arqueológicos, ya que los informes técnicos barajan la posibilidad de que en esta zona esté la ciudad de Sucro.

ANEXO II

Descripción de las alternativas estudiadas

Se han estudiado cuatro alternativas, todas ellas en la franja comprendida entre el ferrocarril «Silla-Gandía» y la actual CN-332 para restringir la ocupación a terrenos de menor valor, tanto natural como agrícola, basándose en lo analizado en el estudio de impacto ambiental.

Todas las alternativas tienen como origen el final de la variante de Sueca y el final en la variante de Sollana, incluyéndose en este estudio informativo la duplicación de unos dos kilómetros de la actual variante.

Alternativa 1:

Esta alternativa consiste en una duplicación de la CN-332, de forma que se aprovecha dicha carretera como la calzada izquierda de la autovía, mientras que la derecha se sitúa al este de la misma, entre ésta y la línea del ferrocarril «Silla-Gandía».

Para posibilitar la comunicación y el acceso a las parcelas adyacentes a la autovía se construirían caminos de servicio de 7 metros de anchura, necesarios para el paso de maquinaria agrícola (arroceras). Por la margen

izquierda se considera la construcción de un camino de servicio paralelo a la autovía, desde el punto kilométrico 0+400 hasta el 3+480, conectando con el camino existente que bordea el enlace sur de Sollana. Por la margen derecha, entre la futura autovía y el ferrocarril, se proyecta otro camino de servicio para dar acceso a los terrenos situados entre ambas infraestructuras.

La rasante proyectada coincide con la de la actual carretera, que se aprovecha íntegramente.

Alternativa 2:

En este caso, la carretera N-332 no se aprovecha como tal y solo se aprovecha el espacio de ocupación de la misma, al elevar la cota de la autovía por encima de la cota de avenida, obtenida en el estudio hidráulico. También en este caso el resto de la ocupación se realiza en la franja existente entre la CN-332 y el ferrocarril, haciendo coincidir el pie de terraplén de la calzada izquierda de la autovía proyectada con el arcén de la actual carretera, con objeto de asegurar la no afección con los taludes de los terrenos situados al oeste de la misma.

Para posibilitar la comunicación de las parcelas colindantes se proyectan dos caminos de servicio. Por la margen izquierda se considera, como en la alternativa 1, la construcción de un camino paralelo a la autovía hasta el punto kilométrico 3+480 hasta conectar con el camino existente que bordea el enlace sur de Sollana. Por la margen derecha, al igual que en la alternativa 1, se prevé la construcción de un camino paralelo a la autovía desde el punto kilométrico 0+600 hasta el 4+500, en que se dispondrá paralelo al ramal de salida hacia Sollana.

Alternativa 3:

Esta alternativa discurre junto a la carretera N-332, situándose en la franja comprendida entre dicha carretera y la línea de ferrocarril «Silla-Gandía» y la cota mínima de 5,30 m.

Al conservarse intacta con esta alternativa la CN-332, no es necesaria la construcción de un camino de servicio por el oeste de la autovía. Únicamente, al final se unirá la actual carretera con el camino que bordea por el oeste el enlace sur de Sollana. Sin embargo, sí se prevé la construcción de un camino de servicio de 7 metros de anchura a lo largo de toda la margen derecha. Su origen estará en el punto kilométrico 1+770 y discurrirá paralelo a la autovía hasta el 4+500, donde se dispondrá paralelo al ramal de salida hacia Sollana.

Alternativa 4:

Esta alternativa discurre junto a la línea de ferrocarril «Silla-Gandía», entre éste y la actual CN-332, situándose a una distancia mayor o igual de 20 metros del pie de explanación de la línea férrea, distancia correspondiente a la franja de delimitación de la zona de dominio público del ferrocarril.

Se proyecta a la cota 5,30 m. por las mismas consideraciones hidráulicas analizadas en el caso de las alternativas 2 y 3.

Al conservarse intacta en esta alternativa la CN-332, no es necesaria la construcción de un camino de servicio por la margen izquierda de la autovía para comunicar las parcelas situadas en esta zona. Únicamente será necesario a partir del punto kilométrico 4+000 un camino de 7 metros de anchura que continúe hasta conectar con el camino existente que bordea el enlace sur de Sollana.

Por la margen derecha tampoco sería necesario un camino de servicio, ya que la franja de terreno entre la autovía y el ferrocarril tendría que ser de dominio público.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Según se indica en el estudio de impacto ambiental todas las alternativas estudiadas se sitúan dentro de un corredor con dos infraestructuras lineales ya existentes, la carretera N-332 y el ferrocarril «Silla-Gandía», limitándose el estudio de las mismas al espacio existente entre ambas, tal y como se proponía en las contestaciones recibidas tras las consultas previas.

Dada la similitud de las alternativas, según el estudio, no se prevén grandes diferencias entre ellas en lo que respecta a la previsión de impactos.

Las alternativas 2 y 3 suponen una mayor ocupación de terrenos.

La alternativa 4 no requiere la ejecución de nuevos caminos de servicio, al mantener los accesos actuales a las parcelas adyacentes.

La alternativa 1 es la que menos superficie ocupa. Sin embargo, obliga a la construcción de nuevos caminos de servicio y, además, quedan muy restringidos los accesos a la franja de terreno entre el ferrocarril y la autovía. La rasante no cumpliría con lo solicitado para prevención de

avenidas, ya que se situaría por debajo de la cota 5.50, mínima según el estudio hidráulico del estudio informativo.

Descripción del medio:

En el estudio se indica que la hidrología superficial se caracteriza por la presencia cercana del río Júcar y por una fuerte infraestructura de canales y acequias para el regadío.

La mayor parte del corredor por donde discurren todas las alternativas está formado por terrenos dedicados al cultivo del arroz, que es inundado durante gran parte del año. Además, dado el carácter torrencial y estacional de las precipitaciones, se producen ocasionalmente inundaciones naturales; de ahí la preocupación de que la futura infraestructura no se comporte como una presa, acrecentando este hecho.

La calidad de las aguas, según el estudio, es media/baja.

La geomorfología es totalmente llana, por lo que el paisaje es monótono, a la vez que singular, con variación intranual en función del estado de los cultivos.

Las infraestructuras existentes, en especial la carretera N-332, hacen que en su entorno haya bastantes ruidos, los suficientes como para ahuyentar a las poblaciones faunísticas más sensibles.

En cuanto a la contaminación atmosférica por emisiones de contaminantes procedentes de los vehículos, considera que la buena circulación del viento hace suponer que los niveles de inmisión sean aceptables, tanto en la situación actual, como en el supuesto de la ejecución de la autovía.

La conversión de los terrenos en arrozales ha hecho que desaparezca la vegetación natural, exceptuando algunas plantas herbáceas en linderos de caminos, de parcelas o en los canales.

La fauna asociada a este ecosistema es rica, en especial en aves, que pueblan la zona durante el periodo de encharcamiento de los arrozales. Se diferencian dos épocas en La Albufera, una de cría de garzas (estival) y otra de invernada de anátidas, ambas asociadas al arrozal. También están presentes en la zona reptiles, anfibios y peces, así como algunos mamíferos, tales como el zorro, la comadreja, la rata de agua y un gran número de murciélagos.

La mayoría de la población humana se sitúa en Sueca, con varios núcleos de población, tanto en el interior como en la playa.

Aparte del fuerte desarrollo agrícola, en Sollana y en Sueca el sector servicios es el más importante, unido a un gran desarrollo industrial en Almussafes y en Sollana.

Según el estudio, tras consultar diversas fuentes bibliográficas y el catálogo de la Consejería de Cultura, existen restos arqueológicos en las inmediaciones, pero ninguno de ellos se sitúa en la franja de terreno directamente ocupada por las alternativas estudiadas.

En cuanto a las figuras de protección, se señala que el área de estudio se sitúa dentro de los límites del parque natural de La Albufera de Valencia, incluido en el catálogo de zonas húmedas del Convenio de Ramsar y declarado como zona de especial protección para las aves (ZEPA).

Según el «Plan de Especial de Protección del Parque Natural», los terrenos por donde discurren todas las alternativas estudiadas son Protección Ecológica II.

Identificación y valoración de impactos:

En el estudio de impacto ambiental se indica que las alteraciones que ocasionará la construcción de la autovía serán de dos tipos:

a) Por acciones originadas durante la construcción de las obras: Movimientos de tierras, movimiento de maquinaria, asfaltado, presencia de trabajadores, etc.

b) Por acciones generadas durante la explotación: Mayor superficie asfaltada, incremento de tráfico (mayor contaminación atmosférica y acústica), disminución de la superficie de arrozales, elevación de la cota de la rasante, con el consiguiente impacto visual, efecto barrera, etc.

Se define una matriz que recoge la previsión de los efectos, positivos o negativos, sobre cada una de las unidades del medio físico y del medio humano.

Para la valoración de los impactos se realiza una matriz para cada alternativa estudiada, en la que, partiendo de los parámetros que caracterizan tales impactos (magnitud, calidad, intensidad, reversibilidad y recuperabilidad, etc.), se llega a la cuantificación de los mismos. Posteriormente se le asigna un peso a cada alteración dentro de cada unidad ambiental, de forma que la suma de estos pesos sea uno. Considerando el signo, la importancia y el peso, se obtiene la valoración global del impacto sobre cada unidad ambiental.

En relación a la valoración de los impactos sobre cada unidad ambiental, el estudio concluye lo siguiente:

No se esperan cambios apreciables por la construcción de la autovía y, en cualquier caso, son similares en todas las alternativas.

Las afecciones previstas sobre la hidrología serán:

Disminución de recarga de los acuíferos por la impermeabilización de superficies ocupadas, siendo las alternativas que más terreno ocupan la 3 y la 2.

Aumento del riesgo de inundación por efecto «presa». En este caso la que menos riesgos entrañaría sería la alternativa 1, cuya rasante sería la de la actual carretera, aunque sería inundada en caso de grandes avenidas. Con las medidas correctoras propuestas se corrige el riesgo de inundación de las demás alternativas. Por lo tanto, no habría diferencia apreciable entre ellas.

En cuanto a la afección que se pueda producir a la calidad de las aguas, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación, es similar en las cuatro alternativas.

Con ninguna alternativa se afectan a puntos de interés geológico.

Por la extracción de materiales no se afectará a la geomorfología de la zona, ya que los materiales necesarios para la construcción de los terraplenes y de los firmes serán extraídos fuera del parque.

Al no sobrar tierras, previsiblemente, para vertedero, no existe riesgo de impacto por este hecho.

Los terraplenes necesarios en las alternativas 2, 3 y 4 producirán un impacto considerable, desde el punto geomorfológico, al asentarse en una topografía llana, aunque ya el ferrocarril existente rompe la monotonía de la llanura.

La destrucción de suelo durante la construcción, debido al movimiento de tierras, será mínima, si se adoptan durante la construcción las medidas necesarias y si aplican las técnicas de restauración de la capa superficial. La superficie destruida por la ocupación de la autovía es menor en la alternativa 4, seguida de la alternativa 1. Las alternativas 2 y 3 ocupan una mayor superficie.

El impacto, para todas las alternativas, es considerado como mínimo, debido a la gran superficie edáfica de iguales características existente en el entorno.

Debido al desarrollo de la actividad agrícola, ha desaparecido prácticamente la vegetación natural, por lo que ninguna alternativa afectará a espacios vegetales de interés.

El estudio considera que, a pesar de la importancia faunística de la zona, el área directamente afectada por las obras no incluye biotopos singulares ni áreas de reproducción, ya que la franja de terreno entre la carretera actual y el ferrocarril está actualmente muy afectada por los ruidos y emisiones que ahuyentan a las poblaciones faunísticas, constituyendo esta franja solamente un área de alimentación y reposo, concentrándose la mayoría de las especies a cierta distancia de la carretera y del ferrocarril actual.

Desde el punto de vista de riqueza faunística, se indica que los naranjales de la zona son similares a los del conjunto de la Comunidad Valenciana, mientras que los arrozales son algo peores que el resto de los comprendidos en el parque natural de La Albufera.

Se considera que en la fase de construcción se producirá un desplazamiento de las especies que lo frecuentan a otros puntos más alejados, lo cual no implicará una gran afección, debido a la similitud de toda el área. Este efecto, de baja magnitud, sería recuperable a medio plazo.

Se considera que el vallado de la autovía disminuiría el número de atropellos, mejorándose, en este aspecto, la situación actual. Esta medida, unida a que se captará parte del tráfico que actualmente circula por la carretera VP1041, da como resultado un efecto positivo sobre el atropello de animales en las calzadas.

Por el contrario, la futura autovía producirá un efecto «barrera» para el paso de la fauna de un lado a otro de la vía. Con las obras de drenaje previstas se considera que tal efecto será mínimo.

El único aspecto diferenciador entre las diferentes alternativas es que en la alternativa 1 no se pueden habilitar pasos para la fauna, ya que la rasante actual no lo permite.

En definitiva, el estudio de impacto ambiental considera que todas las alternativas tendrán un impacto similar, (excepto la alternativa 1, en la que se incrementa el efecto «barrera»), que podría ser de considerable magnitud durante la construcción, si se altera la tranquilidad del área afectada. Según el estudio, si se cumplen las medidas correctoras propuestas, se reducirá la importancia de la afección.

Por último, se indica que la construcción de la autovía tendrá un efecto positivo sobre la fauna de los alrededores de la actual carretera del litoral VP1041, ya que previsiblemente se desviará gran parte del tráfico que actualmente soporta ésta hacia la autovía que se proyecta.

Según se indica en el estudio, durante la construcción existirá una afección paisajística por los elementos auxiliares que estarán presente durante la ejecución, pero que desaparecerán al concluir las obras.

Finalizadas las obras, la nueva autovía impondrá una variación en el paisaje, siendo las alternativas 2, 3 y 4 las más visibles debido a la mayor altura de sus terraplenes. De estas tres, la alternativa 4, por estar más cerca del ferrocarril y por no tener necesidad de nuevos caminos de servicio, ocasionará un impacto visual que, aunque permanente, quedará disminuido por la cercanía de la otra infraestructura existente.

El nivel de ruidos previstos durante la construcción de las obras es considerado como de magnitud reducida, debido a que los focos de emisión son móviles acompañando al avance de las obras, siendo los más afectados los propios trabajadores de la obra.

Durante la fase de explotación las variaciones con respecto a la situación actual, son consideradas como mínimas.

El hecho de no existir edificaciones ni suelo urbano o urbanizable en la franja donde se sitúan todas las alternativas (entre Sollana y Sueca) hace que la afección sea mínima sobre la población.

Sin embargo, el tramo de duplicación de la variante de Sollana, común para todas las alternativas, se sitúa bordeando el casco urbano, aunque, según los cálculos realizados en el estudio, los niveles sonoros en las fachadas expuestas a la emisión no llegan a los mínimos recomendados de 65 dB(A) diurnos y 55 dB(A) nocturnos, lo que implica que no es necesario adoptar medidas antiruidos en ninguna zona del proyecto.

De nuevo se valora positivamente el hecho de que los niveles sonoros actuales de la carretera del litoral VP1041 se verán disminuidos, con un efecto positivo sobre la población y sobre la fauna de esta zona.

También se hace distinción sobre la contaminación atmosférica durante la construcción y durante la explotación.

Durante la construcción se considera como de magnitud reducida, siendo, como con el ruido, los mayores perjudicados los propios trabajadores de las obras.

Durante la explotación se producirá un ligero incremento en la emisión de gases contaminantes, cuyo efecto se verá disminuido por la buena circulación de los vientos en la zona.

Al igual que los ruidos, se manifiesta el efecto positivo que supondrá sobre la calidad atmosférica de las inmediaciones de la carretera VP1041.

Se considera que la mejora de las comunicaciones con la nueva autovía, con una disminución del tiempo de recorrido y una mejora de las condiciones de la conducción, derivará en un efecto positivo sobre la población. La alternativa 1, frente a las demás, es la peor, puesto que la seguridad no estaría asegurada en caso de inundación de la vía.

Como contrapartida, se considera el «efecto barrera» que ocasionarán todas las alternativas, siendo la de menor impacto la alternativa 4, ya que, al estar junto al ferrocarril, deja libre el acceso a todos los terrenos situados al oeste de la misma. La barrera que se producirá para cruzar de uno a otro lado de la autovía ya se producía con la presencia del ferrocarril.

Según el estudio, no se intercepta ninguna vía pecuaria entre Sollana y Sueca. Las únicas que se verán afectadas serán las que actualmente cruzan la variante de Sollana, cuya situación no va a variar con la construcción de la duplicación de la calzada, ya que fue prevista la duplicación cuando se construyó la primera calzada.

Se indica que tras las consultas realizadas a la Consejería de Cultura no es previsible que se afecte a ningún resto arqueológico.

Se estima que durante la construcción de las obras se producirá un efecto positivo sobre el empleo y sobre el sector terciario.

Sin embargo, la ocupación permanente de suelo agrícola producirá un impacto negativo. La alternativa 4 es la que menos superficie nueva ocuparía, a la vez que permite un mejor aprovechamiento de los arrozales situados al oeste de la misma. Con las alternativas 1, 2 y 3 quedaría una franja, entre la autovía y el ferrocarril, de arrozales aislados que alentaría a su abandono.

Como conclusión, en el estudio de impacto ambiental se considera, globalmente, que la alternativa 4 es la menos perjudicial, ya que presenta una menor ocupación de superficie de arrozal, menor efecto barrera, menor afección paisajística y mejor aprovechamiento de los cultivos no ocupados.

La alternativa 1 queda desechada por los riesgos de inundación.

Medidas correctoras:

Las medidas correctoras propuestas son de índole general:

Recuperación del suelo vegetal.

Recuperación y restauración de caminos de obra.

Protección de la calidad de las aguas durante la construcción.

Revegetación de taludes y plantaciones en la mediana.

Protección de la fauna (limitación de actividades en épocas de reproducción).

Protección de las actividades agrícolas y cinegéticas.

Programa de Vigilancia Ambiental.

Se propone un programa de vigilancia ambiental que contempla la vigilancia de la correcta ejecución de las obras que tengan incidencia ambiental; ejecución de un calendario que contemple las consideraciones ambientales para minorar los efectos sobre la fauna y las labores agrícolas; elaboración de un plan de rutas para movimiento de maquinaria y limitación de la franja de obra; control de la ubicación de canteras, graveras, plantas de tratamiento de áridos, etc.; protección a los sistemas hídricos, capa edáfica; restos arqueológicos, etc.

Después de finalizadas las obras, se propone un programa de vigilancia para la protección de suelos, la protección del sistema hidrológico, la protección de la fauna, vigilancia de los niveles de ruido, etc.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

A) Relación de alegantes con contenido ambiental:

Consejería de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.

Ayuntamiento de Sollana.

Ayuntamiento de Sueca.

Ayuntamiento de Albalat de la Ribera.

Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

B) Contenido ambiental de las alegaciones:

La Consejería de Obras Públicas manifiesta que la obra objeto del estudio se incluye dentro de las actuaciones de infraestructuras recogidas en el convenio de cooperación, firmado en 1994, entre el Ministerio de Fomento, entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y la Generalitat de Valencia, en el área de La Albufera, para la restauración, conservación y mejora de los valores medioambientales de este parque natural. En este sentido, entiende, que la duplicación de la actual carretera N-332 atraerá el tráfico que actualmente soporta la carretera CV-500, que atraviesa al parque natural, causando un efecto beneficioso sobre los valores medioambientales del entorno.

En cuanto a las alternativas presentadas, manifiesta que la solución seleccionada, que discurre entre el ferrocarril y la actual carretera CN-332, es la idónea porque minimiza la afección al territorio.

El Ayuntamiento de Sollana solicita un paso elevado sobre la autovía, para comunicar a las dos partes de su término municipal.

El Ayuntamiento de Sueca manifiesta su conformidad con la solución seleccionada, indicando que en el proyecto de construcción se tengan en cuenta los planes de defensa de avenidas del río Júcar, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

La Consejería de Medio Ambiente insiste en que en la declaración de impacto ambiental de la «Ordenación de la red Viaria del Parque Natural de La Albufera» se indica que «una vez hayan entrado en servicio la variante oeste de Sueca y el nuevo acceso a Cullera, se realizará un estudio específico respecto a la necesidad de desdoblamiento de la CN-332 entre Sueca y Sollana».

Por este motivo, según indica, no emite informe favorable hasta que no se realicen estas actuaciones.

El Ayuntamiento de Albalat de la Ribera manifiesta que la construcción de la autovía va a producir un aumento del tráfico que producirá modificaciones en la producción y en la calidad de la agricultura, tanto por la contaminación acústica, que afectará a los trabajadores, como por la contaminación atmosférica, que perjudicará la calidad de los cultivos.

También indica que la autovía supondrá un muro de contención para posibles avenidas y desbordamientos del río Júcar, por lo que solicita un aumento de los puntos de evacuación.

18122 *RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa. Subtramo Llinars del Vallés-frontera francesa» de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de