

## 1.2. ANEJOS A LA MEMORIA



## ANEJO 0: ANTECEDENTES



## **ANEJO 0: ANTECEDENTES**

### **ÍNDICE DE CONTENIDO**

1.- ANTECEDENTES .....	3
1.1.- Antecedentes técnicos .....	4
1.2.- Antecedentes administrativos. ....	9
1.3.- Documentos previos al Proyecto Básico. ....	9
1.3.1.- Documento inicial .....	9
1.3.2.- Resolución del documento de alcance del EIA .....	10
1.3.3.- Estudio de soluciones .....	10
1.3.4.- Estudio de Integración Paisajística .....	10
1.3.5.- Exposición pública del EIP .....	11
1.3.6.- Memoria de valoración de afecciones al Patrimonio Cultural .....	11



## 1.- ANTECEDENTES

La carretera CV-50 es uno de los ejes viarios principales de la red de carreteras autonómicas y conecta, de sur a norte, las comarcas de la Safor, la Ribera Alta, la Hoya de Buñol y el Camp de Túria. Tiene su inicio en la carretera N-332, en Tavernes de la Valldigna, finalizando en la conexión con la Cv-35 en Llíria. La CV-50 discurre con una sección de carretera convencional desde su inicio hasta Alzira.

Imagen 1. CARRETERA CV-50 EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.



Fuente: Wikipedia, 2020.

A su paso por Tavernes de la Vallidigna, la carretera CV-50 atraviesa dicho núcleo urbano con un tramo de travesía urbana en el que se generan problemas derivados de la combinación de intensidades de tráfico elevadas con un entorno urbano.

Imagen 2. CV-50 A SU PASO POR TAVERNES DE LA VALLIDIGNA.



Fuente: Visor cartográfico GVA, 2020.

La comarca de La Safor se vertebra de norte a sur por dos potentes ejes, la autopista AP-7 (ya liberalizada de peaje), con dos enlaces en las inmediaciones del ámbito de estudio que conectan la autopista con la N-332 (Favara y Xeresa), y la carretera N-332 que sigue un trazado paralelo a la autopista. En este tramo, la N-332 tiene una sección tipo de carretera convencional, aunque el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene prevista su duplicación.

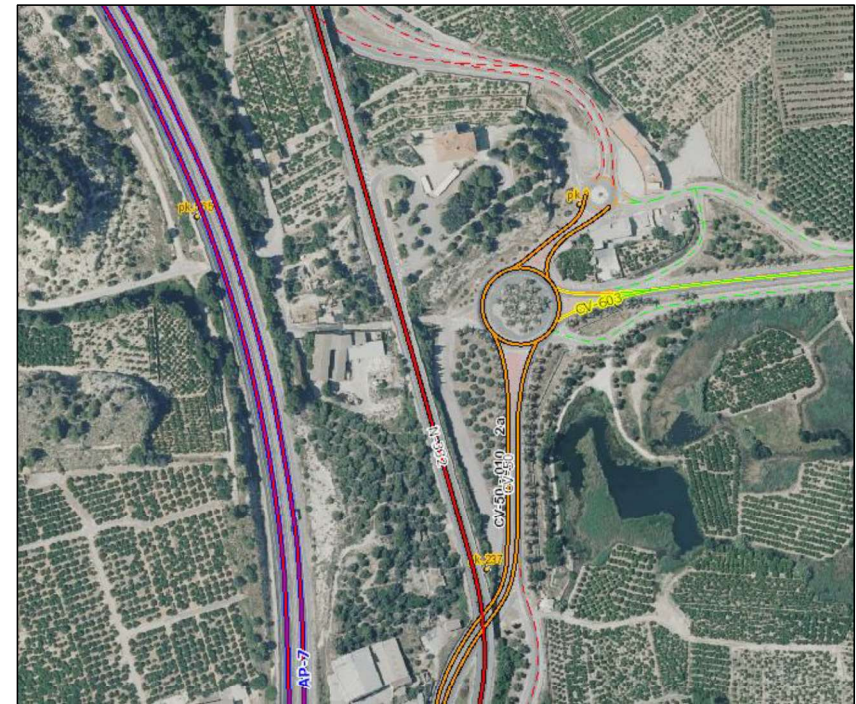
Imagen 3. OTRAS VÍAS EN EL ENTORNO DE LA CV-50.



Fuente: Mapa de carreteras de la Generalitat Valenciana, 2020.

La conexión de la CV-50 con la N-332 se realiza a través de la glorieta que conecta con la carretera de la red local CV-603, de titularidad de Diputación de Valencia, y que da acceso a la zona costera del municipio de Tavernes. En la actualidad, la carretera CV-50 carece de conexión directa con la AP-7.

Imagen 4. CONEXIÓN DE LA CV-50 CON LA CV-603.



Fuente: Visor cartográfico GVA, 2020.

### 1.1.- Antecedentes técnicos

El diseño de una variante de la carretera CV-50 a su paso por el núcleo urbano de Tavernes de la Vallidigna ha sido ya abordado en diversas ocasiones. En concreto existen dos documentos, que fueron promovidos por la Generalitat Valenciana en momentos anteriores, y que constituyen antecedente directo del presente proyecto básico. Son los siguientes:



- ▶ **“Proyecto de Construcción de la variante de Tavernes de la Vallidigna de la C-3322”**, desarrollado por la Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports (clave 11-V-1083), y fechado en junio de 1994. Plantea una variante completa a la travesía de Tavernes de la Vallidigna de la carretera CV-50 (entonces denominada C-3322), con una longitud total de 5,0 km, calzada única, origen a la altura del P.K. 234+700 de la N-332 y final a la altura del P.K. 4+400 de la CV-50, dotada de enlaces a distinto nivel en ambos extremos y sin conexiones intermedias. La traza discurre al pie de la Serra de l’Ombria, sobre suelo agrícola, y atraviesa los cauces de los ríos Vadell y Vaca.

Previamente a la redacción del Proyecto de Construcción se desarrolló un Proyecto Básico. Además, el proyecto fue tramitado ambientalmente y la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental fue emitida por la Dirección General de Calidad Ambiental con fecha 28 de septiembre de 1994.

- ▶ **“Proyecto de la Ronda Sur de Tavernes de la Vallidigna”**, desarrollado por la entonces denominada Conselleria d’Infraestructures i Transport (clave 41-V-1955), y fechado en julio de 2006. Propone la realización de una ronda urbana, en parte basada en la ordenación del planeamiento municipal, con una longitud total de 2,7 km, calzada única de sección 7/10, aceras y aparcamiento en cordón o batería según tramos, origen en una glorieta que se proyecta a la altura del P.K. 3+500 de la CV-50, final en la glorieta existente en el P.K. 0+720 de la CV-50, dos glorietas intermedias y conexiones directas con el viario urbano adyacente.

La ronda, tal como se proyectó, es inundable en el momento presente; por ello, para la protección de la misma ante situaciones de inundación por crecidas del río Vaca se prevé la construcción de obras de defensa (muros y motas) y se adopta la hipótesis de que la ronda estará, además, protegida por las obras previstas en las actuaciones que integran el proyecto *“Laminación y mejora del drenaje de la cuenca del río Vaca (Valencia)”*, redactado por Acuamed y no ejecutado en el momento presente.

No se realizó proyecto básico de la Ronda Sur de Tavernes de la Vallidigna, ni tampoco tramitación ambiental, por tratarse de una actuación prevista en el planeamiento municipal, según se explica en la Memoria del propio proyecto.

Se adjunta a continuación, en la Imagen 1, la planta de cada uno de los dos proyectos citados anteriormente.



Imagen 5. PLANTA DE LOS PROYECTOS DE VARIANTE DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA DESARROLLADOS EN 1994 Y 2006.



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració Territorial.



## 1.2.- Antecedentes administrativos.

Con fecha 8 de marzo de 2018 se publicó en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana (nº 8250) la convocatoria de la licitación para la adjudicación del contrato objeto de la redacción del "Proyecto Básico de la Variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332".

Resultó adjudicataria del proceso de licitación la empresa I.V. INGENIEROS CONSULTORES S.A. (IVICSA), resolviéndose la adjudicación mediante propuesta de la mesa de contratación de fecha 15 de mayo de 2018, y Resolución de la Consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració Territorial de fecha 13 de junio de 2018.

El contrato fue formalizado con fecha 21 de junio de 2018.

## 1.3.- Documentos previos al Proyecto Básico.

El contrato de la redacción del "Proyecto Básico de la Variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332", incluía entre los trabajos a realizar, la redacción de los documentos necesarios para plantear y analizar las alternativas para una variante del núcleo urbano de Tavernes de la Vallidigna de la carretera CV-50 y estudiar el impacto ambiental de la solución adoptada para obtener una Declaración de Impacto Ambiental favorable del órgano ambiental competente.

Por ello, en noviembre de 2018 se presenta el Documento Inicial, el cual supone el comienzo del trámite de evaluación ambiental ordinaria del "Proyecto Básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la CV-50" conforme a la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

### 1.3.1.- Documento inicial

En el Documento Inicial presentado se analiza la problemática de la actuación, se presentan distintas alternativas de las cuales se analizan los potenciales impactos y se realiza un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.

Aunque en el Documento Inicial completo se puede consultar una descripción exhaustiva de cada una de las alternativas planteadas, así como planos e imágenes de las mismas; a continuación se presenta, a modo de resumen, una descripción de las principales características de las alternativas planteadas.

Imagen 6. ALTERNATIVAS PLANTEADAS EN EL DOCUMENTO INICIAL.



Fuente: Elaboración propia, 2020.

#### 1.3.1.1.- Alternativa 0

Mantiene la actual travesía de Tavernes de la Vallidigna y la actual conexión con la N-332. En consecuencia, mantiene la problemática existente, inherente a las molestias y deficiencias funcionales de la travesía y de la conexión con la carretera. Así mismo, mantiene la condición de inundable que en la actualidad tiene la CV-50 en el ámbito del proyecto.

#### 1.3.1.2.- Alternativa 1

Tiene una longitud de 4,2 km, su punto de inicio se localiza a la altura del PK 4+000 de la CV-50, al oeste del núcleo urbano de Tavernes de la Vallidigna, y su punto final se encuentra a la altura del PK 236+800 de la N-332, ámbito en el cual se localizará la conexión con la propia N-332. Se plantea con calzada única y un carril por sentido. Esta Alternativa se plantea desde la premisa de mínima fragmentación territorial y mínima afección al paisaje. Por ello, discurre junto al casco urbano y siempre junto al suelo clasificado como urbano o urbanizable; no atravesando el valle central en ningún punto.

Su conexión con la N-332 permite reestructurar y mejorar los movimientos CV-50/Valencia, Valencia/CV-50, Alicante/CV-50 y separarlos de las comunicaciones con la playa de Tavernes. Asimismo, dicha conexión podría aprovechar el actual paso de la CV-50 bajo la AP-7 y las cotas de la conexión serían coincidentes con las actuales.

#### 1.3.1.3.- Alternativa 2

Su longitud es de 4,1 km, tiene el punto de inicio a la altura del PK 4+000 de la CV-50, al oeste del núcleo urbano de Tavernes de la Valldigna y coincidente con el punto inicial de la Alternativa 1, y su punto final se encuentra a la altura del PK 235+880 de la N-332, en cuyo entorno se localizará la conexión con dicha carretera y con la autopista AP-7. Al igual que la alternativa anterior, se plantea con calzada única y un carril por sentido de circulación.

En esta Alternativa, el tramo coincidente con la Alternativa 1 (PK 0+000 / PK 2+720) minimiza la afección al territorio, localizándose junto al casco urbano, al sur del río Vaca. Sin embargo, a partir del PK 2+720 atraviesa el valle central por su mitad hasta alcanzar la AP-7, en una longitud de 1.120 m. Además, las elevadas cotas de este último tramo la harán visible desde los numerosos puntos de vista que propician panorámicas globales o parciales del valle.

Respecto a la conectividad, esta alternativa permite agrupar en un único enlace la conexión con la N-332 y con la AP-7. No se modifica la configuración del actual enlace entre la N-332, la CV-50 y la CV-603, pero los tráficos Alicante/CV-50, Valencia/CV-50 y CV-50/Valencia dejarán de utilizar total o parcialmente sus ramales.

#### 1.3.1.4.- Alternativa 3

La longitud de esta alternativa es de 4,2 km; al igual que las dos alternativas anteriores, tiene el punto de inicio a la altura del PK 4+000 de la CV-50, al oeste del núcleo urbano de Tavernes de la Valldigna, y su punto final se encuentra a la altura del PK 235+260 de la N-332, en cuyo ámbito se localizará la conexión con dicha carretera y con la autopista AP-7. De modo análogo a las alternativas 1 y 2, se plantea con calzada única y un carril por sentido de circulación.

En esta Alternativa, el tramo coincidente con la Alternativa 1 (PK 0+000 / PK 0+840) minimiza la afección al territorio, localizándose junto a la CV-50 y al Barranc del Malet. Sin embargo, a partir del PK 0+840 atraviesa el centro del valle, con una longitud de travesía de 1.300 m, hasta alcanzar el pie de la Serra de l'Ombria.

A su vez esta Alternativa plantea dos opciones de cruce con el terraplén de la autopista AP-7: Alternativa 3A, que considera el cruce mediante un paso superior sobre la AP-7, y Alternativa 3B, que plantea el cruce mediante un paso inferior bajo la AP-7.

En la opción 3A, en la que se cruza la AP-7 mediante un paso superior, las elevadas cotas de éste darán gran visibilidad al terraplén de acceso. Si se cruza mediante la opción 3B, paso inferior, no habrá visibilidad, pero el cruce será inundable.

Respecto a la conectividad, esta alternativa permite agrupar en un único enlace la conexión con la N-332 y un posible enlace con la AP-7. No se modifica la configuración del actual enlace entre la N-332, la CV-50 y la CV-603, pero los tráficos Alicante/CV-50, Valencia/CV-50 y CV-50/Valencia dejarán de utilizar total o parcialmente sus ramales.

#### 1.3.2.- Resolución del documento de alcance del EIA

El 10 de diciembre de 2019 la Subdirección General de Evaluación Ambiental emite el "Documento de determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental"; en el cual se descartan las alternativas 2 y 3 (del Documento Inicial), por la mayor fragmentación del territorio que generan y la afección a la hidrología de la zona. Además, se expone que las alternativas que se planteen deberán ser similares a la 1 (del Documento Inicial).

#### 1.3.3.- Estudio de soluciones

En abril de 2020, se redacta un Estudio de soluciones que plantea diversas alternativas similares a la alternativa 1 del Documento Inicial, en las que se cumplen los requisitos de minimización de fragmentación territorial y minimización de afección a la hidrología de la zona.

El Estudio de soluciones desarrollado se puede consultar en el *Anejo 3 Estudio de Soluciones*, del presente proyecto.

#### 1.3.4.- Estudio de Integración Paisajística

Con el fin de dar cumplimiento a lo requerido en cuanto a contenidos en el Anexo II de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana; en junio de 2020 se presenta el Estudio de Integración Paisajística, el cual analiza el impacto paisajístico y visual de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332.

El objetivo del Estudio de Integración Paisajística es predecir y valorar la magnitud y la importancia de los efectos que las actuaciones proyectadas pueden llegar a producir en el carácter del paisaje y en su percepción y determinar estrategias para evitar los impactos o mitigar los posibles efectos negativos.

En dicho documento se considera que la actuación quedará convenientemente integrada en paisaje, pues no genera una gran afección al carácter de la unidad de paisaje en la que se inserta ni impide la posibilidad de percibir los recursos paisajísticos presentes.

El estudio concluye que los impactos paisajísticos tienen carácter moderado y/o leve y los impactos visuales son leves; siendo, consecuentemente, asumibles. Además el estudio plantea que se llevarán a cabo medidas de integración paisajística y visual de la infraestructura, descritas y definidas en el mismo, y cuya valoración detallada se incluye en el presente proyecto.

### **1.3.5.- Exposición pública del EIP**

Con motivo de la tramitación del Estudio de Integración Paisajística del Proyecto Básico de la Variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332, se procede a la realización de un proceso de participación pública con objeto de conocer la percepción de esta zona y su entorno por parte de la ciudadanía.

Por ello, el 22 de julio de 2020 la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad expone de forma telemática a información pública el Estudio de Integración Paisajística del Proyecto Básico de la Variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332.

El proceso de participación se realizó mediante un cuestionario digital, disponible desde la fecha indicada hasta mediados de septiembre de 2020, con el que se recabó información sobre las modificaciones paisajísticas en el ámbito de estudio para complementar las determinaciones del Estudio de Integración Paisajística.

### **1.3.6.- Memoria de valoración de afecciones al Patrimonio Cultural**

En fecha 9 de junio de 2020, la Unitat d'Inspecció del Patrimoni emite informe favorable con propuesta de autorización para la realización de la prospección patrimonial para el Proyecto Básico de la Variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332.

Tras realizar dicha prospección, con el fin de valorar las posibles afecciones que de la ejecución del proyecto pudieran derivarse al patrimonio cultural presente en el ámbito de implantación del mismo o entorno inmediato, se redacta, en julio de 2020, la Memoria de valoración de afecciones del Patrimonio Cultural.

Dicha memoria concluye que se observa un riesgo potencial de posibles incidencias críticas sobre el patrimonio cultural, sobre todo teniendo en cuenta la afección a diversos conjuntos etnológicos compuestos por noria y balsas de riego, hecho que quedará subsanado con un reajuste del trazado. Respecto al patrimonio arqueológico, la incidencia prevista es indeterminada, por lo que se recomienda el seguimiento arqueológico intensivo durante la ejecución de las obras, principalmente para la realización de los movimientos de tierras.

La Memoria de valoración de afecciones del Patrimonio Cultural citada se incluye como Apéndice en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental del presente proyecto.

