

## APÉNDICE III: DOCUMENTO DE ALCANCE E INFORMES RECIBIDOS



## DOCUMENTO DE DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE LA "VARIANTE DE LA CARRETERA CV-50 EN TAVERNES DE LA VALLDIGNA Y CONEXIÓN CON LA N-332"

Datos del expediente en el servicio de Evaluación de Impacto Ambiental

<b>Expediente:</b>	141/2018-AIA
<b>Título:</b>	Variante de la carretera de la CV-50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332
<b>Órgano sustantivo:</b>	Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible
<b>Localización:</b>	Tavernes de la Valldigna

### A. CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO DE "VARIANTE DE LA CARRETERA DE LA CV-50 EN TAVERNES DE LA VALLDIGNA Y CONEXIÓN CON LA N-332"

El día 14 de diciembre de 2018 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, por parte del Servicio de Planificación, la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Variante de la carretera de la CV-50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332."

El contenido del documento inicial es válido para proceder a la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

En la actualidad, la carretera CV-50 atraviesa Tavernes de Valldigna por el interior de su casco urbano, generando una larga travesía de 3 km de longitud incluyendo el ámbito del Polígono Industrial de El Teularet. A causa de la centralidad de su localización, la travesía ejerce un potente efecto barrera sobre los recorridos de los vecinos, motorizados y no motorizados, y para los usuarios de la carretera.

Por otra parte, se trata de una travesía inundable, lo que provoca que la carretera sufra cortes de servicio periódicamente en situación de precipitaciones intensas, añadiendo así una importante característica negativa a los problemas funcionales y de seguridad.

A los problemas originados por la travesía urbana debe añadirse que la carretera CV-50 no cuenta con enlace con la AP-7 y la conexión con la N-332, en la que tiene su punto de origen, es poco eficaz y funcional (se realiza mediante un complejo enlace a distinto nivel, que involucra también las comunicaciones con la CV-603, carretera que conecta con el núcleo urbano de la playa)

El objeto del proyecto es evitar la actual travesía urbana de Tavernes de la Valldigna y mejorar la conectividad de la propia CV-50 con el resto de la red viaria (AP-7 y N-332).

### B. OBJETO DE ESTE INFORME

La evaluación de impacto ambiental de proyectos queda regulada en la Ley 2/1989, de 3 de marzo de 1989, de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana, los reglamentos que la desarrollan (Decreto 162/1990 y Decreto 32/2006, que modifica el anterior) y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA).

La legislación ambiental tipifica en sus anexos los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental. En el Anexo I del Decreto 32/2006, Grupo 8, apartado a) se encuentra la construcción de carreteras de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente

en el territorio de la Comunidad Valenciana. Así pues, el proyecto propuesto se encuentra sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria queda regulado en la Sección Primera, del Capítulo II del Título II de la LEA. De acuerdo con lo establecido en el artículo 33.2, con carácter previo al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, el órgano ambiental procede a determinar el alcance del estudio de impacto ambiental. Este es el objeto del presente informe.

### C. POSIBLES AFECCIONES AMBIENTALES

El objetivo principal del proyecto es eliminar la actual travesía de la CV-50 a su paso por el municipio de Tavernes de Valldigna y mejorar la conexión con las grandes infraestructuras costeras de ámbito estatal (N-332 y AP-7).

El área donde se ubica la actuación es la llanura existente entre la Sierra de les Agulles al norte y el Massís del Mondúver. Ambos relieves montañosos forman parte de la Red Natura 2000, al estar incluidos en el LIC Serra de Corbera y LIC Serres del Mondúver i Marxuquera. Este área ejerce de conector físico entre ambas Sierras.

Se trata de una zona inundable, ocupada en la actualidad por cultivos citrícolas, y con importantes aportes hidrológicos (Barranc del Cambro, Barranc de Pere Puig, Barranc de Malet, Barranc del Castell, Barranc de Cremades, riu Vaca, riu Badell ...) a las marjales localizadas en las zonas más orientales, esto es, Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer y Marjal de la Safor.

Se encuentran en el entorno del Paisaje de Relevancia Regional PRR 18, Mondúver.

El núcleo urbano de Tavernes de la Valldigna se encuentra delimitado por accidentes geográficos. El río Vaca marca el límite urbano hacia el sur, mientras que la Sierra de les Agulles lo hace por el norte. El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado de forma definitiva el 29 de julio de 2004, permite el crecimiento residencial del núcleo hacia el este.



Para la solución del problema se plantean diversas alternativas:

- **Alternativa 0:** Esta alternativa coincide con la situación actual. Mantiene la actual travesía de Tavernes de la Valldigna y la actual conexión con la N-332. En consecuencia, mantiene la problemática de molestias, deficiencias funcionales de la travesía y de la conexión con la carretera y de inundabilidad.
- **Alternativa 1:** Tiene una longitud de 4,2 km, su punto de inicio se localiza a la altura del P.K. 4+000 de la CV-50, al oeste del núcleo urbano de Tavernes de la Valldigna, por su margen derecha, y su punto final se encuentra a la altura del P.K. 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.

Se plantea desde la premisa de mínima fragmentación territorial y mínima afección al paisaje. Para ello:

- Discurre toda ella junto al casco urbano de Tavernes de la Valldigna, y siempre junto al suelo clasificado como urbano o urbanizable.
- No atraviesa el valle central en ningún punto.

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada a crecidas del río Vaca:

- Su posición será compatible con las actuaciones del encauzamiento del río Vaca previsto en el proyecto redactado por Acuamed.
- Será completamente permeable, y la rasante cumplirá con las alturas de inundación asociadas a un periodo de retorno de 500 años, que podría generar terraplenes de altura máxima en torno a 2 m.

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada al terraplén de la AP-7:

- En el tramo comprendido entre la glorieta intermedia (P.K. 2+720) y el P.K. final la rasante cumplirá con un periodo de retorno de 10 años, lo cual supone alturas de terraplén en general no superiores a 1,00 / 1,50 m.
- Las cotas de rasante serían coherentes con futuras actuaciones que se puedan acometer en la AP-7 para disminuir el efecto barrera y que reduzcan las actuales alturas de inundación, próximas a 5 metros.

Desde el punto de vista de la movilidad no motorizada, esta alternativa dispondrá de un itinerario ciclopeatonal paralelo completo, y este posibilitará la conexión entre Tavernes y los tramos de carril bici existentes junto a la CV-673.

Desde el punto de vista de su conectividad con los ejes costeros:

- La 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.
- La antedicha 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.
- Podría plantearse un enlace con la AP-7, desplazando su posición hacia el sur del actual paso superior de la AP-7 sobre la CV-50.

- **Alternativa 2:** Su longitud es de 4,1 km, tiene el punto de inicio a la altura del P.K. 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 P.K. 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 relación con la fragmentación territorial y la afección al paisaje:

- El tramo coincidente con la Alternativa 1 (P.K. 0+000 / P.K. 2+720) minimiza la afección, localizado junto al casco urbano, al sur del río Vaca.
- A partir del P.K. 2+720 atraviesa el valle central por su mitad hasta alcanzar la AP-7, en una longitud de 1.120 metros.
- Las elevadas cotas de este último tramo le harán visible desde los numerosos puntos de vista que propician panorámicas globales o parciales del valle.

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada a crecidas del río Vaca:

- Su posición será compatible con las actuaciones del encauzamiento del río Vaca previsto en el proyecto redactado por Acuamed.

- Será completamente permeable, y la rasante cumplirá con las alturas de inundación asociadas a un periodo de retorno de 500 años, que podría generar en las proximidades del casco urbano terraplenes de altura máxima en torno a 2 m.

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada al terraplén de la AP-7:

- En el tramo comprendido entre la glorieta intermedia (P.K. 2+720) y la AP-7 (P.K. 3+840) la rasante cumplirá con un periodo de retorno de 500 años, lo cual supone alturas de terraplén de hasta 5 m, que aumentarían a 12 por las exigencias de cota que impone la estructura sobre la AP-7.
- En el caso de futuras actuaciones que se pudieran acometer en la AP-7 para disminuir el efecto barrera y reducir las actuales alturas de inundación, el terraplén de la variante quedaría notablemente por encima de dichas nuevas cotas de inundación.

Desde el punto de vista de la movilidad no motorizada, esta alternativa dispondrá de un itinerario ciclopeatonal completo a la largo de su trazado, pero dicho itinerario no permite la conexión con los tramos de carril bici existentes junto a la CV-673.

Desde el punto de vista de su conectividad con los ejes costeros:

La 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.
- **Alternativa 3:** La longitud de esta alternativa es de 4,2 km. Tiene el punto de inicio a la altura del P.K. 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 P.K. 235+260 de la N-332, en cuyo ámbito se localizará la conexión con dicha carretera y con la autopista AP-7. En esta alternativa se contemplan dos opciones de cruce con la autopista AP-7, que determinan una doble consideración y denominación de la misma según sea la solución del citado cruce:

– Alternativa 3A: cruce de la autopista AP-7 mediante un paso superior de la alternativa sobre la AP-7.

– Alternativa 3B: cruce de la autopista AP-7 mediante un paso inferior de la alternativa bajo la AP-7.

En relación con la concepción de la alternativa:

Se consideran dos opciones de cruce con el terraplén de la autopista AP-7, que generan las siguientes denominaciones: 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 relación con la fragmentación territorial y la afección al paisaje:

– El tramo coincidente con la Alternativa 1 (P.K. 0+000 / P.K. 0+840) minimiza la afección, localizado junto a la CV-50 y al Barranc del Malet.

– A partir del P.K. 0+840 atraviesa el centro del valle, con una longitud de travesía de 1.300 metros, hasta alcanzar el pie de la Serra de l'Ombria.

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

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada a crecidas de los ríos Vaca y Vadell:

- Su posición será compatible con las actuaciones del encauzamiento del río Vaca previsto en el proyecto redactado por Acuamed.

– Será completamente permeable, y la rasante cumplirá con las alturas de inundación asociadas a un periodo de retorno de 500 años, que podría generar terraplenes de altura máxima en torno a 2,50 m.

– En el tramo comprendido entre los P.K. 1+680 y 3+990 la traza no es inundable.

Desde el punto de vista de la inundabilidad asociada al terraplén de la AP-7:

– No se produce incidencia sobre la traza de esta alternativa, salvo en el caso de atravesar la AP-7 mediante paso inferior (opción 3B), en cuyo caso la inundabilidad no procederá únicamente del efecto presa del terraplén de la AP-7, sino también de las crecidas del río Vadell.

– En el caso de futuras actuaciones que se pudieran acometer en la AP-7 para disminuir el efecto barrera y reducir las actuales alturas de inundación, no habría incidencia sobre la idoneidad de las cotas de rasante de la variante, ya que éstas no están influidas por el efecto barrera del citado terraplén.

Desde el punto de vista de la movilidad no motorizada, esta alternativa contempla la disposición de un itinerario ciclopeatonal adosado a lo largo de su trazado, pero este no permite la conexión con los tramos de carril bici existentes junto a la CV-673.

Desde el punto de vista de su conectividad con los ejes costeros:

La 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 dejaran de utilizar total o parcialmente sus ramales.

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa elegida deberá ser aquella que produzca una menor fragmentación del territorio, por tanto, una mayor aproximación al núcleo de Tavernes de la Valldigna, y permita, por un lado, satisfacer unas condiciones de permeabilidad muy elevadas, dada la proximidad del riu Vaca y, por otro, permitir un crecimiento urbanístico sostenible y compacto del núcleo urbano.

En este sentido, la alternativa 3 queda completamente descartada, por la fragmentación territorial y transformación de la hidrología del área que provoca y por la proximidad a la Sierra de la Ombría del Montdúver. La alternativa 2, en el tramo que discrepa con la alternativa 1, debe ser descartada, puesto que conlleva los mismos problemas de fragmentación y afección hidrológica. La alternativa 1 se considera válida, puesto que se ciñe a un entorno ya alterado y antropizado, tanto en su inicio como final, y es compatible con el crecimiento urbanístico.

La solución que desarrolle el proyecto constructivo deberá ser similar a la alternativa 1, pero acorde con el estudio de inundabilidad que se realice, de manera que la infraestructura proyectada sea compatible con las afecciones de inundabilidad según el PATRICOVA, permita la evacuación de flujos sin generar un incremento significativo de la peligrosidad de la zona de inundabilidad (artículo 9) y cumpla lo establecido en el artículo 21, relativo a las condiciones de adecuación de las infraestructuras en zonas inundables.

Dado que la nueva variante supondrá el tránsito desde una zona urbana a una citrícola, la infraestructura deberá integrar elementos que favorezcan la movilidad ciclo-peatonal y la integración de ambos usos.

#### **D. INICIO DEL PROCESO Y CONSULTAS PREVIAS:**

Para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental ha consultado a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas:

De la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, al Servicio Territorial de Medio Ambiente y al Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos.

De la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a la Dirección General de Cultura y Patrimonio

De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, a la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna

A continuación se resumen los principales informes obtenidos como respuesta a las consultas realizadas. Se adjunta copia del informe completo. En caso de que se reciban informes posteriores a la fecha de emisión de este informe de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, se dará traslado de los mismos.

### **Servicio de Espacios Naturales Protegidos** (Recibido el 3 de julio de 2019)

"[...] En total son unos 4 km de trazado del que, partiendo del mismo kilómetro, se presentan tres alternativas:

- La alternativa 1, afecta parcialmente a la zona periférica de protección de 500 metros de la zona húmeda catalogada n.º 8 de la Marjal i Estany de la Ribera sur del Xúquer. Es la opción de trazado que transcurre más al norte, cerca de zonas ya urbanizadas, más cerca del núcleo urbano de Tavernes de Valldigna. Incluso en el último tramo, una vez salvada la zona urbana, coincide con el trazado actual de la CV-50 y el enlace con la N-332 sería una remodelación del actual.

- El trazado de la alternativa 2 no afecta la delimitación de ninguna zona húmeda catalogada, sin embargo supone un nuevo vial por una zona agrícola no urbanizada actualmente, surcada por numerosas acequias, y cuya hidrología [...] podría afectar. La conexión con la N- 332 se realizaría sobre el cauce del río Vaca.

- La alternativa 3 espacialmente afecta muy poco a la zona de protección de la zona húmeda de la Marjal de la Safor. Pero supone un nuevo trazado por el piedemonte de l'Ombria de Bolomar, esta sierra es una zona de recarga de acuíferos y da lugar a numerosos barrancos y ullals que alimentan la marjal. Por lo que una nueva infraestructura en esta zona podría tener un efecto negativo importante en la hidrología subterránea y/o superficial de la zona húmeda.

En definitiva, la alternativa 1, a pesar de que es la que mayor zona de protección de zona húmeda atraviesa, se considera que causará menor afección a las zonas húmedas ya que el trazado nuevo se limita al desvío respecto de la zona urbana, una vez pasado este retoma el trazado actual y las conexiones se hacen mejorando las actuales. Se considera que nuevos trazados no son adecuados por que es una zona de importantes aportes hidrológicos a las marjales, con el río Vaca, barrancos, acequias, fonts y ullals. La hidrología ya está en muchos casos afectada por desvíos y encauzamientos y nuevas barreras no son convenientes.

En cuanto al estudio de impacto y la viabilidad ambiental del proyecto final deberá tener en cuenta que de cualquier manera se encuentra en una zona altamente inundable y no deberá crear nuevas barreras a la circulación del agua, por el contrario debería considerar la utilización de sistemas de drenaje adecuados y sostenibles. Deberá localizar acequias y ullals y minimizar el impacto sobre ellos.

### **Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje** (Recibido el 17 de septiembre de 2019)

"[...] Vista la documentación aportada, Documento Inicial para la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Valldigna y su conexión con la N-332, que no se acompaña de instrumento de paisaje, en relación con las fases posteriores de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto cabe INFORMAR:

1. Los trazados de las alternativas propuestas, se encuentran en el entorno de los LIC Serra de Corbera y Serres del Montdúver i Marxuquera, así como de la ZEPA Montdúver-Marjal de la Safor. Del mismo modo, se encuentran en el entorno del Paisaje de Relevancia Regional PRR 18, Montdúver, de acuerdo con la Directriz 53 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). Además, el tramo final de la Alternativa 1 en su conexión con la N-332 afecta a la zona de protección de la Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer.

2. Asimismo, los trazados propuestos afectan a elementos integrantes de la Infraestructura Verde del territorio de conformidad con los arts. 4 y 5 de la LOTUP, como zonas críticas por la posible

incidencia de riesgos naturales (zonas de peligrosidad y riesgo de inundación según PATRICOVA), y podrían afectar a elementos de interés cultural.

3. De conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), el paisaje se integrará en todas las políticas sectoriales que incidan en el mismo y condicionará, entre otros, las infraestructuras y la gestión y conservación de espacios naturales, mediante la incorporación en sus planes y proyectos de condicionantes, criterios o instrumentos de paisaje. En este sentido, y conforme al artículo 10.a) de la LOTUP, las infraestructuras deben diseñarse considerando, entre otros aspectos, su integración en el paisaje y su afección a la infraestructura verde.

4. Por tanto, de acuerdo con lo señalado en los artículos 10 y 6.4 de la LOTUP, y siendo que los estudios de integración paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje, resulta necesaria la elaboración de un estudio de integración paisajística en los términos establecidos en el anexo II de la LOTUP, cuyas medidas de integración paisajística deberán ser condicionantes o medidas de propio proyecto, conforme al apartado j) del citado anexo.

5. En todo caso, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones sobre las alternativas propuestas en la elaboración del proyecto y en el Estudio de Integración Paisajística:

◦ De conformidad con la Directriz 129 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, es un principio director de la implantación de infraestructuras el considerar en la integración paisajística de las mismas los impactos desde las vías de comunicación y visión panorámica lejana, la cuenca visual afectada por la intervención y su grado de visibilidad desde las visuales más frecuentes o relevantes. El Estudio de Integración Paisajística determinará el valor y fragilidad del paisaje afectado conforme a lo señalado en el Anexo II de la LOTUP. Se determinará la valoración de la integración visual de la propuesta a partir del análisis visual del ámbito, teniendo en cuenta, en el caso que nos ocupa, la configuración de la cuenca visual del valle, "encajada" entre las Sierras circundantes (Corbera, de les Agulles, Montdúver...) y abierta al mar, y la incidencia de la AP-7 como punto de observación, por lo que el trazado del vial propuesto tendrá una gran visibilidad.

◦ Del mismo modo, la Directriz 129 de la ETCV, señala que la implantación de infraestructuras deberá respetar en lo posible la topografía y la vegetación preexistentes, la organización visual del paisaje, y evitar una excesiva fragmentación del territorio, por lo que, en consecuencia, se deben evitar aquellos trazados que contribuyan a la fragmentación del ámbito comprendido entre el casco urbano de Tavernes de la Valldigna y la Serra del Montdúver.

◦ Dado que el Río Vaca constituye un elemento perteneciente a la Infraestructura Verde, la alternativa de trazado seleccionada deberá respetar al máximo las funciones que desempeña a nivel tanto ambiental, como paisajístico y de conectividad. Del mismo modo, dado que en alguna de las alternativas (Alternativa 1) se propone dotar al vial propuesto de rutas ciclopeatonales que conecten con el ferrocarril y la playa, se deberá observar la posibilidad de dotar de continuidad a dichos recorridos presentes en el trazado del nuevo vial, permitiendo su conexión transversal y continuidad sobre el Río Vaca, para conectarlos con la Infraestructura Verde Urbana de Tavernes de la Valldigna, incluso con los senderos PR-CV-38 y PR-CV-39, situados al norte del casco urbano.

◦ En caso de requerirse la instalación de medidas de protección acústica, deberá valorarse de manera específica el impacto paisajístico y visual generado por las mismas, adoptando las

*soluciones de menor impacto paisajístico y visual en especial en los tramos que atraviesen los paisajes de mayor valor o desde los que se obtienen vistas a los principales recursos paisajísticos del entorno.*

6. En este sentido, y teniendo en cuenta que la elección del trazado debe ser la medida principal y prioritaria para evitar impactos paisajísticos y visuales, de acuerdo con el apartado g) del anexo II de la LOTUP, se considera que deben tenerse en cuenta las consideraciones anteriores a partir del trazado de la Alternativa 1, dado que el resto de alternativas suponen mayor fragmentación del territorio, debiendo tener en cuenta que dicho trazado deberá integrarse paisajísticamente con el Río Vaca y que constituirá el borde y fachada sur-sureste del casco urbano de Tavernes, así como elemento de transición con la llanura citrícola".

#### **Direcció Territorial de Educació, Cultura y Deporte** (Recibido el 4 de noviembre de 2019)

"Evaluada la documentació presentada, y en aplicació de la normativa vigente en materia de impacto patrimonial (art. 3 del Decreto 208/2010 de 10 de diciembre, del Consell, y art. 11 de la Ley 4/1998, del Patrimonio Cultural Valenciano) se entiende que, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico y arquitectónico es imprescindible dar cumplimiento a lo que establece el citado Decreto, y habrá que elaborar una memoria de impacto patrimonial, por no encontrarse entre los supuestos de exención que se enumeran en el art. 3.2 del citado Decreto"

#### **Servicio de Ordenación del Territorio** (Recibido el 4 de noviembre de 2019)

##### CARTOGRAFIES D'INUNDABILITAT

- En l'elaboració del present informe s'han analitzat les següents cartografies d'inundabilitat: cartografia del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundacions a la Comunitat Valenciana (des d'ara, PATRICOVA); cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (des d'ara, SNCZI); i cartografia del Sistema d'Informació d'Aigua de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer (des d'ara, SIA Xúquer). L'aplicació d'aquestes cartografies es justifica en l'article 7 i l'article 10 de la Normativa del PATRICOVA, per quan es tracta a la complementarietat de les diferents cartografies i el que fa referència a estudis oficials i plans aprovats per la Generalitat Valenciana o per un Organisme de Conca.

##### VALORACIÓ DEL RISC D'INUNDACIÓ

- Vist que les dues cartografies, SNCZI i PATRICOVA, tenen estudiades les afeccions d'inundabilitat en la zona on es plantegen les alternatives per la carretera CV-50.

- Vist que el SNCZI té determinada les afeccions derivades de les avingudes del riu Vaca o de Xeraco i del riu del Badell per a 10, 50, 100 i 500 anys de període de retorn [...]

- Vist que el PATRICOVA també determina afeccions d'inundabilitat de diferents nivells de perillositat que afecten la zona per on discorre el traçat de les diferents alternatives per la carretera CV-50 [...].

- Vist que atenent als articles 7 i 10 de la Normativa del PATRICOVA devia prevaler, en la majoria dels traçats proposats per la nova carretera la cartografia del SNCZI per estar elaborada a major escala i ser de més precisió, com seria el cas de les afeccions derivades del riu Vaca i del riu del Badell.

- Vist que la cartografia del SNCZI no incorpora l'anàlisi hidràulic i hidrològic que se'n deriva dels cabals aportats pels barrancs que drenen el vessant N del Massís del Mondúver, especialment els

*que discorren a l'E del Clot de la Font, com són el de Cremades, el de la Cadira, el de Bolomor i el del Ràfol, entre altres.*

- Vist que els barrancs d'aquest vessant N del Massís del Mondúver que discorren a l'W del Clot de la Font deuen incorporar-se a l'anàlisi hidrològic i hidràulic del riu Vaca.

- Vist que del vessant de la serra de les Creus circulen altres barrancs que deuran tenir-se en compte a l'hora d'analitzar la repercussió dels fluxos sobre el territori amb les solucions plantejades.

- Vist que no s'aporta un estudi de trànsit on es justifique la intensitat mitjana de trànsit (IMD) per suporta, encara que per dades oficials es reconeix que l'usen més de 2.000 vehicles/dia.

- Vist que entre la documentació no existeix cap informació pel que a fa a l'anàlisi dels drenatges transversals i longitudinals.

- Vist que la incidència del nivell d'inundació en la zona on es plantegen les alternatives de la CV-50 es més que significatiu [...]

- Vist que es dedueix, per la cartografia presentada i la topografia de la zona que qualsevol alternativa plantejada per la carretera CV-50 discorrerà sobre terraplenat a cota substancialment major de la topografia del terreny existent.

- Vist que la infraestructura projectada ha de complir el que es determina a l'article 21.3.a) de la Normativa del PATRICOVA pel que fa a les condicions d'adequació de les infraestructures en zones inundables.

- Vist que aquesta també deurà tenir en compte el no incrementar significativament la perillositat d'inundació segons es determina a l'article 9 i, per assimilació el 17 de la normativa mencionada.

##### CONSIDERACIONS FINALS

- Vist que aquesta infraestructura viària es planifica en un espai molt delicat pel que fa a l'equilibri de la problemàtica d'inundabilitat i la incidència sobre l'ocupació del territori existent caldrà que:

- es realitze un estudi d'inundabilitat detallat i minuciós comparant la situació inicial i la futura amb la infraestructura construïda. En aquest estudi serà cabal comptar amb un model digital d'elevacions molt precís que pugui discernir les possibles repercussions de la construcció, especialment pel que fa a l'increment de la vulnerabilitat i la incidència sobre tercers.

- respecte aspectes referits a la problemàtica d'inundabilitat i tenint en compte la situació tan delicada del nucli urbà de Tavernes de la Valldigna caldrà que al projecte es decidisca si la solució de la carretera s'aprofita per ajudar a resoldre la inadaptabilitat de la població o la solució es planteja al marge d'aquest problema.

- en qualsevol dels casos i abans de decidir l'opció constructiva final es devia tenir en compte:

- el pas sobre el barranc de Malet devia comportar el canvi del qual és tributari, passant d'abocar els cabals del barranc del Cambro al riu Vaca directament.

- estudiar la possibilitat d'establir l'encreuament amb el riu Vaca aigües amunt de l'estreta zona existent entre el barranc de Cambro i el Molí del Maltés.

- en el cas de l'alternativa 3, caldrà tenir especial cura en el riu o barranc del Badell a la zona on coincideix amb el camí del Pas de Cendra donada la quasi inexistència d'un caixer definit.

- per a les alternatives 1 i 2, establir condicions de permeabilitat molt elevades en travessar el riu Vaca en la zona propera al camí Vell de Gandia abans de la rotonda prevista.

- analitzar, per l'alternativa 1, els fluxos provinents de la zona del camí de la Dula que, parcialment drene per l'Assagador i creuen les Marjaletes, abans d'entroncar en el pas inferior a l'AP-7 existent en l'actualitat.

- avaluar la conveniència de l'alternativa 2 des de la rotonda situada al SE del nucli urbà, ja que discorre per la zona més baixa de la plana on els camins existents funcionen com sistemes de drenatge en el cas del desbordament del riu Vaca.

- en el cas de l'alternativa 3 caldrà avaluar la incidència sobre els barrancs que baixen des del Massís del Mondúver i en cap cas es podrà optar per una solució d'enllac amb la carretera N-332 que passe per sota de la plataforma de l'AP-7, aquesta darrera qüestió s'ha de fer complir en totes les solucions presentades, doncs en tots els casos el nivell de perillositat és alt.

#### CONCLUSIÓ

Per tot el que s'ha exposat es considera l'existència d'afecció de perillositat d'inundació per les propostes del "Proyecto básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332" i es considera imprescindible comptar amb un estudi d'inundabilitat per continuar amb la tramitació de l'expedient, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana.

#### E. ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental mantiene íntima relación con una serie de estudios cuyo contenido debe recogerse, integrarse y evaluarse conjuntamente. Estos documentos son: Memoria de Impacto Patrimonial, Estudio de Integración Paisajística y Estudio de Inundabilidad.

La Memoria de Impacto Patrimonial permite sintetizar la documentación de carácter patrimonial, tras la autorización de la prospección correspondiente, según lo establecido en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano y en la Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. La necesidad de redactar esta Memoria de Impacto Patrimonial viene detallada en el informe formulado por la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte.

La valoración de la integración paisajística y la identificación de los impactos paisajísticos y visuales, así como la previsión de su importancia y magnitud, se llevará a cabo en el Estudio de Integración Paisajística, cuyo contenido queda establecido en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

El Estudio de Inundabilidad deberá realizarse según lo establecido en la normativa del PATRICOVA y en el informe del Servicio de Ordenación del Territorio. Los resultados de este estudio y el informe que sobre el mismo realice el Servicio de Ordenación del Territorio se consideran imprescindibles para el planteamiento de las diferentes alternativas y para la solución adoptada.

Si bien se trata de volúmenes independientes, el contenido de estos tres estudios deben ser recogidos y coordinados en el Estudio de Impacto Ambiental, en lo que a inventario ambiental, identificación y valoración de impactos, establecimiento de medidas correctoras y protectoras y programa de vigilancia ambiental se refiere.

Asimismo, deberá atenderse al contenido de los informes recabados en la fase de información pública y de consultas a las administraciones públicas.

#### 1. Descripción general del proyecto.

Se describirán las fases de construcción y explotación, debiendo aportar, como mínimo documentación técnica referente a los siguientes epígrafes:

- Accesos al tajo que implicarán las obras.
- estimación del volumen del movimiento de tierras
- Sección de firme
- Cronograma de las obras
- drenaje longitudinal y transversal
- infraestructura de paso sobre los diferentes cursos de agua
- Cartografía adecuada a la siguiente escala, sobre ortofoto:
  - planta general sobre ortofoto, mínimo E 1/2.000, donde se aprecie la plataforma actual y la futura
  - perfil longitudinal, mínimo E 1/500
  - secciones tipo
  - perfiles transversales, mínimo E 1/100
  - drenaje longitudinal y transversal en planta sobre ortofoto 1/2.000
- se indicarán los servicios que vayan a ser afectados durante las obras o por el trazado de los caminos. Se deberá incluir un plano a escala 1/2000 referente a la intercepción de la carretera con los servicios y caminos existentes. Se adjuntará cartografía a esa misma escala sobre la reposición de los mismos.
- Además toda esta cartografía se deberá aportar en formato shp.

#### 2. Exposición de las principales alternativas.

Se deberá incluir en el análisis de alternativas, la alternativa 0, de modo que permita evaluar las diferentes alternativas a ejecutar y valorar sus impactos con respecto a la situación actual.

Descartadas las alternativas 2 y 3, por la mayor fragmentación del territorio que generan y la afección a la hidrología de la zona, las alternativas que se planteen deberán ser similares a la 1, aunque deberán ser coherentes con las conclusiones que se extraigan del Estudio de Inundabilidad. La solución que desarrolle el proyecto constructivo deberá ser acorde con el estudio de inundabilidad que se realice, de manera que la infraestructura proyectada sea compatible con las afecciones de inundabilidad según el PATRICOVA, permita la evacuación de flujos sin generar un incremento significativo de la peligrosidad de la zona de inundabilidad (artículo 9) y cumpla lo establecido en el artículo 21, relativo a las condiciones de adecuación de las infraestructuras en zonas inundables.



Dado que la nueva variante supondrá el tránsito desde una zona urbana a una citrícola, la infraestructura deberá integrar elementos que favorezcan la movilidad ciclo-peatonal y la integración de ambos usos.

### 3. Inventario ambiental

Deben identificarse, censarse, inventariarse, cuantificarse y, en su caso, cartografiarse, los siguientes aspectos ambientales: la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, la gea, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área afectada, con carácter general.

Con carácter especial:

- se realizará un correcto estudio del estado actual y capacidad de los distintos cursos de agua que se van a atravesar
- asimismo se realizará un estudio de los diferentes aportes hidrológicos a las zonas húmedas próximas.
- Se describirá y se *determinará el valor y fragilidad del paisaje afectado*

### 4. Evaluación y cuantificación de los efectos adversos del proyecto

Se detallarán todos los impactos que se generen sobre los aspectos ambientales generados identificados en el epígrafe 3. Entre otros, se deberá indicar:

- Volumen de tierra vegetal que puede verse afectado
- si se opta por instalar algún tipo de iluminación
- Detalle del origen del material a emplear y destino del material sobrante (gestión del movimiento de tierras resultante).
- se indicará las áreas donde se colocarán las instalaciones auxiliares destinadas a parque de maquinaria, oficinas, y en su caso, producción (machaqueo, áridos, hormigonado, etc.). Se especificarán las actividades que se realizarán a cabo dentro de dichas instalaciones
- El Estudio de Impacto Ambiental incluirá una evaluación expresa de los niveles acústicos que se obtengan. Se contemplarán cuantas medidas sean necesarias para cumplir los objetivos de calidad establecidos en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Se incluirá la parte correspondiente de los documentos: Memoria de Impacto Patrimonial, Estudio de Inundabilidad y Estudio de Integración Paisajística.

### 5. Medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente

Las medidas que se establezcan para la protección medioambiental y para la corrección de impactos generados deben concretarse y especificarse, tanto técnicamente como con su ubicación física, en consonancia con los efectos que pretenden evitar o reducir, en especial respecto a:

- en las áreas destinadas a instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, oficinas, y en su caso, producción (machaqueo, áridos, hormigonado, etc.), se indicará el tratamiento que se dará a dichas áreas tras proceder al desmantelamiento de las mismas, así como las medidas propuestas para evitar su afección al entorno inmediato en el que se ubican.

- se detallará las medidas correctoras que se llevarán a cabo con la tierra vegetal, así como las zonas donde se acopiarán

- en caso de que se opte por instalar algún tipo de iluminaria, se establecerán las medidas adecuadas para minimizar el impacto lumínico

-se detallarán las medidas que favorezcan la movilidad ciclo-peatonal y la integración de los usos urbanos y agrícolas

- dado que se cruza una zona de elevados afluentes e importancia hidrológica se aportará un listado de medidas específicas para evitar que la potencial contaminación que pueda generarse durante la ejecución de las obras, sea arrastrada aguas abajo.

- se realizará un estudio de la posible adecuación de las obras de drenaje transversal al paso de fauna, para lo que se empleará el documento "PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES", publicado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Se debe aportar cartografía de todas estas medidas con la planta general sobre ortofoto, a escala mínima 1/2000. Dicha cartografía mostrará las áreas de posible ubicación de instalaciones auxiliares, ajardinamiento de determinadas áreas, pantallas acústicas actuales y necesarias, vallado...

Se incluirá la parte correspondiente de los documentos: Memoria de Impacto Patrimonial, Estudio de Inundabilidad y Estudio de Integración Paisajística.

Se incluirá el coste del establecimiento de las medidas correctoras de forma que se especifiquen las medidas presupuestarias que deben adoptarse para la ejecución de las mismas.

### 6. Programa de Vigilancia Ambiental.

El PVA propondrá controles relativos a la valoración e identificación de los impactos ambientales que se están produciendo durante la ejecución de la nueva variante y del seguimiento de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias implantadas, y también a la puesta en servicio de la misma.

Los aspectos a controlar incluirán al menos:

- Calidad Atmosférica
- Niveles Sonoros
- Hidrografía y Calidad de las Aguas
- Hidrogeología
- Suelos
- Vegetación y forestal
- Fauna
- Medio Socioeconómico
- Recursos culturales
- Paisaje

El PVA establecerá además un mecanismo de control por parte del órgano sustantivo. Dicho mecanismo incluirá, entre otras, un reportaje cartográfico y fotográfico. No obstante, el órgano ambiental, si lo considera necesario, en el momento de emisión de la Declaración de Impacto Ambiental podrá determinar su propia participación en el seguimiento del programa de vigilancia ambiental.

Se incluirán la parte correspondiente de los documentos: Memoria de Impacto Patrimonial, Estudio de Inundabilidad y Estudio de Integración Paisajística

#### 7.Documento de síntesis

Se editará en un volumen independiente que no exceda de veinticinco páginas. Incluirá, resumidamente, las conclusiones relativas a la identificación de los principales impactos, a la propuesta de medidas protectoras y correctoras y de las exigencias del Programa de Vigilancia Ambiental. Todo ello se redactará en un lenguaje sencillo, no técnico, que pueda ser entendido por el público general.

#### F. CONTINUACIÓN DE LA TRAMITACIÓN (artículos 36-39 de la LEA)

Recibido este documento de alcance del estudio de impacto ambiental, se elaborará, al hilo de lo aquí pautado, la versión preliminar del estudio de impacto ambiental y la versión preliminar del proyecto.

Una vez redactados éstos, se someterán a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, en el diario oficial y en sede electrónica del órgano sustantivo.

Pese a que se somete a información pública, cabe advertir que están todavía abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y definición del proyecto.

En el anuncio del inicio de la información pública el órgano sustantivo, incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto, que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- a) Indicación de que el proyecto está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria
- b) Identificación del órgano competente para autorizar el proyecto; identificación de aquellos órganos de los que pueda obtenerse información pertinente y de aquellos a los que puedan presentarse alegaciones, así como del plazo disponible para su presentación.

Además, se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que se ha sometido a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando preferentemente los medios de comunicación y electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (identificadas en este documento por el órgano ambiental y cuyo contenido no haya sido determinante). Así pues, el órgano sustantivo deberá solicitar con carácter preceptivo los siguientes informes:

De la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, al Servicio Territorial de Medio Ambiente y al Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos.

De la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a la Dirección General de Cultura y Patrimonio.

De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, a la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna

Las consultas se realizarán mediante una notificación que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- a) El estudio de impacto ambiental, o el lugar o lugares en los que puede ser consultado.
- b) El órgano al que se deben remitir los informes y alegaciones.
- c) Toda la documentación relevante sobre el proyecto a efectos de la evaluación ambiental que obre en poder del órgano sustantivo.

La consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

Finalizados los trámites de información pública y de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo (al coincidir con el promotor) redactará la nueva versión del proyecto y el estudio de impacto ambiental, tomando en consideración el resultado de aquella fase.

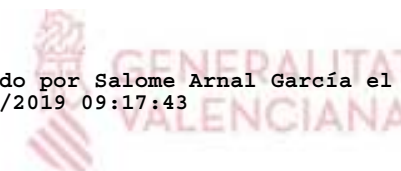
Redactadas las nuevas versiones, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de inicio y los documentos que la deben acompañar. El órgano ambiental procederá al análisis técnico del mismo y a la emisión de la declaración de impacto ambiental.

Cualquier duda sobre el contenido del presente informe podrá ser aclarado en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental haciendo mención al número de expediente que figura en el encabezado.

Lo que se informa para su conocimiento y efectos oportunos.

La Subdirectora General  
de Evaluación Ambiental

Firmado por Salome Arnal García el  
10/12/2019 09:17:43



**Expt. 223 2019 SGENP**  
**REF.: MS/JAH**

**ASUNTO: Consulta al Documento Inicial sobre alternativas al proyecto básico “Variante de la carretera CV 50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332”**

*Este informe es referix exclusivament a l'afecció del mencionat assumpte als espais naturals protegits d'acord amb la Llei 11/1994, de 27 de desembre d'Espais Naturals Protegits de la Comunitat Valenciana (en davant Llei 11/1994 d'ENP).*

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental realiza consulta sobre las alternativas presentadas para el proyecto “Variante de la Carretera CV50 en Tavernes Valldigna y conexión con N-332”, en relación con los Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana según la Ley 11/1994 competencia de este Servicio. Se presenta un Documento Inicial con los objetivos fundamentales de decidir el trazado de un nuevo tramo de la carretera CV-50 para evitar la actual travesía urbana de Tavernes de la Valldigna y de mejorar el enlace con la N-332 y la AP-7. En total son unos 4 km de trazado del que, partiendo del mismo kilómetro, se presentan tres alternativas:



Alternativas de trazado: 1 en amarillo, 2 en rojo y 3 en verde. En azul zonas húmedas catalogadas y perímetro de protección.

- La alternativa 1, afecta parcialmente a la zona periférica de protección de 500 metros de la zona húmeda catalogada n.º 8 de la Marjal i Estany de la Ribera sur del Xuquer. Es la opción de trazado que transcurre más al norte, cerca de zonas ya urbanizadas, más cerca del núcleo urbano de Tavernes de Valldigna. Incluso en el último tramo, una vez salvada

la zona urbana, coincide con el trazado actual de la CV-50 y el enlace con la N-332 sería una remodelación del actual.

- El trazado de la alternativa 2 no afecta la delimitación de ninguna zona húmeda catalogada, sin embargo supone un nuevo vial por una zona agrícola no urbanizada actualmente, surcada por numerosas acequias, y cuya hidrología infraestructura nueva podría afectar. La conexión con la N- 332 se realizaría sobre el cauce del río Vaca.

- La alternativa 3 espacialmente afecta muy poco a la zona de protección de la zona húmeda de la Marjal de la Safor. Pero supone un nuevo trazado por el piedemonte de l'Ombria de Bolomar, esta sierra es una zona de recarga de acuíferos y da lugar a numerosos barrancos y ullals que alimentan la marjal. Por lo que una nueva infraestructura en esta zona podría tener un efecto negativo importante en la hidrología subterránea y/o superficial de la zona húmeda.

En definitiva, la alternativa 1, a pesar de que es la que mayor zona de protección de zona húmeda atraviesa, se considera que causará menor afección a las zonas húmedas ya que el trazado nuevo se limita al desvío respecto de la zona urbana, una vez pasado este retoma el trazado actual y las conexiones se hacen mejorando las actuales. Se considera que nuevos trazados no son adecuados por que es una zona de importantes aportes hidrológicos a las marjales, con el río Vaca, barrancos, acequias, fonts y ullals. La hidrología ya está en muchos casos afectada por desvíos y encauzamientos y nuevas barreras no son convenientes.

En cuanto al estudio de impacto y la viabilidad ambiental del proyecto final deberá tener en cuenta que de cualquier manera se encuentra en una zona altamente inundable y no deberá crear nuevas barreras a la circulación del agua, por el contrario debería considerar la utilización de sistemas de drenaje adecuados y sostenibles. Deberá localizar acequias y ullals y minimizar el impacto sobre ellos.

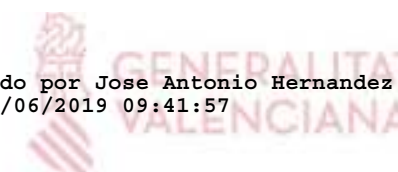
*Tot allò sense perjudi del que pugua derivar-se de l'aplicació concurrent d'altres normes sectorials, de la mateixa o superior rang, per les diferents Administracions Públiques, en l'àmbit de les seues competències.*

La Tècnica del Servei

Firmado digitalmente por MARIA  
 DEL CARMEN|SAHUQUILLO|  
 LLINARES  
 Fecha: 2019.06.25 14:39:05 +02'00'

Vist i plau Cap de Servei d'Espais Naturals  
 Protegits

Firmado por Jose Antonio Hernandez Muñoz  
 el 28/06/2019 09:41:57



**ASSUMPTE: SOL·LICITUD D'INFORME EN MATÈRIA D'INFRASTRUCTURA VERDA I PAISATGE RELATIVA A L'AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL ORDINÀRIA DEL PROJECTE BÀSIC DE LA VARIANT DE LA CARRETERA CV-50 I CONNEXIÓ AMB LA N-332, EN EL TERME MUNICIPAL DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)**

Expte: 141/2018-AIA  
EP 2019/133 RM/jms

En relació amb la sol·licitud descrita en l'encapçalament, s'observen els següents:

**1. Antecedents**

La consulta es realitza per part del Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, amb entrada en la Subdirecció d'Ordenació del Territori i Paisatge el 21 de març de 2019, d'acord amb l'article 34.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, perquè s'informe sobre les alternatives presentades i la seua viabilitat ambiental, amb la finalitat de determinar l'abast de l'Estudi d'Impacte Ambiental del projecte.

S'aporta ruta d'accés a la documentació de l'expedient, que, una vegada consultada consisteix en Document Inicial del Projecte Bàsic de la variant de la carretera CV-50 a Tavernes de la Valldigna i connexió amb la N-332, promogut pel Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

**2. Objecte**

L'objecte del projecte és execució d'un nou tram de la carretera CV-50 els objectius fonamentals del qual són evitar l'actual travessia urbana de Tavernes de la Valldigna i millorar la connectivitat de la pròpia CV-50 amb la resta de la xarxa viària, i en concret amb la N-332.

El Document Inicial presentat proposa 3 alternatives de traçat, que es concreten en 4 propostes: 1, 2, 3A i 3B atès que una d'elles, la 3, conservant el mateix traçat, planteja diferents cotes en la rasant del seu tram final. En la imatge es mostren les 3 alternatives de traçat, coincidents en el seu tram inicial: en roig l'alternativa 1, de 4,2 km; en groc l'alternativa 2, de 4,1 km; i en verd fosc les alternatives 3A i 3B, de 4,3 km. Totes es plantegen amb calçada única i un carril per sentit.



- L'alternativa 1 (traçat roig) arranca, com la resta d'alternatives, des del punt PK 4+000 de la CV-50 a l'oest del nucli urbà de Tavernes, mitjançant una nova rotonda, i connecta en el PK 236+800 de la N-332. El seu traçat voreja el nucli urbà de Tavernes pel sud, i es dirigeix al nord-est respectant la

classificació dels sòls urbanitzables previstos en el planejament vigent. Connecta amb la N-332 a la qual accedeix pel pas sota l'AP-7, però no connectarà amb aquesta. Incorpora itinerari ciclopeatonal al llarg de tot el seu traçat, el qual possibilita la comunicació amb l'estació de ferrocarril i la platja.

- L'alternativa 2 (traçat groc) part del mateix punt PK 4+000 de la CV-50, arriba també a la rotonda en el punt PK2+720 de la variant, i llavors gira cap a l'est per a connectar amb la N-332 en el PK 235+880 d'aquesta. Es planteja pas superior sobre l'AP-7, per la qual cosa la rasant arriba fins a 12 m per damunt de la cota natural del terreny. No és possible la connexió ciclopeatonal amb l'estació del ferrocarril i la platja. Es disposarà de connexió futura amb l'AP-7.
- Les alternatives 3A i 3B (traçat verd fosc) arranquen igualment de la nova rotonda de la CV-50, travessen la vall, en una longitud de 1300m cap al sud-est, adossant-se a la base de la Serra de l'Ombria del Montdúver. Es planeja una cota de rasant de 2,50m per damunt de la cota natural. A més, en el tram final es plantegen dues opcions 3A i la 3B la diferència de la qual és el pas sobre l'AP-7: l'opció 3A creua per damunt d'aquesta, amb cotes de 12-13 m per damunt de la rasant del terreny, i l'opció 3B creuarà per davall de l'AP-7. Contemplen un carril ciclopeatonal en tot el seu traçat, però que no permetria la connexió amb el ferrocarril i la platja. També connectarà en un futur amb l'AP-7.

3. Vista la documentació aportada, Document Inicial per a l'Avaluació d'Impacte Ambiental del Projecte de variant de la carretera CV-50 a Tavernes de la Valldigna i la seua connexió amb la N-332, que no s'acompanya d'instrument de paisatge, en relació amb les fases posteriors de l'Avaluació d'Impacte Ambiental del projecte cal **INFORMAR:**

1. Els traçats de les alternatives proposades, es troben a l'entorn dels LIC Serra de Corbera i Serres del Montdúver i Marxuquera, així com de la ZEPA Montdúver-Marjal de la Safor. De la mateixa manera, es troben a l'entorn del Paisatge de Rellevància Regional PRR 18, Montdúver, d'acord amb la Directriu 53 de la Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). A més, el tram final de l'Alternativa 1 en la seua connexió amb la N-332 afecta a la zona de protecció de la Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer.
2. Així mateix, els traçats proposats afecten elements integrants de la Infraestructura Verda del territori de conformitat amb els arts. 4 i 5 de la LOTUP, com a zones crítiques per la possible incidència de riscos naturals (zones de perillositat i risc d'inundació segons PATRICOVA), i podrien afectar elements d'interès cultural.
3. De conformitat amb el que s'estableix en l'article 6 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), el paisatge s'integrarà en totes les polítiques sectorials que incidisquen en el mateix i condicionarà, entre altres, les infraestructures i la gestió i conservació d'espais naturals, mitjançant la incorporació en els seus plans i projectes de condicionants, criteris o instruments de paisatge. En aquest sentit, i conforme a l'article 10.a) de la LOTUP, les infraestructures han de dissenyar-se considerant, entre altres aspectes, la seua integració en el paisatge i la seua afecció a la infraestructura verda.
4. Per tant, d'acord amb l'assenyalat en els articles 10 i 6.4 de la LOTUP, i sent que els estudis d'integració paisatgística valoren els efectes sobre el caràcter i la percepció del paisatge de projectes i actuacions amb incidència en el paisatge, **resulta necessària l'elaboració d'un estudi d'integració paisatgística** en els termes establits en l'annex II de la LOTUP, les mesures d'integració paisatgística del qual hauran de ser condicionants o mesures de propi projecte, conforme a l'apartat j) del citat annex.
5. En tot cas, s'hauran de tindre en compte les següents consideracions sobre les alternatives proposades en l'elaboració del projecte i en l'Estudi d'Integració Paisatgística:
  - De conformitat amb la Directriu 129 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, és un principi director de la implantació d'infraestructures el considerar en la integració paisatgística de les mateixes els impactes des de les vies de comunicació i visió panoràmica llunyana, la conca visual afectada per la intervenció i el seu grau de visibilitat des de les visuals més freqüents o rellevants. L'Estudi d'Integració Paisatgística determinarà el valor i fragilitat del paisatge afectat conforme a l'assenyalat en l'Annex II de la LOTUP. Es

determinarà la valoració de la integració visual de la proposta a partir de l'anàlisi visual de l'àmbit, tenint en compte, en el cas que ens ocupa, la configuració de la conca visual de la vall, "encaixada" entre les Serres circumdants (Corbera, de les Agulles, Montdúver...) i oberta al mar, i la incidència de l'AP-7 com a punt d'observació, per la qual cosa el traçat del vial proposat tindrà una gran visibilitat.

- De la mateixa manera, la Directriu 129 de la ETCV, assenyala que la implantació d'infraestructures haurà de respectar en la mesura del possible la topografia i la vegetació preexistents, l'organització visual del paisatge, i evitar una excessiva fragmentació del territori, per la qual cosa, en conseqüència, s'han d'evitar aquells traçats que contribuïsquen a la fragmentació de l'àmbit comprés entre el nucli urbà de Tavernes de la Vallidigna i la Serra del Montdúver.
- Atés que el Riu Vaca constitueix un element pertanyent a la Infraestructura Verda, l'alternativa de traçat seleccionada haurà de respectar al màxim les funcions que exerceix a nivell tant ambiental, com a paisatgístic i de connectivitat. De la mateixa manera, atés que en alguna de les alternatives (Alternativa 1) es proposa dotar al vial proposat de rutes ciclopeatonals que connecten amb el ferrocarril i la platja, s'haurà d'observar la possibilitat de dotar de continuïtat a aquests recorreguts presents en el traçat del nou vial, permetent la seua connexió transversal i continuïtat sobre el Riu Vaca, per a connectar-los amb la Infraestructura Verda Urbana de Tavernes de la Vallidigna, fins i tot amb les senders PR-CV-38 i PR-CV-39, situats al nord del nucli urbà.
- En cas de requerir-se la instal·lació de mesures de protecció acústica, haurà de valorar-se de manera específica l'impacte paisatgístic i visual generat per aquestes, adoptant les solucions de menor impacte paisatgístic i visual especialment en els trams que travessen els paisatges de major valor o des dels quals s'obtenen vistes als principals recursos paisatgístics de l'entorn.

6. En aquest sentit, i tenint en compte que l'elecció del traçat ha de ser la mesura principal i prioritària per a evitar impactes paisatgístics i visuals, d'acord amb l'apartat g) de l'annex II de la LOTUP, es considera que han de tindre's en compte les consideracions anteriors a partir del traçat de l'**Alternativa 1**, atés que la resta d'alternatives suposen major fragmentació del territori, havent de tindre en compte que aquest traçat haurà d'integrar-se paisatgísticament amb el Riu Vaca i que constituirà la vora i façana sud-sud-est del nucli urbà de Tavernes, així com element de transició amb la plana citrícola.

El que es dona trasllat per a coneixement i efectes oportuns.

**ASSUMPTE: SOLICITUD DE INFORME EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE RELATIVA A LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA DEL PROYECTO BÁSICO DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA CV-50 Y CONEXIÓN CON LA N-332, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)**

Expte: 141/2018-AIA  
 EP 2019/133 RM/jms

En relación con la solicitud descrita en el encabezamiento, se observan los siguientes:

**1. Antecedentes**

La consulta se realiza por parte del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, con entrada en la Subdirección de Ordenación del Territorio y Paisaje el 21 de marzo de 2019, de acuerdo con el artículo 34.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, para que se informe sobre las alternativas presentadas y su viabilidad ambiental, con el fin de determinar el alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto.

Se aporta ruta de acceso a la documentación del expediente, que, una vez consultada consiste en Documento Inicial del Proyecto Básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332, promovido por el Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

**2. Objeto**

El objeto del proyecto es ejecución de un nuevo tramo de la carretera CV-50 cuyos objetivos fundamentales son evitar la actual travesía urbana de Tavernes de la Vallidigna y mejorar la conectividad de la propia CV-50 con el resto de la red viaria, y en concreto con la N-332.

El Documento Inicial presentado propone 3 alternativas de trazado, que se concretan en 4 propuestas: 1, 2, 3A y 3B dado que una de ellas, la 3, conservando el mismo trazado, plantea diferentes cotas en la rasante de su tramo final. Además se plantea la alternativa 0 o situación actual. En la imagen se muestran las 3 alternativas de trazado, coincidentes en su tramo inicial: en rojo la alternativa 1, de 4,2 km; en amarillo la alternativa 2, de 4,1 km; y en verde oscuro las alternativas 3A y 3B, de 4,3 km. Todas se plantean con calzada única y un carril por sentido.



- La alternativa 1 (trazado rojo) arranca, como el resto de alternativas, desde el punto PK 4+000 de la CV-50 al oeste del núcleo urbano de Tavernes, mediante una nueva rotonda, y conecta en el PK 236+800 de la N-332. Su trazado bordea el casco urbano de Tavernes por el sur, y se dirige al noreste respetando la clasificación de los suelos urbanizables previstos en el planeamiento vigente. Conecta con la N-332 a la que accede por el paso bajo la AP-7, pero no conectará con ésta. Incorpora itinerario ciclopeatonal a lo largo de todo su trazado, el cual posibilita la comunicación con la estación de ferrocarril y la playa.
- La alternativa 2 (trazado amarillo) parte del mismo punto PK 4+000 de la CV-50, llega también a la rotonda en el punto PK2+720 de la variante, y entonces gira hacia el este para conectar con la N-332 en el PK 235+880 de la misma. Se plantea paso superior sobre la AP-7, por lo que la rasante llega hasta 12 m por encima de la cota natural del terreno. No es posible la conexión ciclopeatonal con la estación del ferrocarril y la playa. Se dispondrá de conexión futura con la AP-7.
- Las alternativas 3A y 3B (trazado verde oscuro) arrancan igualmente de la nueva rotonda de la CV-50, atraviesan el valle, en una longitud de 1300m hacia el sureste, adosándose a la base de la Serra de l'Ombria del Montdúver. Se planea una cota de rasante de 2,50m por encima de la cota natural. Además, en el tramo final se plantean dos opciones 3A y la 3B cuya diferencia es el paso sobre la AP-7: la opción 3A cruza por encima de la misma, con cotas de 12-13 m por encima de la rasante del terreno, y la opción 3B cruzaría por debajo de la AP-7. Contemplan un carril ciclopeatonal en todo su trazado, pero que no permitiría la conexión con el ferrocarril y la playa. También conectará en un futuro con la AP-7.

**3. Vista** la documentación aportada, Documento Inicial para la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Valldigna y su conexión con la N-332, que no se acompaña de instrumento de paisaje, en relación con las fases posteriores de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto cabe **INFORMAR**:

1. Los trazados de las alternativas propuestas, se encuentran en el entorno de los LIC Serra de Corbera y Serres del Montdúver i Marxuquera, así como de la ZEPA Montdúver-Marjal de la Safor. Del mismo modo, se encuentran en el entorno del Paisaje de Relevancia Regional PRR 18, Montdúver, de acuerdo con la Directriz 53 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). Además, el tramo final de la Alternativa 1 en su conexión con la N-332 afecta a la zona de protección de la Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer.
2. Asimismo, los trazados propuestos afectan a elementos integrantes de la Infraestructura Verde del territorio de conformidad con los arts. 4 y 5 de la LOTUP, como zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales (zonas de peligrosidad y riesgo de inundación según PATRICOVA), y podrían afectar a elementos de interés cultural.
3. De conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), el paisaje se integrará en todas las políticas sectoriales que incidan en el mismo y condicionará, entre otros, las infraestructuras y la gestión y conservación de espacios naturales, mediante la incorporación en sus planes y proyectos de condicionantes, criterios o instrumentos de paisaje. En este sentido, y conforme al artículo 10.a) de la LOTUP, **las infraestructuras deben diseñarse considerando, entre otros aspectos, su integración en el paisaje y su afección a la infraestructura verde.**
4. Por tanto, de acuerdo con lo señalado en los artículos 10 y 6.4 de la LOTUP, y siendo que los estudios de integración paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje, **resulta necesaria la elaboración de un estudio de integración paisajística** en los términos establecidos en el anexo II de la LOTUP, cuyas medidas de integración paisajística deberán ser condicionantes o medidas de propio proyecto, conforme al apartado j) del citado anexo.
5. En todo caso, se deberán tener en cuenta las siguientes **consideraciones** sobre las alternativas propuestas en la elaboración del proyecto y en el Estudio de Integración Paisajística:
  - De conformidad con la Directriz 129 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, es un principio director de la implantación de infraestructuras el considerar en la integración

- paisajística de las mismas los impactos desde las vías de comunicación y visión panorámica lejana, la cuenca visual afectada por la intervención y su grado de visibilidad desde las visuales más frecuentes o relevantes. El Estudio de Integración Paisajística determinará el valor y fragilidad del paisaje afectado conforme a lo señalado en el Anexo II de la LOTUP. Se determinará la valoración de la integración visual de la propuesta a partir del análisis visual del ámbito, teniendo en cuenta, en el caso que nos ocupa, la configuración de la cuenca visual del valle, “encajada” entre las Sierras circundantes (Corbera, de les Agulles, Montdúver...) y abierta al mar, y la incidencia de la AP-7 como punto de observación, por lo que el trazado del vial propuesto tendrá una gran visibilidad.
- Del mismo modo, la Directriz 129 de la ETCV, señala que la implantación de infraestructuras deberá respetar en lo posible la topografía y la vegetación preexistentes, la organización visual del paisaje, y evitar una excesiva fragmentación del territorio, por lo que, en consecuencia, se deben evitar aquellos trazados que contribuyan a la fragmentación del ámbito comprendido entre el casco urbano de Tavernes de la Valldigna y la Serra del Montdúver.
  - Dado que el Río Vaca constituye un elemento perteneciente a la Infraestructura Verde, la alternativa de trazado seleccionada deberá respetar al máximo las funciones que desempeña a nivel tanto ambiental, como paisajístico y de conectividad. Del mismo modo, dado que en alguna de las alternativas (Alternativa 1) se propone dotar al vial propuesto de rutas ciclopeatonales que conecten con el ferrocarril y la playa, se deberá observar la posibilidad de dotar de continuidad a dichos recorridos presentes en el trazado del nuevo vial, permitiendo su conexión transversal y continuidad sobre el Río Vaca, para conectarlos con la Infraestructura Verde Urbana de Tavernes de la Valldigna, incluso con los senderos PR-CV-38 y PR-CV-39, situados al norte del casco urbano.
  - En caso de requerirse la instalación de medidas de protección acústica, deberá valorarse de manera específica el impacto paisajístico y visual generado por las mismas, adoptando las soluciones de menor impacto paisajístico y visual en especial en los tramos que atraviesen los paisajes de mayor valor o desde los que se obtienen vistas a los principales recursos paisajísticos del entorno.
6. En este sentido, y teniendo en cuenta que la elección del trazado debe ser la medida principal y prioritaria para evitar impactos paisajísticos y visuales, de acuerdo con el apartado g) del anexo II de la LOTUP, se considera que deben tenerse en cuenta las consideraciones anteriores a partir del trazado de la **Alternativa 1**, dado que el resto de alternativas suponen mayor fragmentación del territorio, debiendo tener en cuenta que dicho trazado deberá integrarse paisajísticamente con el Río Vaca y que constituirá el borde y fachada sur-sureste del casco urbano de Tavernes, así como elemento de transición con la llanura citrícola.

Lo que se da traslado para su conocimiento y efectos oportunos.

València, a la data de la signatura

Vº Bº LA CAP DEL SERVEI D'INFRAESTRUCTURA  
VERDA I PAISATGE

LA CAP DE SECCIÓ D'ANÀLISI TERRITORIAL  
ESTRATÈGIC

Firmado por Ana Dolores Prades Manzano el  
16/08/2019 09:52:51

Firmado por Rosana Muñoz Capel el  
14/08/2019 14:43:47

**Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental**  
CA 9 d'Octubre, torre 1 (C.Democràcia, 77)  
46018 - València

**Emplaçament: CV-50 connexió amb N-332 (Tavernes de la Valldigna)**  
**Projecte: Variant de la ctra. CV-50 en Tavernes de la Valldigna i connexió amb N-332**

En relació amb l'expedient 0313p19, que està tenint la seua tramitació en aquest Servei Territorial, i en el qual apareix com a persona interessada, ens posem en contacte amb vosté per remetre-vos la següent **COMUNICACIÓ**:

1. Avaluada la documentació presentada, i en aplicació de la normativa vigent en matèria d'impacte patrimonial (art. 3 del Decret 208/2010 de 10 de desembre, del Consell, i art. 11 de la Llei 4/1998, del Patrimoni Cultural Valencià), s'entén que, des del punt de mira del patrimoni arqueològic i arquitectònic **és imprescindible donar compliment** a allò que estableix l'esmentat Decret, i caldrà elaborar una **memòria d'impacte patrimonial**, per no trobar-se en els supòsits d'exempció que s'enumeren en l'art. 3.2 de l'esmentat Decret.

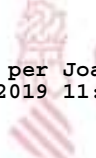
El que us comuniquem, als efectes oportuns

En relación con el expediente 0313p19, que está siendo tramitado en este Servicio Territorial, y en el cual aparece como persona interesada, nos ponemos en contacto con usted para remitirles la siguiente **COMUNICACIÓN**:

1. Evaluada la documentación presentada, y en aplicación de la normativa vigente en materia de impacto patrimonial (art. 3 del Decreto 208/2010 de 10 de diciembre, del Consell, y art. 11 de la Ley 4/1998, del Patrimonio Cultural Valenciano) se entiende que, des del punto de vista del patrimonio arqueológico y arquitectónico **es imprescindible dar cumplimiento** a lo que establece el citado Decreto, y habrá que elaborar una **memoria de impacto patrimonial**, por no encontrarse entre los supuestos de exención que se enumeran en el art. 3.2 del citado Decreto.

Lo que se comunica, a los efectos oportunos

**EL CAP DEL SERVEI TERRITORIAL DE CULTURA I ESPORT**

 Firmat per Joaquín Enrique López Camps el  
04/09/2019 11:42:07

Ref. 141/2018-AIA

Assumpte: «Proyecto básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332»

SERVEI D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

Expt.: 19125\_46238\_R IVC

## INFORME DEL RISC D'INUNDACIÓ SOBRE EL «PROYECTO BÁSICO DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA CV-50 EN TAVERNES DE LA VALLDIGNA Y CONEXIÓN CON LA N-332» (VALÈNCIA).

### SOL·LICITUD

Vist l'escrit del Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de 18 de març de 2019, en el que sol·licita informe, a la Sotsdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge (Servei d'Ordenació del Territori), sobre el «Proyecto básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Vallidigna y conexión con la N-332», que va tindre entrada el 21 de març, la documentació del qual es troba a la web <http://www.agroambient.gva.es>, s'emet el següent informe:

### DESCRIPCIÓ DE L'ACTUACIÓ

- Vist que l'actuació té per objecte realitzar una nova carretera al S del nucli urbà de Tavernes de la Vallidigna que resolga el pas de la carretera CV-50 per dintre del nucli urbà i a l'hora es connecte, de forma adequada, amb la carretera N-332 que travessa, de N a S, a l'E de la població.

- Vist que en aquest projecte es plantegen diverses solucions denominades Alternativa 0, Alternativa 1, Alternativa 2 i Alternativa 3 (amb dos variants d'enllaç) que intenten donar resposta a la problemàtica plantejada tenint en compte les condicions territorials, hidrogràfiques, ambientals, de paisatge i de connectivitat (Veure Figura 1 en la pàgina següent).

### CARTOGRAFIES D'INUNDABILITAT

- En l'elaboració del present informe s'han analitzat les següents cartografies d'inundabilitat: cartografia del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundacions a la Comunitat Valenciana (des d'ara, PATRICOVA); cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (des d'ara, SNCZI); i cartografia del Sistema d'Informació d'Aigua de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer (des d'ara, SIA Xúquer). L'aplicació d'aquestes cartografies es justifica en l'article 7 i l'article 10 de la Normativa del PATRICOVA, per quan es tracta a la complementarietat de les diferents cartografies i el que fa referència a estudis oficials i plans aprovats per la Generalitat Valenciana o per un Organisme de Conca.

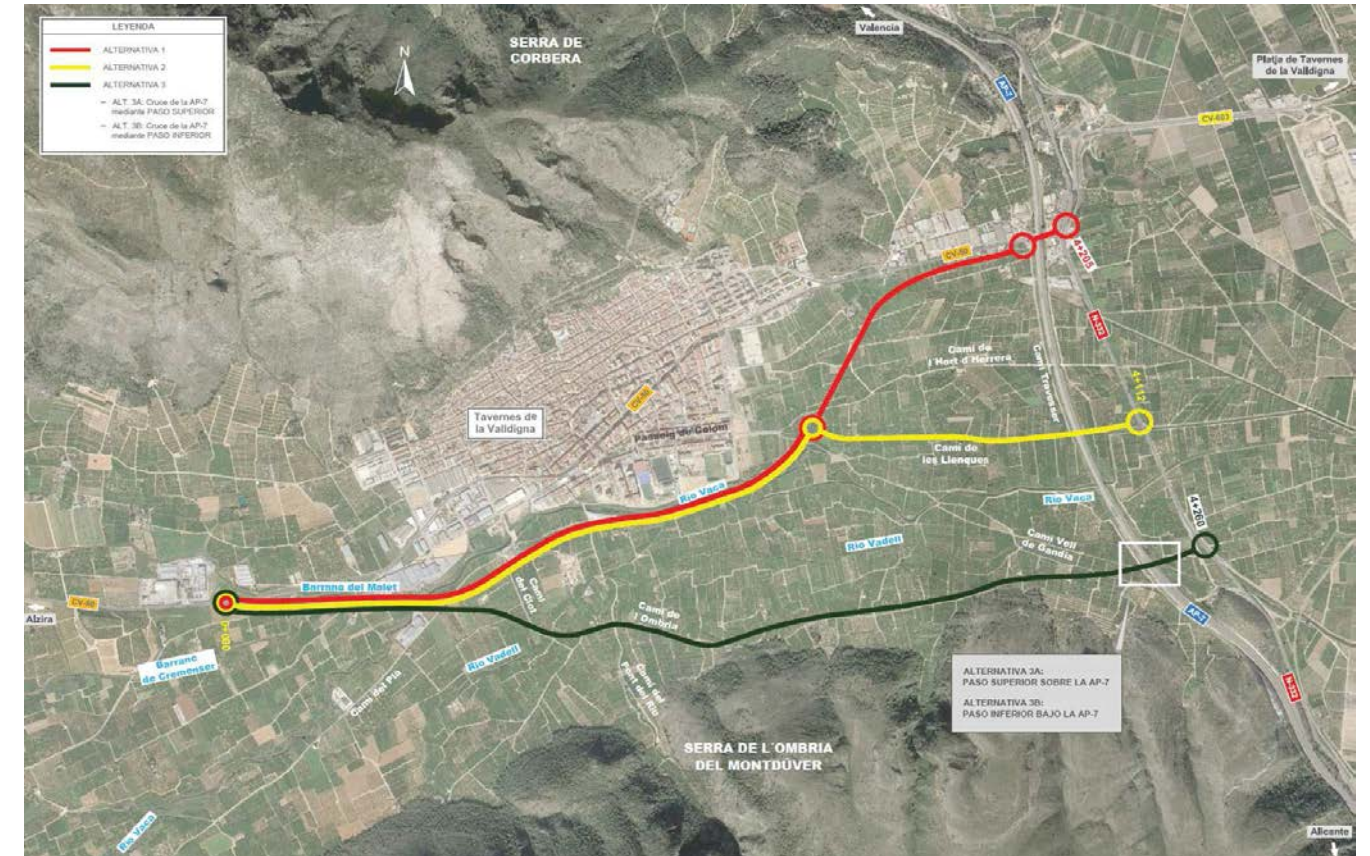


Figura 1\_ Ortofoto de la situació de la proposta de les alternatives per la carretera CV-50 al pas per la Vallidigna.

### VALORACIÓ DEL RISC D'INUNDACIÓ

- Vist que les dues cartografia, SNCZI i PATRICOVA, tenen estudiades les afeccions d'inundabilitat en la zona on es plantegen les alternatives per la carretera CV-50.

- Vist que el SNCZI té determina les afeccions derivades de les avingudes del riu Vaca o de Xeraco i del riu del Badell per a 10, 50, 100 i 500 anys de període de retorn (Veure Figura 2 en la pàgina següent).

- Vist que el PATRICOVA també determina afeccions d'inundabilitat de diferents nivells de perillositat que afecten la zona per on discorre el traçat de les diferents alternatives per la carretera CV-50 (Veure Figura 3 en la pàgina següent).

- Vist que atenent als articles 7 i 10 de la Normativa del PATRICOVA devia prevaler, en la majoria dels traçats proposats per la nova la carretera la cartografia del SNCZI per estar elaborada a major escala i ser de més precisió, com seria el cas de les afeccions derivades del riu Vaca i del riu del Badell.



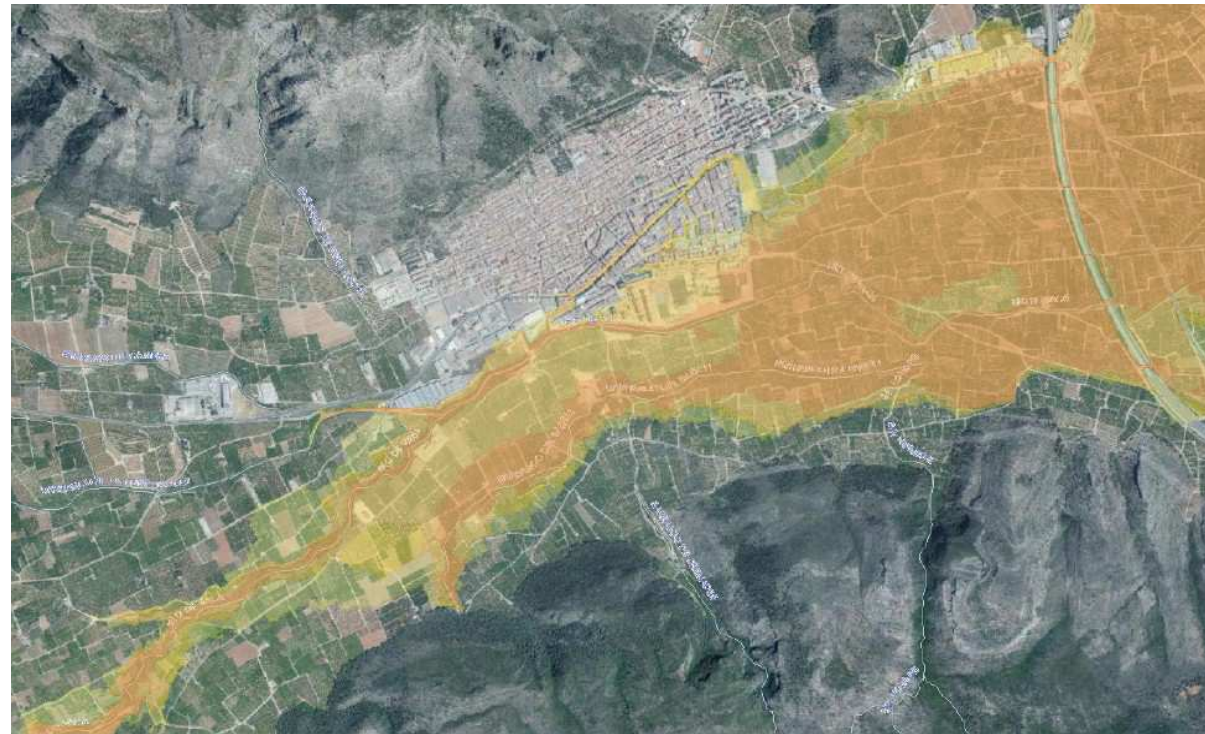


Figura 2\_ Ortofoto amb les afeccions d'inundabilitat de la zona per a 10, 50, 100 i 500 anys de període de retorn segons la cartografia del SNCZI (colors groc clar, groc obscur, taronja clar i taronja obscur, respectivament).

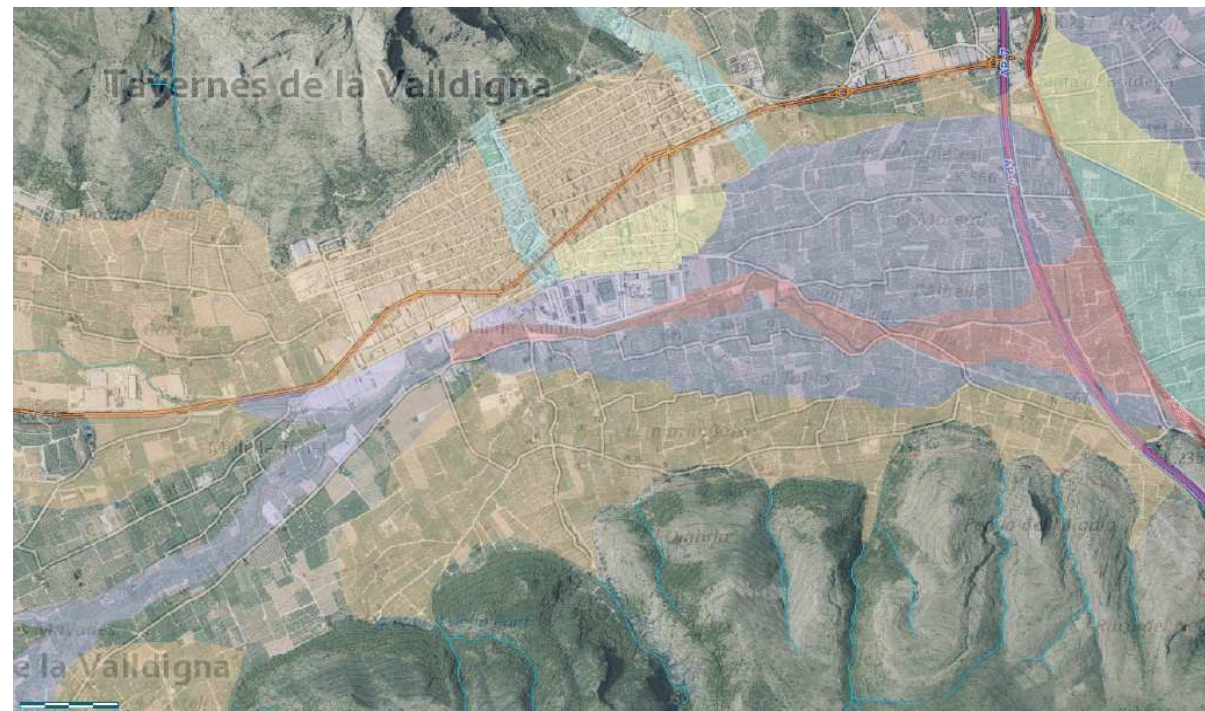


Figura 3\_ Ortofoto amb les afeccions d'inundabilitat de la zona segons la cartografia del PATRICOVA (perillositat de nivell 1, color rosa; perillositat de nivell 3, color blau clar; perillositat de nivell 5, color morat; i perillositat de caràcter geomorfològic, color taronja).

- Vist que la cartografia del SNCZI no incorpora l'anàlisi hidràulic i hidrològic que se'n deriva dels cabals aportats pels barrancs que drenen el vessant N del Massís del Mondúver, especialment els que discorren a l'E del Clot de la Font, com són el de Cremades, el de la Cadira, el de Bolomor i el del Ràfol, entre altres.

- Vist que els barrancs d'aquest vessant N del Massís del Mondúver que discorren a l'W del Clot de la Font deuen incorporar-se a l'anàlisi hidrològic i hidràulic del riu Vaca.

- Vist que del vessant de la serra de les Creus circulen altres barrancs que deuran tenir-se en compte a l'hora d'analitzar la repercussió dels fluxos sobre el territori amb les solucions plantejades.

- Vist que no s'aporta un estudi de trànsit on es justifique la intensitat mitjana de trànsit (IMD) per suporta, encara que per dades oficials es reconeix que l'usen més de 2.000 vehicles/dia.

- Vist que entre la documentació no existeix cap informació pel que a fa a l'anàlisi dels drenatges transversals i longitudinals.

- Vist que la incidència del nivell d'inundació en la zona on es plantegen les alternatives de la CV-50 és més que significatiu (Veure Figura 4).

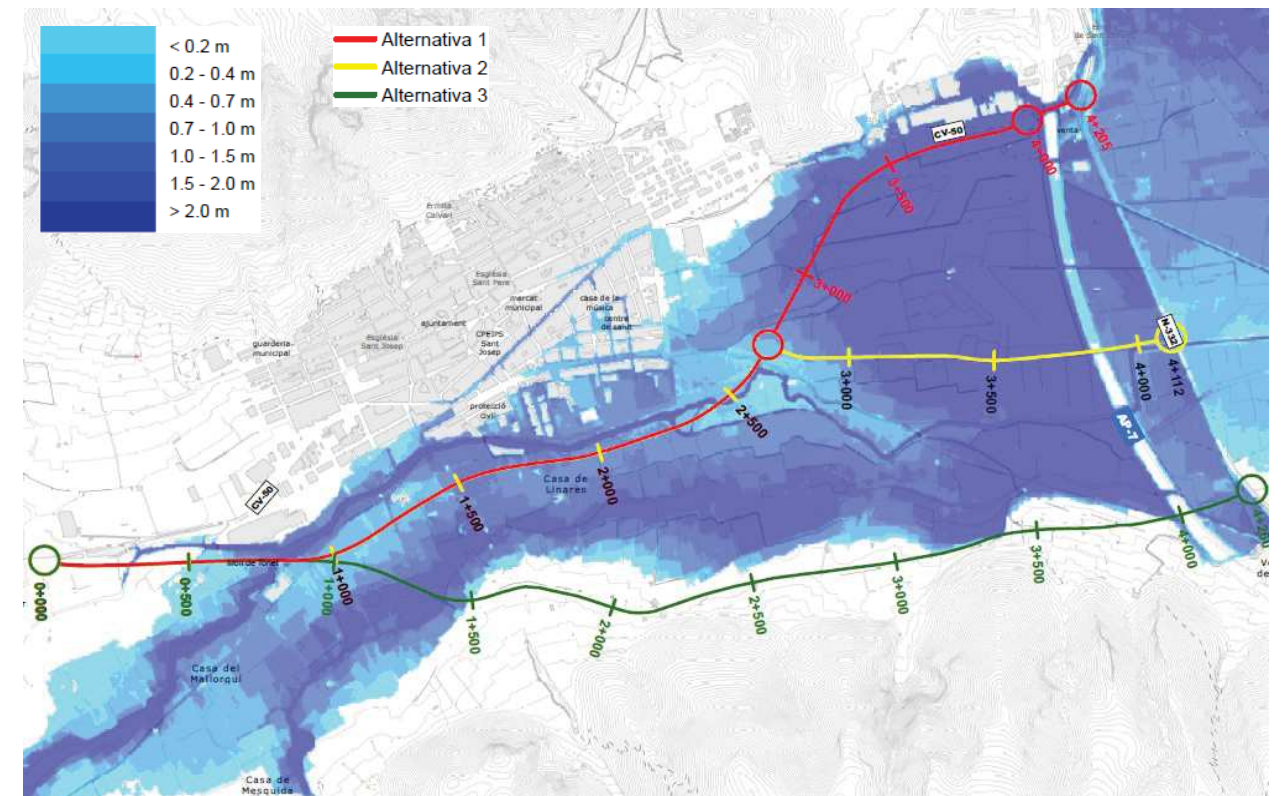


Figura 4\_ Plànol amb les afeccions d'inundabilitat expressada en calats per a 500 anys de període de retorn segon el plànol 7.6.3 «Riesgo de inundación» extret de la cartografia del SNCZI.

- Vist que es dedueix, per la cartografia presentada i la topografia de la zona que qualsevol alternativa plantejada per la carretera CV-50 discorrerà sobre terraplenat a cota substancialment major de la topografia del terreny existent.
- Vist que la infraestructura projectada ha de complir el que es determina a l'article 21.3.a) de la Normativa del PATRICOVA pel que fa a les condicions d'adequació de les infraestructures en zones inundables.
- Vist que aquesta també deurà tenir en compte el no incrementar significativament la perillositat d'inundació segons es determina a l'article 9 i, per assimilació el 17 de la normativa mencionada.

### CONSIDERACIONS FINALS

- Vist que aquesta infraestructura viària es planifica en un espai molt delicat pel que fa a l'equilibri de la problemàtica d'inundabilitat i la incidència sobre l'ocupació del territori existent caldrà que:

- es realitze un estudi d'inundabilitat detallat i minucios comparant la situació inicial i la futura amb la infraestructura construïda. En aquest estudi serà cabal comptar amb un model digital d'elevacions molt precís que pugui discernir les possibles repercussions de la construcció, especialment pel que fa a l'increment de la vulnerabilitat i la incidència sobre tercers.
- respecte aspectes referits a la problemàtica d'inundabilitat i tenint en compte la situació tan delicada del nucli urbà de Tavernes de la Valldigna caldrà que al projecte es decidisca si la solució de la carretera s'aprofita per ajudar a resoldre la inadaptabilitat de la població o la solució es planteja al marge d'aquest problema.
- en qualsevol dels casos i abans de decidir l'opció constructiva final es devia tenir en compte:

\_el pas sobre el barranc de Malet devia comportar el canvi del qual és tributari, passant d'abocar els cabals del barranc del Cambro al riu Vaca directament.

\_estudiar la possibilitat d'establir l'encreuament amb el riu Vaca aigües amunt de l'estreta zona existent entre el barranc de Cambro i el Molí del Maltés.

\_en el cas de l'alternativa 3, caldrà tenir especial cura en el riu o barranc del Badell a la zona on coincideix amb el camí del Pas de Cendra donada la quasi inexistència d'un caixer definit.

\_per a les alternatives 1 i 2, establir condicions de permeabilitat molt elevades en travessar el riu Vaca en la zona propera al camí Vell de Gandia abans de la rotonda prevista.

\_analitzar, per l'alternativa 1, els fluxos provinents de la zona del camí de la Dula que, parcialment drene per l'Assagador i creuen les Marjaletes, abans d'entroncar en el pas inferior a l'AP-7 existent en l'actualitat.

\_avaluar la conveniència de l'alternativa 2 des de la rotonda situada al SE del nucli urbà, ja que discorre per la zona més baixa de la plana on els camins existents funcionen com sistemes de drenatge en el cas del desbordament del riu Vaca.

\_en el cas de l'alternativa 3 caldrà avaluar la incidència sobre els barrancs que baixen des del Massís del Mondúver i en cap cas es podrà optar per una solució d'enllaç amb la carretera N-332 que passe per sota de la plataforma de l'AP-7, aquesta darrera qüestió s'ha de fer complir en totes les solucions presentades, doncs en tots els casos el nivell de perillositat és alt.

### CONCLUSIÓ

Per tot el que s'ha exposat es considera l'existència d'afecció de perillositat d'inundació per les propostes del «Proyecto básico de la variante de la carretera CV-50 en Tavernes de la Valldigna y conexión con la N-332» i es considera imprescindible comptar amb un estudi d'inundabilitat per continuar amb la tramitació de l'expedient, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana.

EL CAP DEL SERVEI  
D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

Firmado por Jeroni Banyuls Garcia el  
24/10/2019 08:26:17