

ANEJO 1. ANTECEDENTES Y TRABAJOS PREVIOS.

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	PROYECTO BÁSICO DE LA VARIANTE SUROESTE DE ALZIRA DE LA CV-50 Y NUEVO ACCESO A CARCAIXENT.....	3
3.	“NUEVO ACCESO NORTE A CARCAIXENT DESDE LA CV-50”.....	4
4.	PROYECTO “NUEVO ACCESO NORTE A CARCAIXENT DESDE LA CV-50”.	5
4.1.	DOCUMENTO INICIAL.....	5
4.2.	SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL CONTRATO.....	5
4.3.	RESOLUCIÓN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL EIA.....	5
4.4.	ESTUDIO DE SOLUCIONES.....	5
4.5.	ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.....	14
4.6.	EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL EIP.....	15
4.7.	MEMORIA DE VALORACIÓN DE AFECCIONES AL PATRIMONIO CULTURAL.....	15

1. INTRODUCCIÓN

La actual carretera CV-50 forma parte de la Red Básica de Carreteras de la Comunidad Valenciana, y constituye uno de los ejes viarios principales de la red de carreteras autonómicas que conecta, de sur a norte, las comarcas de la Safor, la Ribera Alta, la Hoya de Buñol y la comarca del Camp de Túria. El trazado se inicia en la carretera N-332, en Tavernes de la Valldigna, finalizando en su conexión con la autovía CV-35 en el término municipal de Llíria.

La CV-50 dispone de diferentes configuraciones según el tramo, con una sección de carretera convencional de un carril por sentido desde su inicio hasta el municipio de Alzira.

EL tramo objeto de proyecto se refiere a su conexión con el tramo que finaliza en el acceso a la población de Alzira desde la de autovía A7.



Figura 1. Trazado de la CV-50

2. PROYECTO BÁSICO DE LA VARIANTE SUROESTE DE ALZIRA DE LA CV-50 Y NUEVO ACCESO A CARCAIXENT.

Como parte de las actuaciones destinadas a convertir la carretera CV-50 en una vía de alta capacidad, la entonces *Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio* redactó en **diciembre de 2008** el proyecto básico de la “*Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y nuevo acceso a Carcaixent*” (Clave de la D.G. 41-V-1922(2), Expediente 2005/09/036).

Con fecha 29/09/05 aparece publicado en el DOGV num 5.103 anuncio de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana por el que se licita el contrato para Consultoría y Asistencia Técnica para la redacción del proyecto básico de la Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y Nuevo Acceso a Carcaixent. Clave: 41-V-1922(2). Expediente: 2005/09/2003.

Con fecha 14-12-2005 se adjudicó el contrato a la empresa Oficina Técnica y Control de Obras, S.A. (OFITECO) y fue finalmente firmado el día 23-02-2006, bajo el título de “*Proyecto Básico de la variante suroeste de Alzira de la carretera CV-50 y Nuevo Acceso a Carcaixent*”.

En el momento de su redacción, y habiéndose mantenido hasta la actualidad, la carretera CV-50 dispone, en el tramo comprendido entre los términos de Guadassuar y Alzira, de un trazado amplio con calzada desdoblada del tipo autovía con una amplia mediana central, lo que confiere a la vía unas características de vía rápida, acordes con el intenso tráfico existente.

En las proximidades del casco urbano de Alzira, en la rotonda de acceso al polígono Industrial, estas características se pierden, en parte, al tener que ocupar un tramo más sinuoso bordeando el casco urbano. El objeto aquel proyecto básico consistió en desarrollar un trazado nuevo para el tramo de la CV-50 comprendido entre la rotonda de conexión con la carretera CV-43, al noroeste del casco urbano, hasta entroncar nuevamente sobre la CV-50 en el lado sureste, de igual modo se proyectaba también un nuevo acceso a la localidad de Carcaixent.

Como antecedentes a aquel proyecto, cabe indicar que en **diciembre de 1997**, la *Conselleria de Infraestructuras y Transportes*, redactó el *Proyecto Constructivo “Conexión de la Variante de Guadassuar con la Variante de Carcaixent. Alzira. 41-V-1469”*.

El objeto de dicho proyecto básico de 2008 fue definir y valorar las condiciones para transformar el tramo de la carretera CV-50, a su paso por el término municipal de Alzira, en una vía rápida de doble calzada. Debido a que el trazado de la CV-50 ya en aquel entonces como en la actualidad discurre ajustado al casco urbano, se consideró necesario plantear un nuevo trazado de la carretera CV-50 que comenzara en la Variante de Guadassuar, y volvía a entroncar con la CV-50 en el lado sureste de Alzira. Además, se estudió un nuevo acceso a Carcaixent desde el oeste que resolviera los problemas de nivel de servicio, sección insuficiente y seguridad vial del acceso a través de la carretera CV-41.

El proyecto básico de la “**Variante suroeste de Alzira de la CV-50 y nuevo acceso a Carcaixent**” se aprobó provisionalmente, sin embargo, tras someter el proyecto básico a información pública y contestar las alegaciones recibidas, y teniendo en cuenta las contestaciones de las Administraciones públicas afectadas, el órgano ambiental emitió una nota interna con fecha de entrada en la *Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda* de 27 de diciembre de 2013, en la que solicitaba una ampliación del Estudio de Impacto Ambiental para completar el expediente de evaluación de impacto ambiental y poder emitir la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. La ampliación de la documentación no se realizó, por lo que finalmente no se produjo la aprobación definitiva del citado proyecto básico.

3. “**NUEVO ACCESO NORTE A CARCAIXENT DESDE LA CV-50**”.

En la actualidad, la situación económica ha variado enormemente desde la redacción del proyecto básico de 2008, habiéndose creado restricciones económicas en casi todas las partidas presupuestarias, sin que se haya producido en los últimos años un aumento presupuestario en inversiones públicas, siendo la prioridad el mantenimiento del patrimonio viario actual.

Por estos motivos, el Pliego Técnico que rige la redacción del nuevo proyecto básico que ahora se redacta, considera que no es lógico desarrollar la solución viaria tal y como estaba inicialmente concebida, por sus grandes pretensiones, y por formar parte de una actuación más ambiciosa que consistía en transformar la carretera CV-50 en una vía de gran capacidad a modo de nueva circunvalación por el interior.

Actualmente, la conexión de Carcaixent con la ciudad de Valencia se realiza por el tramo periurbano de la CV-50 que discurre adosado al casco urbano de Alzira. El objetivo inicial del nuevo acceso norte a Carcaixent que suscita la redacción de este proyecto, es disminuir la mezcla de tráficos local y de paso y los tiempos de recorrido de los vehículos, así como el impacto sobre los ciudadanos en el tramo periurbano, reduciendo la emisión de gases de los motores de combustión y los niveles de ruido.

Tras el proceso de licitación del nuevo proyecto básico en el que se tienen en cuenta las consideraciones anteriores y del que forma parte este Anejo, y su adjudicación correspondiente, con fecha de **30 de octubre del año 2017** se produce la firma del contrato de servicios para la redacción del presente proyecto básico: “Nuevo Acceso Norte

a Carcaixent desde la CV-50” (licitación número 2016/30/196), adjudicado a la UTE *INGEVÍA Ingeniería y Servicios S.L.P – José Manuel Campoy Ungría*, con clave 2528-PLF.

A efectos del planteamiento inicial de alternativas, es importante resaltar que el Pliego Técnico del concurso que rige la redacción del proyecto, establece la necesidad de estudiar como alternativas para el acceso los mismos corredores que ya fueron analizados en la variante suroeste de Alzira y que conectaban con la Avenida de la Ribera (actual CV-41) tras el cruce del FFCC, así como con la variante de Carcaixent de la CV-41 con un nuevo trazado paralelo a éste.

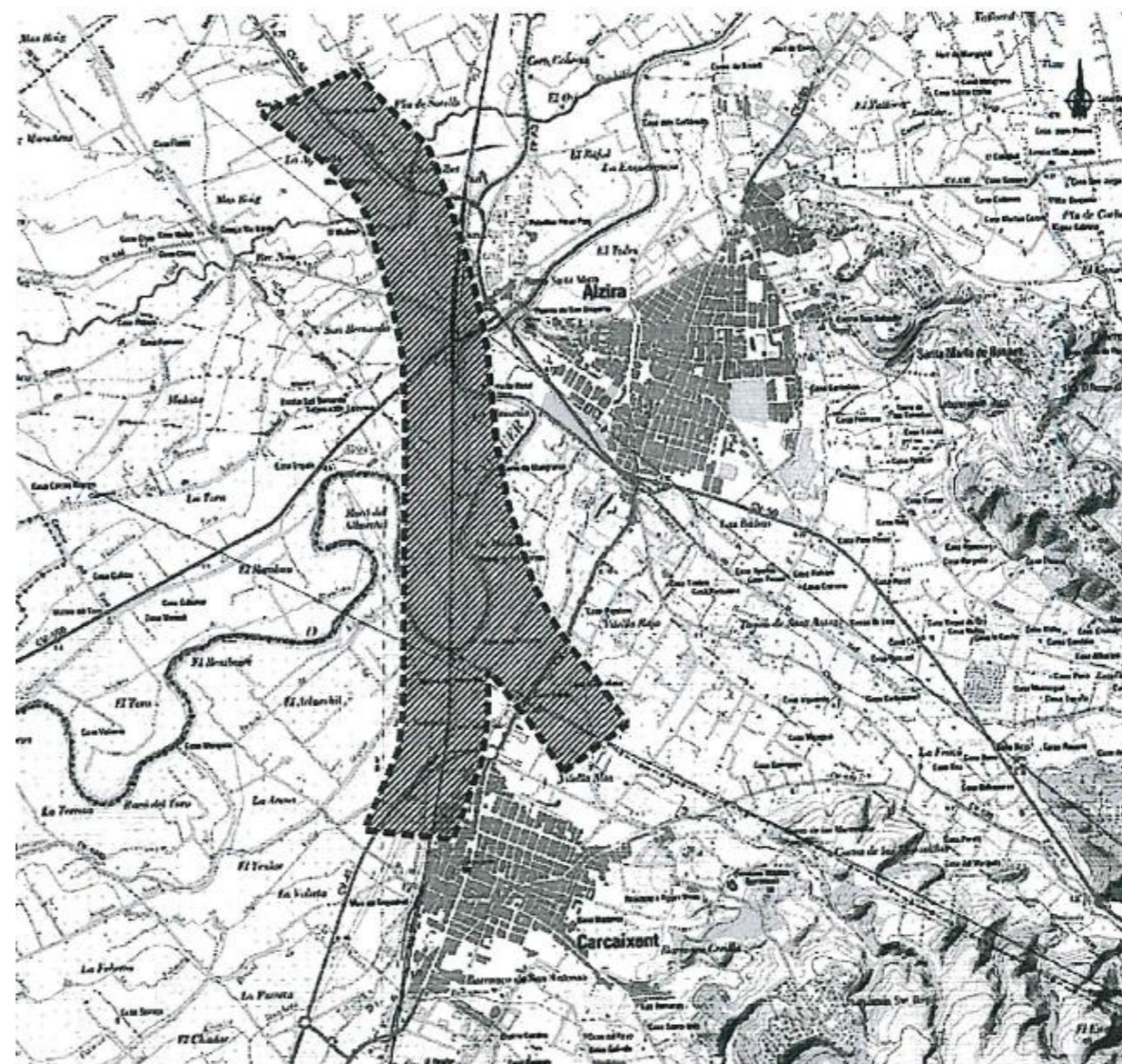


Figura 2. Alternativas de trazado que deben estudiarse en el proyecto según el Pliego Técnico del contrato.

Posteriormente, iniciados los trabajos de redacción de este nuevo proyecto, en marzo de 2018 se concluye la redacción del **documento de Inicio para la evaluación ambiental** (DIEA), del que no se obtiene contestación del órgano medioambiental hasta septiembre de 2021, estableciéndose el alcance del Estudio de Impacto Ambiental a desarrollar. En dicho documento de alcance, además de las alternativas anteriores, se plantea la necesidad de incorporar una nueva en el estudio de soluciones que se centre en el aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras CV-50, CV-41, CV-4105 y CV-570.

4. PROYECTO “NUEVO ACCESO NORTE A CARCAIXENT DESDE LA CV-50”.

4.1. DOCUMENTO INICIAL.

Atendiendo a que de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, serán objeto de evaluación de impacto ambiental los proyectos comprendidos en el Anexo I de dicha Ley, y dado que el presente proyecto, por sus características, se haya incluido entre la casuística recogida en el citado Anexo 1; en concreto, obedece a la “*Construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado*” afectando a Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000 (LIC DEL Riu Júcar), dentro del Grupo 9.- Otros Proyectos., siguiendo lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, con anterioridad al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, el promotor solicitó al órgano ambiental que elaborara un **documento de alcance** del estudio de impacto ambiental, siendo éste el objeto del Documento Inicial elaborado con fecha Abril de 2018.

4.2. SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL CONTRATO.

Con fecha del 25 de julio de 2018, se firma el Acta de suspensión temporal total del contrato de servicios: “Redacción el Proyecto Básico del Nuevo Acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50”.

En fecha 6 de septiembre de 2021 se recibió en el Servicio de Planificación el documento de determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Básico “Nuevo acceso norte a Carcaixent desde la CV-50”.

Con fecha del 10 de noviembre de 2022 entro en vigor el Acta Levantamiento de la suspensión temporal total del contrato de servicios: “Redacción del proyecto básico del nuevo acceso norte a Carcaixent desde la CV-50”.

4.3. RESOLUCIÓN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL EIA.

Con fecha de **Septiembre de 2021** la Subdirección General de Evaluación Ambiental emite el “*Documento de determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental*”; en el cual se establece que además de las alternativas previstas, se plantea la necesidad de incorporar una nueva en el estudio de soluciones que se centre en el aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras CV-50, CV-41, CV-4105 y CV-570 a su paso por la población de Alzira. El expediente asignado es el 051/2018-AIA.

4.4. ESTUDIO DE SOLUCIONES.

Atendiendo a las consideraciones del Documento de Alcance, en el marco del presente proyecto se redacta un **Estudio de soluciones** que plantea dos alternativas adicionales además de las previstas en el Documento Inicial, en las que se cumplen los requisitos de minimización de fragmentación territorial, alineando la infraestructura al corredor que constituye la actual línea del ferrocarril, así como la minimización de la afección a la hidrología de la zona, evitando el cruce del ferrocarril y en consecuencia reduciendo la magnitud del cruzamiento del Río Júcar. El Estudio de soluciones desarrollado se puede consultar en el Anejo de Estudio de Soluciones, del presente proyecto.

A partir de la recopilación, consulta y análisis de los antecedentes técnicos del proyecto, del pliego de prescripciones técnicas del proyecto y de la documentación previa facilitada por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, así como de la caracterización preliminar de la zona de estudio y de los condicionantes en ella existentes, durante las fases iniciales del proyecto acometidas en el año 2018, se plantearon y examinaron diferentes alternativas de actuación.

Dichas alternativas iniciales quedaron reflejadas en el Documento de Inicio para Consultas Ambientales. Su nomenclatura y descripción se aborda seguidamente.

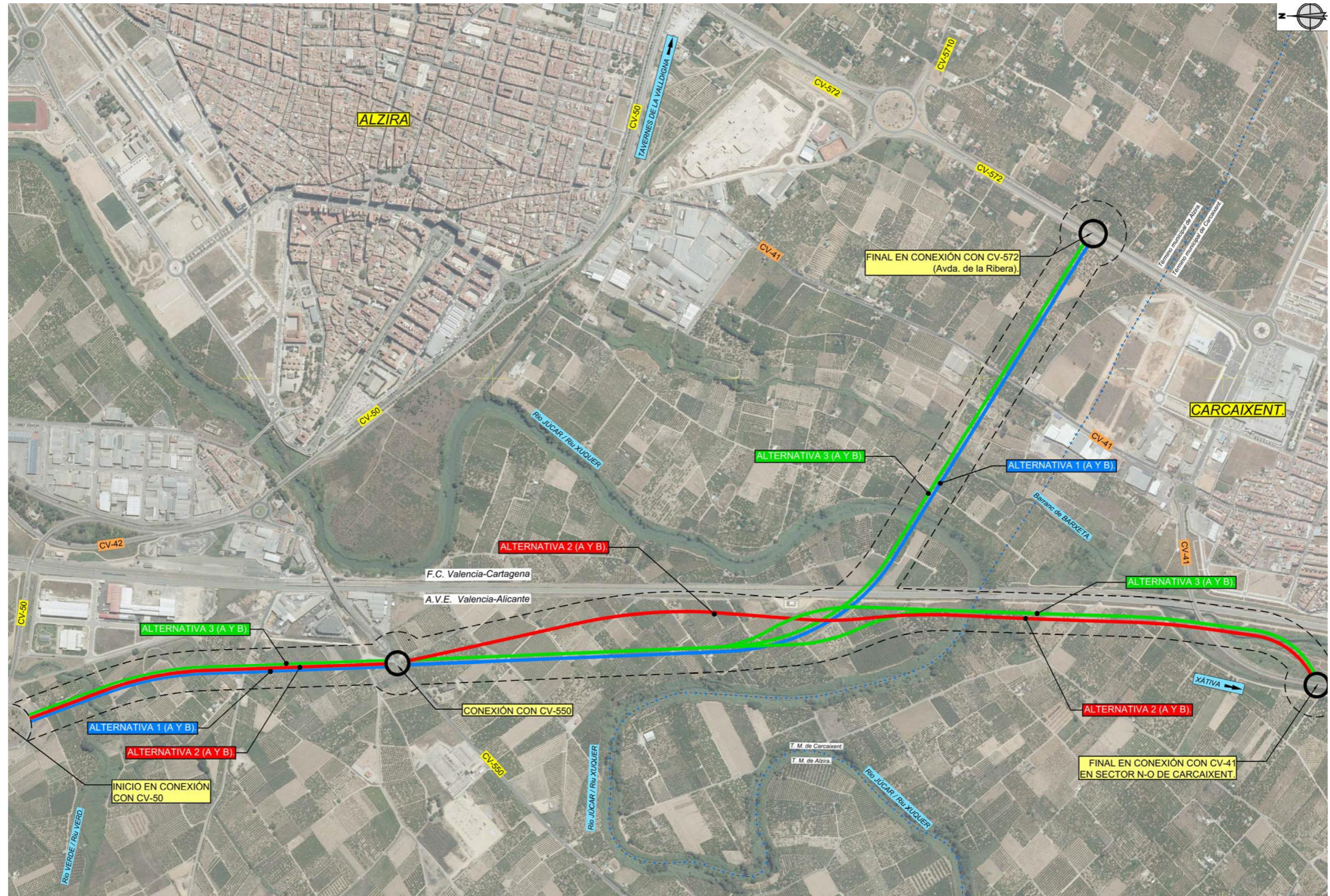
ALTERNATIVA 0	Sin actuaciones
	Conexión CV-50 con Avenida de la Ribera (CV-41)
ALTERNATIVA 1	1A – Rasante a cota de terreno natural (*)
	1B – Rasante sobreelevada
	Conexión CV-50 con CV-4105 al noroeste de Carcaixent
ALTERNATIVA 2	2A – Rasante a cota de terreno natural (*)
	2B – Rasante sobreelevada
	Conexión CV-50 con Avenida de la Ribera (CV-41) y con CV-4105 al noroeste de Carcaixent
ALTERNATIVA 3	3A – Rasante a cota de terreno natural (*)
	3B – Rasante sobreelevada

* *NOTA: la rasante se diseña a la mínima cota sobre el terreno natural compatible con la reposición de las redes de riego y las prescripciones recogidas en la Norma 6.1-IC (apartado 5.1) en relación a la cota de la explanada.*

De las tablas anteriores, para cada una de las alternativas (1, 2 y 3) se han planteado dos soluciones (A y B) en lo que se refiere al criterio de diseño de su rasante. Esta decisión está justificada por los condicionantes concretos del ámbito analizado en lo que se refiere a los problemas de inundabilidad existentes, pero también por sus implicaciones en lo que respecta al impacto paisajístico o al incremento del volumen de movimiento de tierras requerido.

Se muestra en la siguiente página un plano de conjunto en el que aparecen todas ellas.

Asimismo, se adjunta también una tabla-resumen con las características más importantes de las Alternativas 1, 2 y 3, con cada una de sus dos soluciones de rasante.



ALTERNATIVA 0:

La denominada Alternativa 0 consiste en no realizar ninguna actuación, manteniéndose la situación actual sin variación alguna.

ALTERNATIVA 1:

La Alternativa 1 prevé la conexión de la CV-50 con la carretera CV-41, conocida como Avenida de la Ribera, conformando así un nuevo acceso a Carcaixent desde la zona norte que evita el paso del tráfico por la red viaria urbana y periurbana de Alzira. La nueva infraestructura se proyecta con características de carretera convencional con un carril por sentido e intersecciones a nivel.

El trazado tiene su inicio en la glorieta existente en la CV-50 al noroeste de Alzira, desde donde parte con dirección sur buscando el corredor del FF.CC al cual se adosa una vez sobrepasado el cruce con la carretera CV-550, con la que conectará a través de una glorieta. Antes de llegar al cruce sobre el río Júcar, esta solución vira hacia el este cruzando sobre el FF.CC hasta llegar a la Avenida de la Ribera (CV-41), donde se contempla asimismo otra nueva glorieta de conexión. En este último tramo desde el cruce sobre el FF.CC, el nuevo trazado cruza sobre el río Júcar, el Barranco de Barxeta, la Vía Augusta y la carretera CV-4105, a la que se dota de continuidad mediante un paso de gálibo reducido bajo la nueva infraestructura.

Dada la posible afección al drenaje natural de la zona atravesada y manteniendo el mismo trazado en planta, se contemplan dos opciones en lo que hace referencia al trazado en alzado: la primera de ellas, denominada como 1A, se diseña con una rasante ajustada en la mayor medida posible al terreno natural excepto en el cruce del FFCC y de la CV-4105; la segunda, denominada como 1B, discurre con una rasante sobreelevada en terraplén, excepto en las intersecciones a nivel con las carreteras CV-50, CV-550 y CV-41.

En los dos casos (1A y 1B), las mayores alturas de terraplén vendrán condicionadas por el cruce sobre el corredor ferroviario coincidiendo con el tramo en el que vira hacia el este para buscar la conexión con la CV-41. En dicha zona se estima una altura máxima de rellenos de en torno a 10-11 m.

La longitud total aproximada de la Alternativa 1 es de 3,8 km, requiriendo de un viaducto de cruce sobre el río Verde, otro sobre el FF.CC. y el río Júcar, un tercero sobre el Barranco

de Barxeta y un paso inferior para dotar de continuidad a la CV-4105 bajo el nuevo trazado.

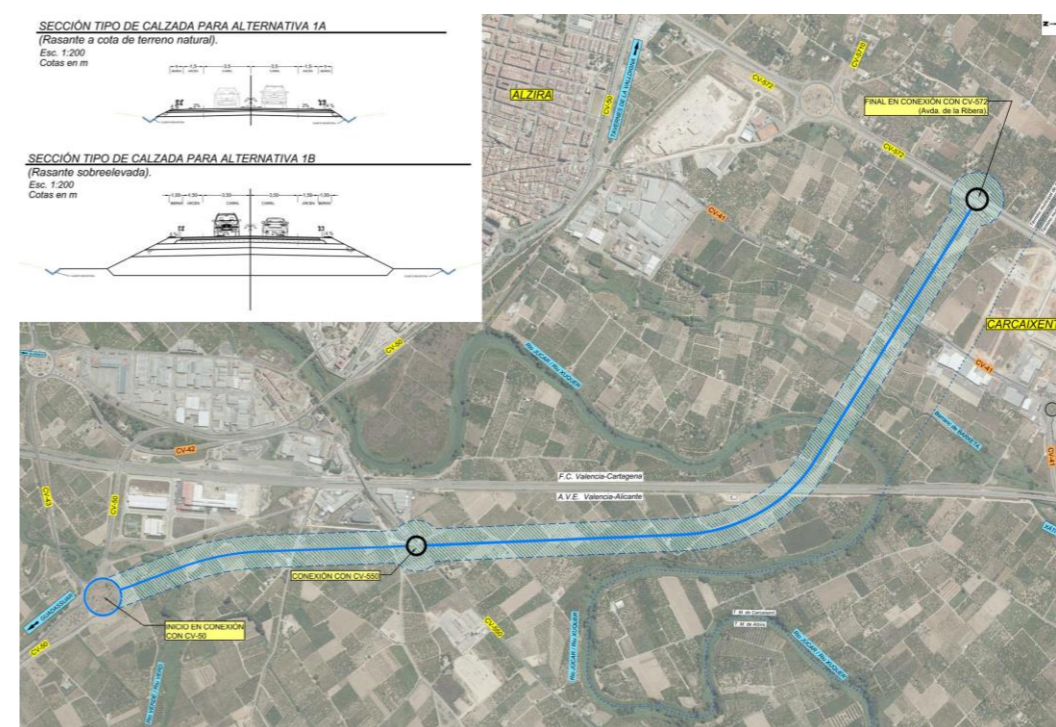


Figura 3. Planta Alternativas 1A y 1B

ALTERNATIVA 2:

La Alternativa 2 contempla la conexión de la CV-50 con la carretera CV-41 al noroeste de Carcaixent, conformando así un nuevo acceso a Carcaixent desde la zona norte que evita el paso por la red viaria urbana y periurbana de Alzira. Esta Alternativa 2, al igual que la 1, dispone asimismo de características de carretera convencional, con un carril por sentido e intersecciones a nivel.

La Alternativa 2 se inicia de nuevo en la glorieta existente en la CV-50 al noroeste de Alzira para a continuación adoptar una orientación norte-sur que, una vez sobrepasado el cruce con la carretera CV-550, se adosa al corredor ferroviario. A diferencia de la Alternativa 1, ésta no cruza sobre el FF.CC. para buscar la Avenida de la Ribera, sino que se mantiene sensiblemente paralela al mismo para buscar la conexión en forma de glorieta con la CV-41.

Para dicha conexión se barajan en esta fase dos posibles configuraciones: una de ellas contempla pasar bajo la CV-41 haciendo uso del vano lateral de la estructura existente de cruce de ésta sobre el FF.CC, sin afectarla; la otra configuración resulta similar pero

ejecutando una nueva estructura de cruce bajo el terraplén de aproximación a la estructura mencionada, también sin generar afecciones sobre la misma. En cualquiera de las dos configuraciones, el tronco de la nueva carretera finalizaría en una nueva glorieta a nivel a ejecutar sobre la carretera CV-41.

Por los mismos motivos expuestos en la Alternativa 1 relativos al drenaje natural de la zona, la nueva infraestructura se proyecta, se contemplan asimismo dos soluciones en alzado que dan lugar a las dos sub-alternativas denominadas en lo sucesivo 2A y 2B, ajustada al terreno natural, o sobreelevada con respecto a aquél respectivamente.

La altura máxima de los terraplenes previstos no se haya condicionada en este caso por el cruce sobre el FF.CC., al no ser éste necesario. Por consiguiente, dicha altura vendrá condicionada, en caso de optarse por la Alternativa 2B, por los resultados de los Estudios Hidrológico-Hidráulicos y de Drenaje que se aborden en sucesivas fases.

La longitud total del tronco de la Alternativa 2 se sitúa en torno a 3,9 km, requiriendo tres viaductos a lo largo del mismo para salvar el cruce sobre el río Verde, sobre el río Júcar y sobre el Barranco de Barxeta. En función de la configuración finalmente adoptada en la conexión sur con la CV-41, puede requerirse de una estructura adicional.

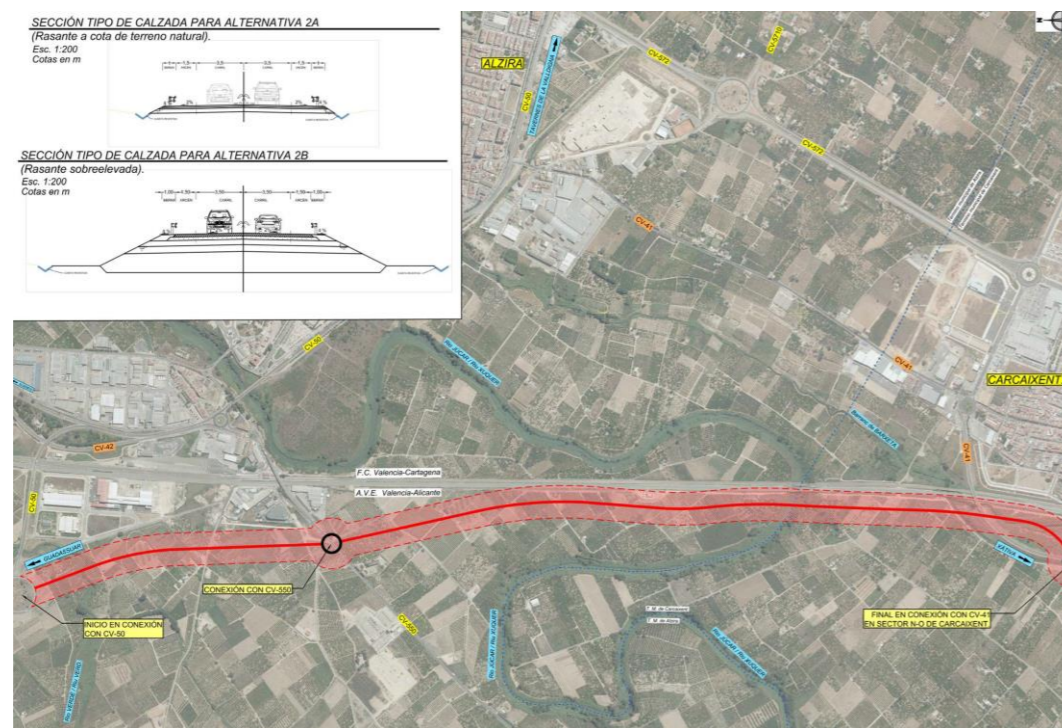


Figura 4. Planta Alternativas 2A y 2B

ALTERNATIVA 3:

La Alternativa 3 obedece a una “combinación” de las soluciones 1 y 2 descritas con anterioridad, albergando la conexión de la CV-50 tanto con la Avenida de la Ribera (CV-41) como con la CV-4105 (al noroeste de Carcaixent).

Como en el caso de las soluciones anteriores, el punto de inicio se localiza en la glorieta actual de la CV-50, al noroeste del núcleo urbano de Alzira, desde donde parte con dirección sur a buscar el corredor del FF.CC. Una vez en paralelo al mismo y antes de llegar al cruce sobre el Río Júcar, la nueva carretera se bifurca en dos: una de ellas se mantiene en paralelo al FF.CC. para buscar la conexión con la CV-41 al noroeste de Carcaixent de forma similar a lo previsto en la Alternativa 2, y la otra se eleva para cruzar sobre el FF.CC. y virar hacia el este para buscar la conexión con la Avenida de la Ribera (CV-41), sobre el mismo corredor de la Alternativa 1, y por consiguiente resolviendo también la continuidad de la CV-4105 mediante un paso de gálibo reducido.

Se contemplan, como en los casos anteriores, dos posibles soluciones para el diseño en alzado: la denominada alternativa 3A adopta una rasante lo más ajustada posible al terreno natural, mientras que la denominada alternativa 3B se diseña con una rasante en terraplén sobreelevada en todo el recorrido.

Como en el caso de la Alternativa 1, las mayores alturas de terraplén se prevén en las aproximaciones al cruce sobre el FF.CC, donde la rasante se eleva en torno a 10-11 m por encima del terreno natural, tanto en la solución 3A como en la solución 3B.

La longitud total aproximada de la Alternativa 3 alcanza los 5,7 km. Precisa de un viaducto sobre el río Verde, otro para salvar el cruce sobre el FF.CC. y el río Júcar, otro para salvar el cauce del Júcar en el ramal de conexión hacia el sur, dos más en los cruces con el Barranco de Barxeta y un paso inferior que dote de continuidad a la CV-4105 bajo el nuevo trazado. Como en el caso de la Alternativa 2 y en función de la configuración finalmente adoptada en la conexión sur con la CV-41, puede requerirse de la ejecución de una estructura adicional.

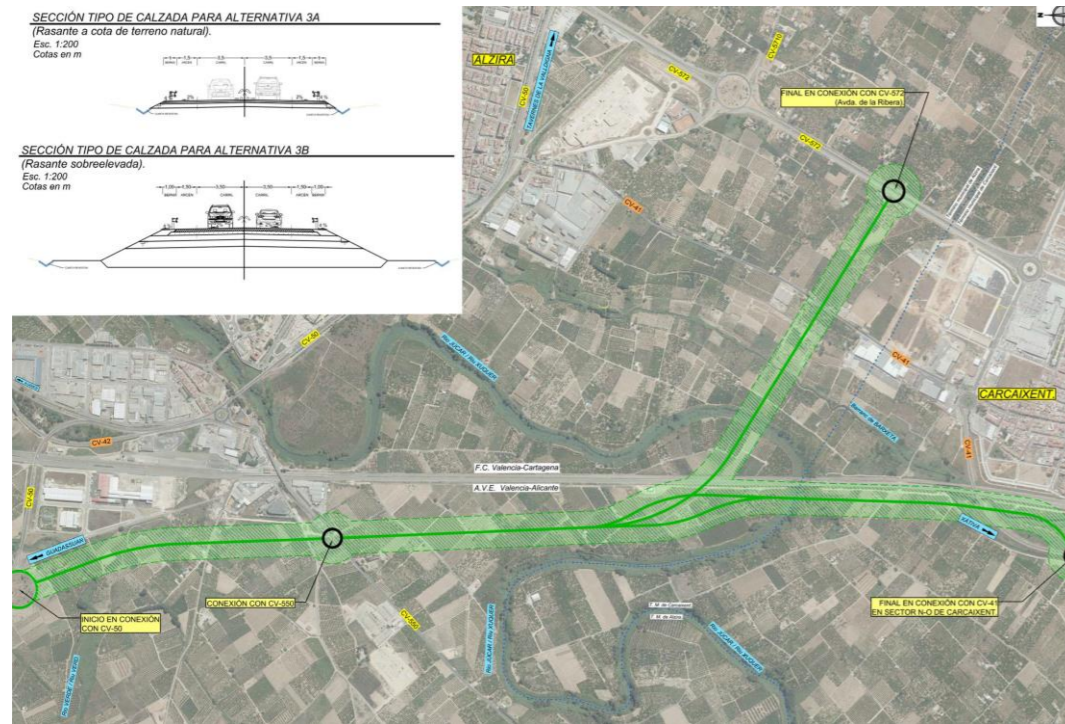


Figura 5. Planta Alternativas 3A y 3B

Un análisis geométrico más detallado de estas alternativas ha permitido valorar la magnitud de los movimientos de tierras y las alturas de rasante necesarias para los cruces del FFCC y del Río Júcar, así como las posibilidades de conexión o de cruce con la antigua (CV-4105) y con la nueva carretera CV-41.

Además de para una correcta estimación del coste de las actuaciones, este análisis resulta esencial para poder evaluar el impacto ambiental, visual y paisajístico al definir con mayor precisión las alturas de relleno y las dimensiones de las estructuras que resultarían necesarias para su ejecución.



Figura 6. Detalle de la Alternativa 3.

Transcurridos prácticamente 3 años después de la redacción del Documento de Inicio para consultas ambientales del Proyecto, con fecha 17 de agosto de 2021 la Jefa del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, suscribe el documento de “**Determinación del Alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Básico del Nuevo Acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50**” (Expediente: 051/2018-AIA) en el que se establece, entre otras consideraciones, la necesidad de incorporar una cuarta alternativa (Alternativa nº4) al estudio de soluciones consistente en el estudio del aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras: CV-50, CV-41, CV-4105, CV-570 e incorporar soluciones de movilidad sostenible, como carriles ciclo peatonales para las conexiones entre los núcleos urbanos de Alzira y Carcaixent.

Asimismo, y debido al tiempo transcurrido, en ese intervalo de tiempo el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) adjudicó en mayo de 2021 a la empresa Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA) el “**Estudio de Alternativas para la Reducción del Riesgo de Inundaciones de la Ribera del Júcar, Priorización de Actuaciones, Redacción de Proyectos e Inicio de Tramitación Ambiental**”, con un plazo de ejecución de 24 meses.

Este estudio resulta de vital importancia también para el propio estudio de soluciones al incidir directamente sobre una de las problemáticas que más condicionan al propio planteamiento de las alternativas como es la inundabilidad que caracteriza a todo el entorno analizado, por lo que se han llevado a cabo numerosas reuniones de coordinación entre los servicios técnicos de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad y la Confederación Hidrográfica del Júcar y los equipos redactores de ambos estudios.

Por otro lado, durante este tiempo se ha llevado a cabo también el plan de participación pública del paisaje (julio de 2022) y a partir de él, la elaboración completa del estudio de integración paisajística, en el que se han analizado e incorporado las observaciones procedentes de organismos y particulares, así como también se ha incorporado al análisis toda la información y observaciones remitidas en la fase de consultas establecida en la tramitación del propio documento de Alcance de Impacto Ambiental.

Todas estas circunstancias se han traducido tanto en la ampliación del número de alternativas inicialmente consideradas, como también en la incorporación de ciertos ajustes sobre algunas de las ya planteadas.

Las alternativas adicionales a que este proceso da lugar, se describen a continuación:

ALTERNATIVA 4:

Esta alternativa consiste en potenciar y/o mejorar el corredor actual de comunicación entre el tramo de carreteras separadas de la CV-50 y Carcaixent, tanto el correspondiente a la propia CV-50 actual en su tramo periurbano y urbano junto a Alzira, como en sus conexiones con Carcaixent a través de la CV-4105 y de la CV-41 actual (Avenida de la Ribera).

Para ello deben tenerse en cuenta no solo las necesidades del tráfico rodado, sino también de otros medios no motorizados como es el tránsito en bicicleta y a pie.

Respecto del tráfico vehicular, la resolución de los actuales problemas de congestión en horas punta que presenta el tramo de la CV-50 que discurre junto a la población de Alzira y que determina el hecho de presentar un nivel de servicio inadecuado durante un número excesivo de horas a lo largo del año, son necesarias actuaciones de aumento de capacidad de la vía. Dicho aumento de capacidad debe estar orientado tanto al tronco de la propia CV-50 como también y muy especialmente, a sus nudos de conexión con otras vías.

Así dado que se trata de una carretera de un carril por sentido, el aumento de capacidad del tronco requiere de un aumento del número de carriles disponible, siendo la solución más evidente la transformación de esta vía en una carretera multicarril de al menos dos carriles por sentido allá donde la disponibilidad de espacio físico la haga viable.

Sin embargo, dicha ampliación no será plenamente funcional si no se la dota de continuidad suficiente, ni si los nudos no son asimismo adaptados a la nueva capacidad de los ramales que en ellos confluyen. Esto implica la ampliación o remodelación de las glorietas y enlaces actuales del tramo afectado.

Para la ampliación del tronco, es necesaria la duplicación del tramo que presenta en la actualidad las mayores intensidades de circulación y que se encuentra comprendido entre la glorieta de conexión con la CV-50 y la Av. Hispanitat de Alzira. Esta ampliación requiere una nueva estructura de cruce sobre el Río Júcar, de características de longitud y luces similares a la actual, pero de mayor anchura de plataforma para albergar y así dar continuidad también a una conexión ciclo peatonal que conecte con el paseo del Malecón. Superado el cauce del Río, la ampliación de plataforma debe producirse por el lado sur,

conectando con los ramales existentes ya dotados de doble carril para la conexión con la glorieta de la Av. de la Hispanitat.

Dado que por evidentes motivos de espacio, esta solución debe mantener la tipología de intersección en glorieta con la CV-550 y con la Av. de la Hispanitat, la glorieta de la CV-550 debe ampliarse para dar cabida a las nuevas dimensiones de la CV-50 duplicada, incorporando dos carriles a su entrada. Aún así, esta glorieta seguirá constituyendo un punto de control en la calidad de servicio ofrecida por el conjunto del corredor.

Respecto a las mejoras de la carretera CV-4105, su nivel de protección asociado a su condición en este tramo de recorrido de la Vía Augusta, así como sus características de sección, fuertemente limitadas por la presencia de edificaciones próximas, cerramientos y multitud de accesos directos, hacen inviable una intervención de aumento de capacidad consistente en su duplicación o en la ampliación local del número de carriles.

Por su parte, el tronco de la nueva CV-41 o Av. de la Ribera (anterior CV-572) presenta un dimensionamiento que proporciona un adecuado nivel de servicio, aunque sí son visibles ciertos episodios de congestión puntual en los accesos a las glorietas con las que conecta (glorietas CV-50, CV-571 y CV-4105). La ampliación de capacidad más inmediata, de menor coste y de menor impacto pasa por ampliar a dos el número de carriles de llegada a dichas glorietas.



Figura 7. Planta Alternativa 4.

ALTERNATIVA 5:

El avance del Estudio de Alternativas para la Reducción del Riesgo de Inundaciones de la Ribera del Júcar promovido por el MITECO y actualmente en redacción, ha permitido no solo un mayor conocimiento sobre las características de inundabilidad de la zona en que se insertan las diferentes alternativas para el nuevo acceso a Carcaixent, sino también la introducción de nuevos condicionantes derivados de las actuaciones que prevé sobre cauces y barrancos y que vienen a su vez a requerir ajustes en las soluciones de acceso para que todas ellas resulten compatibles.

Uno de dichos condicionantes es el importante papel que el Barranc de Barxeta desempeña en la zona y que ha sido ampliamente analizado en el estudio, con caudales que no resultarían compatibles en la situación actual con la disposición del trazado del nuevo acceso bajo la variante.

Una de las soluciones barajadas por el estudio del MITECO para la mejora de la inundabilidad en la zona prevé un encauzamiento para dicho barranco bordeando la margen Este de la CV-41 hasta alcanzar el Río Júcar. Dicho encauzamiento, sin embargo, no exime al cauce actual del Barxeta de constituir igualmente una zona inundable cuyo flujo se vería fuertemente condicionado por los rellenos de la nueva carretera obligando en la práctica a la disposición de todo este tramo en viaducto para evitar perjuicios en el entorno.

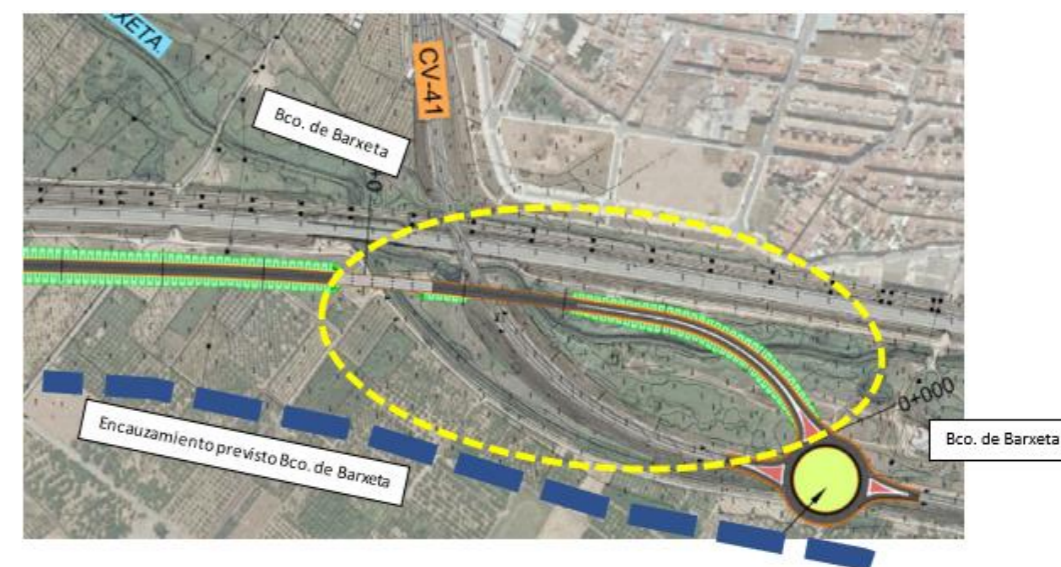


Figura 8. Zona con afecciones negativas de la Alternativa 2 a la estructura de cruce del FFCC de la CV-41, a la zona inundable, al propio cauce del Bco. de Barxeta y al futuro parque fluvial municipal.

Las reuniones de coordinación llevadas a cabo entre los servicios técnicos de la Consellería y el equipo redactor del estudio del MITECO ha dado lugar a una elevación de la rasante en el tramo inmediatamente posterior al cruce del Río Júcar que permita el cruce sobre el futuro encauzamiento y su mota adosada en la margen este y la reposición de los caminos agrícolas que debe cruzar sobre ella, especialmente del Camí Fondo de Alzira.

De acuerdo con la información recibida durante la tramitación del documento de alcance del estudio de impacto ambiental y de las consultas realizadas, en esta zona está prevista además la disposición de un parque fluvial por el Ayuntamiento de Carcaixent.

Asimismo, del estudio de integración paisajística se obtiene una conclusión clara respecto a la agrupación de infraestructuras para disminuir su impacto visual y la fragmentación del territorio, cuestión ya planteada en las alternativas anteriores pero que aún puede mejorarse aproximando aún más si cabe distintas infraestructuras entre sí. Por su parte, el efecto de las áreas inundables y de la normativa del PATRICOVA requeriría alturas de terraplén considerables en algunos tramos en relación con la orografía plana dominante, así como una modificación de cota y reconstrucción en tramos no despreciables de las carreteras existentes con las que conecta, igualmente afectadas por la inundación, cuestión que excedería ampliamente el alcance del nuevo acceso que se analiza.

En la búsqueda de la mayor funcionalidad posible para la nueva vía y habida cuenta de los actuales problemas de acceso del polígono industrial Río Verde de Alzira situado en la margen Este del ferrocarril, se considera asimismo conveniente incluir en esta alternativa una nueva conexión con dicho polígono.

Todas estas circunstancias son las que han propiciado la aparición de una nueva alternativa denominada Alternativa nº5, cuyas características pueden observarse en las figuras que se presentan a continuación.



Figura 9. Planta Alternativa 5.

ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS:

Todas las alternativas analizadas contemplan la implantación de un aparcamiento de tipo Park&Ride en las proximidades de la estación del FF.CC. de Alzira (dotado de las conexiones adecuadas con la red viaria futura), con el objetivo ya comentado de promover la integración del ferrocarril en el Proyecto mediante actuaciones que fomenten la intermodalidad y el uso sostenible de la red de transportes.

En esa misma línea, todas las alternativas contemplan también la creación de un nuevo carril-bici o vía ciclo-peatonal a lo largo de los nuevos trazados, dotándolo de las correspondientes conexiones finales y/o intermedias con los itinerarios no motorizados preexistentes.

4.5. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.

Atendiendo 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 obra con el objetivo de predecir y valorar la magnitud de los efectos que las actuaciones proyectadas pueden producir en el paisaje y en su percepción por parte de los usuarios y ciudadanos en general, así como determinar estrategias para evitar los impactos o mitigar los posibles efectos negativos.

4.6. EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL EIP.

Con motivo de la tramitación del Estudio de Integración Paisajística del Proyecto Básico del Nuevo Acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50, se precedió a la realización de un proceso de participación pública con objeto de conocer la percepción por parte de la ciudadanía y agentes afectados de la actuación en esta zona y su entorno, así como fomentar la participación. Para ello, el 28 de Junio de 2020 la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad expone de forma telemática a información pública el Estudio de Integración Paisajística del Proyecto Básico del Nuevo Acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50.

El proceso de participación se ha realizado mediante la plataforma digital, disponible desde la fecha indicada hasta el 12 de Agosto 2022. Complementariamente se llevó a cabo la presentación del Estudio y del alcance del proyecto en una sesión celebrada en el Excmo. Ayuntamiento de Carcaixent con fecha 7 de Julio de 2022.

Finalizado el proceso con fecha 12 de Agosto de 2022, se recabó información sobre las encuestas y opiniones realizadas en relación a las medidas paisajísticas en el ámbito de estudio, las cuales han permitido complementar las determinaciones del Estudio de Integración Paisajística.

4.7. MEMORIA DE VALORACIÓN DE AFECCIONES AL PATRIMONIO CULTURAL.

Atendiendo a la normativa vigente, y a petición de la parte interesada, en fecha 21/04/2022, el interesado presentó solicitud ante la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Generalitat Valenciana de autorización para prospección arqueológica en relación con el proyecto denominado "CONEXIÓN ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT" bajo la dirección de los arqueólogos Alejandro Vila Gorgé, Inés Blay Gil y Alejandro Lara Castillo.

En fecha 27/05/2022 la Unitat d'Inspecció del Patrimoni emite informe favorable con propuesta de autorización. Los trabajos de prospección con el fin de valorar las posibles afecciones que de la ejecución del proyecto pudieran derivarse al patrimonio cultural en campo se inician a fecha de 20/07/2022, dándose por finalizados a fecha de 02/08/2022 y redactándose la Memoria de valoración de afecciones del Patrimonio Cultural.

Num. exp.: 0489p22
 Emplaçament: Alzira i Carcaixent (València).
 Projecte: "CONEXIÓ ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT".
 Assumpte: Sol·licitud de permís de prospecció arqueològica.
 Interests/des: - Promotor/a: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Direcció General de Obres Públiques, Transports y Movilidad Sostenible.
 - Miguel Vera Garcia en representació de UTE INGEVIA INGENIERIA Y SERVICIOS
 - Arqueòleg/a: Alejandro Vila Gorga.
 - Ajuntament d'Alzira.
 - Ajuntament de Carcaixent.

Vist el procediment assenyalat, que se segueix en aquesta Direcció Territorial, en aplicació d'allò que estableixen la Llei 4/1998, d'11 de juny, del Patrimoni Cultural Valencià, el Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques en la Comunitat Valenciana, en allò que és de la meua competència, i d'acord amb els següents:

ANTECEDENTS DE FET

1.En 21/04/2022, l'interessat presenta sol·licitud d'autorització per a prospecció arqueològica en relació amb el projecte denominat "CONEXIÓ ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT".
 2.En 27/05/2022 la Unitat d'Inspecció del Patrimoni emet informe favorable amb proposta d'autorització.

FONAMENTS DE DRET

1. Aquesta Direcció Territorial és competent per resoldre el present expedient (art. 7 del Decret 107/2017)
 2. La sol·licitud ve motivada per la necessitat de realitzar Estudi d'Impacte Ambiental del projecte en allò que fa referència al seu impacte sobre el patrimoni (art. 2.4 de Llei 2/1989, d'Impacte Ambiental, i art. 6 del Decret 162/1990, que n'estableix el reglament)
 3. El Decret 208/2010, de 10 de desembre, pel qual s'estableix el contingut mínim de la documentació necessària per a l'elaboració d'informes d'impacte patrimonial determina que, para la realització d'aquests, caldrà fer una prospecció arqueològica (art. 4) que valore la incidència del projecte sobre el patrimoni arqueològic. La prospecció haurà de contemplar la totalitat de l'àmbit d'afecció del projecte, incloent-hi també un entorn mínim de 50 metres des del límit de l'afecció.
 4. La prospecció arqueològica requereix autorització administrativa expressa (art. 60 i 62 de la Llei 4/1998 i art. 2 del Decret 107/2017)
 5. Segons informe de la Unitat d'Inspecció, la intervenció reuneix les condicions tècniques necessàries i contribueix al coneixement del patrimoni arqueològic valencià.

En virtut del que s'ha exposat, i en exercici de les competències que té aquesta Direcció Territorial,

RESOLC

AUTORITZAR a Alejandro Vila Gorgé, Inés Blay Gil i Alejandro Lara Castillo a dur a terme el projecte de prospecció arqueològica amb les següents dades:
Intervenció autoritzada: la prospecció sistemàtica e

ANTECEDENTES DE HECHO

1.En 21/04/2022, el interesado presenta solicitud de autorización para prospección arqueológica en relación con el proyecto denominado "CONEXIÓN ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT".
 2.En 27/05/2022 la Unitat d'Inspecció del Patrimoni emet informe favorable con propuesta de autorización.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Esta Dirección Territorial es competente para resolver el presente expediente (art. 7 Decr.107/2017)
 2. La solicitud viene motivada por la necesidad de realizar Estudio de Impacto Ambiental del proyecto en aquello que hace referencia su impacto sobre el patrimonio (art. 2.4 de Ley 2/1989, de Impacto Ambiental, y art. 6 de Decreto 162/1990, que establece su reglamento)
 3. El Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de informes de impacto patrimonial determina que, para la realización de éstos, será necesaria una prospección arqueológica (art. 4) que valore la incidencia del proyecto sobre el patrimonio arqueológico. La prospección deberá contemplar la totalidad del ámbito de afección del proyecto, incluyendo también un entorno mínimo de 50 metros desde el límite de la afección.
 4. La prospección arqueológica requiere autorización administrativa expresa (art. 59, 60 y 62 de la Ley 4/1998 y art. 2 Decreto 107/2017)
 5. Según informe de la Unidad de Inspección, la intervención reúne las condiciones técnicas necesarias y contribuye al conocimiento del patrimonio arqueológico valenciano.

En virtud de lo expresado, y en ejercicio de las competencias que tiene esta Dirección Territorial,

RESUELVO

AUTORIZAR a Alejandro Vila Gorgé, Inés Blay Gil i Alejandro Lara Castillo a ejecutar el proyecto de prospección arqueológica cuyos datos son:
Intervención autorizada: la prospección sistemática e

CSV:DM1HPXV4LUIZPKTE96B1XYQ URL de validación:https://www.transpa.gva.es/cv-direct/index.faces?cadena=DM1HPXV4LUIZPKTE96B1XYQ

intensiva, sense remoció del terreny, de la totalitat de la zona afectada pel projecte. La documentació fotogràfica en format digital podrà ser presentada en format comprimit d'estàndar obert i de qualitat suficient per a la seua correcta visualització e impressió.
 Emplaçament: Alzira i Carcaixent.
 Projecte: "CONEXIÓ ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT".
 Període de vigència de l'autorització: 3 SETMANES.

CONDICIONES DE LA AUTORIZACIÓN

S'hauran de cartografiar la totalitat de les actuacions realitzades i com la totalitat de la cartografia del informe de la intervenció arqueològica haurà de presentar-se en paper i en format informàtic que se subministrara preferentment en format tlp o dxf, arxius vectorials comuns del mercat o imatge georeferenciada amb indicació en capçalera de les Unitats Estratigràfiques i cotes.
 En cas d'aparició de restes arqueològiques rellevants, s'haurà de comunicar immediatament la seua troballa a la Unitat d'Inspecció de Patrimoni.

1. Obligaciones de la dirección técnica de la actuación:

- Comunicar a aquesta Direcció Territorial la data d'inici i final dels treballs. No es podrà executar l'activitat abans d'haver efectuat aquesta comunicació.
- Custodiar aquesta autorització durant el termini en què s'estiguen executant les actuacions.
- Elaborar un resum dels treballs realitzats adaptat a les normes de publicació que s'estableixen en la pàgina web de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Les persones que dirigeixen l'actuació arqueològica, autories de l'esmentat resum es comprometen a cedir-ne gratuïtament i indefinidament els drets d'explotació que es poguessin derivar de la seua publicació, en base a allò que indica la Llei de Propietat Intel·lectual.
- Presentar l'actualització de la fitxa d'inventari de jaciments arqueològics segons modal normalitzada disponible en la pàgina web de la Direcció General de Cultura i Patrimoni (tant d'aquells ja coneguts, com dels de nova aparició). La ubicació exacta s'indicarà mitjançant referència catastral i, si és més, en coordenades UTM (Datum ETR89 i Fus 30), havent-se de generar un polígon que delimita l'extensió de cada jaciment.
- Els informes i memòries es presentaran davant l'òrgan que va autoritzar la intervenció, i s'adequaran als requisits que s'estableixen en la pàgina web de la DG de Cultura i Patrimoni.
- Elaborar i presentar una memòria científica que s'entregarà en un termini màxim de dos anys. L'elaboració de la Memòria d'Impacte Patrimonial eximirà del compliment d'aquesta obligació.

2. Obligaciones de las personas promotoras y solicitantes:

- Assumir el cost íntegre de la intervenció arqueològica i facilitar a l'equip tècnic el desenvolupament del seu treball.
- Presentar davant de l'òrgan competent tots els informes i memòries suscrits per la direcció tècnica.
- Comunicar a l'òrgan competent qualsevol descobriment o incidència que es produïssa com a conseqüència de la realització de l'actuació arqueològica i que no estigues contemplada en el projecte autoritzat o que impedisca el seu correcte desenvolupament. En cas de troballa no prevista, que facen necessari paralitzar les obres previstes, posar tots els mitjans per garantir que esta paralització siga efectiva.

La present Resolució no posa fi a la via administrativa, per la qual cosa es pot interposar recurs d'alçada davant el Secretari Autòmic de Cultura i Esport, en el termini d'un mes comptat a partir de l'endemà de la notificació (art. 121 i 122 de la Llei 39/2015, del Proc. Adm. Comú de les AA.PP.)

intensiva, sin remoción del terreno, de la totalidad de la zona afectada por el proyecto. La documentación fotográfica en formato digital podrá ser presentada en formato comprimido de estándar abierto y de calidad suficiente para su correcta visualización e impresión.
 Emplaçament: Alzira i Carcaixent.
 Projecte: "CONEXIÓ ENTRE LA CV50 EN ALZIRA Y LA CV 41 EN CARCAIXENT".
 Període de vigència de l'autorització: 3 SEMANAS.

CONDICIONES DE LA AUTORIZACIÓN

Se deberán cartografiar la totalidad de las actuaciones realizadas y como la totalidad de la cartografía del informe de la intervención arqueológica deberá presentarse en papel y en formato informático que se suministrara preferentemente en formato tlp o dxf, archivos vectoriales comunes del mercado o imagen georeferenciada con indicación en capa aparte de las Unidades Estratigráficas y cotas.
 En caso de aparición de restos arqueológicos relevantes, se deberá comunicar inmediatamente su hallazgo a la Unidad de Inspección de Patrimonio.

1. Obligaciones de la dirección técnica de la actuación:

- Comunicar a esta Dirección Territorial la fecha de inicio y final de los trabajos. No se podrá ejecutar la actividad antes de haber efectuado esta comunicación.
- Custodiar esta autorización durante el plazo en que se estén ejecutando las actuaciones.
- Elaborar un resumen de los trabajos realizados adaptado a las normas de publicación establecidas en la página web de la Dirección General de Cultura i Patrimoni. El/los director/es de la actuación arqueológica, autories del mencionado resumen, se comprometen a ceder gratuitamente e indefinidamente los derechos de explotación que pudieran derivarse de su publicación, en base a lo indicado en la Ley de Propiedad Intelectual.
- Presentar la actualización de la ficha de inventario de yacimientos arqueológicos según modelo normalizado disponible en la página web de la Dirección General de Cultura i Patrimoni (tanto de aquellos ya conocidos, como de los de nueva aparición). La ubicación exacta se indicará mediante referencia catastral y, así mismo, en coordenadas UTM (Datum ETR89 y Huso 30), habiéndose de generar un polígono que delimita la extensión de cada yacimiento.
- Los informes y memorias se presentarán ante el órgano que autorizó la intervención, y se adecuarán a los requisitos que se establecen en la página web de la DG de Cultura y Patrimonio.
- Elaborar y presentar una memoria científica que se entregará en un plazo máximo de dos años. La elaboración de la Memoria de Impacto Patrimonial eximirá del cumplimiento de esta obligación.

2. Obligaciones de las personas promotoras y solicitantes:

- Assumir el coste íntegro de la intervención arqueológica y facilitar al equipo técnico el desarrollo de su trabajo.
- Presentar ante el órgano competente todos los informes y memorias suscritos por la dirección técnica.
- Comunicar al órgano competente cualquier descubrimiento o incidencia que se produzca como consecuencia de la realización de la actuación arqueológica y que no estuviera contemplada en el proyecto autorizado, o que impida su correcto desarrollo. En caso de hallazgos imprevistos, que obliguen a paralizar las obras, poner todos los medios para garantizar que esa paralización sea efectiva.

Esta Resolución no pone fin a la vía administrativa, por lo que se puede interponer recurso de alzada ante el Secr. Autòmic de Cultura y Deporte en el plazo de un mes a partir del día siguiente de la notificación (art. 121-122 de la Ley 39/2015, de Proced. Adm. Común de las AA.PP.)

LA DIRECTORA TERRITORIAL D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORT

Firmado por Carmen Valiente Ochoa el 31/05/2022 10:42:29
 Cargo: DIRECTORA TERRITORIAL D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORT DE VALÈNCIA

CSV:DM1HPXV4LUIZPKTE96B1XYQ URL de validación:https://www.transpa.gva.es/cv-direct/index.faces?cadena=DM1HPXV4LUIZPKTE96B1XYQ