

**ASUNTO: 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  
**Título:** Nuevo acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50  
**Órgano sustantivo:** Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad  
**Localización:** Carcaixent y Alzira

La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad promueve el proyecto “Nuevo acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50”.

Siendo un proyecto sometido a Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria, ha solicitado a este órgano ambiental la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

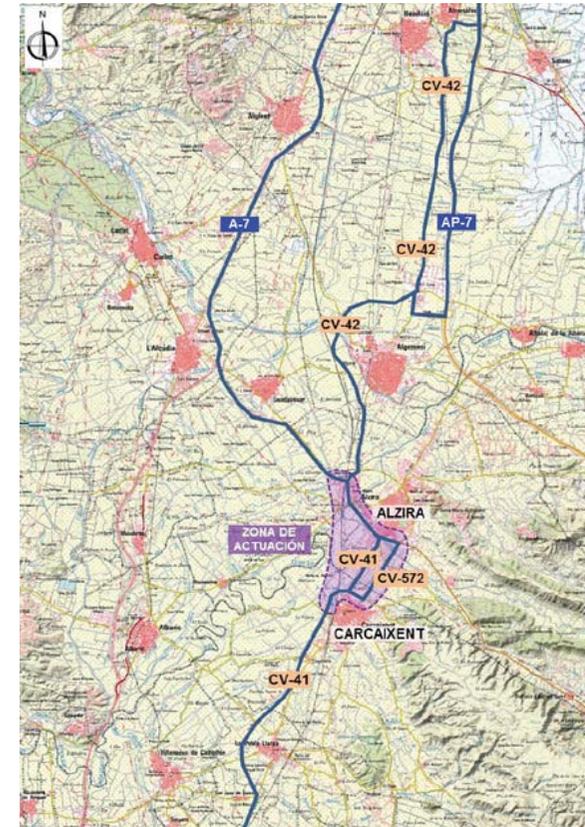
**A. DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO BÁSICO DE “NUEVO ACCESO NORTE A CARCAIXENT DESDE LA CV-50”**

El objeto del proyecto es disminuir los altos tiempos de recorrido de los vehículos y el impacto sobre los ciudadanos en el tramo periurbano de la carretera CV-50 a su paso por Alzira.

En la actualidad 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. A su vez, la conexión desde Carcaixent con la mencionada CV-50 se produce a través de la CV-572 (Avenida de la Ribera) o bien a través de la CV-41, discurriendo ambas vías con dirección norte-sur entre los núcleos urbanos de Alzira y Carcaixent. Según el proyecto básico presentado, la red viaria así configurada presenta problemas de funcionalidad, capacidad y nivel de servicio.

051/2018-AIA

1/21



**B. OBJETO DE ESTE INFORME**

La normativa vigente en materia de evaluación ambiental está constituida por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (LEA) y la Ley 2/1989, de 3 de marzo, desarrollada por el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, modificado por el Decreto 32/2006, de 10 de marzo.

La legislación ambiental tipifica en sus anexos los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental. En el Anexo I de la Ley 21/2013, Grupo 9, apartado a) 16º, se encuentra la construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado. Además, en el Anexo I del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, Grupo 8, apartado a) se encuentra la construcción de carreteras de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad

051/2018-AIA

2/21

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 Ley de Evaluación Ambiental. De acuerdo con lo establecido en el artículo 34, 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 disminuir los altos tiempos de recorrido de los vehículos y el impacto sobre los ciudadanos en el tramo periurbano de la carretera CV-50 a su paso por Alzira, para lo que se proyecta una carretera convencional con intersecciones a nivel de tipo glorieta que permitan dotar a la misma de una adecuada conectividad con el resto de la red viaria y con la red de caminos agrícolas existentes en el entorno.

Los posibles corredores se encuentran al oeste de los núcleos urbanos de Carcaixent y Alzira, muy próximos a la línea de ferrocarril de Valencia-Alicante que une ambas poblaciones. Todos los corredores cruzan el río Júcar y el río Verd.



Se han planteado 4 alternativas diferentes: alternativa 0, 1, 2 y 3. Para las alternativas 1, 2 y 3 se plantean a la vez dos soluciones: A, con la rasante a cota del terreno natural y, B, con la rasante sobreelevada. Con las soluciones "B" se busca que la

051/2018-AIA

3/21

nueva infraestructura no sea inundable para 500 años de periodo de retorno, a costa de una mayor altura media de terraplén (inicialmente estimada entre 4 y 6 m, según tramos) que lleva asociada, como contrapartida, un impacto paisajístico de mayor magnitud.

La alternativa 0 consiste en mantener el acceso a Carcaixent como está en la actualidad.

Todas las alternativas parten de la misma glorieta sobre la CV-50 y tienen un primer tramo común entre dicha glorieta y la intersección con la CV-550, también resuelta mediante glorieta. En este primer tramo se cruza el río Verd o dels Ulls, varios caminos agrícolas y se afecta a varias viviendas.

A partir de la glorieta sobre la CV-550 se separan los trazados, aunque ambos se mantienen en el área disponible entre el río Júcar y la vía del tren.

La alternativa 1 parte de la mencionada glorieta y entronca con la avenida de la Ribera (CV-572). Cuenta con 3 viaductos (sobre el río Verd, la vía del ferrocarril y el río Júcar) y un paso inferior. La longitud es de 3,8 km. El cruce con la CV-550 se realiza mediante glorieta.

La alternativa 2 parte de la mencionada glorieta y entronca con la CV-41 al noroeste de Carcaixent. Cuenta con 3 viaductos (sobre el río Verd, el río Júcar y sobre el barranco de Barxeta). La longitud es de 3,9 km.

La alternativa 3 es el resultado conjunto de las alternativas 1 y 2.

Todas las alternativas analizadas contemplan la implantación de un aparcamiento de tipo Park&Ride en las proximidades de la estación del ferrocarril de Alzira (dotado de las conexiones adecuadas con la red viaria futura), con el objetivo 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.

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

El día 18 de mayo de 2018 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto básico "Nuevo acceso Norte a Carcaixent desde la CV-50" formulada por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. En fecha 22 de mayo de 2019 la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, reitera la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

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

051/2018-AIA

4/21

De la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, al Servicio Territorial de Medio Ambiente y a la Subdirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental.

De la Conselleria de Educació, Investigació, Cultura y Deporte, a la Direcció Territorial de Educació, Cultura y Deporte.

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

Ayuntamiento de Carcaixent

Ayuntamiento de Alzira

Confederación Hidrográfica del Júcar

Acció Ecologista Agró

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 al promotor a través del órgano sustantivo.

#### **Ajuntament d'Alzira** (Recibido el 8 de agosto de 2018)

<< [...] Las conclusiones del análisis realizado son las siguientes:

1- El Proyecto Básico del nuevo acceso norte a Carcaixent plantea tres soluciones que se desarrollan mayoritariamente (una de ellas exclusivamente) en el término municipal de Alzira, sobre un territorio estratégico para dicho municipio por sus valores ambientales, paisajísticos, culturales y patrimoniales [...].

2- No está acreditada la necesidad del proyecto [...] porque los itinerarios actuales distan mucho de estar colapsados, y en segundo lugar porque los tiempos de recorrido sobre los nuevos itinerarios apenas ahorrarán algunos segundos respecto de los actuales.

3- A partir de la conclusión anterior, se sugiere que se reenfoque el proyecto (y con ello, su tratamiento ambiental) de manera acorde con los planteamientos que en la actualidad deben exigirse a la planificación territorial y sectorial. Esto conlleva una concepción de la actuación que tenga en cuenta desde el principio el territorio y su historia, y que no sobrevalore la accesibilidad y el desplazamiento motorizado como un fin en sí mismo.

4- La consideración del territorio debe incluir la adecuada valoración de la presencia del río Júcar en el ámbito del proyecto. Esta valoración debe tener una amplitud de miras proporcionada a la enorme importancia ambiental del río, no solo por ser el principal curso de agua permanente de la Comunitat Valenciana o porque su cauce estricto forme parte de la Red Natura 2000, sino también porque el tramo del mismo comprendido entre Alberic y Alzira (les "Voltes del Xúquer") configura junto con su entorno un espacio unitario de una homogeneidad y una coherencia paisajística y cultural merecedoras de las máximas protecciones y reconocimientos.

5- En la justificación del proyecto se esgrime como objetivo el fomento de la estacionalidad y el transporte público mediante la adecuación de los accesos a la estación del ferrocarril y la creación en ella de nuevas zonas de aparcamiento, pero no

051/2018-AIA

5/21

se define la actuación concreta para materializar esto. [...] El municipio de Alzira no detecta actualmente ningún déficit en lo relativo a las comunicaciones con la estación de ferrocarril ni a su área de aparcamiento.

6- Se proponen tres alternativas, las tres con sendas variantes A y B en función de que la altura de los terraplenes deba o no cumplir con las cotas de inundabilidad requeridas para un período de retorno de 500 años. En cualquier opción [...] las alturas de los terraplenes son muy elevadas, excesivas para la fragilidad visual del paisaje, tanto por la exigencia de cota que plantean los diferentes viaductos previstos, como por la imposibilidad de compatibilizar impacto paisajístico e inundabilidad (aún para períodos de retorno inferiores a 500 años).

7- De las tres alternativas propuestas, las número 1 y 3 se consideran inaceptables para el municipio de Alzira [...]. Las razones estriban, básicamente, en la fragmentación territorial que comportan, en su elevado impacto paisajístico y en la agresión irreversible que ejercen sobre la CV-41 que [...] es el antiguo camino foral que alberga los huertos más antiguos de Alzira y exhibe una singularidad y unidad arquitectónica cuya protección y conservación se consideran prioritarias e irrenunciables.

8- La alternativa 2 se considera menos desfavorable, y ello porque aprovecha el corredor ferroviario existente [...]. En los planos actuales (que se entiende que todavía tienen un carácter muy inicial) se dibuja la nueva carretera a una distancia del corredor ferroviario que oscila entre 30 y 40 metros, pero sugiere que esta distancia se reduzca y sea la mínima legalmente posible, porque es la única manera de evitar al máximo la fragmentación territorial en un entorno muy sensible.

9- La valoración de impactos que se presenta en el Documento Inicial es demasiado genérica, como lo es también el diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto [...].

Por ello, se solicita lo siguiente:

- Que en documentos y trámites sucesivos el análisis sea mucho más específico
- Que dicho análisis considere en su verdadera dimensión la afección al patrimonio de la CV-41 (de cuyo valor hay documentación suficiente en libros y publicaciones)
- Que el territorio, como espacio común susceptible de constituir el soporte de la actuación, sea considerado como un recurso, porque si no es así los impactos sobre el mismo quedan impunes
- Que la fragmentación territorial sea considerada como lo que es, como un impacto de máxima gravedad en un ambiente tan sensible a ella como éste.

10- Las conclusiones del Documento Inicial se consideran también genéricas y, lo que es más importante, ajenas a la realidad y a la magnitud de la afección que las alternativas comportan [...]

11- Conscientes de la relativa complejidad global del sistema CV-50/CV-41/CV-572 y de su territorio circundante, se considera conveniente que el Proyecto Básico plantee una nueva alternativa (junto a la Alternativa 2), consistente en el estudio del aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras, asignando una función de soporte del tráfico general a la CV-50 y a la CV-572 (av. de la Ribera), y una función local de calidad -vinculada a su valor monumental y patrimonial- a la CV-41. En esa línea esta nueva alternativa podría tener en cuenta:

051/2018-AIA

6/21

- Consideración de una primera fase, común a la Alternativa 2 y a la nueva alternativa, consistente en construir el tramo, de 1,2 km de longitud, existente entre la glorieta CV-50/CV-43 y la CV-550, con el fin de liberar a la glorieta CV-50/CV-42/CV-550 de parte de los flujos de la CV-550 y zonas industriales cercanas.
- Verificación de la eficiencia de la primera fase citada en el párrafo anterior, para ratificar la necesidad de construcción. Para ello debería estimarse en qué medida esta primera fase mejora el funcionamiento de la glorieta CV-50/CV-42/CV-550
- Análisis de la ampliación de la actual variante de Alzira de la CV-50, y de la CV-572, compatibilizando dichas ampliaciones con los usos ciclopeatonales y recreativos existentes y planificados en el entorno de ambas vías, y con la consolidación del borde suroeste de la CV-50 como límite último de actuaciones y puerta de comunicación visual y cultural con el paisaje y el territorio.
- Estimación del momento y/o las circunstancias de tráfico en las que la ampliación sería necesaria (por tramos, si procede) con el fin de programar adecuadamente las actuaciones y las inversiones correspondientes.>>

#### **Confederación Hidrográfica del Júcar** (Recibido el 13 de septiembre de 2018)

<< [...] El proyecto cruza varios cauces. Por tanto, en su caso, en los cauces, se deberían tener en cuenta los siguientes factores, con carácter general:

Se deberá respetar y mantener la capacidad de desagües de los cauces aguas arriba y aguas abajo de las obras de cruces transversales a cauces.

La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo. Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el art. 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes garantizándose, además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas a las obras.

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afectación a cursos de aguas superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afectación a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afectación a las formaciones vegetales de la ribera.

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

- localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia
- calidad de las aguas e inventario de vertidos
- evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

El Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) aprobado por el Real Decreto 849/1986 ha sido modificado por el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 29 de diciembre de 2016), introduciendo limitaciones en relación con las zonas de flujo preferente y zonas inundables, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

En relación con esta modificación del Reglamento y las limitaciones, se deberá cumplir lo dispuesto, entre otros, en los artículos siguientes:

- art. 9 sobre zona de policía y zona de flujo preferente
- art. 9 bis "Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural"
- art. 9 ter. "Obras y construcciones en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado"
- art. 9 quater. "Régimen especial en municipios con más de 1/3 de su superficie incluida en la zona de flujo preferente"
- art. 14 bis "Limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable"
- art 126 ter "Criterios de diseño y conservación para obras de protección modificaciones en los cauces y obras de paso".

Una parte del trazado se encuentra en Zona de policía y además en la Zona de Flujo Preferente del río Júcar, del río Verde, del barranco de Barxeta y del barranco de Vila de acuerdo con el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), que se puede consultar en las páginas web del Ministerio para la Transición Ecológica [...] y de la Confederación Hidrográfica del Júcar [...].

Por tanto, de acuerdo con lo anterior, se deberá realizar el estudio de inundabilidad correspondiente, que demuestre que no existe afectación al régimen de corrientes y que no se produce ningún incremento de la peligrosidad de la inundación que produzca un aumento del riesgo de personas y bienes.

En consecuencia, en su caso, se deberán adoptar las medidas necesarias para no incrementar el riesgo de inundación, con objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

Hay que indicar, que por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, se aprueba el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, y en el Programa de Medidas del Plan figura la actuación "Plan General de Inundaciones del Júcar. Acondicionamientos y mejoras red de drenaje Fases I y II". Esta actuación se encuentra en la zona del proyecto por lo que el diseño de las obras de dicho proyecto debe ser coherente con esta actuación y no suponer una modificación o empeoramiento del flujo, por tanto, el proyecto debe ser compatible con la actuación debiendo coordinarse con la misma.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas.>>

### **Ajuntament de Carcaixent** (Recibido el 13 de septiembre de 2018)

<< - De la documentació aportada a este departament, es desprén que l'alternativa 2A podria ser la que menys impacte generaria. No obstant, no es concreta quina solució caldria adoptar per a que la connexió amb la CV41 i el pas per la zona del Barxeta, complira amb allò requerit pel Patricova. Caldria aprofundir en este aspecte, ja que les inundacions són recurrents en la zona.

- El fet de connectar la nova via amb la CV41 travessant la zona del barranc de Barxeta impedeix la creació d'un parc fluvial, qüestió que este Ajuntament ja havia començat a treballar.

- Aprofitant que sembla que el projecte de connexió elaborat en 2008 s'ha desestimat i que van a redactar un nou projecte bàsic, seria el moment adequat per estudiar noves alternatives, més si cap quan la nova via serà una via convencional de dos sentits. En este cas, podria aprofitar-se per donar una nova eixida a la zona nord de l'horta, que sempre s'ha vist condicionada pels passos inferiors de la via del ferrocarril, amb les conseqüències de restricció d'accés per als vehicles agrícoles (principalment camions en època de collita i maquinària pesada per a manteniments, etc)>>.

### **Subdir. Gral. Medio Natural-P.N. de l'Albufera** (Recibido el 27 de septiembre de 2018)

<< L'actuació es realitza fora de l'àmbit del parc Natural de l'Albufera, però dins de l'àmbit del seu Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN).

L'actuació suposa l'execució d'una obra de carreteres que travessarà el riu Xúquer, que és la més important de les fonts de l'aigua del Parc Natural de l'Albufera, i a més és la que proporciona aigües de millor qualitat.

L'obra també travessarà el riu Verd, que és un dels principals tributaris del riu Xúquer.

Les 3 alternatives d'actuació que es plantegen suposen la construcció de noves carreteres i nous ponts. No aprofiten cap carretera existent, sinó que transcorren paral·lels a les vies del ferrocarril Moixent-València, i del tren d'alta velocitat (AVE).

Ocuparan una superfície que en la seua gran majoria és d'ús agrícola. L'ús agrícola i forestal del terreny permet la filtració de les aigües pluvials, que resulta fonamental per a aportar aigua al llac de l'Albufera i recarregar els aqüífers. La urbanització, i en aquests cas l'asfaltat dels terrenys resulta en una reducció de les aportacions.

L'alternativa 1 implica la construcció d'una nova carretera, d'un nou pont sobre el riu Xúquer i altre sobre el riu Verd. Ocupa uns 560.000 m<sup>2</sup>.

L'alternativa 2 implica la construcció d'una nova carretera, i d'un nou pont sobre el riu Xúquer, i altre sobre el riu Verd, que transcorren paral·lels i contigus a l'actual via de l'AVE.

A la informació cartogràfica adjunta sembla que la nova carretera es superposa amb la via de l'AVE, sense que s'aclarisca si s'aprofitaran els espais d'aquesta via de ferrocarril, o si la carretera transcorrerà de forma elevada. Ocupa uns 570.000 m<sup>2</sup>.

L'alternativa 3 implica l'execució de les 2 alternativa anteriors, amb alguna modificació en part del traçat de l'alternativa 2. Ocupa uns 780.000 m<sup>2</sup>.

No s'ha observat al projecte bàsic un apartat de selecció d'alternatives plantejades, ni a les conclusions es fa referència a aquest tema. Tampoc no es descriu quina infraestructura es condicionarà per a que la carretera travesse el riu Xúquer i el riu Verd (però es pot presumir que seran ponts), ni aclareix com afecta a l'actual traçat de

l'AVE, que en alguns casos pareix que es superposa amb part del traçat de la carretera.

L'amplària de la carretera i els ponts és d'aproximadament 120 metres. Aquesta amplària supera fins i tot els 80 metres d'amplària de l'autovia A-7 en el tram de Beniparrell, on té terraplens per a elevar la seua cota.

Segons el projecte bàsic, s'ha optat per una secció de carretera convencional, que permet minimitzar les afeccions al territori i al medi ambient.

Encara que la carretera anirà amb certa elevació per a evitar el risc d'inundació, l'amplària projectada s'ha de justificar, i detallar el nombre de carrils que tindrà la carretera, el dimensionament del terraplé conforme al període retorn, i si amb la carretera també s'habilitarà un carril bici, camins paral·lels i/o carreteres de servei.

Respecte a les solucions (A o B), l'elecció d'una o altra no suposa una diferència d'impacte des del punt de vista dels valors que motivaren la declaració del PORN, però sí que pot suposar una diferència en l'impacte sobre el paisatge, que han de valorar altres òrgans competents en la matèria.

L'impacte de l'execució del projectat es concentra principalment en els ponts sobre el riu Xúquer, i el pont sobre el riu Verd.

D'entre les 3 alternatives descrites, la número 2 és la menys impactant, ja que segons els plànols s'ubica junt a una infraestructura existent en la major part del seu recorregut, inclòs el pont actual. En el cas de l'alternativa 3, és l'actuació que més superfície d'infiltració li resta a la conca hidrogràfica del parc.

No es descarta la compatibilitat de les altres 2 alternatives, però en cas que altres factors d'importància no justificaren la necessitat d'optar per l'alternativa 1 o 3, es recomana donar preferència a l'alternativa 2, i evitar en la mesura del possible l'alternativa 3.

Conforme a la normativa del PORN, el projecte s'ha de sotmetre a EIA, per ser una carretera de nova construcció.

La normativa del PORN, a més, estableix:

#### 5. Infraestructures:

- La localització i Disseny de tota infraestructura, a més de complir la normativa sectorial, haurà de plantejar diverses alternatives sobre la base d'un estudi previ o paral·lel de la capacitat d'acollida del territori que tinga en compte almenys els aspectes següents:

a. L'increment de processos condicionants naturals com a risc d'erosió, lliscaments, arrossegaments, etc.

b. L'alteració de llits per aterrament, o destrucció de la vegetació.

- Durant la realització de les obres hauran de prendre's les precaucions necessàries per a evitar l'alteració de la coberta vegetal o la modificació de llits en les zones adjacents i, en tot cas, el projecte inclourà les necessàries partides pressupostàries per a la correcció de l'impacte produït, així com per a la seua adequació ecològica i paisatgística.

L'obra implicarà considerables desmunts i terraplens, amb la consegüent acumulació i retirada de terres. Cal que es tinga en compte la presència d'espècies invasores a les vores i el llit del riu Xúquer, com la canya vera (*Arundo donax*), el ricí (*Ricinus communis*) i la *Ludwigia grandiflora*, i la normativa que obliga a prendre mesures per a evitar la seua propagació.

## Conclusions

Atés allò que estableixen els apartats anteriors, es considera que per tal que l'impacte que pugua causar aquesta actuació siga compatible amb la conservació dels valors que pretén protegir el PORN, cal que el projecte bàsic de nou accés Nord a Carcaixent des de la CV-50 i la seua execució segueixen les següents condicions:

1. S'hauran de prendre les mesures necessàries perquè tant durant la construcció com durant l'explotació dels ponts no s'empitjoren les condicions de les aigües del riu Xúquer i del riu Verd. S'ha de garantir que la llum dels ponts siga suficient per a assimilar les possibles avingudes dels rius.
  2. S'ocuparà la mínima superfície imprescindible dels llits dels rius, per a construir les estructures dels ponts. S'evitaran les operacions de cobriment, rebliment, grans canalitzacions i aterraments dels llits, o cap alteració que pugua afectar el seu comportament hidràulic.
  3. L'amplària de les infraestructures que es projecten s'ha de justificar, i detallar els elements que es contemplaran dins d'aquesta superfície, especialment en el cas de les infraestructures que situaran sobre els llits del riu Xúquer i del riu Verd. Si les actuacions suposen l'eliminació de la vegetació de les vores dels dos rius més enllà de l'espai físic que ocuparan les infraestructures, i en qualsevol cas si s'elimina la vegetació al llarg de tota l'amplària del pont, s'haurà de recuperar les comunitats vegetals dels marges, mitjançant la revegetació amb espècies autòctones pròpies dels ambients palustres i de ribera d'aquests rius.
  4. Cal que les terres amb què es fan els terraplens dels ponts i de la mateixa carretera es gestionen adequadament per a evitar que els propàguls i llavors de les espècies exòtiques invasores s'estenguen als rius o a les seues riberes.
- En cap cas s'utilitzarà per a establir els terraplens o amb funcions ornamentals espècies exòtiques invasores, com és el cas de la Cortaderia selloana (plumer).
5. En el cas que s'extraguen terres del llit o les riberes del riu Xúquer o del riu Verd en trams on n'hi haja presència d'espècies exòtiques invasores, s'hauran de dur a abocador autoritzat, o cedir a un gestor autoritzat per a la seua reutilització després dels tractaments pertinents per a evitar l'expansió d'aquestes espècies >>.

### Servicio Territorial de Medio Ambiente (Recibido el 1 de octubre de 2018)

<< De acuerdo con la información del Proyecto, las tres alternativas propuestas intersectan con la "Vereda de Aragón o de Guadassuar" y las alternativas 1 y 3 intersectan con la "Vereda de Castilla".

La Ley 3/2014 de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana, establece en su artículo 23:

Artículo 23. Cruce de las vías pecuarias por realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias

1. Cuando las obras públicas deban cruzar la vía pecuaria, no será necesario proceder a la modificación del trazado de la misma.
2. En estos casos el promotor o concesionario de las mismas deberá habilitar, a su costa, pasos a nivel, cuando no revistan ningún tipo de peligro, o de distinto nivel adecuados que aseguren los usos de las vías pecuarias, en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad, mediante el establecimiento de sistemas que permitan el uso diferenciado de las mismas.

3. La restitución de la vía afectada se efectuará mediante los medios técnicos que sean más adecuados.

Respecto a la intersección con la "Vereda de Aragón o de Guadassuar" el proyecto en las páginas 24 y 29 (26 y 31 del pdf) dice:

"la reposición de la vereda en el cruce con la nueva traza se llevaría a cabo bien a través de la glorieta prevista en el cruce con la CV-555 (donde se dotará de continuidad también a la conocida como Ruta Bernardina – PR-CV421), o bien mediante una obra de paso transversal en el caso de las soluciones "B" con rasante sobreelevada."

En primer lugar, hay una errata cuando dice la carretera CV-555, porque esta carretera no está en la zona de estudio, se trata de una carretera que pasa por Sellent y une la CV-560 con la CV-590. Se entiende al ver los planos del proyecto, que cuando dice CV-555 debe referirse a la CV-550, porque en el cruce con esa carretera hay prevista una glorieta. Pero no se entiende que con esta glorieta se dé continuidad a la vía pecuaria, ya que la vía pecuaria no pasa por esa glorieta.

El trazado de la "Vereda de Aragón o de Guadassuar" coincide con parte del trazado de la CV-5445, y el proyecto donde habla de las vías pecuarias no dice como solucionará el cruce con esta vía, para el paso de las alternativas A, que no van con la rasante sobreelevada.

Por tanto, se debe especificar que solución se da al cruce de las alternativas propuestas con la CV-5445 (Vereda de Aragón o de Guadassuar), para garantizar que se cumpla el artículo 23 de la Ley 3/2014 de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana.

Respecto al cruce de las alternativas 1 y 3 con la Vereda de Castilla (que coincide con la CV-41) se informa favorablemente ya que se realizarán mediante paso a distinto nivel. >>

### Dirección Territorial de Educación, Investigación, Cultura y Deporte (Recibido el 26 de febrero de 2019)

<< En cumplimiento del artículo 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, modificada por la Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat Valenciana, los Estudios de Impacto Ambiental relativos a toda clase de proyectos, públicos o privados, que puedan incidir sobre bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano deberán incorporar el informe de la conselleria competente en materia de cultura. Asimismo, el mencionado artículo en su apartado 6 establece que "aquellos proyectos de planificación o transformación del territorio que por la legislación específica no estén sujetos a trámites de evaluación ambiental pero que comprendan en su ámbito bienes inscritos en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano o bienes de naturaleza arqueológica o paleontológica, deberán someterse a informe previo y vinculante".

El artículo 3 del Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, establece que los promotores de proyectos sujetos a estudio de impacto ambiental y en general de todos aquellos proyectos, planes o programas que requieran del informe contemplado en el artículo 11 de la LPCV, deberán realizar una memoria de impacto patrimonial sobre los bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano, que contemplará el patrimonio histórico, artístico, arquitectónico, etnológico, arqueológico y paleontológico.

A la vista de las consideraciones expuestas, se estima, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico y arquitectónico, imprescindible cumplir con lo recogido 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. >>

**Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje** (Recibido el 12 de septiembre de 2019)

<< [...] 1. Casi la totalidad del trazado de las alternativas propuestas se incluyen dentro de la delimitación del PORN de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera. Además, gran parte de los trazados de las 3 alternativas se encuentran incluidos en el Paisaje de Relevancia Regional de la Ribera del Xúquer, PRR 38, de conformidad con la Directriz 53 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).

2. Asimismo, los trazados propuestos afectan a numerosos elementos integrantes de la Infraestructura Verde del territorio de conformidad con los arts. 4 y 5 de la LOTUP, como espacios que integran la Red Natura 2000 (LIC del Riu Xúquer), zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales (zonas de peligrosidad y riesgo de inundación según PATRICOVA), y espacios de elevado valor cultural como la Vía Augusta, considerado un elemento estructurante del uso público de la infraestructura verde, de conformidad con la Directriz 60 de la ETCV.

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 priorizar los pasillos o reservas ya delimitados, por lo que el trazado de la nueva infraestructura se deberá adosar lo máximo, y en la mayor longitud posible, a la línea del ferrocarril existente (línea FC Valencia-Cartagena, AVE Valencia-Alicante).

- Dado que el Riu Xúquer constituye un elemento perteneciente a la Infraestructura Verde a escala regional y su Ribera constituye un Paisaje de Relevancia Regional de

acuerdo con la Directriz 53 de la ETCV, la alternativa de trazado seleccionada deberá respetar al máximo las funciones que desempeña a nivel tanto ambiental, como paisajístico y de conectividad, implantando, en la medida de lo posible, el menor número de nuevos cruces sobre el río.

- 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 la margen derecha del Xúquer y la CV-572 (Avenida de la Ribera). Este ámbito puede funcionar como conector a escala regional que ponga en relación los LIC de Muela de Cortes y LIC del Riu Xúquer con el LIC de Sierra Corbera. Estos conectores, de conformidad con la Directriz 43 de la ETCV tienen un ancho mínimo recomendado de 500 metros. Además, de plantearse trazados y fragmentarse esta pieza del territorio, se podría contribuir en un futuro a fomentar la formación de continuos urbanos entre los núcleos de Alzira y Carcaixent, lo que iría en contra de los principios directores de la ocupación racional del suelo de la Estrategia Territorial.

- Se deberán incorporar medidas de Integración Paisajística para la preservación del carácter de las unidades de paisaje afectadas, para garantizar la continuidad de los elementos de la Infraestructura Verde afectados, y para la puesta en valor del paisaje del entorno.

- 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, desde el punto de vista de las competencias de este Servicio, se considera que deben tenerse en cuenta las consideraciones anteriores a partir del trazado de la alternativa 2ª. >>

**Servei d'Ordenació del Territori** (Recibido el 15 de marzo de 2021)

<< [...] - Vist que s'haurà d'aportar, juntament amb la documentació del projecte, una justificació que analitze la hidrologia i els drenatges longitudinals i transversals que justifique la no incidència d'inundabilitat en la infraestructura a construir i sobre tercers, així com la capacitat de les obres de drenatge transversal a millorar o construir amb l'execució de la nova carretera.

- Vistes les qüestions anteriors i ateses les condicions del «Proyecto básico nuevo acceso norte a Carcaixent desde la CV-50» s'haurà d'aportar la justificació d'inundabilitat (que analitze la hidrologia i els drenatges longitudinals i transversals) que justifique les solucions constructives que s'adopten per a la plataforma de l'autovia i el seu pas sobre els diferents llits (rius, rambles, barrancs travessats així com de la xarxa de séquies i escorredors del sistema de reg existent) amb la comprovació del compliment de no provocar un increment significatiu de la perillositat d'inundació a tercers, per a poder continuar amb els tràmits del procediment.

- La justificació que es presente deurà:

. incorporar un estudi d'inundabilitat comparatiu amb la situació inicial i la situació esdevinguda per l'execució de l'alternativa adoptada (entenen que es prenen com a bona la cartografia i les dades del SNCZI que es referencien en la documentació aportada en aquest tràmit).

. aportar les seccions transversals adequades comprensives dels espais de les zones amb drenatges al·luvials on es marquen les afeccions d'inundabilitat, així com de les zones immediates a les obres de drenatge.

. incloure la justificació explícita i la modelització hidràulica per al compliment dels articles 9 i 21 de la normativa del PATRICOVA referent al no increment de la perillositat en l'àmbit que ens ocupa i la justificació de la no afecció de la plataforma de la infraestructura viària.

#### **Conclusió**

Por tot el que s'ha exposat, es determina l'existència d'afeccions de diferents graus i nivells al llarg de la major part dels traçats previstos en el «Proyecto básico nuevo acceso norte a Carcaixent desde la CV-50» descrites en els apartats anteriors i es condiciona la continuació dels tràmits adients a la presentació de la documentació requerida per realitzar una avaluació ajustada, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació en la Comunitat Valenciana.>>

#### **E. CONTINUACIÓ DE LA TRAMITACIÓ**

Recibido el documento de alcance del estudio de impacto ambiental (según consta como anejo al presente informe), se elaborará el estudio de impacto ambiental del proyecto.

Una vez redactado, se someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, en el diario oficial y, en su caso, en sede electrónica, conforme al artículo 36 de la LEA.

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.

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), tal y como recoge el artículo 37 de la LEA.

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 a la Subdirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental (competentes en vías pecuarias y en Red Natura 2000).

De la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte (competente en patrimonio cultural valenciano).

De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, a la Dirección General de Política Territorial y Paisaje (competente en ordenación del territorio y paisaje y en evaluación de los riesgos naturales e inducidos en el territorio).

Ayuntamiento de Carcaixent.

Ayuntamiento de Alzira.

Confederación Hidrográfica del Júcar.

Acció Ecologista Agró.

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) incorporará al proyecto y al estudio de impacto ambiental las consideraciones o modificaciones 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, conforme al artículo 39 de la LEA, para la emisión de la declaración de impacto ambiental.

**El documento de alcance del estudio de impacto ambiental será válido durante el plazo de dos años a partir del día siguiente al de su notificación el promotor.**

Lo que se informa para su conocimiento y efectos oportunos.

Jefa de Servicio de Evaluación  
de Impacto Ambiental

Firmado por Maria Francisca Calafat Romero  
el 17/08/2021 08:03:54



## ANEJO: 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. Para su redacción deberá seguirse lo establecido en el informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio.

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 se redactará según las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana y su tramitación se realizará ante el Servicio de Ordenación del Territorio.

Si bien se trata de volúmenes independientes, el contenido de estos estudios debe ser recogido y coordinado 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, debiéndose aportar, como mínimo documentación técnica referente a los siguientes epígrafes:

- Accesos al tajo que implicarán las obras
- Desvíos de tráfico previstos durante las obras
- Estimación del volumen del movimiento de tierras
- Sección de firme
- Cronograma de las obras
- Drenaje longitudinal y transversal
- Infraestructura y obras de paso para el cruce de los distintos barrancos y ríos.
- 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

051/2018-AIA

17/21

- . perfil longitudinal, mínimo E 1/500
- . secciones tipo
- . perfiles transversales, mínimo E 1/100
- . drenaje longitudinal y transversal en planta sobre ortofoto 1/2000

- 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 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.

Se deberá añadir la alternativa 4, consistente en el estudio del aprovechamiento máximo del corredor de las actuales infraestructuras: CV-50, CV-41, CV-572, CV-570. Se deberán estudiar las consideraciones ambientales planteadas en el informe del Ayuntamiento de Alzira y en concreto, se deberán incorporar soluciones de movilidad sostenible, como carriles ciclo peatonales para las conexiones entre ambos núcleos urbanos (CV-572 y CV-41).

Se justificarán las principales razones de la solución propuesta como más adecuada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente.

### 3. Inventario ambiental.

En la medida en que resulten afectados por el proyecto deben identificarse, censarse, inventariarse, cuantificarse y, en su caso, cartografiarse, los siguientes aspectos ambientales: la población, la salud humana, la fauna, la flora, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el agua, el aire, el clima, el cambio climático, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área afectada, con carácter general.

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

Además, con carácter especial:

. Identificación de las posibles afecciones al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES5232007) "Curso medio bajo del Júcar", perteneciente a la Red Natura 2000, con el contenido marcado en el artículo 9 del Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell.

. Identificación de las posibles afecciones a los diferentes cauces que se cruzan, teniendo en cuenta las servidumbres naturales de paso del agua, el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces y las formaciones vegetales de las riberas.

. Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.

. Intersecciones con las diferentes vías pecuarias.

051/2018-AIA

18/21

#### 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 identificarán los espacios intersticiales, entendiéndose como tal aquellas superficies de huerta que se vean fragmentadas por el proyecto y cuya explotación resulte difícil por las nuevas dimensiones.
- Se analizará el posible incremento significativo de la peligrosidad de inundación sobre la propia infraestructura a construir y sobre terceros.
- Se evaluarán las repercusiones del proyecto sobre espacios Red Natura 2000 teniendo en cuenta los objetivos de conservación de cada lugar, que incluya los referidos impactos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias Red Natura 2000 y su seguimiento.
- Se incluirán los efectos esperados sobre los factores enumerados en el inventario ambiental, derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes (zonas de peligrosidad y riesgo de inundación), sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos.

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

#### 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 afeción 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 luminaria, se establecerán las medidas adecuadas para minimizar el impacto lumínico
- la nueva variante deberá incluir alguna medida de movilidad sostenible, como de permeabilidad peatonal o uso ciclista
- dado que se cruza el río Verde, el río Júcar y el barranco de Barxeta por un nuevo punto, 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 Integración Paisajística y Estudio de Inundabilidad.

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

#### **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.