

## Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

*RESOLUCIÓ de 12 de juliol de 2023, del director general de Qualitat i Educació Ambiental, per la qual es formula la declaració d'impacte ambiental del projecte de connexió CV-60 amb l'N-332, tram Palma de Gandia - Gandia, dels termes municipals de Palma de Gandia, Beniflà, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, la Font d'en Carròs i Gandia. Expedient: (2783532) 139/2022/AIA. [2023/8710]*

«Declaració d'impacte ambiental  
Expedient: (2783532) 139/2022/AIA.

Títol: Projecte bàsic. Connexió CV-60 amb l'N-332. Tram Palma de Gandia - Gandia.

Promotor i òrgan substantiu: Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible

Ref. òrgan substantiu: 2569-PLF.

Localització: TM Palma de Gandia, Beniflà, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, la Font d'en Carròs i Gandia.

### Objecte i descripció del projecte

La Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, a través de la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible, promou el projecte bàsic: Connexió CV-60 amb l'N-332. Tram Palma de Gandia - Gandia.

La CV-60 és un dels eixos principals de la xarxa de carreteres autonòmica i connecta, d'oest a est, les comarques de l'Alcoià, el Comtat, la Vall d'Albaida, la Costera, la Safor i la Marina. Discorre des de la connexió amb l'autovia A-7 (a l'altura dels túnels de l'Olleria) fins a la intersecció amb la CV-680, al sud del municipi de Beniflà. La connexió d'aquest eix viari oest-est connecta una via d'alta capacitat (CV-60) amb dues carreteres de la xarxa local (CV-686 i CV-680, respectivament travessia del Real de Gandia i ronda de Beniflà, Beniarjó i Almoines) i no amb un corredor principal, fet que genera problemes tant en aquestes travessies com en la resta de carreteres de la xarxa local fins a la connexió amb el corredor costaner (AP-7 i N-332), i està clarament infradimensionat. Per tot això, es projecta la prolongació de la CV-60 en el marc del Programa estratègic per a la millora de la mobilitat, les infraestructures i el transport de la Comunitat Valenciana 2018-2030 (Pla UNEIX).

L'objectiu del projecte és finalitzar l'execució de la CV-60 mitjançant la connexió amb la nacional N-332 i amb l'AP-7. Per a això es duplicarà la calçada existent des de l'enllaç actual de la carretera CV-60 amb la CV-685 fins a la rotonda situada a Beniflà (en el TM de Palma de Gandia i a escassos metres a Beniflà), i es prolongarà la traça des de la rotonda esmentada fins a finalitzar en la glorieta d'intersecció entre l'N-332 i l'N-337, a Gandia (discorrend per Potries, la Font d'en Carròs, Rafelcofer, Beniarjó, Almoines, Bellreguard i Gandia).

La infraestructura té una longitud total de 7.125 m, estructurada en tres trams en funció de la velocitat definida en cadascun i de la tipologia d'enllaços i connexions. Presentarà aquestes característiques:

- Tram 1 (3,1 km): des de l'enllaç de Palma de Gandia (CV-685-CV-686) fins a l'enllaç de Beniflà (CV-680). En aquest tram es duplica la calçada actual, que passa de la secció 7/10 actual a secció de via d'alta capacitat composta per voral exterior de 2,5 m, calçada de 7 m i voral interior d'1,5 m. En aquest tram s'encreuaran en viaducte dos llits fluvials. A uns 700 m de l'inici, es duplicarà l'estructura existent per al pas del riu Vernissa, i a 1.700 m de l'inici es farà el mateix amb l'estructura existent per al pas sobre el riu d'Alcoi o Serpis, de 100 m de longitud aproximadament.

- Tram 2 (1,5 km): des de l'enllaç de Beniflà (CV-680) fins a l'enllaç amb l'AP-7. Traçat nou on es prolonga la CV-60 en direcció nord amb secció de via d'alta capacitat, fins a un nou enllaç amb l'AP-7 (PK 584+200), mitjançant una glorieta elevada sobre l'autopista actual, i constituirà un element clarament diferenciador de la tipologia anterior de CV-60 via d'alta capacitat a la posterior CV-60 de via parc. En aquest tram, serà necessari un nou pas superior sobre la carretera CV-683, entre els termes municipals de la Font d'en Carròs i

## Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica

*RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2023, del director general de Calidad y Educación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de conexión CV-60 con la N-332, tramo Palma de Gandia - Gandia, de los términos municipales de Palma de Gandia, Beniflá, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, La Font d'En Carròs y Gandia. Expediente: (2783532) 139/2022/AIA. [2023/8710]*

«Declaración de impacto ambiental  
Expediente: (2783532) 139/2022/AIA.

Título: proyecto básico: conexión CV-60 con la N-332, tramo Palma de Gandia - Gandia.

Promotor y Órgano sustantivo: Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible.

Ref. órgano sustantivo: 2569-PLF.

Localización: TM Palma de Gandia, Beniflá, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, La Font d'En Carròs y Gandia.

### Objeto y descripción del proyecto

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, a través de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, promueve el proyecto básico: conexión CV-60 con la N-332. Tramo Palma de Gandia - Gandia.

La CV-60 es uno de los ejes principales de la red de carreteras autonómica y conecta, de oeste a este, las comarcas de L'Alcoià, El Comtat, La Vall d'Albaida, La Costera, La Safor y La Marina. Discurre desde la conexión con la autovía A-7 (a la altura de los túneles de l'Olleria) hasta la intersección con la CV-680, al sur del municipio de Beniflá. La conexión de este eje viario oeste-este conecta una vía de alta capacidad (CV-60) con dos carreteras de la red local (CV-686 y CV-680, respectivamente travesía del Real de Gandia y ronda de Beniflá, Beniarjó y Almoines) y no con un corredor principal, generando problemas tanto en dichas travesías como en resto de carreteras de la red local hasta su conexión con el corredor costero (AP-7 y N-332), estando claramente infradimensionado. Por todo esto se proyecta la prolongación de la CV-60 en el marco del programa estratégico para la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana 2018-2030 (Plan UNEIX).

El objeto del proyecto es finalizar la ejecución de la CV-60 mediante su conexión con la nacional N-332 y con la AP-7. Para ello se duplicará la calzada existente desde el enlace actual de la carretera CV-60 con la CV-685 hasta la rotonda situada en Beniflá (en el TM de Palma de Gandia y escasos metros en Beniflá), y se prolongará la traza desde la citada rotonda hasta finalizar en la glorieta de intersección entre la N-332 y la N-337, en Gandia (discurriendo por Potries, La Font d'en Carròs, Rafelcofer, Beniarjó, Almoines, Bellreguard y Gandia).

La infraestructura tiene una longitud total de 7.125 m, estructurada en tres tramos en función de la velocidad definida en cada uno de ellos y de la tipologia de enlaces y conexiones. Presentará las siguientes características:

- Tramo 1 (3,1 km): desde enlace de Palma de Gandia (CV-685 - CV-686) al enlace de Beniflá (CV-680). En este tramo se duplica la calzada actual, pasando de la sección 7/10 actual a sección de vía de alta capacidad compuesta por arcén exterior de 2,5 m, calzada de 7 m, y arcén interior de 1,5 m. En este tramo se cruzarán en viaducto dos cauces. A unos 700 m del inicio, se duplicará la estructura existente para el paso del riu Vernissa, y a 1.700 m del inicio, se hará lo mismo con la estructura existente para el paso sobre el riu d'Alcoi o Serpis, de 100m de longitud aproximadamente.

- Tramo 2 (1,5 km): desde el enlace de Beniflá (CV-680) al enlace con la AP-7. Trazado nuevo donde se prolonga la CV-60 en dirección norte con sección de vía de alta capacidad, hasta un nuevo enlace con la AP-7 (PK 584+200), mediante glorieta elevada sobre la actual autopista, constituyendo un elemento claramente diferenciador de la tipologia anterior de CV-60 vía de alta capacidad a la posterior CV-60 de vía parque. En este tramo, será necesario un nuevo paso superior sobre la carretera CV-683, entre los términos municipales de la Font d'En Carròs



Rafelcofer, i s'evitaran afeccions a importants indústries localitzades en aquest àmbit.

– Tram 3 (2,5 km): des de l'enllaç amb l'AP-7 fins a l'enllaç amb la glorieta N-332 – N-337. Traçat nou, en el qual es prolonga la CV-60 en direcció nord amb secció de via parc (dues calçades separades amb connexions a nivell), fins a la glorieta localitzada al sud-est de Gandia, en el qual la variant sud de Gandia de la carretera N-332 connecta amb la mateixa N-332 i amb el nou accés al port de Gandia (N-337), que al seu torn connecta amb la CV-670 (eix de connexió de les platges de la Safor). Des de l'enllaç sobre l'AP-7, a uns 900 m, s'ha previst la connexió mitjançant una glorieta a nivell amb les carreteres existents CV-679 i CV-681, que connecten amb els municipis d'Almoines, Bellreguard i Rafelcofer. Aquest tram culmina la connexió de tots els eixos de gran capacitat, fet que permetrà reduir eliminar el pas en trànsit de vehicles pesants per travessies de població.

S'estimen velocitats de projecte de 100 km/h (tram via d'alta capacitat) i 80 km/h (tram via parc), amb un desmunt de 30.000 m<sup>3</sup> i un terraplé de 580.000 m<sup>3</sup>.

Així mateix, es proposa l'execució d'un carril de per a ciclistes i vianants, continuant el traçat existent al costat de l'actual CV-60 en paral·lel a la nova carretera, per a donar continuïtat a la xarxa per a ciclistes i vianants existent en l'àmbit, constituïda per:

1. Via Verda del Serpis: connecta amb la CR-60 a Beniflà/Potries. La Via Verda del Serpis és un itinerari per a ciclistes i vianants de llarg recorregut, uns 50 km des d'Alcoi a Gandia; estan redactant-se els projectes per a la seua execució completa.

2. Eurovelo-8: connecta amb la CR-60 a Beniflà. Eurovelo és un projecte gestionat per la Federació Europea de Ciclistes, l'objectiu del qual és conformar una única xarxa ciclista transnacional mitjançant la integració d'itineraris existents i planificats en una única xarxa d'àmbit europeu. Aquesta xarxa està estructurada en 15 rutes que recorren tota Europa. L'itinerari que afecta la Comunitat Valenciana és la ruta EV8-Ruta del Mediterrani, que amb prop de 6.000 km de longitud uneix Cadis i Atenes, continua per Xipre i travessa 11 països de la conca mediterrània i les seues diverses regions. L'EV-8 està en procés de senyalització, ja que, com que discorre per itineraris per a ciclistes i vianants i camins existents, no és necessari crear una nova infraestructura.

3. CR-337 (5 km): connexió de la CR-60 en l'N-332 a Gandia, amb el port de Gandia i la platja. Al seu torn, connectarà una vegada desenvolupada la XINM en aquesta zona (CR-671, aprox. 10 km) amb Oliva per la platja (connectarà els nuclis de la platja de Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar, Piles i Oliva).

4. Via Verda de la Safor (6,5 km entre Gandia i Oliva). Connecta a través de la CR-337. Es reposarà en paral·lel amb el projecte del tren/tramvia de la costa.

5. CR-60 (que, una vegada acabada, tindrà aproximadament 45 km de longitud):

5.a. Al seu torn connecta amb la CR-40 Xàtiva-Agullent en l'enllaç de la CV-60 amb l'A-7 a l'Olleria/Aielo de Malferit (actualment en servei des d'Aielo de Malferit fins a Novetlè).

5.b. Connectarà, quan estiga desenvolupada la XINM en la zona:

5.b.i. A través de la CR-620 i la CR-666, Alfarrasi/Montaverner cap al sud amb Ontinyent i cap al nord amb Bellús/Benigànim.

5.b.ii. A través de la CR-6108, Montitxelvo amb Llutxent/Quatretonda.

L'execució d'aquesta infraestructura pretén reduir el trànsit (especialment el trànsit pesant) en les travessies urbanes de la Safor i millorar la connexió de les comarques de l'interior amb el corredor viari d'alta capacitat de la costa que conformen l'AP-7 i l'N-332, i constituir un corredor alternatiu a l'A-3 i l'AP-7, per mediació del corredor AP-36 (Ocaña-La Roda) – A-31 (autovia d'Alacant) – A-35 (Almansa-Xàtiva) – CV-60, i millorar així el nivell de servei en aquest àmbit. Al seu torn, s'aconsegueix la connexió amb Gandia i amb tots els municipis costaners del sud de la Safor (Daimús, Miramar, Guardamar, Piles i Oliva) a través de l'eix existent de l'N-337 (o accés sud al port de Gandia) que compta amb rotonda de connexió amb la CV-670 (eix vertebrador dels esmentats municipis costaners de la Safor), es millorarà la comunicació entre els diferents municipis de l'àmbit i això redundarà en la reducció del trànsit pesant per la xarxa local de carreteres.

y Rafelcofer, evitando afecciones a importantes industrias localizadas en este ámbito.

– Tramo 3 (2,5 km): desde el enlace con la AP-7 al enlace con la glorieta N-332 – N-337. Trazado nuevo, en el que se prolonga la CV-60 en dirección norte con sección de vía parque (dos calzadas separadas con conexiones a nivel), hasta la glorieta localizada al sureste de Gandia, en el que la variante sur de Gandia de la carretera N-332 conecta con la propia N-332 y con el nuevo acceso al Puerto de Gandia (N-337) que a su vez conecta con la CV-670 (eje de conexión de las playas de la Safor). Desde el enlace sobre la AP-7, a unos 900 m, se ha previsto la conexión mediante una glorieta a nivel con las carreteras existentes CV-679 y CV-681, que conectan con los municipios de Almoines, Bellreguard y Rafelcofer. Este tramo culmina la conexión de todos los ejes de gran capacidad lo que permitirá reducir eliminar el paso en tránsito de vehículos pesados por travesías de población.

Se estiman velocidades de proyecto de 100 km/h (tramo vía de alta capacidad) y 80 km/h (tramo vía parque), con un desmonte de 30.000 m<sup>3</sup> y terraplén de 580.000 m<sup>3</sup>.

Así mismo, se propone la ejecución de un carril ciclopeatonal, continuando el trazado existente junto a la actual CV-60 en paralelo a la nueva carretera, para dar continuidad a la red ciclopeatonal existente en el ámbito, constituída por:

1. Via Verde del Serpis: Conecta con la CR-60 en Beniflà/Potries. La vía verde del Serpis es un itinerario ciclopeatonal de largo recorrido, unos 50 km desde Alcoy a Gandia; están en redacción los proyectos para su ejecución completa.

2. Eurovelo-8: Conecta con la CR-60 en Beniflà. Eurovelo es un proyecto gestionado por la Federación Europea de Ciclistas, cuyo objetivo es conformar una única red ciclista transnacional mediante la integración de itinerarios existentes y planificados en una única red de ámbito europeo. Esta red está estructurada en 15 rutas que recorren toda Europa. El itinerario que afecta a la Comunitat Valenciana es la ruta EV8-«Ruta del Mediterráneo» que, con cerca de 6.000 km de longitud une Cádiz y Atenas, continuando por Chipre, atravesando 11 países de la cuenca mediterránea y sus diversas regiones. EV-8 se encuentra en proceso de señalización, ya que al discurrir por itinerarios ciclopeatonales y caminos existentes, no es necesaria la creación de una nueva infraestructura.

3. CR-337 (5 km) conexión de la CR-60 en la N-332 en Gandia, con el puerto de Gandia y la playa. A su vez, conectará una vez desarrollada la XINM en esta zona (CR-671, aprox. 10 km) con Oliva por la playa (conectando los núcleos de playa de Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar, Piles y Oliva).

4. Via Verde de La Safor (6,5 km entre Gandia y Oliva). Conecta a través de la CR-337. Se repondrá en paralelo con el proyecto del tren/tramvia de la costa.

5. CR-60 (que una vez terminada, tendrá aproximadamente 45 km de longitud):

5.a. A su vez conecta con la CR-40 Xàtiva-Agullent en el enlace de la CV-60 con la A-7 en L'Olleria/Aielo de Malferit (actualmente en servicio desde Aiolo de Malferit a Novetlè)

5.b. Conectarà, cuando esté desarrollada la XINM en la zona:

5.b.i. A través de la CR-620 y CR-666, Alfarrasi/Montaverner hacia el sur con Ontinyent y hacia el norte con Bellús/Benigànim

5.b.ii. A través de la CR-6108, Montichelvo con Llutxent/Quatretonda

La ejecución de esta infraestructura pretende la reducción del tráfico (especialmente el tráfico pesado) en las travesías urbanas de La Safor y la mejora de la conexión de las comarcas del interior con el corredor viario de alta capacidad de la costa que conforman la AP-7 y la N-332, y constituir un corredor alternativo a la A-3 y AP-7, por mediació del corredor AP-36 (Ocaña-La Roda) – A-31 (autovía de Alicante) – A-35 (Almansa-Xàtiva) – CV-60, mejorando el nivel de servicio en dicho ámbito. A su vez, se logra la conexión con Gandia y con todos los municipios costeros del sur de La Safor (Daimús, Miramar, Guardamar, Piles y Oliva) a través del eje existente de la N-337 (o acceso sur al puerto de Gandia) que cuenta con rotonda de conexión con la CV-670 (eje vertebrador de los citados municipios costeros de La Safor) mejorando la comunicación entre los distintos municipios del ámbito y reduciendo en la reducción del tráfico pesado por la red local de carreteras.

#### Tramitació administrativa

En data 28 d'agost de 2019, es va registrar en la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental la sol·licitud de determinació de l'abast de l'estudi d'impacte ambiental (exp. 66/2019/AIA) del projecte Connexió de l'autovia CV-60 amb l'N-332. Tram de Palma de Gandia – Gandia, formulada pel Servei de Planificació.

Per a elaborar el document de determinació de l'abast de l'estudi d'impacte ambiental, l'òrgan ambiental va consultar a les següents administracions públiques afectades: ST de Medi Ambient, Servei d'Espais Naturals Protegits, DT de Cultura de València, Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge, Servei d'Ordenació del Territori, Confederació Hidrogràfica del Xúquer (CHX) i ajuntaments afectats per l'actuació. Es va rebre contestació dels següents:

– Informe de la CHX, de 15 de novembre de 2019. Determina la necessitat de realitzar un estudi d'inundabilitat, i demostra la no afecció al règim de corrents i que no es produirà increment de la perillositat de la inundació, i caldrà adoptant les mesures necessàries per a garantir la seguretat de les persones i els béns.

– Informe de la DT d'Educació Cultura i Esport, amb data 19 de novembre de 2019. Indica que s'haurà d'elaborar una memòria d'impacte patrimonial sobre els béns integrants del patrimoni cultural que puguen resultar afectats, que s'inclourà en l'EIA.

– Informe del Servei de Gestió d'Espais Naturals Protegits, rebut el 3 de desembre de 2019. Informa que, en tractar-se d'una ampliació d'una infraestructura existent, dins de l'àmbit del Paisatge Protegit del Serpis (sense normativa específica reguladora més enllà del decret de declaració i els objectius generals que marca), i sempre que s'adopten les mesures preventives i correctores adequades, es tractarà d'una infraestructura concorde amb valors de protecció de l'espai natural protegit. Una vegada s'adjunte la documentació adequada al procés, la qual valorarà detalladament els impactes del projecte, es remetrà perquè se n'informe.

– Informe del Servei d'Ordenació del Territori, elaborat el 20 de febrer de 2020. Condiciona el seu sentit a la justificació de la inundabilitat (que analitza la hidrologia i els drenatges longitudinals i transversals), que justifique les solucions constructives que s'adopten per a la plataforma de la via d'alta capacitat i el seu pas sobre els diferents llits fluvials, comprovant que no s'augmenta la perillositat per inundació a tercers.

En data 5 de juny de 2020, es remet el document de determinació de l'abast de l'EIA a la DG d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat.

En data 15 de juny de 2021, la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible resol aprovar inicialment el Projecte bàsic de connexió de la CV-60 amb l'N-332. Tram: Palma de Gandia – Gandia, i sotmetre'l a informació pública.

L'inici del període d'informació pública del projecte per un termini de 30 dies hàbils es va publicar en el DOGV núm. 9111, de 21 de juny de 2021, en els diaris de màxima difusió de la mateixa data i en el web de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, i es va sol·licitar la col·laboració dels ajuntaments afectats per a la difusió de l'inici d'aquest tràmit. A més, a petició de diversos ajuntaments, es va prorrogar el termini d'informació pública per un període de 15 dies hàbils addicionals, i es va publicar l'anunci en el DOGV núm. 9135, de 26 de juliol de 2021, i en els diaris de màxima difusió. D'aquesta manera, el termini de finalització del període d'informació pública va ser el 24 d'agost de 2021.

En data 2 d'agost de 2022, la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, a través del Servei de Planificació, va remetre a aquest òrgan ambiental una sol·licitud de la declaració d'impacte ambiental del projecte bàsic, amb la indicació de l'enllaç per a descarregar aquesta documentació:

– Document tècnic del Projecte bàsic. A més de la memòria, el PB incorpora els annexos corresponents, entre els quals s'inclouen els estudis de trànsit, l'estudi de climatologia, hidrologia i drenatge, així com l'estudi d'inundabilitat, l'estudi de reposició de serveis afectats i l'estudi de gestió de residus, etc.

– Estudi d'impacte ambiental (ESIA), que inclou, entre altres annexos, l'estudi acústic, l'estudi d'inundabilitat, l'inventari de flora i fauna, la memòria final de prospecció arqueològica i l'estudi d'integració paisatgística (EIP).

#### Tramitación administrativa

En fecha 28 de agosto de 2019, tuvo entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (Expdte. 66/2019/AIA) del proyecto: Conexión de la Autovía CV-60 con la N-332. Tramo de Palma de Gandia – Gandia, formulada por el Servicio de Planificación.

Para la elaboración del documento de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consultó a las siguientes administraciones públicas afectadas: ST de Medio Ambiente, Servicio de Espacios Naturales Protegidos, DT de cultura de Valencia, Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, Servicio de Ordenación del Territorio, Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) y a los ayuntamientos afectados por la actuación. Se recibió contestación de los siguientes:

– Informe de la CHJ, de 15 de noviembre de 2019. Determina la necesidad de realizar un estudio de inundabilidad, demostrando la no afeción al régimen de corrientes y que no se producirá incremento de la peligrosidad de la inundación, adoptando las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas y bienes.

– Informe de la DT de Educación Cultura y Deporte, con fecha 19 de noviembre de 2019. Indica que se deberá realizar una memoria de impacto patrimonial, sobre los bienes integrantes del patrimonio cultural que puedan verse afectados, que será incluida en el EIA.

– Informe del Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos, recibido el 3 de diciembre de 2019. Informa que, al tratarse de una ampliación de una infraestructura existente, dentro del ámbito del Paisaje Protegido del Serpis (sin normativa específica reguladora más allá del decreto de declaración y los objetivos generales que marca), y siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras adecuadas se tratará de una infraestructura acorde a los valores de protección del espacio natural protegido. Una vez sea adjuntada la documentación adecuada al proceso, la cual valorará con detalle los impactos del proyecto, se remitirá para su informe.

– Informe del Servicio de Ordenación del Territorio, realizado el 20 de febrero de 2020. Condiciona su sentido a la justificación de la inundabilidad, (que analice la hidrologia y los drenajes longitudinales y transversales), que justifique las soluciones constructivas que se adopten para la plataforma de la vía de alta capacidad y su paso sobre los diferentes cauces, comprobando que no se aumenta la peligrosidad por inundación a terceros.

Con fecha 5 de junio de 2020, se remite el documento de determinación del alcance del EIA a la DG de Obras Públicas, Transportes y Movilidad.

En fecha 15 de junio de 2021, la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, resuelve aprobar inicialmente el Proyecto básico de conexión de la CV-60 con la N-332. Tramo: Palma de Gandia – Gandia, y someterlo a información pública.

El inicio del periodo de información pública del proyecto por un plazo de 30 días hábiles se publicó en el DOGV núm. 9111 de 21 de junio de 2021 y en los diarios de máxima difusión de la misma fecha, en la web de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad y se solicitó la colaboración de los ayuntamientos afectados para la difusión del inicio de este trámite. Además, a petición de varios ayuntamientos, se prorrogó el plazo de información pública por un periodo de 15 días hábiles adicionales, publicándose el anuncio en el DOGV núm. 9135, de 26 de julio de 2021 y en los diarios de máxima difusión. De este modo, el plazo de finalización del periodo de información pública fue el 24 de agosto de 2021.

Con fecha 2 de agosto de 2022, la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad a través del Servicio de Planificación, remitió a este órgano ambiental, solicitud de la declaración de impacto ambiental del proyecto básico, indicando el enlace para la descarga de la siguiente documentación:

– Documento técnico del Proyecto básico. Además de la memoria, el PB incorpora los anexos correspondientes entre los que se incluyen los estudios de tráfico, el estudio de climatología, hidrología y drenaje, así como el estudio de inundabilidad, el estudio de reposición de servicios afectados, el estudio de gestión de residuos, etc.

– Estudio de impacto ambiental (ESIA), que incluye entre otros anexos el estudio acústico, el estudio de inundabilidad, el inventario de flora y fauna, la memoria final de prospección arqueológica y el estudio de integración paisajística (EIP).





– Al·legacions i informes recaptats en els tràmits d'informació pública i de consultes a les administracions públiques afectades i a les persones interessades i contestació als rebuts dins del termini concedit.

Consta un informe de l'òrgan promotor de resposta als informes i les al·legacions rebudes, datat el 29 de juliol de 2022. Durant el període d'informació pública i fins a la data de l'informe de resposta d'al·legacions, es van rebre 18 informes d'administracions, 28 al·legacions d'associacions i 1.594 al·legacions de particulars. En l'informe esmentat es reflecteix la següent llista d'òrgans consultats:

ORGANISME CONSULTAT	DATA DE CONSULTA	DATA D'INFORME
Ajuntament d'Almoines	23.06.2021	23.08.2021
Ajuntament de Bellreguard	23.06.2021	–
Ajuntament de Beniarjó	23.06.2021	24.08.2021
Ajuntament de Beniflà	23.06.2021	03.08.2021
Ajuntament de la Font d'en Carròs	23.06.2021	23.08.2021
Ajuntament de Gandia	23.06.2021	24.08.2021
Ajuntament de Palma de Gandia	23.06.2021	24.08.2021
Ajuntament de Potries	23.06.2021	19.08.2021
Ajuntament de Rafelcofer	23.06.2021	09.08.2021
Diputació de València. Àrea d'Infraestructures	23.06.2021	19.07.2021
Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic. Confederació Hidrogràfica del Xúquer	23.06.2021	–
Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana. Demarcació de Carreteres de la Comunitat Valenciana.	23.06.2021	29.07.2021
Conselleria d'Educació, Cultura, Esports. DT d'Educació, Investigació, Cultura i Esport.	23.06.2021	–
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. DG de Medi Natural i Avaluació Ambiental. Subdirecció General d'Espais Naturals Protegits.	23.06.2021	–
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència climàtica i Transició Ecològica. Servei Territorial de Medi Ambient. Vies pecuàries i matèria forestal	23.06.2021	28.08.2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. DG de Política Territorial i Paisatge. Servei d'Ordenació del Territori	23.06.2021	16.06.2022
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. DG de Política Territorial i Paisatge. Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.	23.06.2021	–

Entre els informes recaptats en els tràmits d'informació pública i consulta a les AP, s'ha rebut:

– Informe de l'òrgan competent en matèria de cultura i patrimoni amb data de signatura digital de 16 de març de 2022, el qual conclou favorablement sempre que s'assumisquen literalment les mesures correctores proposades per a salvaguardar el patrimoni cultural detectat, tant etnològic com arqueològic, que seran:

«1. La realització del seguiment arqueològic extensiu de tots els moviments de terres.

2. Seguiment intensiu: en el tram I en els punts CV-60 2, CV-60 6, CV-60 6, CV-60 11, CV-60 12, CV-60 15, CV-60 67, CV-60 68, CV-60 69 i camí de la Catorzena I i II. En el tram II en la CV-60 38 i en el tram III: CV-60 43, CV-60 55, CV-60 62, CV-60 63, CV-60 64. La intensa concentració de ceràmiques romanes entorn a la Vila dels Quatre camins

– Alegaciones e informes recabados en los trámites de información pública i de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas y contestación a los recibidos dentro del plazo concedido.

Consta informe del òrgan promotor de resposta a los informes y alegaciones recibidas, fechado el 29 de julio de 2022. Durante el periodo de información pública y hasta la fecha del informe de respuesta de alegaciones se recibieron 18 informes de administraciones, 28 alegaciones de asociaciones y 1.594 alegaciones de particulares. En el citado informe se refleja el siguiente listado de órganos consultados:

ORGANISMO CONSULTADO	FECHA DE CONSULTA	FECHA DE INFORME
Ayuntamiento de Almoines	23.06.2021	23.08.2021
Ayuntamiento de Bellreguard	23.06.2021	–
Ayuntamiento de Beniarjó	23.06.2021	24.08.2021
Ayuntamiento de Beniflá	23.06.2021	03.08.2021
Ayuntamiento de Font d'en Carròs	23.06.2021	23.08.2021
Ayuntamiento de Gandia	23.06.2021	24.08.2021
Ayuntamiento de Palma de Gandia	23.06.2021	24.08.2021
Ayuntamiento de Potries	23.06.2021	19.08.2021
Ayuntamiento de Rafelcofer	23.06.2021	09.08.2021
Diputación de Valencia. Área de Infraestructuras	23.06.2021	19.07.2021
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Confederación Hidrogràfica del Júcar	23.06.2021	–
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Demarcación de carreteras de la Comunitat Valenciana.	23.06.2021	29.07.2021
Conselleria de Educación, Cultura, Deporte. DT de Educación, Investigación, Cultura y Deporte.	23.06.2021	–
Conselleria de Agricultura, Desarrollo rural, Emergencia climàtica y Transición Ecológica. DG de Medio Natural y Evaluación Ambiental. Subdirección General de Espacios Naturales Protegidos.	23.06.2021	–
Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia climàtica y Transición Ecológica. Servicio Territorial de Medio Ambiente. Vías pecuarias y materia forestal	23.06.2021	28.08.2021
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. DG de Política Territorial y Paisaje. Servicio de Ordenación del Territorio	23.06.2021	16.06.2022
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. DG de Política Territorial y Paisaje. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.	23.06.2021	–

Entre los informes recabados en los trámites de información pública i consulta a las AAPP, se ha recibido:

– Informe del òrgan competente en materia de cultura y patrimonio con fecha de firma digital de 16 de marzo de 2022, el cual concluye favorablemente siempre que se asuman literalmente las medidas correctoras propuestas para la salvaguarda del patrimonio cultural detectado, tanto etnològic como arqueològic, que serán:

«1. La realización el seguimiento arqueològic extensivo de todos los movimientos de tierras.

2. Seguimiento intensivo: En el tramo I en los puntos CV-60 2, CV-60 6, CV-60 6, CV-60 11, CV-60 12, CV-60 15, CV-60 67, CV-60 68, CV-60 69. y Camí de la Catorzena I i II. En el tramo II en CV-60 38 y en el tramo III: CV-60 43, CV-60 55, CV-60 62, CV-60 63, CV-60 64. La intensa concentración de ceràmiques romanes entorn a la Villa



i ceràmica ibèrica pròxima al Rajolar 2 aconsellen el seguiment intensiu. També es realitzarà un seguiment intensiu en les zones que no han pogut ser prospectades dels tres trams. Tots aquests seguiments intensius poden desembocar en una excavació arqueològica.

3. Excavació arqueològica: en el tram 2 apareixen diversos punts on s'haurà d'excavar (CV-60 17, CV-60 19, CV-60 23, CV-60 24, CV-60 28 i el jaciment del camí de la Serreria). Estan relacionats amb la vil·la romana del camí de la Serreria i amb concentracions de ceràmica baix-medieval, potser d'una o diverses alqueries. I en el tram III apareixen diversos punts on s'haurà d'excavar (CV-60 40, CV-60 41, CV-60 42, CV-60 44, CV-60 45, CV-60 51, CV-60 52, CV-60 53, CV-60 54, CV-60 57, CV-60 58, CV-60 59 i la vil·la romana de Quatre Camins). Estan relacionats amb la vil·la romana de Quatre Camins o Casa Blanca a la zona on està projectada la construcció d'una rotonda en la zona central del tram 3.

4. Establir com a mesura compensatòria l'obligació inexcusable de publicar els resultats obtinguts. L'abast d'aquest treball dependrà de l'extensió i de la importància de les restes documentades.

5. Ahora es donen per reproduïdes, vigents i exigibles les cauteles d'índole etnològica esmentades anteriorment».

– El Servei Territorial de Medi Ambient elabora informes de valoració de la Unitat de Vies Pecuarias (13.08.2021) i en matèria forestal (04.03.23), els quals conclouen favorablement, sempre que es tinguen en compte les consideracions exposades en aquest, ja que el projecte afecta terrenys forestals estratègics i algunes vies pecuàries també resultaran afectades.

– Informe amb data 16 de juny de 2022, del Servei de Gestió Territorial, sobre l'estudi d'inundabilitat i altres afeccions del projecte. Assenyala que l'àmbit d'actuació es correspon amb sòls amb capacitat agrològica elevada de classe B i que hi ha un encreuament amb el corredor fluvial del riu Serpis; respecte d'altres afeccions territorials derivades de la incidència sobre aquífers, corredors territorials i altres plans d'acció territorial, es comprova que l'àmbit no té incidència rellevant. S'informa desfavorablement sobre l'estudi d'inundabilitat per considerar que no s'ha realitzat amb una definició adequada, però, amb el compliment de les condicions exposades en l'informe, el projecte es considera compatible.

– Entre els informes dels ajuntaments afectats, s'observen diferents conclusions. L'Ajuntament de Gandia, el d'Oliva i la Diputació de València mostren la conformitat amb l'execució del projecte, amb algunes indicacions i observacions sobre aquesta qüestió. L'Ajuntament de Gandia incideix en la necessitat de connexió de la nova carretera amb l'AP-7 i la carretera N-332 i la xarxa local de carreteres. L'Ajuntament de Beniflà també considera que el projecte és beneficiós i estratègic per al municipi, i formula propostes d'integració del traçat. L'Ajuntament de Beniarjó no s'oposa al projecte; formula propostes encaminades a la millor integració de la infraestructura en el territori; destaca l'afecció al pou de reg Mandarí. L'Ajuntament de la Font d'en Carròs no s'oposa al projecte, sinó que exposa que resulta irrenunciable la connexió amb l'AP-7 i l'accés d'entrada i eixida des de la CV-683, encara que considera interessant fer el màxim ús possible de les carreteres existents a la comarca. Els ajuntaments d'Almoines, Rafelcofer i Ador indiquen la no conformitat amb el projecte, i proposen que s'estudie l'alternativa d'aprofitar el traçat existent en la CV-680, construint una rotonda elevada en el TM de Beniarjó que servisca d'accés a l'AP-7 i un enllaç de la CV-680 amb l'N-332, a l'altura del cementeri de Gandia, que assumisca l'increment del trànsit que preveu el projecte, amb la finalitat de minimitzar l'impacte ambiental i el cost econòmic. Així mateix, els ajuntaments de Beniflà, la Font d'en Carròs i Beniarjó proposen, entre altres consideracions, una solució que consistiria en una plataforma elevada sobre pilars i no en terraplé, amb l'objectiu de millorar la permeabilitat visual i de trànsit, tant de persones com de la fauna.

– Les alegacions al projecte es presenten tant en sentit favorable com desfavorable. Entre les primeres (numeroses associacions empresarials) hi ha les que donen suport al projecte per la seua repercussió favorable sobre el comerç, la indústria i el turisme i la millora de la vertebració del territori i la mobilitat, ja que evitaria el trànsit en les travessies de població. Entre les segones (associacions ecologistes i culturals), hi ha les que consideren que el projecte té una repercussió negativa sobre

dels Quatre camins y ceràmica ibèrica cercana a El Rajolar 2 aconsejan el seguimiento intensivo. También se realizará seguimiento intensivo en las zonas que no han podido ser prospectadas de los tres tramos. Todos estos seguimientos intensivos pueden desembocar en una excavación arqueológica.

3. Excavación arqueológica: en el tramo 2 aparecen varios puntos en los que se deberá excavar (CV-60 17, CV-60 19, CV-60 23, CV-60 24, CV-60 28 y el yacimiento del Camí de la Serreria). Están relacionados con la villa romana de Camí de la Serreria y con concentraciones de cerámica bajomedieval, quizás de una o varias alquerías. Y en el tramo III aparecen varios puntos en los que se deberá excavar (CV-60 40, CV-60 41, CV-60 42, CV-60 44, CV-60 45, CV-60 51, CV-60 52, CV-60 53, CV-60 54, CV-60 57, CV-60 58, CV-60 59 y la villa romana de Quatre Camins). Están relacionados con la villa romana de Quatre Camins o Casa Blanca en la zona donde está proyectada la construcción una rotonda en la zona central del tramo 3.

4. Establecer como medida compensatoria la obligación inexcusable de publicar los resultados obtenidos. El alcance de dicho trabajo dependerá de la extensión e importancia de los restos documentados.

5. Al tiempo se dan por reproducidas, vigentes y exigibles las cauteles de índole etnológica precedentemente reseñadas».

– Por el Servicio Territorial de Medio Ambiente se formulan informes de valoración de la unidad de vías pecuarias (13.08.2021) y en materia forestal (04.03.23), los cuales concluyen favorablemente, siempre que se tengan en cuenta las consideraciones expuestas en el mismo, ya que el proyecto afecta a terrenos forestales estratégicos y algunas vías pecuarias también se verán afectadas.

– Informe de fecha 16 de junio de 2022, del Servicio de Gestión Territorial, sobre el estudio de inundabilidad y otras afecciones del proyecto. Señala que el ámbito de actuación corresponde con suelos con capacidad agrológica elevada clase B y existe un cruce con el corredor fluvial del río Serpis; respecto a otras afecciones territoriales derivadas de la incidencia sobre acuíferos, corredores territoriales y otros planes de acción territorial, se comprueba que el ámbito no tiene incidencia relevante. Se informa desfavorablemente respecto al estudio de inundabilidad por considerar que no se ha realizado con una definición adecuada, pero, con el cumplimiento de las condiciones expuestas en el informe, el proyecto se considera compatible.

– Entre los informes de los ayuntamientos afectados, se observan distintas conclusiones. El Ayuntamiento de Gandia, de Oliva, y la Diputación de Valencia, muestran su conformidad con la ejecución del proyecto con algunas indicaciones y observaciones al respecto. El Ayuntamiento de Gandia incide en la necesidad de conexión de la nueva carretera con la AP-7 y la carretera N-332 y la red local de carreteras. El Ayuntamiento de Beniflà, también considera que el proyecto es beneficioso y estratégico para el municipio, formulando propuestas de integración del trazado. El Ayuntamiento de Beniarjó no se opone al proyecto; formula propuestas encaminadas a la mejor integración de la infraestructura en el territorio; destaca la afección al pozo de riego Mandarí. El Ayuntamiento de La Font d'En Carròs no se opone al proyecto sino que expone que resulta irrenunciable la conexión con la AP-7 y el acceso de entrada y salida desde la CV-683; aunque considera interesante hacer el máximo uso posible de las carreteras existentes en la comarca. Los ayuntamientos de Almoines, Rafelcofer y Ador, indican su no conformidad con el proyecto, proponiendo que se estudie la alternativa de aprovechar el trazado existente en la CV-680, construyendo una rotonda elevada en el TM de Beniarjó que sirva de acceso a la AP-7 y un enlace de la CV-680 con la N-332, a su paso por el cementerio de Gandia que asumiera el incremento del tránsito que prevé el proyecto, con el fin de minimizar el impacto ambiental y el coste económico. Asimismo, los ayuntamientos de Beniflà, la Font d'en Carròs y Beniarjó, proponen, entre otras consideraciones, una solución que consistiría en una plataforma elevada sobre pilares y no en terraplén, con el objetivo de mejorar la permeabilidad visual y de tránsito, tanto de personas como de la fauna.

– Las alegaciones al proyecto se presentan tanto en sentido favorable como desfavorable. Entre las primeras (numerosas asociaciones empresariales) se encuentran las que apoyan el proyecto por su repercusión favorable sobre el comercio, la industria y el turismo y la mejora de la vertebración del territorio y la movilidad, evitando el tráfico en las travessies de población. Entre las segundas (asociaciones ecologistas y culturales), se encuentran las que consideran que el proyecto tiene una



el territori i que podria millorar-se la xarxa de carreteres existent per a completar la connexió de la CV-60.

El promotor del projecte, per a complir el procediment establert, dona resposta a totes les alegacions i els informes rebuts. A aquest efecte, s'incorporen en un document amb data de signatura de 29 de juliol de 2022. El document esmentat, en particular i entre altres qüestions, desenvolupa novament les raons que justifiquen descartar les alternatives tècniques formulades per al·legants i ajuntaments relatives a completar la connexió sobre els eixos existents de la xarxa local; en particular, en relació amb la seguretat viària, el nou traçat permetrà separar trànsits de diferent naturalesa i disminuir la intensitat de trànsit en la xarxa local, fet que redundarà en la reducció d'accidents. Es destaquen els elements del territori que condicionen el traçat i que determinen la solució adoptada. Es detalla el pla de participació realitzat per a l'estudi d'integració paisatgística (en diverses pàgines web, remissió de cartes informatives als ajuntaments i diversos mesos de formalització d'enquestes). Es consideren les condicions establides al projecte en matèria de patrimoni cultural i que s'incorporaran al projecte constructiu. S'indica que el projecte constructiu determinarà la restitució del pou Mandarí, així com la resta de les infraestructures de reg tradicional de la zona.

Una vegada superat el termini concedit per a l'emissió i amb posterioritat a la remissió a l'òrgan ambiental de l'expedient, el Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge emet un informe amb data 22 d'agost de 2022. Assenyalava requeriments previs a la consideració favorable del projecte, en relació amb les mesures d'integració paisatgística, la millora de la permeabilitat visual i funcional de la infraestructura, la reducció de la il·luminació a l'estrictament necessària, la minimització de les mesures de protecció acústica i la integració d'aquestes per a reduir l'efecte barrera de la infraestructura, com a qüestions més destacades.

Així mateix, en data 23 de maig de 2023, s'informa sobre el projecte en matèria d'espais naturals protegits. Amb referència al tram que discorre pel Paisatge Protegit del Serpis (decretat pel Decret 39/2007, de 13 d'abril), atès que es tracta de la duplicació d'una infraestructura existent i que dins de l'àmbit del paisatge protegit es basa íntegrament en l'actual carretera CV-60, sempre que s'adopten les mesures preventives i correctores previstes en l'expedient, es pot considerar que no suposarà un increment significatiu de l'impacte paisatgístic sobre l'espai natural respecte del seu estat actual, i com que no es disposa d'una norma específica d'ordenació d'aquesta mena d'activitat en l'espai natural protegit, es considera la proposta compatible amb les disposicions reguladores de caràcter general que conté el Decret 39/2017.

#### Consideracions ambientals Necessitat del projecte

Les comarques centrals de la Comunitat Valenciana (la Costera, la Safor, el Comtat i l'Alcoià) constitueixen una extensa àrea de més de 330.000 habitants i 117 municipis de gran importància econòmica i social que està envoltada tangencialment per vies d'alta capacitat que constitueixen el quadrilàter València-Dénia-Alacant-València. Es tracta d'una potent xarxa capaç d'establir una bona comunicació entre aquesta zona (considerada en conjunt) i la resta del territori valencià, espanyol i europeu. No obstant això, l'interior d'aquesta àrea ha compartit històricament les cotes més baixes d'accessibilitat amb un dels índexs més alts d'activitat. Aquesta circumstància ha constituït un fre al seu desenvolupament social i econòmic.

En aquest context, ja en el II Pla de carreteres de la Comunitat Valenciana (Decret 23/1995, de 6 de febrer, del Govern Valencià) s'inclou la connexió per carretera entre Gandia i el Morquí (Terrateig). Aquesta permetria vertebrar l'àrea esmentada, articulant la connexió entre tres dels principals corredors de transport d'Espanya: el corredor costaner València-Alacant (N-332 i AP-7), l'autovia Alacant-Madrid per Almansa (A-7 i A-31) i la connexió València-Almansa (A-7 i A-35).

Aquesta connexió es va concretar en el projecte de la CV-60, que es va desenvolupar en diversos trams. En la data actual, la CV-60 discorre en un únic carril per sentit entre la connexió amb l'A-7 (rotonda de l'Olleria/el Morquí) i el terme municipal de Terrateig (tram d'uns 23 km), en doble carril per sentit entre Terrateig i Palma de Gandia (uns 12 km) i passa de nou a carril únic per sentit entre Palma de Gandia i Beniflá (uns 2,5 km). Posteriorment, en l'Estratègia territorial de la Comuni-

repercussió negativa sobre el territori i que podria millorar-se la red de carreteres existente para completar la conexión de la CV-60.

El promotor del proyecto, para dar cumplimiento al procedimiento establecido, da respuesta a todas las alegaciones e informes recibidos. A tal efecto, se incorporan en un documento con fecha de firma de 29 de julio de 2022. El citado documento, en particular y entre otras cuestiones, desarrolla nuevamente las razones que justifican descartar las alternativas técnicas formuladas por alegantes y ayuntamientos relativas a completar la conexión sobre los ejes existentes de la red local; en particular, con relación a la seguridad vial, el nuevo trazado permitirá separar tráfico de distinta naturaleza y disminuir la intensidad de tráfico en la red local, redundando en la reducción de accidentes. Se destacan los elementos del territorio que condicionan el trazado y que determinan la solución adoptada. Se detalla el plan de participación realizado para el estudio de integración paisajística (en varias páginas web, remisión de cartas informativas a los ayuntamientos y varios meses de cumplimentación de encuestas). Se estiman las condiciones establecidas al proyecto en materia de patrimonio cultural y que se incorporarán al proyecto constructivo. Se indica que el proyecto constructivo determinará la restitución del pozo Mandarí, así como el resto de las infraestructuras de riego tradicional de la zona.

Superado el plazo concedido para su emisión y con posterioridad a la remisión al órgano ambiental del expediente, el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje emite informe de fecha 22 de agosto de 2022. Señala requerimientos previos a la consideración favorable del proyecto, en relación con las medidas de integración paisajística, la mejora de la permeabilidad visual y funcional de la infraestructura, reducción de la iluminación a la estrictamente necesaria, minimización de las medidas de protección acústica e integración de las mismas para reducir el efecto barrera de la infraestructura, como cuestiones más destacadas.

Asimismo, en fecha 23 de mayo de 2023, se informa el proyecto en materia de espacios naturales protegidos. En referencia el tramo que discurre por el paisaje protegido del Serpis (declarado por Decreto 39/2007, de 13 de abril), atendiendo a que se trata de la duplicación de una infraestructura existente y que dentro del ámbito del paisaje protegido se apoya en su totalidad en la actual carretera CV-60, siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras previstas en el expediente, se puede considerar que no supondrá un incremento significativo del impacto paisajístico sobre el espacio natural respecto a su estado actual y siendo que no se dispone de una norma específica de ordenación de este tipo de actividad en el espacio natural protegido, se considera la propuesta como compatible con las disposiciones reguladoras de carácter general contenidas en el Decreto 39/2017.

#### Consideraciones ambientales Necesidad del proyecto

Las comarcas centrales de la Comunitat Valenciana (la Costera, la Safor, el Comtat y l'Alcoià) constituyen una extensa área de más de 330.000 habitantes y 117 municipios de gran importancia económica y social que está rodeada tangencialmente por vías de alta capacidad que constituyen el cuadrilátero Valencia - Denia - Alacant - Valencia. Se trata de una potente red capaz de establecer una buena comunicación entre esta zona (considerada en su conjunto) y el resto del territorio valenciano, español y europeo. Sin embargo, el interior de esta área ha compartido históricamente las más bajas cotas de accesibilidad con uno de los mayores índices de actividad. Esta circunstancia ha constituido un freno a su desarrollo social y económico.

En este contexto, ya en el II Plan de carreteras de la Comunitat Valenciana (Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano) se incluye la conexión por carretera entre Gandia y el Morquí (Terrateig). Esta permitiría vertebrar el área citada, articulando la conexión entre tres de los principales corredores de transporte de España: el corredor costero Valencia-Alicante (N-332 y AP-7), la autovía Alacant-Madrid por Almansa (A-7 y A-31) y la conexión Valencia-Almansa (A7 y A-35).

Dicha conexión se concretó en el proyecto de la CV-60, que se desarrolló en diversos tramos. En la fecha actual, la CV-60 discurre en un único carril por sentido entre la conexión con la A-7 (rotonda de L'Olleria/el Morquí) y el término municipal de Terrateig (tramo de unos 23 km), en doble carril por sentido entre Terrateig y Palma de Gandia (unos 12 km) y pasa de nuevo a carril único por sentido entre Palma de Gandia y Beniflá (unos 2,5 km). Posteriormente, en la Estrategia Territorial de





tat Valenciana 2010-2030 (aprobada pel Decret 1/2011, de 23 de gener, del Consell) es defineix novament la culminació de l'autovia CV-60 de connexió de la Safor amb la Vall d'Albaida com una oportunitat territorial. Més recentment, l'any 2019, la Generalitat Valenciana va elaborar el Programa estratègic per a la millora de la mobilitat, infraestructures i transport a la Comunitat Valenciana 2019-2030 (UNEIX), que, després de realitzar una anàlisi i un diagnòstic de la situació actual de la Comunitat Valenciana en diferents àrees, estableix les actuacions dirigides a aconseguir els objectius marcats pel programa i que són facilitar el repartiment modal més equilibrat, una millor accessibilitat a tot el territori i més competitivitat del teixit productiu. En el capítol dedicat a les carreteres, s'estableixen una sèrie d'actuacions dirigides a vertebrar el territori, millorant les connexions amb les comunitats limítrofes i amb la resta d'Espanya i Europa, i facilitant la connectivitat interna i l'equilibri territorial perquè completen la malla de la xarxa de carreteres. Dins de les actuacions de vertebració de la xarxa de carreteres, s'inclouen les que permeten finalitzar els trams pendents de la CV-60, concretament el desdoblament de l'actual CV-60 de l'Olleria a Terrateig i el tram de connexió de la CV-60 amb l'N-332 i amb l'AP-7 a l'altura de Gandia. Amb aquestes actuacions, es finalitzarà l'eix de gran capacitat que connecta les comarques de la Costera, la Vall d'Albaida i l'Alcoià amb el corredor costaner i que, a més, facilitarà els desplaçaments entre l'interior de la península i la comarca de la Safor.

El sistema d'assentament en el territori de la Safor es defineix per una ciutat central, Gandia, subministradora de béns i serveis, fet que ha propiciat una concentració de dotacions de caràcter supramunicipal que ha sigut positiva per a vertebrar aquest espai comarcal. Gandia forma una àrea urbana integrada que inclou 15 municipis del seu entorn; entre les actuacions per a millorar l'accés dels ciutadans als equipaments socials i millorar la qualitat de l'espai urbà, es proposa, al seu torn, la connexió de la CV-60 amb l'N-332 (circumval·lació la Safor), reduint la pressió del trànsit sobre l'eix de l'N-332 entre Gandia i Oliva (especialment el trànsit de pas de vehicles pesants), fet que permetrà en un futur articular aquest eix com un bulevard metropolità (bulevard de la Safor) i com a suport d'un sistema de transport públic adequat a les demandes reals de mobilitat dels municipis de l'eix esmentat i connectar, així mateix, amb una xarxa de carril bici. Així mateix, la culminació de l'autovia CV-60 entre Gandia i l'Olleria es considera una infraestructura de vertebració externa i interna necessària per a millorar la connectivitat global —eix est-oest— de l'àrea funcional, així com augmentar el potencial d'accessibilitat de la comarca.

Cal destacar que el projecte Variant de la Safor, promogut per la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment, va obtenir declaració d'impacte ambiental (Resolució de 28 de gener de 2009, BOE de 16.02.2009). Atesa l'envergadura d'aquest projecte i l'elevada inversió necessària, les actuacions previstes en aquest no s'han completat. Davant el llavors pròxim fi de la concessió de l'AP-7 entre Silla i Alacant i entre Vinaròs i Sagunt, que posteriorment es va materialitzar amb el fi del peatge, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat va elaborar un document de millora de la connectivitat en l'autopista AP-7 a la Comunitat Valenciana que va remetre al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) l'any 2018. Aquest document analitzava la situació del corredor costaner que conforma l'AP-7 amb l'N-332 i l'N-340 i proposava una sèrie d'actuacions encaminades a millorar la connectivitat de l'autopista i, per extensió, de la xarxa viària del corredor costaner en els trams amb més problemes de capacitat i funcionalitat, necessàries al seu torn per a redistribuir el trànsit, descongestionar les travessies de la Safor i aprofitar la capacitat d'una infraestructura tan potent com l'AP-7. A la comarca de la Safor es plantejaven dos nous enllaços, un al sud del ja previst en aquell moment pel ministeri (a Oliva) i actualment en execució, i un nou accés a Gandia (zona centre de la comarca) mitjançant un enllaç situat en el PK 584+000 amb connexió amb l'N-332 i amb la CV-60. Fruit d'aquesta proposta, el tram sud de la variant de la Safor (fase 1, variant sud d'Oliva, actualment en execució) s'ha ajustat en el seu traçat per a permetre la connexió entre l'N-332 i l'AP-7, així com amb el traçat previst per a aquesta variant. D'altra banda, l'extrem nord de la variant (sud de Gandia) en el tram comprès entre l'N-332 i l'AP-7 s'ha inclòs en el mateix projecte considerat en aquesta resolució. La connexió amb l'AP-7 permetrà culminar, sense la introducció d'una nova carretera paral·lela a

la Comunitat Valenciana 2010-2030 (aprobada por Decreto 1/2011, de 23 de enero, del Consell), se define nuevamente la culminación de la autovía CV-60 de conexión de La Safor con La Vall d'Albaida como una oportunidad territorial. Más recientemente, en el año 2019, la Generalitat Valenciana elaboró el Programa estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y Transporte en la Comunitat Valenciana 2019 – 2030 (UNEIX) que, tras realizar un análisis y diagnóstico de la situación actual de la Comunitat Valenciana en diferentes áreas, establece las actuaciones dirigidas a conseguir los objetivos marcados por el programa y que son facilitar el reparto modal más equilibrado, una mejor accesibilidad a todo el territorio, y una mayor competitividad del tejido productivo. En el capítulo dedicado a las carreteras, se establecen una serie de actuaciones dirigidas a vertebrar el territorio, mejorando las conexiones con las comunidades limítrofes y con el resto de España y Europa, y facilitando la conectividad interna y el equilibrio territorial puesto que completan el mallado de la red de carreteras. Dentro de las actuaciones de vertebración de la red de carreteras, se incluyen las que permiten finalizar los tramos pendientes de la CV-60, concretamente el desdoblamiento de la actual CV-60 de l'Olleria a Terrateig y el tramo conexión de la CV-60 con la N-332 y con la AP-7 a la altura de Gandia. Con estas actuaciones se finalizará el eje de gran capacidad que conecta las comarcas de La Costera, La Vall d'Albaida y l'Alcoià con el corredor costero y que, además facilitará los desplazamientos entre el interior de la península y la comarca de la Safor.

El sistema de asentamiento en el territorio de La Safor se define por una ciudad central, Gandia, suministradora de bienes y servicios, lo que ha propiciado una concentración de dotaciones de carácter supramunicipal que ha sido positiva para la vertebración de este espacio comarcal. Gandia forma un área urbana integrada que incluye 15 municipios de su entorno; entre las actuaciones para mejorar el acceso de los ciudadanos a los equipamientos sociales y mejorar la calidad del espacio urbano se propone a su vez la conexión de la CV-60 con la N-332 (circumvalación La Safor), reduciendo la presión del tráfico sobre el eje de la N-332 entre Gandia y Oliva (especialmente el tráfico de paso de vehículos pesados), lo que permitirá en un futuro articular este eje como un bulevard metropolitano (Bulevar de La Safor) y como soporte de un sistema de transporte público adecuado a las demandas reales de movilidad de los municipios del citado eje y conectar asimismo con una red de carril bici. Asimismo, la culminación de la autovia CV-60 entre Gandia y l'Olleria se considera una infraestructura de vertebración externa e interna necesaria para la mejora de la conectividad global -eje este-oeste- del área funcional, así como aumentar el potencial de accesibilidad de la comarca.

Cabe destacar que el proyecto Variante de la Safor promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, obtuvo Declaración de impacto ambiental (Resolución de 28 de enero de 2009, BOE de 16.02.2009). Dada la envergadura de este proyecto y la elevada inversión necesaria, las actuaciones previstas en el mismo no han sido completadas. Ante el entonces próximo fin de la concesión de la AP-7 entre Silla y Alicante y entre Vinaròs y Sagunto, que posteriormente se materializó con el fin del peaje, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat elaboró un documento de Mejora de la conectividad en la autopista AP-7 en la Comunitat Valenciana que remitió al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en el año 2018. Este documento analizaba la situación del corredor costero que conforman la AP-7 con la N-332 y N-340 y proponía una serie de actuaciones encaminadas a mejorar la conectividad de la autopista y, por extensión, de la red viaria del corredor costero en los tramos con más problemas de capacidad y funcionalidad, necesarias a su vez para redistribuir el tráfico, descongestionar las travessies de La Safor y aprovechar la capacidad de una infraestructura tan potente como la AP-7. En la comarca de La Safor se planteaban dos nuevos enlaces, uno al sur del ya previsto en ese momento por el ministerio (en Oliva) y actualmente en ejecución, y un nuevo acceso a Gandia (zona centro de la comarca) mediante un enlace ubicado en el PK 584+000 con conexión con la N-332 y con la CV-60. Fruto de dicha propuesta, el tramo sur de la Variante de la Safor (fase 1, variante sur de Oliva, actualmente en ejecución) se ha ajustado en su trazado para permitir la conexión entre la N-332 y la AP-7, así como con el trazado previsto para dicha variante. Por su parte, el extremo norte de la variante (sur de Gandia) en el tramo comprendido entre la N-332 y la AP-7, ha sido incluido en el propio proyecto considerado en la presente resolución. La conexión con



l'AP-7, el desviament del trànsit fora de les poblacions que actualment travessa l'N-332 (Bellreguard, Palmera i l'Alqueria de la Comtessa).

En el context actual, resulta necessari culminar la connexió del gran eix est-oest que és la CV-60, amb els grans eixos costaners nord-sud que són l'N-332 i l'AP-7.

#### Alternatives

Cal destacar que, des de l'inici de la concepció del projecte, s'han analitzat alternatives com la connexió de la CV-60 amb l'N-332 i l'AP-7 a través de la CV-686 (accés a Gandia a través del Real) o la CV-680 (ronda de circumval·lació de Beniflà, Beniarjó i Almoines). Es tracta de carreteres que pertanyen a la xarxa local, localitzades en les proximitats (i l'interior) de nuclis urbans que registren una elevada intensitat de trànsit de vehicles lleugers i pesants en discórrer per aquests, a més del seu propi trànsit d'agitació, el trànsit de pas entre el corredor de la CV-60 amb destinació i origen Gandia, altres municipis de l'àmbit port de Gandia i la resta de carreteres, principalment l'AP-7 i l'N-332. Aquestes alternatives generarien problemes addicionals tant en les mateixes travessies dels municipis pels quals discorren com en la resta de carreteres de la xarxa local fins a la connexió amb el corredor costaner, tant quant a la intensitat de trànsit com sobre la població concentrada en les proximitats (barreres físiques, soroll, risc per a les persones, amb la presència destacada d'una zona educativa consolidada a Beniarjó), de manera contrària al fi perseguit, que consisteix a reduir el trànsit en les travessies urbanes d'aquesta zona. La connexió amb l'AP-7 amb les mesures de seguretat corresponents, tenint en compte les necessitats d'espai derivades dels ramals d'acceleració i desacceleració en tots dos sentits i la presència al costat d'aquest del canal d'avingudes (en el tram Beniarjó-Rafelcofer de l'AP-7), no permeten ajustar tècnicament el traçat a aquests eixos, per la qual cosa la possibilitat es va descartar en fases prèvies d'anàlisi. Atesa la presentació d'al·legacions en aquest sentit, l'informe de contestació exposa novament la impossibilitat tècnica d'aquesta solució, així com l'elevada afecció a la població que comportaria. Cal assenyalar igualment que aquestes propostes no compleixen els objectius de connectivitat perseguits i, en particular, no constituïrien una alternativa a la variant de la Safor, i es requereix igualment un nou tram de connexió entre l'N-332 i l'AP-7 que afectaria els municipis d'Almoines, Bellreguard i Rafelcofer, ja que tampoc resulten viables altres connexions entre els dos eixos (N-332 i AP-7) a l'entorn de l'àrea metropolitana de Gandia ni presentarien avantatges des del punt de vista mediambiental. En particular, la connexió mitjançant el desdoblament de la CV-680, a més de constituir una barrera física de gran envergadura sobre els nuclis urbans de Beniflà, Beniarjó i Almoines, afectaria directament l'escola pública de Beniarjó i el poliesportiu, que necessàriament s'haurien de traslladar (a més d'una estació de servei); així mateix, la connexió amb l'AP-7 se situaria (en altura) al costat del nucli urbà de Beniarjó, i implicaria necessàriament una variant de traçat (de més d'1 km) per a la connexió amb l'N-332, atesa la situació del cementeri de Gandia, i aquesta alternativa no presentaria, per tant, un balanç ambiental significativament favorable.

Per a l'anàlisi d'alternatives, l'estudi d'impacte ambiental planteja, en primer lloc, la identificació de possibles corredors per a la nova actuació i es descarten, per criteris mediambientals i funcionals, els menys eficaços com a part del sistema global del transport. L'alternativa 0 (no realització del projecte) mantindria el trànsit actual per les travessies i les rondes de població. Cal assenyalar que, segons les dades d'accidentalitat registrades (anys 2011 a 2023), l'eix Gandia-Oliva (N-332) presenta dades acumulades de 279 accidents amb 560 vehicles implicats i 1 mort, 5 ferits greus i 195 lleus; l'eix Beniflà-Almoines (CV-680), 136 accidents, amb 222 vehicles implicats, 1 mort, 8 ferits greus i 73 lleus, i l'eix Gandia-Palma de Gandia (CV-686), 140 accidents, amb 257 vehicles, 1 mort, 7 ferits greus i 51 lleus. La mateixa CV-60, en el tram Palma de Gandia-Beniflà (objecte del desdoblament), presenta 50 accidents, amb 90 vehicles implicats i 1 mort, 2 ferits greus i 46 lleus. Cal assenyalar, així mateix, els efectes que sobre la salut causa l'exposició a la contaminació; la mala qualitat de l'aire, especialment en les àrees urbanes, afecta la salut dels ciutadans. L'Agència Europea de Medi Ambient estima que l'any 2020 es van produir almenys 238.000 morts prematures per exposició a contaminació per PM2.5, 49.000 per

la AP-7 permetrà culminar, sin la introducció de una nueva carretera paralela a la AP-7, el desvío del tráfico fuera de las poblaciones que actualmente atraviesa la N-332 (Bellreguard, Palmera y L'Alqueria de la Comtessa).

En el contexto actual, resulta necesario culminar la conexión del gran eje este-oeste que es la CV-60, con los grandes ejes costeros norte-sur que son la N-332 y la AP-7.

#### Alternativas

Cabe destacar que desde el inicio de la concepción del proyecto, se han analizado otras alternativas como la conexión de la CV-60 con la N-332 y la AP-7 a través de la CV-686 (acceso a Gandia a través del Real) o la CV-680 (ronda de circumval·lació de Beniflà, Beniarjó i Almoines). Se trata de carreteras que pertenecen a la red local, localizadas en las proximidades (e interior) de núcleos urbanos que registran una elevada intensidad de tráfico de vehículos ligeros y pesados al discurrir por ellas, además de su propio tráfico de agitación, el tráfico de paso entre el corredor de la CV-60 con destino y origen Gandia, otros municipios del ámbito puerto de Gandia y el resto de carreteras, principalmente la AP-7 y la N-332. Estas alternativas generarían problemas adicionales tanto en las propias travesías de los municipios por los que discurren como en resto de carreteras de la red local hasta su conexión con el corredor costero, tanto en lo que a la intensidad de tráfico se refiere como sobre la población concentrada en sus proximidades (barreras físicas, ruido, riesgo para las personas, destacando la presencia de una zona educativa consolidada en Beniarjó), de forma contraria al fin perseguido que consiste en reducir el tráfico en las travesías urbanas de esta zona. La conexión con la AP-7 con las debidas medidas de seguridad, teniendo en cuenta las necesidades de espacio derivadas de los ramales de aceleración y desacceleración en ambos sentidos y la presencia junto al mismo del canal de avenidas (en el tramo Beniarjó-Rafelcofer de la AP-7), no permiten técnicamente el ajustar el trazado a dichos ejes, por lo que tal posibilidad se descartó en fases previas de análisis. Dada la presentación de alegaciones en dicho sentido, el informe de contestación expone nuevamente la imposibilidad técnica de tal solución, así como la elevada afeción a la población que conllevaría. Señalar igualmente que las citadas propuestas no cumplen los objetivos de conectividad perseguidos y en particular, no constituirían una alternativa a la variante de la Safor, requiriéndose igualmente un nuevo tramo de conexión entre la N-332 y la AP-7 que afectaría a los municipios de Almoines, Bellreguard y Rafelcofer puesto que tampoco resultan viables otras conexiones entre ambos ejes (N-332 y AP-7) en el entorno del área metropolitana de Gandia ni presentarían ventajas desde el punto de vista medioambiental. En particular, la conexión mediante el desdoblamiento de la CV-680, además de constituir una barrera física de gran envergadura sobre los núcleos urbanos de Beniflà, Beniarjó y Almoines, afectaría directamente a la escuela pública de Beniarjó y el polideportivo, que necesariamente tendrían que ser trasladados (además de a una estación de servicio); asimismo, la conexión con la AP-7 se situaría (en altura) junto al núcleo urbano de Beniarjó; e implicaría necesariamente una variante de trazado (de más de 1 km) para la conexión con la N-332, dada la situación del cementerio de Gandia; no presentando por tanto esta alternativa un balance ambiental significativamente favorable.

Para el análisis de alternativas el estudio de impacto ambiental plantea en primer lugar la identificación de posibles corredores para la nueva actuación y se descartan, por criterios medioambientales y funcionales, aquellos menos eficaces como parte del sistema global del transporte. La alternativa 0 (no realización del proyecto) mantendría el tráfico actual por las travesías y rondas de población. Señalar que, según los datos de accidentalidad registrados (años 2011 a 2023), el eje Gandia-Oliva (N-332) presenta datos acumulados de 279 accidentes con 560 vehículos implicados y 1 muerto, 5 heridos graves y 195 leves; el eje Beniflà-Almoines (CV-680) 136 accidentes con 222 vehículos implicados, 1 muerto, 8 heridos graves y 73 leves; el eje Gandia-Palma de Gandia (CV-686) 140 accidentes con 257 vehículos, 1 muerto, 7 heridos graves y 51 leves. La propia CV-60, en el tramo Palma de Gandia-Beniflà (objeto del desdoblamiento), presenta 50 accidentes con 90 vehículos implicados y 1 muerto, 2 heridos graves y 46 leves. Señalar asimismo los efectos que sobre la salud causa la exposición a la contaminación; la mala calidad del aire, especialmente en las áreas urbanas, afecta a la salud de los ciudadanos. La agencia europea de medio ambiente estima





exposició a òxids de nitrogen i 24.000 morts prematures per exposició a ozó a la Unió Europea, i es van produir igualment malalties pulmonars incapacitants. Aquesta alternativa no permet millorar la seguretat viària, completar la vertebració en l'eix est-oest i completar la connexió entre les grans vies que discorren ja per aquest àmbit territorial i manté el pas de vehicles (incloent-hi els pesants) per trams urbans i, per tant, no millora la qualitat de l'aire en aquests entorns urbans.

Una vegada determinat el corredor en el qual hauria de desenvolupar-se el projecte, l'estudi d'impacte ambiental analitza 3 alternatives principals:

L'alternativa denominada corredor 1 preveu la finalització de la connexió de la CV-60 sobre el traçat actual de la CV-686. Aquest corredor s'analitza en l'EIA malgrat que presenta diversos problemes tècnics com la solució per a l'enllaç de l'actual CV-60 amb la CV-686, per haver d'eliminar la glorieta a desnivell existent, elevar la rasant actual i realitzar desmuntaments importants en els estrats rocosos de la zona, afectant habitatges confrontants amb la carretera en els termes municipals del Real de Gandia, Palma de Gandia i Beniarjó (urbanització El Tossal). Així mateix, aquest corredor suposaria grans dificultats tècniques d'execució, per la implantació d'una calçada de 26 m d'amplària en una zona altament consolidada, on se succeeixen urbanitzacions, polígons industrials, estacions de servei i indústries aïllades, que resultarien afectades per l'actuació, obstaculitzant una difícil solució. L'enllaç amb l'AP-7 es resolldria mitjançant una glorieta de nova planta, sota la mateixa AP-7, i seria necessari demolir l'estructura actual i executar dues noves estructures que implicarien el tall de l'AP-7, fet que tindria importants conseqüències negatives per al trànsit. Seria necessari expropiar 43.222 m<sup>2</sup> de sòl urbà (residencial més industrial) i demolir un total de 46.600 m<sup>2</sup> d'edificacions i naus industrials, fet que produiria una gran afecció a edificacions existents (al Real, Beniarjó i Palma de Gandia). Quant a emissió de sorolls i gasos, causaria un impacte significatiu sobre la població en nucli urbà, augmentaria la càrrega de trànsit i originaria conseqüències negatives en la població de l'àmbit. Cal destacar la presència al costat d'aquest corredor, confrontants amb la carretera, de dos col·legis (Las Colinas i CEIP Nuestra Señora del Amparo, aquest últim, al seu torn, preventori infantil, residència per al sosteniment i educació de menors de famílies amb dificultats i que desenvolupa una gran labor social), així com el centre d'acolliment Sant Francesc d'Assís d'atenció integral a persones sense recursos, que resultarien directament afectats per l'ampliació i l'increment del trànsit.

L'alternativa denominada corredor 2 preveuria la connexió de la CV-60 amb l'AP-7, però no inclouria la connexió directa amb l'N-332. Discorre a través de terrenys d'horta. Si bé s'enllaça la CV-60 amb l'AP-7, no es connecta l'eix est-oest (CV-60) amb l'àrea costanera, que és la zona que concentra la població, els serveis comarcals i l'activitat industrial. La falta de connexió entre l'N-332 i l'AP-7 no permet eliminar el pas de trànsit pesant per la travessia Gandia-Oliva ni tampoc per la CV-680, ja que l'accés cap a l'AP-7 i des d'aquesta haurà de fer-se a través de la CV-608 fins a connectar amb la mateixa CV-60 (rotonda de Beniflá o rotonda de la Font d'en Carròs) o desplaçar-se a l'accés nord d'Oliva, per la qual cosa aquesta alternativa no presenta avantatges respecte de la situació actual (CV-60 incompleta). S'estima que elevaria la pressió del trànsit en la CV-680 en el tram Gandia-Almoines. Aquesta alternativa tampoc millora, per tant, la qualitat de l'aire dels nuclis urbans afectats per aquestes travessies ni el soroll associat i continua mantenint-se el risc d'accidents associat a l'elevat trànsit en general i, en particular, de vehicles pesants. Per tant, aquesta alternativa no compliria els objectius de vertebració territorial i funcionalitat que persegueix el projecte.

L'alternativa denominada corredor 3 consisteix en la duplicació del tram Palma de Gandia-Beniflá i un tram de nou traçat entre Beniflá i Gandia amb connexió directa a l'AP-7 i l'N-332. Desenvolupa l'alternativa anterior incloent-hi la connexió completa de la xarxa de comunicació tant en sentit est-oest com nord-sud. Aquesta alternativa no presenta una afecció significativa als nuclis urbans, sinó que permet reduir l'impacte acústic i d'emissió de gasos, per desviar gran part del trànsit de la comarca, especialment els vehicles pesants, per aquest nou corredor.

que en el año 2020 se produjeron al menos 238.000 muertes prematuras por exposición a contaminación por PM2.5, 49.000 por exposición a óxidos de nitrógeno y 24.000 muertes tempranas por exposición a ozono en la unión europea; causando igualmente enfermedades pulmonares incapacitantes. Esta alternativa no permite mejorar la seguridad vial, completar la vertebración en el eje este-oeste y completar la conexión entre las grandes vías que discurren ya por este ámbito territorial y mantiene el paso de vehículos (inclusive pesados) por tramos urbanos y por tanto no mejora la calidad del aire en estos entornos urbanos.

Una vez determinado el corredor en el que debería desarrollarse el proyecto, el estudio de impacto ambiental analiza 3 alternativas principales:

La alternativa denominada corredor 1 contempla la finalización de la conexión de la CV-60 sobre el actual trazado de la CV-686. Este corredor se analiza en el EIA pese a que, presenta varios problemas técnicos como la solución para el enlace de la actual CV-60 con la CV-686, al tener que eliminar la glorieta a desnivel existente, elevar la rasante actual y realizar desmontes importantes en los estratos rocosos existentes en la zona, afectando a viviendas colindantes con la carretera en los términos municipales de El Real de Gandia, Palma de Gandia y Beniarjó (urbanización el Tossal). Asimismo, este corredor supondría grandes dificultades técnicas de ejecución, por la implantación de una calzada de 26 m de ancho en una zona altamente consolidada, donde se suceden urbanizaciones, polígonos industriales, estaciones de servicios e industrias aisladas, los cuales se verían afectadas por la actuación, obstaculizando una difícil solución. El enlace con la AP-7, se resolvería mediante una glorieta de nueva planta, bajo la misma AP-7, siendo necesario demoler la estructura actual, y ejecutar dos nuevas estructuras, implicando el corte de la AP-7, lo cual, derivaría en importantes consecuencias negativas para el tráfico. Sería necesario expropiar 43.222 m<sup>2</sup> de suelo urbano (residencial más industrial), y demoler un total de 46.600 m<sup>2</sup> de edificaciones y naves industriales, produciendo gran afección a edificaciones existentes (en El Real, Beniarjó y Palma de Gandia). En cuanto a emisión de ruidos y gases, causaría un impacto significativo sobre la población en núcleo urbano, aumentando la carga de tráfico y originando consecuencias negativas en la población del ámbito. Destacar la presencia junto a este corredor, colindantes con la carretera, de dos colegios (Las Colinas y CEIP Nuestra Señora del Amparo, siendo este último a su vez el preventorio infantil, residencia para el sostenimiento y educación de menores de familias con dificultades que desarrolla una gran labor social), así como el centro de acogida San Francisco de Asís de atención integral a personas sin recursos, que se verían directamente afectados por la ampliación y el incremento del tráfico.

La alternativa denominada corredor 2, contemplaría la conexión de la CV-60 con la AP-7, pero no incluiría la conexión directa con la N-332. Discurre a través de terrenos de huerta. Si bien se enlaza la CV-60 con la AP-7, no se conecta el eje este-oeste (CV-60) con el área costera que es la que zona que concentra la población, los servicios comarcals i l'activitat industrial. La falta de conexión entre la N-332 y la AP-7 no permite eliminar el paso de tráfico pesado por la travessia Gandia-Oliva ni tampoco por la CV-680, ya que el acceso hacia y desde la AP-7 deberá hacerse a través de la CV-608 hasta conectar con la propia CV-60 (rotonda de Beniflá o rotonda de La Font d'En Carròs) o desplazándose al acceso norte de Oliva, por lo que esta alternativa no presenta ventajas respecto a la situación actual (CV-60 incompleta). Se estima que elevaría la presión del tráfico en la CV-680 en el tramo Gandia-Almoines. Esta alternativa tampoco mejora, por tanto, la calidad del aire de los núcleos urbanos afectados por dichas travessies ni el ruido asociado y sigue manteniéndose el riesgo de accidentes asociado al elevado tráfico en general y en particular, de vehículos pesados. Por tanto esta alternativa no cumpliría los objetivos de vertebración territorial y funcionalidad que persigue el proyecto.

La alternativa denominada corredor 3, consiste en la duplicación del tramo Palma de Gandia-Beniflá y un tramo de nuevo trazado entre Beniflá y Gandia con conexión directa a la AP-7 y la N-332. Desarrolla la alternativa anterior incluyendo la completa conexión de la red de comunicación tanto en sentido este-oeste como norte-sur. Esta alternativa no presenta afección significativa a los núcleos urbanos sino que permite reducir el impacto acústico y de emisión de gases, al desviar gran parte del tráfico de la comarca, especialmente los vehículos pesados, por este nuevo corredor.



El projecte incorporarà també un carril per a ciclistes i vianants. Per a completar l'examen d'alternatives, s'han analitzat els possibles recorreguts de la via per a ciclistes i vianants, estudiant la millor funcionalitat i ús de cadascuna: la primera alternativa seria coincident amb el traçat de l'Eurovelo, entre Potries i Gandia, entre les poblacions afectades; la segona, denominada proposta CB-2, donaria continuïtat al traçat existent al costat de l'actual CV-60, en paral·lel a la nova carretera. Aquesta última alternativa resulta millor des del punt de vista funcional, ja que està dissenyada per a assegurar la connexió amb totes les vies per a ciclistes i vianants que troba en el recorregut, i d'aquesta manera connecta la via per a ciclistes i vianants de les carreteres CV-683, CV-679, CV-680, CV-681 i la de l'N-332, i connecta, a més, amb les vies recollides en la XINM (Xarxa d'Itineraris no Motoritzats), amb l'Eurovelo (Xarxa Europea Ciclista) i amb la Via Verda del Serpis. D'aquesta manera, s'elimina el pas del vial per l'interior de les poblacions de Gandia, Almoines, Bellreguard, Rafelcofer, Beniflà, la Font d'en Carròs, Potries i Palma de Gandia, i proporciona millors connexions a aquestes poblacions. S'aconsegueix completar un extens i segur circuit per al trànsit de ciclistes separat del trànsit de vehicles.

#### Projecte bàsic analitzat

El projecte bàsic considerat finalment aborda, d'una banda, la duplicació del traçat entre Palma de Gandia i Beniflà i, d'una altra, la culminació de la infraestructura esmentada des de Beniflà fins a la connexió amb l'AP-7 (1,5 km) i amb l'N-332 (2,5 km, en substitució de la variant de la Safor) a través de la rotonda existent en la intersecció d'aquesta amb l'N-337, carretera d'accés sud al port de Gandia i de connexió amb la carretera de les platges del sud de la Safor (CV-670).

S'adopta l'alternativa denominada corredor 3 com la solució per a desenvolupar en el projecte. Millora la seguretat viària en reduir el trànsit de les travessies urbanes, completa la connexió de les comarques de l'interior amb la Safor a través de la CV-60, l'AP-7 i l'N-332, així com la comunicació entre els municipis afectats, i es redueixen considerablement els actuals temps de viatge, especialment per a accedir a l'AP-7 i al sud de Gandia. Desenvolupa un vial per a ciclistes i vianants que connecta la xarxa de vies verdes i per a ciclistes i vianants de la comarca.

Reduirà significativament l'impacte produït per l'emissió de sorolls i gasos sobre la població, en situar-se la traça més allunyada de les poblacions, fet que, juntament amb les mesures correctores projectades (secció tipus per a reduir la velocitat, pantalles acústiques i mescleres fonoabsorbents, entre altres), atenuaran en gran manera el possible impacte acústic i milloraran la qualitat de l'aire en les poblacions properes per allunyar el trànsit que suporten. Al llarg de la traça hi ha alguns habitatges disseminats, per la qual cosa s'incorporen pantalles acústiques.

El traçat del projecte discorre en sòl totalment antropitzat, amb parcel·les dedicades al cultiu cítricol i horticola de temporada, generalment en regadiu. L'àmbit està travessat per nombroses infraestructures, a les quals donarà continuïtat.

El projecte incorpora les estructures de drenatge transversal i per a donar continuïtat a les vies pecuàries i altres camins rurals i reposició d'aquests i séquies de la zona, així com les mesures correctores i d'integració paisatgística amb l'objectiu de permeabilitzar al màxim la infraestructura, per a minimitzar la fragmentació territorial i l'efecte barrera associats, en general, a les infraestructures de caràcter lineal.

#### Àmbit del projecte i principals afeccions associades al traçat

El traçat discorre quasi íntegrament per terrenys classificats com a no urbanitzables comuns. L'encreuament dels llits fluvials (60 i 70 ml) resulta coincident amb sòl protegit, encara que la significativa diferència de cota entre el llit i la carretera permet evitar l'afecció sobre aquests. Al municipi de Potries (zona rural comuna), la traça es desdobra cap al nord en el tram oest (uns 650 ml), i manté la rasant actual, inferior a 1 m sobre el terreny i sense constituir una afecció rellevant sobre el municipi; la rasant s'eleva per a permetre l'encreuament a diferent nivell sobre la CV-680, que constitueix l'accés a Potries i la connexió amb Beniflà, i les rotondes de connexió queden situades sobre l'àmbit previst en el pla general en tràmit per al desenvolupament d'un polígon industrial, per la qual cosa aquest àmbit d'horta resultarà afectat territorialment en tot cas per la implantació de l'ús industrial; de nou, la rasant descendeix fins a ajustar-se a una altura d'aproximadament 1,2 m sobre el terreny, a l'entorn de la indústria existent, coincidint, a més, amb la reserva prevista en el pla general en tràmit per a la prolongació de la CV-60 (650

El proyecto incorporará también un carril ciclopeatonal. Para completar el examen de alternativas, se han analizado los posibles recorridos de la vía ciclopeatonal, analizando la mayor funcionalidad y uso de cada una de ellas: la primera alternativa sería coincidente con el trazado del Eurovelo, entre Potries y Gandia, entre las poblaciones afectadas; la segunda, denominada propuesta CB-2, daría continuidad al trazado existente junto a la actual CV-60, en paralelo a la nueva carretera. Esta última alternativa resulta mejor desde el punto de vista funcional, ya que está diseñada para asegurar la conexión con todas las vías ciclopeatonales que encuentra a su paso, conectando de esta forma la vía ciclopeatonal de la carretera CV-683, CV-679, CV-680, CV-681 y la de la N-332, y conectando además con las vías recogidas en la XINM (Xarxa d'Itineraris No Motoritzats), con el Eurovelo (red europea ciclista) y con la Vía Verde del Serpis. De este modo se elimina el paso del vial por el interior de las poblaciones de Gandia, Almoines, Bellreguard, Rafelcofer, Beniflà, La Font d'En Carròs, Potries y Palma de Gandia, proporcionando mejores conexiones a estas poblaciones. Se consigue completar un extenso y seguro circuito para el tránsito de ciclistas separado del tráfico de vehículos.

#### Proyecto básico analizado

El proyecto básico finalmente considerado aborda, por una parte, la duplicación del trazado entre Palma de Gandia y Beniflà y por otra, la culminación de la citada infraestructura desde Beniflà hasta su conexión con la AP-7 (1,5 km) y con la N-332 (2,5 km, en sustitución de la variante de la Safor) a través de la rotonda existente en la intersección de esta con la N-337, carretera de acceso sur al puerto de Gandia y de conexión con la carretera de las playas del sur de La Safor (CV-670).

Se adopta la alternativa denominada corredor 3 como la solución a desarrollar en el proyecto. Mejora la seguridad vial al reducir el tráfico de las travessies urbanas, completa la conexión de las comarcas del interior con la Safor a través de la CV-60 y la AP-7 y N-332, así como la comunicación entre los municipios afectados, reduciendo considerablemente los actuales tiempos de viaje, especialmente para acceder a la AP-7 y al sur de Gandia. Desarrolla un vial ciclopeatonal que conecta la red de vías verdes y ciclopeatonales de la comarca.

Reducirá significativamente el impacto producido por la emisión de ruidos y gases sobre la población, al ubicarse la traza más alejada de las poblaciones, lo cual, junto con las medidas correctoras proyectadas (sección tipo para reducir la velocidad, pantallas acústicas y mezclas fonoabsorbentes, entre otras), atenuarán en gran medida el posible impacto acústico y mejorarán la calidad del aire en las poblaciones cercanas al alejar el tráfico que soportan. Existen a lo largo de la traza de algunas viviendas diseminadas por lo que se incorporan pantallas acústicas.

El trazado del proyecto discurre en suelo totalmente antropizado, con parcelas dedicadas al cultivo cítricol y horticola de temporada, generalmente en regadío. El ámbito está atravesado por numerosas infraestructuras, a las que dará continuidad.

El proyecto incorpora las estructuras de drenaje transversal y para dar continuidad a las vías pecuarias y demás caminos rurales y reposición de estos y acequias de la zona, así como las medidas correctoras y de integración paisajística con el objeto de permeabilizar al máximo la infraestructura, para minimizar la fragmentación territorial y el efecto barrera asociados, en general, a las infraestructuras de carácter lineal.

#### Ámbito del proyecto y principales afecciones asociadas al trazado

El trazado discurre casi en su totalidad por terrenos clasificados como no urbanizable común. El cruce de los cauces (60 y 70 ml) resulta coincidente con suelo protegido, aunque la significativa diferencia de cota entre el cauce y la carretera, permite evitar la afección sobre estos. En el municipio de Potries (zona rural común), la traza se desdobra hacia el norte en el tramo oeste (unos 650 ml), manteniendo la rasante actual, inferior a 1 m sobre el terreno y sin constituir una afección relevante sobre el municipio; la rasante se eleva para permitir el cruce a diferente nivel sobre la CV-680, que constituye el acceso a Potries y conexión con Beniflà, quedando las rotondas de conexión situadas sobre el ámbito previsto en el plan general en trámite para el desarrollo de un polígono industrial, por lo que este ámbito de huerta se verá afectado territorialmente en todo caso por la implantación del uso industrial; de nuevo, la rasante descende hasta ajustarse a una altura de aproximadamente 1,2 m sobre terreno, en el entorno de la industria existente, coin-



ml). Una vegada en terrenys del TM de la Font d'en Carròs (zona rural comuna), s'eleva novament la rasant de la carretera per a salvar amb un pas elevat la CV-683, amb la qual enllaça, i continua fins a l'encreuament elevat amb l'AP-7, al TM de Rafelcofer. Cal destacar que el tram que afecta el terme municipal de Rafelcofer (d'uns 800 ml), discorre pel corredor de reserva de carretera previst en el pla general. Al terme municipal de Beniarjò, la traça discorre (uns 400 ml) per zona de protecció agrícola, segons les normes subsidiàries vigents; no obstant això, com que aquest tram està afectat pel projecte de la variant de la Safor, així com pel projecte considerat, els plans d'ordenació estructural del pla general en tramitació reflecteixen l'afecció dels terrenys a dotacions (xarxa primària), a més de preveure que la zona quede qualificada com a sòl no urbanitzable comú. Al TM d'Almoines, el sòl és, així mateix, no urbanitzable comú. A Gandia, en l'enllaç amb l'N-332 s'afecta sòl urbà industrial i sòl urbà en desenvolupament industrial (uns 180 ml), i la seua classificació dins del Pla parcial Benieto-Ciutat del Transport com a espais lliures o zones verdes. Les construccions que es troben dins de la zona de domini públic s'expropiaran. Atenent el planejament urbanístic vigent i el planejament en tramitació, la major part del traçat coincideix amb reserva de pas (Beniarjò i Rafelcofer) o afecta terrenys la transformació dels quals està proposada per l'ajuntament (Potries).

El tram duplicat es projecta al costat de la traça existent, i travessa els llits fluvials que discorren per aquest àmbit en els mateixos punts ja travessats. En concret, la traça creua puntualment el riu Vernissa, mitjançant un pont de 141 m de longitud i 4 obertures de bigues prefabricades, i el riu Serpis, amb un pont de 4 obertures amb bigues de 35,2 m. Es duplicaran les estructures existents; aquesta solució suposa menys moviment de terres i menys afecció visual. Cal destacar que tots dos llits estan en gran part ocupats per cultius, excepte en la zona més baixa; es tracta d'un àmbit antropitzat sense que la carretera actual presente afeccions rellevants sobre el seu entorn que s'estime que puguin resultar significatives per l'ampliació.

El tram de nova creació es traça mantenint l'equidistància entre els nuclis urbans existents (Beniflà, Beniarjò i Almoines a l'oest i Rafelcofer, Alqueria de la Comtesa i Bellreguard a l'est) amb la finalitat de minimitzar les molèsties sobre aquests, alhora que es pretén reduir el trànsit sobre les travessies que els uneixen, i així millorar en conjunt la mobilitat en aquest àmbit, tal com s'ha exposat en els paràgrafs anteriors. Aquest tram travessarà un àmbit altament antropitzat, ocupat íntegrament per cultius. Cal assenyalar, al seu torn, la presència d'una gran instal·lació industrial d'emmagatzematge i exportació de cítrics en el tram més pròxim a Beniflà, que condiciona el traçat. Les rasants actuals de l'AP-7 condicionen al seu torn el disseny sobre el terreny del nou tram. L'execució de la infraestructura introdueix un nou element en el context paisatgístic. Es preveuen mesures d'integració al llarg de tot el traçat, i això, unit a la planitud de l'entorn i la presència de cultius arboris, minimitza la visibilitat notablement. En el tram més pròxim a Bellreguard, una vegada superada la connexió amb l'AP-7 (tram que d'una altra manera s'executaria com a part de la variant de la Safor), es projecta el tram de via parc amb gloriets al mateix nivell i revegetació amb espècies autòctones per a reduir l'afecció visual del projecte. Cal assenyalar que la previsió d'altres actuacions en aquest àmbit (com la variant de la Safor o el polígon industrial de Potries) comportarien igualment una alteració del paisatge i dels elements que el conformen i constituïrien afeccions sobre el mateix àmbit. Atés el reduït àmbit afectat (principalment el tram de 2,5 km entre l'AP-7 i l'N-332), el context (zona sensiblement plana, allunyada de les principals elevacions muntanyenques i per tant de menor visibilitat), la presència d'altres elements que atorguen discontinuïtat al paisatge i l'adopció de mesures d'integració, l'actuació no constitueix una afecció crítica.

L'actuació queda fora d'espais pertanyents a la Xarxa Natura 2000, i se situen els més pròxims a diversos quilòmetres (LIC i ZEPA Dunes de la Safor, Serres de la Safor i Marjal de Pego-Oliva). En general, i en tota la traça, la zona forestal (PATFOR) afectada es correspon amb els llits fluvials dels rius Vernissa i Serpis i no afecta forests d'utilitat pública (FUP). El traçat creua, a cota elevada mitjançant un pont i pel mateix punt que la traça actual, el Paisatge Protegit del Serpis, no constitueix una afecció rellevant sobre aquest i resulta compatible, d'acord amb l'informe emès en la matèria.

Además, con la reserva prevista en el plan general en trámite para la prolongación de la CV-60 (650 ml). Una vez en terrenos del TM de La Font d'en Carròs (zona rural común), se eleva nuevamente la rasante de la carretera para salvar con un paso elevado la CV-683, con la cual enlaza, y continúa hasta el cruce elevado con la AP-7, en TM de Rafelcofer. Destacar que el tramo que afecta al término municipal de Rafelcofer (de unos 800 ml), discurre por el corredor de reserva de carretera previsto en el plan general. En el término municipal de Beniarjò la traza discurre (unos 400 ml) por zona de protección agrícola, según las normas subsidiarias vigentes; no obstante, siendo que este tramo está afectado por el proyecto de la variante de la Safor, así como por el proyecto considerado, los planos de ordenación estructural del plan general en tramitación reflejan la afección de los terrenos a dotaciones (red primaria), además de prever que la zona quede calificada como suelo no urbanizable común. En el TM de Almoines, el suelo es asimismo no urbanizable común. En Gandia, en el enlace con la N-332 se afecta a suelo urbano industrial y suelo urbano en desarrollo industrial (unos 180 ml), siendo su clasificación dentro del Plan parcial Benieto-Ciutat del Transport como espacios libres o zonas verdes. Las construcciones que se encuentren dentro de la zona de dominio público serán expropiadas. Atendiendo al planeamiento urbanístico vigente y al planeamiento en tramitación, la mayor parte del trazado coincide con reserva de paso (Beniarjò y Rafelcofer) o afecta a terrenos cuya transformación está propuesta por el ayuntamiento (Potries).

El tramo duplicado, se proyecta junto a la traza existente, cruzando los cauces que discurren por este ámbito en los mismos puntos ya atravesados. En concreto, la traza cruza puntualmente el riu Vernissa, mediante un puente de 141 m de longitud y 4 vanos de vigas prefabricadas y el riu Serpis con un puente de 4 vanos con vigas de 35,2 m. Se duplicarán las estructuras ya existentes; esta solución supone menor movimiento de tierras y menor afección visual. Destacar que ambos cauces están en gran parte ocupados por cultivos, salvo en la zona más baja del cauce; se trata de un ámbito antropizado sin que la carretera actual presente afecciones relevantes sobre su entorno que se estime puedan resultar significativas por la ampliación.

El tramo de nueva creación se traza manteniendo la equidistancia entre los núcleos urbanos existentes (Beniflà, Beniarjò y Almoines al oeste y Rafelcofer, Alqueria de la Comtesa y Bellreguard al este) con el fin de minimizar las molestias sobre estos, a la que vez que se persigue la reducción del tráfico sobre las travessias que los unen, mejorando en su conjunto la movilidad en este ámbito, tal y como se ha venido exponiendo en los párrafos anteriores. Este tramo atravesará un ámbito altamente antropizado, ocupado en su totalidad por cultivos. Señalar a su vez la presencia de una gran instalación industrial de almacenamiento y exportación de cítricos en el tramo más próximo a Beniflà, que condiciona el trazado. Las rasantes actuales de la AP-7 condicionan a su vez el diseño sobre el terreno del nuevo tramo. La ejecución de la infraestructura introduce un nuevo elemento en el contexto paisajístico. Se prevén medidas de integración a lo largo de todo el trazado, lo que unido a la planitud del entorno y la presencia de cultivos arbóreos, minimiza la visibilidad notablemente. En el tramo más próximo a Bellreguard, una vez superada la conexión con la AP-7 (tramo que de otro modo se ejecutaría como parte de la variante de la Safor), se proyecta el tramo de via parque con gloriets al mismo nivel y revegetación con especies autóctonas para reducir la afección visual del proyecto. Señalar que la previsión de otras actuaciones en este ámbito (como la variante de la Safor o el polígono industrial de Potries) conllevarían igualmente una alteración del paisaje y de los elementos que lo conforman y constituirían afecciones sobre el mismo ámbito. Dado el reducido ámbito afectado (principalmente el tramo de 2,5 km entre AP-7 y N-332), el contexto (zona sensiblemente llana, alejada de las principales elevaciones montañosas y por tanto de menor visibilidad), la presencia de otros elementos que dotan de discontinuidad al paisaje y la adopción de medidas de integración, la actuación no constituye una afección crítica.

La actuación queda fuera de espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, situándose los más cercanos a varios kilómetros (LIC y ZEPa Dunes de la Safor, Serres de la Safor y Marjal Pego-Oliva). En general y en toda la traza, la zona forestal (PATFOR) afectada se corresponde con los cauces de los rios Vernissa y Serpis y no afecta a Monte de Utilidad Pública (MUP). El trazado cruza, a cota elevada mediante un puente y por el mismo punto que la traza actual, el paisaje protegido del Serpis,





La infraestructura no travessa cap àrea d'especial interès per a la fauna. La fauna present és la típica d'ambients antropitzats. En relació amb els hàbitats presents en la zona d'objecte d'estudi, es troben els associats als llits dels rius Serpis i Vernissa (no prioritaris): 3150 Llacs eutròfics naturals amb vegetació *Magnopotamion* o *Hydrocharition*, 3280 Rius mediterranis de cabal permanent del *Paspalo-Agrostidion* amb cortines vegetals riberenques de *Salix* i *Populus alba*, 6430 Megafòrbies eutròfiques hidròfiles dels marges de plana i dels estatges montà a alpí i 92D0 Galeries i matollars ribereus termomediterranis (*Nerio-Tamaricetea* i *Securinegion tincto*). L'hàbitat 6220\* Zones subestèpiques de gramínies i anuals de *Thero-Brachypodietea*, per la seua àmplia distribució en el territori de la Comunitat Valenciana, no està inclòs en els annexos del Decret 70/2009, de 22 de maig.

Les vies pecuàries afectades per aquesta actuació són les següents: assagador del Camí Vell de Gandia (8 m amplària legal), assagador d'Alquibla (amplària mínima 7 m), assagador de Vilallonga (amplària 8 m) i assagador de Pardines (amplària 4 m). Tal com s'ha indicat, es reposaran en el traçat afectat mantenint la continuïtat del trànsit ramader. No es localitzen coves catalogades en l'àmbit d'estudi.

S'ha realitzat la prospecció arqueològica sistemàtica i intensiva de l'àmbit del projecte (50 m a cada costat de l'eix) i s'ha redactat la memòria corresponent. S'inclouen diverses referències a l'Alqueria del Trinquet a Almoines, i s'assenyala que se situa a una distància superior i no s'estima afecció (200 m de l'eix). L'òrgan competent en patrimoni cultural ha informat favorablement sobre la memòria i ha establert les mesures de seguiment que cal incorporar al projecte constructiu.

S'han considerat les característiques hidràuliques i climatològiques de l'àmbit i s'ha realitzat un estudi d'inundabilitat. Com a resultat d'aquest, s'ajustarà en el projecte constructiu el disseny de les obres de drenatge transversal per a assegurar la no afecció sobre tercers.

La construcció d'una infraestructura lineal constitueix en si mateixa una alteració del territori on s'integra. La fragmentació territorial, visual i paisatgística és un dels impactes que es generen, i per això la principal mesura preventiva en aquesta mena de projectes consisteix en l'elecció del traçat, que al seu torn ha d'allunyar-se dels nuclis urbans per a evitar les molesties a la població. Excepte les zones urbanes, els cultius de cítrics (majoritàriament) ocupen la totalitat del territori, per la qual cosa qualsevol alternativa discorre per aquesta mena d'enclavament agrícola. En la redacció del projecte, s'ha tingut en compte que l'actuació travessa el denominat paisatge característic d'horta de la Safor i les unitats de paisatge associades a aquest; quant a l'ocupació i l'eliminació de terrenys d'horta, atenent l'elevada distribució per la comarca de la Safor en particular i la Comunitat Valenciana en general i no presentant singularitat aquest àmbit concret, no s'estima una afecció crítica. S'incorporen en el projecte mesures específiques per a dotar al territori de permeabilitat i evitar la fragmentació, assegurant la continuïtat dels camins rurals i vies pecuàries, executant passos de fauna, mantenint o reposant les estructures de reg, establint estructures de drenatge transversal per a permetre l'escolament superficial de la zona, restablint els serveis afectats (telefonía o infraestructures elèctriques, entre altres) i incorporant mesures específiques d'integració paisatgística. En el tram entre l'AP-7 i l'N-332 (termes municipals d'Almoines i Rafelcofer), en particular, es varia la tipologia de la carretera a via parc (encreuaments a nivell) per considerar que permet més integració territorial en aquest enclavament.

L'entorn de l'actuació alberga nombrosos parcs empresarials: Bartolí (Palmera), Les Vinyes (Miramar), Bell (Bellreguard), Alcodar, La Vital, Benieto-Ciutat del Transport, Sancho Llop i el Rajolar (Gandia), Les Masses (Rótova), Clau Dénia, Sector 1 (Bellreguard), Hort de Lloret (l'Alqueria), El Real (el Real de Gandia), Intensiu Est (Vilallonga), Raconc (Ador), Palma de Gandia (Palma de Gandia), Pardines (Beniarjó), Rafelcofer (Rafelcofer), El Rafalet (Almoines), Piles (Piles), Jordá, Mingola i Disarp (Daimús), Guardamar de la Safor (Guardamar de la Safor), Beniflá (Beniflá), tots a menys de 3 km de l'actuació prevista en el projecte i que milloraran la seua accessibilitat a la xarxa de carreteres i, amb això, el seu potencial d'utilització. Cal destacar la recent implantació en diversos dels enclavaments esmentats importants empreses del sector detallista, que han vingut a incrementar l'activitat associada al sector serveis i al sector

no constituint una afecció relevante sobre el mateix i resultant compatible, de acuerdo con el informe emitido en la materia.

La infraestructura no atraviesa ningún área de especial interés para la fauna. La fauna presente es la típica de ambientes antropizados. En relación con los hábitats presentes en la zona de objeto de estudio, se encuentran los asociados a los cauces de los ríos Serpis y Vernissa (no prioritarios): 3150 Lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition*; 3280 Ríos mediterráneos de caudal permanente del *Paspalo-Agrostidion* con cortinas vegetales ribereñas de *Salix* y *Populus alba*; 6430 *Megaforbios eutrofos* hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino; 92D0 Galerias y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tincto*). El hábitat 6220\* Zonas subestépiques de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*, por su amplia distribución en el territorio de la Comunitat Valenciana no se encuentra incluido en los anexos del Decreto 70/2009, de 22 de mayo.

Las vías pecuarias afectadas por esta actuación son las siguientes: Colada del Camino Viejo de Gandia (8 m anchura legal), Colada de Alquibla (anchura mínima 7 m), Colada de Villalonga (anchura 8 m), Colada de Pardines (anchura 4 m). Tal y como se ha indicado, se repondrán en el trazado afectado manteniendo la continuidad del tránsito ganadero. No se localizan cuevas catalogadas en el ámbito de estudio.

Se ha realizado la prospección arqueológica sistemática e intensiva del ámbito del proyecto (50 m a cada lado del eje) y se ha redactado la memoria correspondiente. Se incluyen diversas referencias a la Alqueria del Trinquet en Almoines, señalando que se sitúa a distancia mayor y no se estima afección (200 m del eje). La memoria se ha informado favorablemente por el órgano competente en patrimonio cultural que ha establecido las medidas de seguimiento a incorporar al proyecto constructivo.

Se han considerado las características hidràuliques i climatològiques de l'àmbit i se ha realitzat un estudi d'inundabilitat. Resultado de este, se ajustará en el proyecto constructivo el diseño de las obras de drenaje transversal para asegurar la no afección sobre terceros.

La construcción de una infraestructura lineal constituye en sí misma una alteración del territorio en el que se integra. La fragmentación territorial, visual y paisajística, es uno de los impactos que se generan por lo que la principal medida preventiva en este tipo de proyectos consiste en la elección del trazado, que a su vez debe alejarse de los núcleos urbanos para evitar las molestias a la población. Salvo las zonas urbanas, los cultivos de cítricos (mayoritariamente) ocupan la totalidad del territorio por lo que cualquier alternativa discurre por este tipo de enclave agrícola. En la redacción del proyecto se ha tenido en cuenta que la actuación atraviesa el denominado paisaje característico de Huerta de la Safor y las unidades de paisaje asociadas al mismo; la ocupación y eliminación de terrenos de huerta, atendiendo a la elevada distribución por la comarca de La Safor en particular y la Comunitat Valenciana en general y no presentando singularidad este ámbito concreto, no se estima una afección crítica. Se incorporan en el proyecto medidas específicas para dotar al territorio de permeabilidad y evitar la fragmentación, asegurando la continuidad de los caminos rurales y vías pecuarias, ejecutando pasos de fauna, manteniendo o reponiendo las estructuras de riego, estableciendo estructuras de drenaje transversal para permitir la escorrentía superficial de la zona, restableciendo los servicios afectados (telefonía o infraestructuras eléctricas, entre otros) e incorporando medidas específicas de integración paisajística. En el tramo entre la AP-7 y la N-332 (términos municipales de Almoines y Rafelcofer), en particular, se varia la tipología de la carretera a vía parque (cruces a nivel) al considerar que permite una mayor integración territorial en este enclave.

El entorno de la actuación alberga numerosos parques empresariales: Bartolí (Palmera), Les Vinyes (Miramar), Bello (Bellreguard), Alcodar, La Vital, Benieto-Ciutat del Transport, Sancho Llop y el Rajolar (Gandia), Les Mases (Rótova) Clave Denia, Sector 1 (Bellreguard), Hort de Lloret (l'Alqueria), del Real (el Real de Gandia), Intensivo este (Vilallonga), Raconc (Ador), Palma de Gandia (Palma de Gandia), Pardines (Beniarjó), Rafelcofer (Rafelcofer), El Rafalet (Almoines), Piles (Piles), Jordá, Mingola y Disarp (Daimus), Guardamar de la Safor (Guardamar de la Safor), Beniflá (Beniflá), todos ellos a menos de 3 km de la actuación prevista en el proyecto y que verán mejorada su accesibilidad a la red de carreteras y con ello su potencial de utilización. Destacar la reciente implantación en varios de los enclaves citados importantes empresas del sector retail, que han venido a incrementar la

industrial, entre altres, els magatzems de cítrics que comercialitzen i distribueixen la producció agrícola de la zona.

S'ha exposat en paràgrafs anteriors tant la necessitat de l'execució del projecte com la selecció de l'alternativa de menys afecció que compleix els objectius perseguits i que comporta afeccions positives sobre diversos factors socioeconòmics:

– S'incrementa la seguretat viària en conjunt, en reduir el trànsit existent en la xarxa local i en les travessies de població.

– Es descongestionen les travessies urbanes de l'àrea funcional de Gandia: Bellreguard, Palmera, l'Alqueria de la Comtessa i Oliva (eix Gandia-Oliva de l'N-332), el Real de Gandia (eix Gandia-Palma de Gandia, CV-686), Beniflá, Beniarjó i Almoines (CV-680), i es redueix així la pressió del trànsit i les molèsties associades sobre els nuclis urbans i es millora la seguretat viària de la xarxa local de carreteres existent.

– Es dota d'accessibilitat el territori de la Safor en completar la connexió dels eixos de gran capacitat (CV-60, AP-7, N-332 i N-337). En particular, es dota Gandia i el seu entorn de connexió directa a l'autopista AP-7, eix principal de connexió costaner que manca d'eixida directa en aquest àmbit.

– Augmenta el potencial d'ús del port de Gandia, que comptarà amb connexió directa a través de la ja executada N-337.

– Es permet, al seu torn, l'ús i l'adaptació futurs de les travessies esmentades a formes alternatives de mobilitat: bulevard per als vianants, carril bici i vies reservades per al transport públic.

– Es restitueix la relació històrica de les comarques centrals (la Costera, l'Alcoià) amb la costa (la Safor i la Marina), unides per l'antic ferrocarril Alcoi-port de Gandia.

– Es millora la competitivitat del teixit productiu de la comarca de la Safor.

– Es tracta d'un àmbit antropitzat, per la qual cosa s'evita l'afecció a elements naturals de més sensibilitat com les serres de la Gallinera, el Benicadell o el Mondúver.

– Es completa la connexió de la xarxa de carril bici de la zona, dotant-la de més seguretat en incorporar els passos i les senyalitzacions necessaris i connectant, a més, amb les vies recollides en la XINM (Xarxa d'Itineraris no Motoritzats), amb l'Eurovelo (xarxa europea ciclista) i amb la Via Verda del Serpis.

Principals afeccions i mesures preventives i correctores en fase d'execució i explotació

Vist l'estudi d'impacte ambiental i la tipologia dels treballs a executar, es preveuen afeccions potencials tant en la fase de construcció com en la fase d'explotació del projecte. L'ESIA del projecte preveu les mesures preventives i correctores aplicables habitualment en obres lineals. Aquestes s'encaminen a minimitzar els impactes derivats de les accions que són inherents a la construcció d'aquesta mena d'infraestructures viàries.

En la fase de construcció, s'identifiquen, entre altres, els impactes ambientals següents:

– Des del punt de vista del patrimoni, s'assenyalen en la memòria final de prospecció arqueològica els elements més importants trobats en l'àmbit d'actuació que podrien resultar afectats. Per a protegir-los, es proposen una sèrie de mesures correctores i protectores segons el grau d'afecció de les obres i l'interès patrimonial dels elements. En l'ESIA, s'indiquen les diferents mesures que cal aplicar amb cada tipus de bé afectat (seguiment arqueològic extensiu, intensiu, excavació amb seguiment intensiu, documentació etnològica, etc.).

– Respecte de la vegetació, s'estableixen mesures de protecció, per a causar com menys afecció millor sobre aquesta, com ara:

1. Es garantirà la no afecció a les formacions vegetals de la ribera.

2. Només es realitzarà la poda de branques que siguin especialment susceptibles a les obres per risc a patir afeccions pitjors a causa del trànsit de maquinària o per l'execució de les tasques habituals d'obra. Aquestes activitats les realitzarà personal especialitzat en aquestes tasques.

3. Com a mesura preventiva i per a evitar així podes de sanejament posteriors, es lligaran les branques amb tensors per a dirigir-les cap amunt i es protegiran prèviament els lligams.

actividad asociada al sector servicios y al sector industrial, entre otros, los almacenes de cítricos que comercializan y distribuyen la producción agrícola de la zona.

Se ha expuesto en párrafos anteriores tanto la necesidad de la ejecución del proyecto como la selección de la alternativa de menor afección que da cumplimiento a los objetivos perseguidos y que conlleva afecciones positivas sobre diversos factores socioeconómicos:

– Se incrementa la seguridad vial en su conjunto, al reducir el tráfico existente en la red local y en las travesías de población.

– Se descongestionan las travesías urbanas del área funcional de Gandia: Bellreguard, Palmera, Alquería de la Comtessa y Oliva (eje Gandia-Oliva de la N-332), el Real de Gandia (eje Gandia-Palma de Gandia, CV-686), Beniflá, Beniarjó y Almoines (CV-680), reduciendo la presión del tráfico y las molestias asociadas sobre los núcleos urbanos y mejorando la seguridad vial de la red local de carreteras existente.

– Se dota de accesibilidad al territorio de La Safor al completar la conexión de los ejes de gran capacidad (CV-60, AP-7, N-332 y N-337). En particular, se dota a Gandia y su entorno de conexión directa a la autopista AP-7, principal eje de conexión costero que carece de salida directa en este ámbito.

– Aumenta el potencial de uso del puerto de Gandia, que contará con conexión directa a través de la ya ejecutada N-337.

– Se permite a su vez el uso y adaptación futuro de las citadas travesías a formas alternativas de movilidad: bulevard peatonal, carril bici, vías reservadas para el transporte público.

– Se restituye la relación histórica de las comarcas centrales (La Costera, L'Alcoià) con la costa (La Safor y La Marina), unidas por el antiguo ferrocarril Alcoi-Puerto de Gandia.

– Se mejora la competitividad del tejido productivo de la comarca de La Safor.

– Se trata de un ámbito antropizado por lo que se evita la afección a elementos naturales de mayor sensibilidad como las sierras de la Gallinera, el Benicadell o el Mondúver.

– Se completa la conexión de la red de carril bici de la zona, dotándola de mayor seguridad al incorporar los pasos y señalizaciones necesarios y conectando además con las vías recogidas en la XINM (Xarxa d'itineraris no motoritzats), con el Eurovelo (red europea ciclista) y con la Via Verde del Serpis.

Principales afecciones y medidas preventivas y correctoras en fase de ejecución y explotación

Visto el estudio de impacto ambiental y la tipología de los trabajos a ejecutar, se prevén afecciones potenciales tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación del proyecto. El ESIA del proyecto contempla las medidas preventivas y correctoras de habitual aplicación en obras lineales. Las mismas se encaminan a minimizar los impactos derivados de las acciones que son inherentes a la construcción de este tipo de infraestructuras viarias.

En la fase de construcción, se identifican, entre otros, los siguientes impactos ambientales:

– Desde el punto de vista del patrimonio, se señalan en la memoria final de prospección arqueológica los elementos más importantes hallados en el ámbito de actuación, que podrían verse ser afectados. Para su protección se proponen una serie de medidas correctoras y protectoras según el grado de afección de las obras y el interés patrimonial de los elementos. En el ESIA, se indican las distintas medidas a aplicar con cada tipo de bien afectado (seguimiento arqueológico extensivo, intensivo, excavación con seguimiento intensivo, documentación etnológica, etc.).

– Respecto a la vegetación, se establecen medidas de protección, para causar la menor afección posible sobre esta, tales como:

1. Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

2. Solo se realizará la poda de ramas que sean especialmente susceptibles a las obras por riesgo a sufrir afecciones mayores debido al trasiego de maquinaria o por la ejecución de las tareas habituales de obra. Estas actividades se realizarán por personal especializado en estas tareas.

3. Como medida preventiva y para evitar así podas de saneamiento posteriores, se atarán las ramas con tensores para dirigir las hacia arriba protegiendo previamente las ataduras.



4. Durant l'execució de les obres, es duran a terme labors d'inspecció, per a vigilar l'estat de la vegetació, es podaran les parts de les copes afectades i es retiraran les branques mortes.

5. Si es localitza alguna espècie vegetal que pugua considerar-se monumental, s'actuarà d'acord amb la Llei 4/2006, de 19 de maig, del Consell de la Generalitat Valenciana, de patrimoni arbori monumental de la Comunitat Valenciana.

– Les tasques d'aclarida i desbrossament, així com el moviment de terres en general per a preparar l'esplanada de la traça, es preveu que causen impacte temporal i reversible en la qualitat de l'aire i soroll, a causa de la generació de partícules en suspensió, i al soroll i a les vibracions de la diferent maquinària pesant intervinent. L'eliminació de vegetació o de cultiu es considera elevada i es produirà una pèrdua d'estoc de CO<sub>2</sub>, en part compensada per la revegetació de les zones adjacents que s'incorporen al projecte. Els efectes sobre el sòl es preveuen significatius i suposaran una pèrdua de sòl fèrtil, i part d'aquesta terra vegetal (79.687,80 m<sup>3</sup>) es reutilitzarà en el rebliment de zones enjardinades, principalment, i la resta es portarà a un gestor autoritzat. D'altra banda, es produirà un increment sonor en l'àrea, ocasionat pels motors de combustió interna, el funcionament de la maquinària, la presència humana, etc. Altres mesures preventives previstes per a preservar la qualitat de l'aire en fase de construcció s'estableixen:

1. El transport de terres i materials, tant els realitzats dins de l'obra, els procedents de pedreres i zones de préstecs com els sobrants, es realitzarà en camions coberts per tendals.

2. Es limitarà la velocitat màxima dels vehicles i la maquinària dins de l'àmbit d'obres, especialment en les proximitats d'habitatges i encreuaments amb vies existents.

3. La maquinària a utilitzar haurà de complir les exigències de la legislació vigent referents a emissió de gasos a l'atmosfera amb un manteniment tècnic adequat, i no sobrepassarà els límits permesos.

4. Es realitzaran regs diaris mitjançant camió cisterna de zones transitades i la resta de superfícies susceptibles de poder generar emissions de pols a l'atmosfera.

5. Es prohibirà cremar restes vegetals procedents de tals i desbrossaments, i caldrà gestionar mitjançant trituració i reincorporació del material triturat a zones per a enjardinar, o bé retirar a un abocador.

– Per a evitar la contaminació dels sòls afectats per residus líquids o sòlids procedents de les activitats de les obres i protegir el sistema hidrològic i els barrancs, s'establiran les mesures següents:

1. Les àrees que alberguen materials emmagatzemats, maquinària o qualsevol tipus de substància susceptible de contaminar el sòl hauran d'estar impermeabilitzades i disposar d'un sistema de recollida d'aigües que permeta l'extracció d'aquestes aigües per a tractar-les posteriorment. No se situaran en els llits dels barrancs o els rius. Als parcs de maquinària, així com en les zones d'instal·lacions, s'habilitaran punts de recollida d'olis i altres possibles contaminants.

2. Es realitzarà una mecànica preventiva a la maquinària intervinent en obra, amb l'objectiu d'evitar vessaments de combustibles o olis.

3. Les operacions de neteja o manteniment de la maquinària es realitzaran en els llocs condicionats per a això (tallers, gasolineres, superfícies impermeabilitzades) que gestionen adequadament els residus generats.

4. Es mantindran netes en tot moment les zones o les cunetes per a un drenatge superficial correcte de les aigües cap als llits fluvials.

5. Els apilaments de materials excavats se situaran allunyats del llit, almenys 25 m, i sempre fora de la zona de policia del llit, si pot ser.

6. Les aigües residuals que puguin generar els operaris requeriran un sistema de tractament que garantisca la devolució de les aigües al medi amb una qualitat adequada. En defecte d'això, s'instal·laran dipòsits estancs, i les aigües residuals generades les extraurà i les transportarà un gestor autoritzat.

– La generació de residus serà un altre impacte important en la fase de construcció, procedents de l'arrancada de l'escorça vegetal de la traça. Així mateix, la gestió de residus generats serà un aspecte important per a tindre en compte. Les mesures preventives i correctores previstes en la fase de construcció per a minimitzar o anul·lar els impactes indicats són les següents:

4. Durante la ejecución de las obras se llevarán a cabo labores de inspección, para vigilar el estado de la vegetación podándose las partes de las copas afectadas y retirándose las ramas muertas.

5. Si se localizara alguna especie vegetal que pueda considerarse monumental, se actuará de acuerdo con la Ley 4/2006, de 19 de mayo, del Consell de la Generalitat Valenciana, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunitat Valenciana.

– Las tareas de despeje y desbroce, así como el movimiento de tierras en general para la preparación de la explanada de la traza, se prevé que causen impacto temporal y reversible en la calidad del aire y ruido, debido a la generación de partículas en suspensión, y al ruido y a las vibraciones de la distinta maquinaria pesada interviniente. La eliminación de vegetación o de cultivo se considera elevada y se producirá una pérdida de stock de CO<sub>2</sub>, en parte compensada por la revegetación de las zonas adyacentes que se incorpora al proyecto. Los efectos sobre el suelo se prevén significativos y supondrá una pérdida de suelo fértil, siendo parte de esa tierra vegetal (79.687,80 m<sup>3</sup>) reutilizada en el relleno de zonas ajardinadas, principalmente, y el resto será llevada a gestor autorizado. Por otro lado, se producirá un incremento sonoro en el área, ocasionado por los motores de combustión interna, el funcionamiento de la maquinaria, la presencia humana, etc. Otras medidas preventivas previstas para preservar la calidad del aire en fase de construcción se establecen:

1. El transporte de tierras y materiales, tanto los realizados dentro de la obra, los procedentes de canteras y zonas de préstamos como los sobrantes, se realizará en camiones cubiertos por toldos.

2. Se limitará la velocidad máxima de los vehículos y maquinaria dentro del ámbito de obras, especialmente en las proximidades de viviendas y cruces con vías existentes.

3. La maquinaria a utilizar, deberá cumplir lo exigido por la legislación vigente referente a emisión de gases a la atmósfera con un mantenimiento técnico adecuado, no sobrepasando los límites permitidos.

4. Se realizarán riegos diarios mediante camión cisterna, de zonas transitadas y resto de superficies susceptibles de poder generar emisiones de polvo a la atmósfera.

5. Se prohibirá la quema de restos vegetales procedentes de talas y desbroces, debiéndose gestionar mediante trituración y reincorporación del material triturado a zonas para ajardinar, o bien, retirar a vertedero.

– Para evitar la contaminación de los suelos afectados por residuos líquidos o sólidos procedentes de las actividades de las obras y proteger el sistema hidrológico y los barrancos, se establecerán las siguientes medidas:

1. Las áreas que alberguen materiales almacenados, maquinaria o cualquier tipo de sustancia susceptible de contaminar el suelo deberán de estar impermeabilizadas y disponer de un sistema de recogida de aguas que permita la extracción de estas aguas para su posterior tratamiento. No se ubicarán en los cauces de los barrancos o ríos. En los parques de maquinaria, así como en las zonas de instalaciones se habilitarán puntos de recogida de aceites y otros posibles contaminantes.

2. Se realizará una mecánica preventiva a la maquinaria interviniente en obra, con el objetivo de evitar derrames de combustibles o aceites.

3. Las operaciones de limpieza o mantenimiento de la maquinaria se realizarán en los lugares acondicionados para ello (talleres, gasolineras, superficies impermeabilizadas) que gestionen adecuadamente los residuos generados.

4. Se mantendrá limpias y en todo momento, las zonas o cunetas para un correcto drenaje superficial de las aguas hacia los cauces.

5. Los acopios de materiales excavados se ubicarán alejados del cauce, al menos 25m, y siempre fuera de la zona de policía del cauce, a ser posible.

6. Las aguas residuales que puedan generar los operarios, precisarán de un sistema de tratamiento que garantice la devolución de las aguas al medio con una calidad adecuada. En su defecto, se instalarán depósitos estancos, extrayéndose y transportándose las aguas residuales generadas por gestor autorizado.

– La generación de residuos será otro impacto importante en la fase de construcción, procedentes del arranque de la corteza vegetal de la traza. Asimismo, la gestión de residuos generados será un aspecto importante a tener en cuenta. Las medidas preventivas y correctoras previstas en la fase de construcción para minimizar o anular los impactos indicados, son las siguientes:





1. Elaboració d'un sistema de gestió de residus de l'obra, que es base en la separació d'aquests en funció de la seua tipologia i evitant la mescla, a fi de facilitar-ne la recollida i el tractament posteriors.

2. Hi haurà zones d'emmagatzematge temporal de residus, punts nets, que es localitzaran pròxims a àrees amb una activitat intensa i prolongada. Seran accessibles al personal d'obra i als vehicles de recollida de residus i estaran ben senyalitzats, juntament amb els contenidors per a cada tipus de residu.

3. S'ha de minimitzar la superfície afectada mitjançant senyalització i jalonament, abans de començar el desbrossament, de la zona d'ocupació estricta de les obres, així com de les d'instal·lació d'elements auxiliars.

4. S'efectuarà la retirada i l'apilament de la capa de terra vegetal de les zones de desbrossament i de les àrees d'ocupació per a aprofitar-la posteriorment.

5. Quant als residus perillosos, hauran d'emmagatzemar-se sobre superfícies impermeabilitzades a fi de previndre abocaments accidentals sobre el sòl, d'acord amb les estipulacions de la legislació vigent. Les àrees on s'emmagatzemen residus perillosos disposaran de dispositius preventius contra abocaments accidentals, com ara murets perimetrals.

6. L'eliminació dels abocaments i els enderros generats en fase de construcció es realitzarà en abocadors controlats i en ubicacions on hi haja autorització per a això. A més, se separaran els diferents residus per a facilitar-ne el reciclatge.

– Els moviments de terres, eliminació de terra vegetal, les estructures per a salvar els llits fluvials o els barrancs, etc., alteraran les variables objectives i subjectives que determinen el paisatge. Es produirà la modificació de la morfologia natural de la zona; atés el caràcter pla d'aquesta, no es preveu incrementar els processos erosius. Quant a l'edafologia, els efectes més importants seran la destrucció i l'ocupació directa del sòl per la construcció de la infraestructura, la compactació en les àrees auxiliars d'obra i el risc d'abocament accidental. Les actuacions en els talussos generats en els desmunts i els terraplens tenen com a finalitat principal evitar l'erosió, a més de contribuir a integrar-los en l'entorn paisatgístic. Per a això es proposen plantacions d'espècies arbòries i arbustives que afavorisquen la contenció dels talussos pel seu poder entapissant i arrelament, i que seran plantes autòctones amb rapidesa de germinació i que posseïsquen un alt grau d'adaptabilitat a les condicions edafològiques i climàtiques de la zona, amb l'objectiu d'aconseguir més èxit i reduir el cost de manteniment. L'ESIA estableix mesures de restauració del medi natural de l'entorn i revegetació per a millorar la integració paisatgística de l'actuació:

1. Prèviament a l'inici de les obres, a través d'un tècnic competent en la matèria, es diferenciaran mitjançant un marcatge diferent els arbres que cal eliminar o protegir i els que es trasplantaran, i es determinarà la ubicació futura dels trasplantats.

2. La revegetació es realitzarà al més prompte possible, en els períodes adequats per a assegurar un bon arrelament i mai en dies de gelada.

3. Les espècies seran les indicades en l'ESIA, tant arbustives com arbòries, i procediran de vivers que puguen subministrar les quantitats projectades i que estiguen inscrits en el registre oficial corresponent.

4. En els talussos i els desmunts, s'utilitzarà hidrosembra 100 %, amb la finalitat d'obtenir una coberta vegetal densa, per a protegir el sòl de l'erosió. En la mitjana, en la zona de domini públic i en els espais entre la calçada i el vial per a ciclistes i vianants, es plantaran les espècies arbustives projectades, i a l'interior dels enllaços i en els espais interenllaços se'n plantaran d'arbustives, amb una proporció aproximada del 50 % de la superfície, i arbratge, i es col·locaran de manera aleatòria.

5. Els treballs compliran el que estableix el Decret 7/2004, de 23 de gener, pel qual s'aprova el plec general de normes de seguretat en prevenció d'incendis forestals.

6. Una vegada executades i acabades les obres, es retiraran tots els elements o les restes que s'hagen depositat, abocat o abandonat en les zones d'obra i en els voltants, i es netejarà i s'adequarà qualsevol àrea de terreny afectada per aquesta.

1. Elaboración de un sistema de gestión de residuos de la obra, que se base en la separación de estos en función de su tipología y evitando la mezcla, con objeto de facilitar su posterior recogida y tratamiento.

2. Existirán zonas de almacenamiento temporal de residuos, puntos limpios, que se localizarán próximos a áreas con una actividad intensa y prolongada. Serán accesibles al personal de obra y a los vehículos de recogida de residuos, estando bien señalizados, junto con los contenedores para cada tipo de residuo.

3. Se debe minimizar la superficie afectada mediante señalización y jalonamiento, antes del comienzo del desbroce, de la zona de ocupación estricta de las obras, así como de las de instalación de elementos auxiliares.

4. Se procederá a la retirada y acopio de la capa de tierra vegetal de las zonas de desbroce y de las áreas de ocupación para su posterior aprovechamiento.

5. En cuanto a los residuos peligrosos, deberán almacenarse sobre superficies impermeabilizadas con objeto de prevenir vertidos accidentales sobre el suelo, conforme a lo establecido en la legislación vigente. Las áreas donde se almacenen residuos peligrosos dispondrán de dispositivos preventivos frente a vertidos accidentales, tales como muretes perimetrales.

6. La eliminación de los vertidos y escombros, generados en fase de construcción, se realizará en vertederos controlados y en ubicaciones donde exista autorización para ello. Además, se realizará la separación de los distintos residuos para facilitar el reciclado.

– Los movimientos de tierras, eliminación de tierra vegetal, las estructuras para salvar los cauces o barrancos, etc. alterarán las variables objetivas y subjetivas que determinan el paisaje. Se producirá modificación de la morfología natural de la zona; dado el carácter llano de la misma, no se prevé incremento de procesos erosivos. Respecto a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la infraestructura, la compactación en las áreas auxiliares de obra y riesgo de vertido accidental. Las actuaciones en los taludes generados en los desmontes y terraplenes tienen como finalidad principal evitar la erosión además de contribuir a integrarlos en el entorno paisajístico. Para ello se proponen plantaciones de especies arbóreas y arbustivas que favorezcan la contención de los taludes por su poder tapizante y enraizamiento, y que serán plantas autóctonas con rapidez de germinación y que posean un alto grado de adaptabilidad a las condiciones edafológicas y climáticas de la zona, con el objetivo de alcanzar un mayor éxito y reducir el coste de mantenimiento. El ESIA, establece medidas de restauración del medio natural del entorno y revegetación para mejorar la integración paisajística de la actuación:

1. Previo al inicio de las obras, por técnico competente en la materia, se diferenciarán mediante un marcado distinto los árboles a eliminar, a proteger y los que se trasplantarán, determinando la ubicación futura de los trasplantados.

2. La revegetación se realizará lo antes posible, en los períodos adecuados para asegurar un buen arraigue y nunca en días de helada.

3. Las especies serán las indicadas en el ESIA, tanto arbustivas como arbóreas, y procederán de viveros que puedan suministrar las cantidades proyectadas y que estén inscritos en el registro oficial correspondiente.

4. En los taludes y desmontes, se utilizará hidrosiembra 100 %, con el fin de obtener una cubierta vegetal densa, para proteger el suelo de la erosión. En la mediana, en la zona de dominio público y en los espacios entre la calzada y el vial ciclopeatonal, se plantarán las especies arbustivas proyectadas, y en el interior de los enlaces y en los espacios interenlaces se plantarán arbustivas, con una proporción aproximada del 50 % de la superficie, y arbolado, colocándose de forma aleatoria.

5. Los trabajos cumplirán con lo establecido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

6. Una vez ejecutadas y terminadas las obras, se procederá a la retirada de todos aquellos elementos o restos que hayan sido depositados, vertidos o abandonados en las zonas de obra y en sus alrededores, procediendo a la limpieza y adecuación de cualquier área de terreno afectada por la misma.

– Per a mitigar l'impacte provocat pel soroll generat durant la fase de construcció pel trànsit de maquinària i vehicles principalment, es tindran en compte les següents mesures preventives a adoptar:

1. S'assegurarà que la maquinària utilitzada complisca els requeriments establits en la legislació vigent, per la qual es regulen les emissions sonores en l'entorn degudes a determinades màquines d'ús a l'aire lliure.

2. Es limitarà la velocitat màxima de circulació de vehicles i la maquinària utilitzada, amb atenció especial en les proximitats de zones habitades.

3. En cas que calga fer treballs nocturns, quedaran restringides durant aquest període les activitats que generen més soroll.

– Es produiran molèsties sobre la població i la fauna durant les obres que seran de caràcter temporal. Es podrà produir el desplaçament temporal d'individus i la modificació del seu comportament. Respecte de la població, s'establiran els itineraris alternatius; les obres es realitzaran en horari diürn.

Durant la fase d'explotació, algun dels impactes en l'àmbit de la nova variant serà sobre la qualitat de l'aire i soroll en l'entorn, a causa del trànsit que circule per la nova traça, que provocarà emissió de gasos i soroll. S'estima que el trànsit que circularà per la nova traça reduirà sensiblement el trànsit per les travessies i les variants de població, millorarà la qualitat de l'aire i reduirà el nivell sonor associat en els nuclis urbans. Per a analitzar l'afecció sonora derivada de la nova traça sobre els elements sensibles presents en l'entorn, s'ha elaborat un estudi acústic específic. Cal destacar que el disseny de la nova carretera incorpora la utilització de mesclures bituminoses amb propietats fonoabsorbents, així com la modificació de la secció tipus en el tram final (entre l'AP-7 i l'N-332) per a reduir la velocitat, fet que influeix en la reducció del nivell sonor associat a la infraestructura. Així mateix, s'ha previst instal·lar pantalles acústiques absorbents d'alçària variable entre 2 i 5,5 m. Es proposen tres tipologies de pantalles (segons zones): transparents, de fusta i metàl·liques. Si bé s'indica en l'informe en matèria de paisatge que aquestes pantalles poden afectar negativament el paisatge, les seues característiques responen a criteris tècnics de disseny que condicionen la seua eficàcia i que no poden supeditar-se a criteris estètics. Es col·locaran en els trams més pròxims a receptors sensibles (habitatges) tal com es defineixen en l'estudi acústic que s'inclou en el projecte:

– Para mitigar el impacto provocado por el ruido generado durante la fase de construcción por el tráfico de maquinaria y vehículos principalmente, se tendrán en cuenta las siguientes medidas preventivas a adoptar:

1. Se asegurará que la maquinaria utilizada cumpla con los requerimientos establecidos en la legislación vigente, por la que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

2. Se limitará la velocidad máxima de circulación de vehículos y maquinaria utilizada, con especial atención en las proximidades de zonas habitadas.

3. En caso de ser necesaria la realización de trabajos nocturnos quedarán restringidas durante este periodo las actividades que generen mayor ruido.

– Se producirán molestias sobre la población y la fauna durante las obras que serán de carácter temporal. Se podrá producir el desplazamiento temporal de individuos y la modificación de su comportamiento. Respecto a la población, se establecerán los itinerarios alternativos; las obras se realizarán en horario diurno.

Durante la fase de explotación, alguno de los impactos en el ámbito de la nueva variante será sobre la calidad del aire y ruido en el entorno, debido al tráfico que circule por la nueva traza que provocará emisión de gases y ruido. Se estima que el tráfico que circulará por la nueva traza reducirá sensiblemente el tráfico por las travessies y variantes de población, mejorando la calidad del aire y reduciendo el nivel sonoro asociado en los núcleos urbanos. Para analizar la afección sonora derivada de la nueva traza sobre los elementos sensibles presentes en el entorno se ha elaborado un estudio acústico específico. Destacar que el diseño de la nueva carretera incorpora la utilización de mezclas bituminosas con propiedades fonoabsorbentes, así como la modificación de la sección tipo en el tramo final (entre la AP-7 y la N-332) para reducir la velocidad, lo cual influye en la reducción del nivel sonoro asociado a la infraestructura. Asimismo, se ha previsto la instalación de pantallas acústicas absorbentes de altura variable entre 2 y 5,5 m. Se proponen tres tipologías de pantallas (según zonas): transparentes, de madera y metálicas. Si bien se indica en el informe en materia de paisaje que estas pantallas pueden afectar negativamente sobre el paisaje, las características de las mismas responden a criterios técnicos de diseño que condicionan su eficacia y que no pueden supeditarse a criterios estéticos. Serán colocadas en los tramos más próximos a receptores sensibles (viviendas) tal y como se definen en el estudio acústico que se incluye en el proyecto:

ID	Àrea/edificació a protegir	Altura relativa (m)	PK inici	PK final	Marge	Longitud (m)
PANT_REC01	HABITATGE 1	3	0+186 (EIX 5)	0+231,4 (EIX 18)	Dret	215,2
PANT_REC02 (1)	HABITATGE 2	4	2+140 (EIX 1)	2+328,5 (EIX 1)	Esquerre	180,5
PANT_REC02 (2)	HABITATGE 2	4,5	2+327,5 (EIX 1)	2+350,2 (EIX 1)	Esquerre	18,2
PANT_REC02 (2)	HABITATGE 2	5	2+350,2 (EIX 1)	2+370,1 (EIX 1)	Esquerre	20
PANT_REC02 (2)	HABITATGE 2	4,5	2+370,1 (EIX 1)	2+440,3 (EIX 1)	Esquerre	70,1
PANT_REC02 (2)	HABITATGE 2	4	2+440,3 (EIX 1)	2+472,8 (EIX 1)	Esquerre	32,5
PANT_REC03	HABITATGE 3	3,5	0+276 (EIX 1)	0+281 (EIX 1)	Dret	5
PANT_REC03	HABITATGE 3	4	0+281 (EIX 1)	0+291 (EIX 1)	Dret	10
PANT_REC03	HABITATGE 3	4,5	0+291 (EIX 1)	0+311 (EIX 1)	Dret	20
PANT_REC03	HABITATGE 3	5,5	0+311 (EIX 1)	0+316 (EIX 1)	Dret	5
PANT_REC03	HABITATGE 3	5	0+316 (EIX 1)	0+321 (EIX 1)	Dret	5
PANT_REC04	HABITATGE 4	3	3+131,4 (EIX 1)	3+482,9 (EIX 1)	Esquerre	351
PANT_REC_SU07	POLÍGON BELLREGUARD	2	0+020 (EIX 38)	0+180 (EIX 38)	Dret	16

ID	Àrea/edificació a proteger	Altura relativa (m)	PK inicio	PK. final	Margen	Longitud (m)
PANT_REC01	VIVIENDA 1	3	0+186 (EJE 5)	0+231,4 (EJE 18)	Derecha	215.2
PANT_REC02 (1)	VIVIENDA 2	4	2+140 (EJE 1)	2+328,5 (EJE 1)	Izquierda	180.5
PANT_REC02 (2)	VIVIENDA 2	4.5	2+327,5 (EJE 1)	2+350,2 (EJE 1)	Izquierda	18.2
PANT_REC02 (2)	VIVIENDA 2	5	2+350,2 (EJE 1)	2+370,1 (EJE 1)	Izquierda	20
PANT_REC02 (2)	VIVIENDA 2	4.5	2+370,1 (EJE 1)	2+440,3 (EJE 1)	Izquierda	70.1
PANT_REC02 (2)	VIVIENDA 2	4	2+440,3 (EJE 1)	2+472,8 (EJE 1)	Izquierda	32.5
PANT_REC03	VIVIENDA 3	3.5	0+276 (EJE 1)	0+281 (EJE 1)	Derecha	5
PANT_REC03	VIVIENDA 3	4	0+281 (EJE 1)	0+291 (EJE 1)	Derecha	10
PANT_REC03	VIVIENDA 3	4.5	0+291 (EJE 1)	0+311 (EJE 1)	Derecha	20
PANT_REC03	VIVIENDA 3	5.5	0+311 (EJE 1)	0+316 (EJE 1)	Derecha	5
PANT_REC03	VIVIENDA 3	5	0+316 (EJE 1)	0+321 (EJE 1)	Derecha	5
PANT_REC04	VIVIENDA 4	3	3+131,4 (EJE 1)	3+482,9 (EJE 1)	Izquierda	351
PANT_REC_SU07	POLÍGONO BELLREGUARD	2	0+020 (EJE 38)	0+180 (EJE 38)	Derecha	16

– Aquest tipus d'actuacions de caràcter lineal provoca en la fauna el denominat efecte barrera, especialment en la fase d'explotació, i provoca la fragmentació dels hàbitats existents. Cal assenyalar que en la zona no consta la presència d'espècies de fauna sensibles que puguen resultar afectades de manera crítica per l'actuació. L'espècie de més grandària és el senglar, l'adaptabilitat del qual és manifesta, havent-se declarat la situació de sobreabundància d'aquests en el 55 % dels municipis de la Comunitat en general i en particular, a l'entorn de l'àmbit del projecte (Palma de Gandía, la Font d'en Carròs i Potries, de conformitat amb l'Ordre 22/2021, d'11 de novembre); la sobreabundància, de conformitat amb aquesta ordre, és entesa com l'existència de poblacions excessives que poden comprometre la conservació de la resta d'espècies o valors naturals i generar un nivell d'impactes incompatible amb el normal desenvolupament de la resta d'usos legítims del territori. Quant a les aus presents en aquest àmbit no és probable que veguen alterat el seu hàbitat de manera sensible. Les espècies de menys grandària (xicotets mamífers, amfibis, rèptils) sí que veuran reduïda la seua mobilitat. Per això, s'han previst diversos passos de fauna intermedis de dimensions mínimes 2,00 x 2,00 m d'espai lliure, tal com es defineix en les prescripcions tècniques per a passos de fauna del ministeri competent en medi ambient. Així mateix, les estructures sobre els llits fluvials existents a salvar i les obres de drenatge transversal (ODT) complementaran la permeabilització de la infraestructura juntament amb els passos de fauna ja projectats. En total, s'ha previst un total de 21 ODT amb pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis:

– Este tipo de actuaciones de carácter lineal, provoca en la fauna el denominado efecto barrera, especialmente en la fase de explotación, provocando la fragmentación de los hábitats existentes. Señalar que en la zona no consta la presencia de especies de fauna sensibles que puedan verse afectadas de forma crítica por la actuación. La especie de mayor tamaño es el jabalí, cuya adaptabilidad es manifiesta, habiéndose declarado la situación de sobreabundancia de estos en el 55 % de los municipios de la Comunitat en general y en particular, en el entorno del ámbito del proyecto (Palma de Gandía, La Font d'en Carròs y Potries, de conformidad con la Orden 22/2021, de 11 de noviembre); la sobreabundancia, de conformidad con dicha orden, es entendida como la existencia de poblaciones excesivas que pueden comprometer la conservación del resto de especies o valores naturales y generar un nivel de impactos incompatible con el normal desarrollo del resto de usos legítimos del territorio. Las aves presentes en este ámbito no es probable que vean alterado su hábitat de forma sensible. Las especies de menor tamaño (pequeños mamíferos, anfibios, reptiles) sí verán reducida su movilidad. Por ello, se han previsto diversos pasos de fauna intermedios de dimensiones mínimas 2,00 x 2,00 m de hueco libre, tal y como se define en las prescripciones técnicas para pasos de fauna del Ministerio competente en Medio Ambiente. Asimismo, las estructuras sobre los cauces existentes a salvar y las obras de drenaje transversal (ODT), complementarán la permeabilización de la infraestructura junto con los pasos de fauna ya proyectados. En total, se han previsto un total de 21 ODT con paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios:

ODT	UDS	PK	DIMENSIONES (interiors) m	TIPUS DE PAS
1	1	3+652,92	2,00*2,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
2	2	4+692,7	2,00*2,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
3	1	4+860	2,50*2,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
4	3	5+035,9	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
5	2	5+100	2,00*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
6	2	5+188,04	2,00*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
7	2	5+236	2,00*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis



8	2	0+100 E.36	2,50*0,50	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
9	3	5+519	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
10	2	5+670	2,00*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
11	2	5+690	2,00*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
12	3	5+740	2,50*0,50	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
13	2	5+828,5	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
14	3	6+046	2,50*1,00	pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
15	2	6+225	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
16	1	6+270	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
17	1	6+353	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
19	3	6+488	2,50*0,50	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
19	3	6+609	2,50*0,50	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
20	2	6+900	2,50*1,00	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis
21	6	0+200 EIX 6	2,50*0,50	Pas inferior específic per a xicotets vertebrats o drenatge adaptat per a animals terrestres – passos per a amfibis

\* \* \* \* \*

<i>ODT</i>	<i>UDS</i>	<i>PK</i>	<i>DIMENSIONES (interiores) m</i>	<i>TIPO DE PASO</i>
1	1	3+652.92	2,00*2,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
2	2	4+692.7	2,00*2,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
3	1	4+860	2.50*2,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
4	3	5+035.9	2.50*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
5	2	5+100	2,00*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
6	2	5+188.04	2,00*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
7	2	5+236	2,00*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
8	2	0+100 E.36	2.50*0.50	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
9	3	5+519	2.50*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
10	2	5+670	2,00*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
11	2	5+690	2,00*1,00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
12	3	5+740	2.50*0.50	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
13	2	5+828.5	2.50*1.00	Paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
14	3	6+046	2.50*1.00	paso inferior específic para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios



15	2	6+225	2.50*1.00	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
16	1	6+270	2.50*1.00	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
17	1	6+353	2.50*1.00	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
19	3	6+488	2.50*0.50	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
19	3	6+609	2.50*0.50	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
20	2	6+900	2.50*1.00	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios
21	6	0+200 EJE 6	2.50*0.50	Paso inferior específico para pequeños vertebrados o drenaje adaptado para animales terrestres – pasos para anfibios

A més, des de l'inici de l'actuació (PK 0+000) al llarg de l'eix de la CV-60, es troben les següents estructures i marcs de formigó que faran les funcions de pas de fauna: estructura sobre el riu Vernissa; obra de fàbrica OF1 (marc h= 4,00 m) camí; estructura sobre el riu Serpis; OF2 (marc h=3,50 m) carril bici; OF3 (marc h=3,75 m) carril bici-camí; estructura sobre CV-683; OF4 (marc h=4,00 m) camí; OF5 (marc h=4,00 m) reposició camí i via pecuària denominada assagador d'Alquibla. L'estructura sobre la CV-680 (entre PK 2+525 i 2+586), per les seues dimensions i característiques, està dissenyada per al pas de vehicles, vianants i bicicletes, però no de fauna. Encara que es tracta d'una zona limítrofa amb el polígon urbà de Beniflá (i, per tant, no es tracta d'una zona de trànsit de fauna), atesa la distància als passos anterior i posterior, s'ha d'incorporar en aquest entorn una estructura addicional adaptada al pas de fauna.

Aquests elements, units a la disposició de rotondes al llarg de la traça (mesurat des de la situada a Beniflá, aproximadament a 1 km, 600 m, 900 m i 1,5 km) i la restitució de la continuïtat dels camins, contribuiran a la permeabilitat de pas entre les dues vores de la carretera.

Cal assenyalar que la incorporació al projecte de les estructures esmentades per a passos de fauna, per a drenatge transversal, per a restitució de serveis i infraestructures de reg, etc., fan necessari que la carretera discórrega a cota superior a la del terreny, ja que, en cas contrari, no serien eficaces. No obstant això, la presència de vegetació de cultiu (principalment tarongers) i el seu hàbit (entre 3 i 4 m d'alçària) contribueixen en gran manera a integrar les infraestructures lineals ja presents en l'àmbit, i s'estima que contribuiran igualment a la integració del projecte considerat.

Altres mesures preventives en fase d'explotació seran:

– Es verificarà que els vehicles i la maquinària utilitzada en les diferents labors de manteniment han passat la inspecció tècnica de vehicles, que controla les seues emissions sonores.

– Les operacions de manteniment de la carretera han de preveure la neteja de cunetes i arquetes.

– Col·locació de senyals de limitació de velocitat en les zones en què es considere necessari, així com de perill per presència d'animals solts (en el cas que n'hi haja).

– Per a evitar la resplendor lluminosa nocturna, es disminuirà el flux hemisfèric superior per les lluminàries i els nivells d'il·luminació no superaran els valors màxims establits en la instrucció ITC-EA-02 del Reglament d'eficiència energètica i garantiran els valors d'uniformitat exigits.

Pla de vigilància ambiental

L'ESIA incorpora un Pla de vigilància ambiental (d'ara en avant, PVA) que estableix les pautes establides a seguir, efectuant els controls i les activitats programades amb la periodicitat corresponent, el qual durant la fase de construcció defineix un triple objectiu:

1. Controlar l'execució correcta de les mesures preventives i correctores d'impacte ambiental previstes i la seua adequació als objectius de qualitat establits per a cada factor ambiental.

Además, desde el inicio de la actuación (PK 0+000) a lo largo del eje de la CV-60, se encuentran las siguientes estructuras y marcos de hormigón que harán las funciones de paso de fauna: estructura sobre riu Vernissa; obra de fàbrica OF1 (Marco h= 4,00 m) Camino; estructura sobre riu Serpis; OF2 (Marco h=3,50 m) Carril bici; OF3 (Marco h=3,75 m) Carril bici – Camino; estructura sobre CV-683; OF4 (Marco h=4,00 m) Camino; OF5 (Marco h=4,00 m) Reposición camino y Vía Pecuaria denominada Colada de Alquibla. La estructura sobre la CV-680 (entre PK 2+525 y 2+586), por sus dimensiones y características, está diseñada para el paso de vehículos, peatones y bicicletas, mas no de fauna. Aunque se trata de una zona limítrofe con el polígono urbano de Beniflá (y por tanto no se trata de una zona de trasiego de fauna), dada la distancia a los pasos anterior y posterior, se debe incorporar en este entorno una estructura adicional adaptada al paso de fauna.

Estos elementos, unidos a la disposición de rotondas a lo largo de la traza (medido desde la situada en Beniflá, aproximadamente a 1 km, 600 m, 900 m y 1,5 km) y la restitución de la continuidad de los caminos, contribuirán a la permeabilidad de paso entre ambas orillas de la carretera.

Cabe señalar que la incorporación al proyecto de las citadas estructuras para pasos de fauna, para drenaje transversal, para restitución de servicios e infraestructuras de riego, etc, hacen necesario que la carretera discurra a cota superior a la del terreno puesto que, en caso contrario, no serían eficaces. No obstante, la presencia de vegetación de cultivo (principalmente naranjos) y el porte de estos (entre 3 y 4 m de altura) contribuyen en gran medida a la integración de las infraestructuras lineales ya presentes en el ámbito, estimándose que contribuirán igualmente a la integración del proyecto considerado.

Otras medidas preventivas en fase de explotación serán:

– Se verificará que los vehículos y maquinaria utilizada en las diferentes labores de mantenimiento han pasado la inspección técnica de vehículos, que controla sus emisiones sonoras.

– Las operaciones de mantenimiento de la carretera deben contemplar la limpieza de cunetas y arquetas.

– Colocación de señales de limitación de velocidad en las zonas en que se considere necesario, así como de peligro por presencia de animales sueltos (en el caso de que los hubiese).

– Para evitar el resplendor luminoso nocturno se disminuirá el flujo hemisférico superior por las luminarias y los niveles de iluminación no superarán los valores máximos establecidos en instrucción ITC-EA-02 del Reglamento de Eficiencia Energética y garantizarán los valores de uniformidad exigidos.

Plan de vigilancia ambiental

El ESIA incorpora un Plan de vigilancia ambiental (en adelante PVA) que establece las pautas establecidas a seguir, efectuando los controles y actividades programadas con la periodicidad correspondiente, el cual durante la fase de construcción define un triple objetivo:

1. Controlar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras de impacto ambiental previstas y su adecuación a los objetivos de calidad establecidos para cada factor ambiental.



2. Verificar els estàndards de qualitat dels materials (terra, plantes, aigua, etc.) i els mitjans emprats en les actuacions projectades d'índole ambiental.

3. Comprovar l'eficàcia de les mesures protectores i correctores establides i executades. Quan aquesta eficàcia es considere insatisfactòria, caldrà determinar les causes i establir els remeis adequats.

Les actuacions de control i seguiment previstes en el PVA per a la fase de construcció són, entre altres:

– Establiment de les zones auxiliars d'apilament i parc de maquinària en les zones de menys valor ambiental i control del seu manteniment.

– Control de moviment de maquinària en les zones marcades en l'obra.

– Control de la deposició de pols.  
– Manteniment preventiu i periòdic de la maquinària per a control les emissions acústiques i sonores.

– Control de la vegetació.  
– Manteniment de la qualitat de les aigües en els llits fluvials.  
– Seguiment de les obres de drenatge i canalització per a manteniment de les característiques hidràuliques del territori.

– Mesures de prevenció d'incendis i protecció contra incendis.  
– Seguiment arqueològic de les obres.  
– Gestió correcta dels residus.

Durant la fase d'explotació de la infraestructura, segons el PVA, es duran a terme els següents controls: control de l'emissió de pols i partícules, de nivells sonors, de la qualitat de les aigües superficials, obres de drenatge i canalització, seguiment de les afeccions a aquífers i àrees de recàrrega, vigilància de l'erosió de sòls i talussos, seguiment de l'evolució de la coberta vegetal implantada, de la permeabilitat de la carretera, control de la protecció del patrimoni cultural, d'hidrosèmbras i de les plantacions.

Els informes per a emetre en relació amb el PVA seran:

– Informes ordinaris, en fase d'explotació durant el període de garantia.  
– Informes especials, quan hi haja afeccions negatives al medi, no previstes, que requerisquen actuació per a evitar-les.

#### Consideracions jurídiques

El projecte constitueix un cas d'avaluació d'impacte ambiental ordinària d'acord amb l'annex I del Decret 162/1990, grup 8, a) Construcció de carreteres de nova planta l'itinerari de les quals es desenvolupe íntegrament al territori de la Comunitat Valenciana en concordança amb l'article 7 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

L'expedient ha observat els tràmits que preveu la secció 1a, capítol II, del títol 2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i la resta de disposicions que li són aplicables.

L'article 13 del Decret 176/2020, de 30 d'octubre, del Consell, d'aprovació del Reglament orgànic i funcional de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, atribueix a la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental la competència sobre l'avaluació d'impacte ambiental de projectes.

Per tot el que s'ha exposat, a proposta del Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental i amb el vistiplau del subdirector General de Qualitat i Educació Ambiental, fent ús de les atribucions que tinc resolde,

#### Primer

Considerar acceptable, només a efectes ambientals i sense perjudici de l'obtenció prèvia de les autoritzacions sectorials que li siguen aplicables, el projecte bàsic denominat Connexió de l'autovia CV-60 amb l'N-332. Tram de Palma de Gandia – Gandia, situat en els termes municipals de Palma de Gandia, Beniflà, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, la Font d'en Carròs i Gandia (València), promogut per la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible – Subdirecció General de Mobilitat, sempre que aquest es desenvolupe d'acord amb el que s'estableix en l'estudi d'impacte ambiental, el projecte tècnic i altra documentació que conste en l'expedient i de conformitat amb les condicions següents:

1. Per a executar el pas sobre l'AP-7, mitjançant una glorieta elevada, es considera necessari un volum de terres important per a crear

2. Verificar los estándares de calidad de los materiales (tierra, plantas, agua, etc.) y los medios empleados en las actuaciones proyectadas de índole ambiental.

3. Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.

Las actuaciones de control y seguimiento contempladas en el PVA para la fase de construcción son entre otras:

. Establecimiento de las zonas auxiliares de acopio y parque de maquinaria en las zonas de menor valor ambiental y control de su mantenimiento.

. Control de movimiento de maquinaria en las zonas marcadas en la obra.

. Control de la deposición de polvo.  
. Mantenimiento preventivo y periódico de la maquinaria para control las emisiones acústicas y sonoras.

. Control de la vegetación.  
. Mantenimiento de la calidad de las aguas en los cauces.  
. Seguimiento de las obras de drenaje y canalización para mantenimiento de las características hidráulicas del territorio.

. Medidas de prevención de incendios y protección contra incendios.  
. Seguimiento arqueológico de las obras.  
. Correcta gestión de los residuos.

Durante la fase de explotación de la infraestructura, según el PVA, se llevarán a cabo los siguientes controles: control de la emisión de polvo y partículas, de niveles sonoros, de la calidad de las aguas superficiales, obras de drenaje y canalización, seguimiento de las afecciones a acuíferos y áreas de recarga, vigilancia de la erosión de suelos y taludes, seguimiento de la evolución de la cubierta vegetal implantada, de la permeabilidad de la carretera, control de la protección del patrimonio cultural, de hidrosiembras y de las plantaciones.

Los informes a emitir en relación con el PVA, serán:

– Informes ordinarios, en fase de explotación durante el período de garantía.  
– Informes especiales, cuando existan afecciones negativas al medio, no previstas, que precisen de actuación para ser evitadas.

#### Consideraciones jurídicas

El proyecto constituye un supuesto de evaluación de impacto ambiental ordinaria conforme al anexo I del Decreto 162/1990, grupo 8, a) Construcción de carreteras de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunitat Valenciana en concordança amb el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

El expediente ha observado los trámites previstos en la sección 1ª, capítulo II del título 2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en las demás disposiciones que le son de aplicación.

El artículo 13 del Decreto 176/2020, de 30 de octubre, del Consell, de aprobación del Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, atribuye a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental la competencia sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Por todo cuanto antecede, a propuesta del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental y con el visto bueno del Subdirector General de Calidad y Educación Ambiental, en uso de las atribuciones que ostento resuelvo,

#### Primero

Estimar acceptable, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, el proyecto básico denominado, Conexión de la Autovía CV-60 con la N-332. Tramo de Palma de Gandia – Gandia, situado en los términos municipales de Palma de Gandia, Beniflá, Potries, Beniarjó, Rafelcofer, Almoines, Bellreguard, La Font d'En Carròs y Gandia (Valencia), promovido por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible – Subdirección General de Movilidad, siempre que el mismo se desarrolle de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, el proyecto técnico y demás documentación obrante en el expediente y de conformidad con las siguientes condiciones:

1. Para la ejecución del paso sobre la AP-7, mediante glorieta elevada, se prevé necesario un volumen de tierras importante para la creación



el terraplé acompanyat d'una ocupació considerable de superfície. A fi de millorar la permeabilitat visual i de trànsit, tant de persones com de la fauna, minimitzant l'efecte barrera, s'haurà d'analitzar una solució basada en l'execució d'una plataforma elevada sobre pilars i no en terraplé, en aquesta glorieta i en el tram entre aquesta i l'encreuament sobre la CV-683. Aquesta anàlisi s'incorporarà al projecte constructiu que, en defecte d'això, justificarà la inviabilitat tècnica d'aquesta solució.

2. El projecte constructiu incorporarà la definició de les mesures preventives i correctores considerades en el projecte bàsic i en l'estudi d'impacte ambiental per a minimitzar l'efecte barrera i de fragmentació del territori, així com el cost derivat d'aquestes mesures, incloent-hi les relatives a la revegetació dels talussos de la carretera per a la integració visual efectiva de la infraestructura en el seu entorn. Per a evitar la creació d'espais residuals derivats de l'abandó dels cultius, les mesures d'integració i revegetació inclouran els espais adjacents als talussos i els límits de la carretera que, quedant fora del domini públic de la infraestructura, resulten expropiats per raó de la seua grandària; no serà necessària la revegetació d'aquests espais residuals quan, a petició de l'ajuntament corresponent, es destinen a altres usos compatibles.

3. El projecte constructiu incorporarà els elements de disseny que complisquen les condicions establides en l'informe en matèria d'inundabilitat, en relació amb les xarxes de séquies i assarbs (entorn de l'AP-7) i els punts de descàrrega de les conques del barranc de Sotaia i de Palmera amb l'encreuament del canal la Font-Serpis, així com ajustar a la realitat la modelització dels passos sobre el Serpis i el Vernissa amb l'estructura ampliada de la CV-60, en els termes que estableix l'informe esmentat.

4. El projecte constructiu incorporarà un nou pas de fauna en el tram definit entre els PK 1+880 i 3+650, el disseny del qual s'ajustarà al plec de prescripcions per a passos de fauna del ministeri competent en medi ambient, per considerar-se que el pas inferior coincident amb la CV-680 no s'ajusta a aquestes prescripcions.

5. El projecte constructiu incorporarà la definició de les mesures de seguiment arqueològic de les obres, de conformitat amb les condicions establides per l'òrgan competent en matèria de patrimoni cultural. En particular, s'adoptaran les mesures de seguiment arqueològic extensiu de les obres, el seguiment intensiu dels punts destacats i l'excavació arqueològica dels punts del tram 2 assenyalats per l'òrgan competent en patrimoni cultural. Si durant l'execució de les obres es produeixen troballes, el promotor haurà de posar el fet en coneixement de la Conselleria de Cultura de manera immediata, i adoptar les mesures pertinents per a protegir-les i conservar-les, de conformitat amb el que preveuen els articles 63 i 65 de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià.

6. Les mesures previstes en l'estudi d'impacte ambiental per a minimitzar l'afecció a la flora i la fauna del paisatge protegit del Serpis seran d'aplicació obligatòria. No es definiran zones d'apilament de materials o residus en l'àmbit del paisatge protegit del Serpis i es garantirà la permeabilitat de la infraestructura al pas de fauna.

7. Es restituiran els serveis afectats, en particular els sistemes de reg de les zones de cultiu. Es reposarà el pou Mandarí, així com els seus sistemes de connexió amb la xarxa de reg, i es regularitzaran davant de l'organisme de conca els canvis de localització del pou i de superfície agrícola associada.

#### 8. Programa de vigilància ambiental

Les accions incloses en el Programa de vigilància i seguiment ambiental hauran de documentar-se per a acreditar que s'adopten i s'executen les mesures preventives i correctores proposades i per a comprovar-ne l'eficàcia. La documentació haurà d'estar a la disposició de les autoritats competents.

El seguiment del compliment de les mesures preventives i correctores descrites en l'ESIA, així com les mesures addicionals proposades pels organismes consultats i les reflectides en aquesta resolució, correspondrà a l'òrgan substantiu i promotor del projecte.

El promotor designarà un responsable del seguiment i la vigilància ambiental de les obres responsable dels informes de seguiment del compliment de les mesures i de les incidències produïdes.

El control i la vigilància de l'àrea destinada a les instal·lacions auxiliars de les obres inclourà la comprovació que totes les instal·lacions de l'obra disposen dels mecanismes i els elements necessaris per a mini-

del terraplén acompañado de una considerable ocupación de superficie. En aras a mejorar la permeabilidad visual y de tránsito, tanto de personas como de la fauna, minimizando el efecto barrera, se deberá analizar una solución basada en la ejecución de una plataforma elevada sobre pilares y no en terraplén, en dicha glorieta y en el tramo entre esta y el cruce sobre la CV-683. Este análisis se incorporará al proyecto constructivo que, en su defecto, justificará la inviabilidad técnica de tal solución.

2. El proyecto constructivo incorporará la definición de las medidas preventivas y correctoras consideradas en el proyecto básico y en el estudio de impacto ambiental para la minimización del efecto barrera y de fragmentación del territorio, así como el coste derivado de dichas medidas, incluyendo las relativas a la revegetación de los taludes de la carretera para la efectiva integración visual de la infraestructura en su entorno. Para evitar la creación de espacios residuales derivados del abandono de los cultivos, las medidas de integración y revegetación incluirán aquellos espacios adyacentes a los taludes y lindes de la carretera que, quedando fuera del dominio público de la infraestructura, resulten expropiados por razón de su tamaño; no será necesaria la revegetación de dichos espacios residuales cuando, a petición del Ayuntamiento correspondiente, se destinen a otros usos compatibles.

3. El proyecto constructivo incorporará los elementos de diseño que den cumplimiento a las condiciones establecidas en el informe en materia de inundabilidad, en relación con las redes de acequias y azarbes (entorno de la AP-7) y los puntos de descarga de las cuencas del barranco de Sotaia y de Palmera con el cruce del canal la Font-Serpis, así como ajustar a la realidad la modelización de los pasos sobre el Serpis y el Vernissa con la estructura ampliada de la CV-60, en los términos contemplados en el citado informe.

4. El proyecto constructivo incorporará un nuevo paso de fauna en el tramo definido entre los PK 1+880 y 3+650, cuyo diseño se ajustará al pliego de prescripciones para pasos de fauna del Ministerio competente en Medio Ambiente, al considerarse que el paso inferior coincidente con la CV-680 no se ajusta a dichas prescripciones.

5. El proyecto constructivo incorporará la definición de las medidas de seguimiento arqueológico de las obras, de conformidad con las condiciones establecidas por el órgano competente en materia de patrimonio cultural. En particular se adoptarán las medidas de seguimiento arqueológico extensivo de las obras, el seguimiento intensivo de los puntos destacados y la excavación arqueológica de los puntos del tramo 2 señalados por el órgano competente en patrimonio cultural. Si durante la ejecución de las obras se produjeran hallazgos, el promotor tendrá que poner el hecho en conocimiento de la Conselleria de Cultura de manera inmediata, adoptando las medidas pertinentes para su protección y conservación, en conformidad con aquello previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano.

6. Las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental para minimizar la afección a la flora y fauna del paisaje protegido del Serpis serán de obligada aplicación. No se definirán zonas de acopio de materiales o residuos en el ámbito del paisaje protegido del Serpis y se garantizará la permeabilidad de la infraestructura al paso de fauna.

7. Se restituirán los servicios afectados en particular, los sistemas de riego de las zonas de cultivo. Se repondrá el pozo Mandarí así como los sistemas de conexión del mismo con la red de riego, regularizando ante el organismo de cuenca los cambios de localización del pozo y de superficie agrícola asociada.

#### 8. Programa de vigilància ambiental

Las acciones incluidas en el programa de vigilancia y seguimiento ambiental deberán documentarse, a efectos de acreditar la adopción y ejecución de las medidas preventivas y correctoras propuestas y la comprobación de su eficacia. La documentación estará a disposición de las autoridades competentes.

El seguimiento del cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras descritas en el ESIA, así como las medidas adicionales propuestas por los organismos consultados y las reflejadas en la presente resolución, corresponderá al órgano sustantivo y promotor del proyecto.

El promotor designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental de las obras responsable de los informes de seguimiento del cumplimiento de las medidas y de las incidencias acaecidas.

El control y vigilancia de la área destinada a las instalaciones auxiliares de las obras incluirá la comprobación de que todas las instalaciones de la obra dispongan de los mecanismos y elementos necesarios para

mitzar els riscos de contaminació a cursos d'aigua superficials o subterranis, els riscos de contaminació atmosfèrica i acústica, etc., tant en el funcionament normal com en cas d'accident. A més, es controlarà que la gestió dels residus generats en cadascuna de les instal·lacions, i en el conjunt de l'obra, es duga a terme d'acord amb la normativa vigent.

Durant la fase d'explotació, l'òrgan substantiu realitzarà el seguiment de l'eficàcia dels passos de fauna, així com de l'eficàcia de les pantalles acústiques. Així mateix, es verificarà l'èxit de la revegetació realitzada i s'assegurarà la realització de les tasques de manteniment de la coberta vegetal.

L'òrgan ambiental podrà fer comprovacions i recaptar informació, si ho estima oportú, així com avaluar el grau d'implementació, els resultats, l'eficàcia i l'eficiència de les avaluacions d'impacte ambiental realitzades, permetre una millora contínua del mètode basada en la retroalimentació i elaborar estadístiques.

En els termes que preveu l'article 43 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, aquesta declaració d'impacte ambiental perdrà la vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no s'ha començat l'execució del projecte en el termini de quatre anys. A aquest efecte, el promotor notificarà a l'òrgan ambiental el començament de les obres.

#### *Segon*

De conformitat amb el que preveu l'article 41 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre:

a) Publicar aquesta declaració d'impacte ambiental en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, així com en la seu electrònica.

b) Aquesta declaració d'impacte ambiental no serà objecte de recurs sense perjudici dels que, si és el cas, siguen procedents en via administrativa i judicial contra l'acte pel qual s'autoritza el projecte.

#### *Tercer*

L'òrgan substantiu haurà de tindre degudament en compte, en el procediment d'autorització del projecte, l'avaluació d'impacte ambiental efectuada, atenent els criteris establits en l'article 42 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, referits tant al contingut de l'autorització com a la publicitat de la decisió.

València, 12 de juliol de 2023.— El director general de Qualitat i Educació Ambiental: Joan Piquer Huerga.»

minimizar los riesgos de contaminación a cursos de agua superficiales o subterráneos, los riesgos de contaminación atmosférica y acústica, etc, tanto en el funcionamiento normal como en caso de accidente. Además, se controlará que la gestión de los residuos generados en cada una de las instalaciones, y en el conjunto de la obra, se lleve a cabo de acuerdo con la normativa vigente.

Durante la fase de explotación, el órgano sustantivo realizará el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, así como de la eficacia de las pantallas acústicas. Asimismo, se verificará el éxito de la revegetación realizada y se asegurará la realización de las tareas de mantenimiento de la cubierta vegetal.

El órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, si así lo estimase oportuno, así como evaluar el grado de implementación, los resultados, la eficacia y la eficiencia de las evaluaciones de impacto ambiental realizadas, permitir una mejora continua del método basada en la retroalimentación y elaborar estadísticas.

En los términos previstos en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cuatro años. A estos efectos, el promotor notificará al órgano ambiental el comienzo de las obras.

#### *Segundo*

Conforme a lo previsto en el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre:

a) Publicar la presente declaración de impacto ambiental en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, así como en la sede electrònica.

b) La presente declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

#### *Tercero*

El órgano sustantivo deberá tener debidamente en cuenta, en el procedimiento de autorización del proyecto, la evaluación de impacto ambiental efectuada, atendiendo a los criterios establecidos en el artículo 42 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, referidos tanto al contenido de la autorización como a la publicidad de la decisión.

València, 12 de julio de 2023.— El director general de Calidad y Educación Ambiental: Joan Piquer Huerga.»