

SOBRE EL PROYECTO DE DESDOBLAMENT DE LA CV-60 I ENLLAÇ AMB LA AP-7 I LA N-332

Vicent Torres 20-Abril-2020

(Premsa, 03/11/2020) - El proyecto, con una inversión de la Generalitat de 65 millones de euros, convertirá en autovía la CV-60 entre el enlace con la A-7 y el tramo ya duplicado en las proximidades de Terrateig

- Arcadi España subraya la importancia del proyecto para "vertebrar las comarcas centrales, al mejorar la movilidad de los vecinos y vecinas y de los muchos turistas que la visitan"

El projecte que ha desbloquejat recentment la Generalitat respon originalment a **dos projectes anteriors**:

- 1- la denominada "Autovia del Morquí"
- 2 – La "Variant de La Safor"

Situació actual



1 - L'“Autovia del Morquí” inaugurada per Camps el 2005, era una nova carretera autonòmica entre l'Olleria i Oliva (CV-60), paral·lela a la ja existent, rectificant prou el seu traçat.

L'autovia es va trobar amb molta oposició per banda dels pobles de La Vall d'Albaida (tots excepte Ròtova es van pronunciar en contra), pels seus impactes paisatgístics i ambientals. Per eixa raó, i segurament per dificultats de pressupost, només una part es va desdoblbar com a autovia, i una altra part es va fer com a carretera (però deixant preparada la plataforma per al desdoblament).

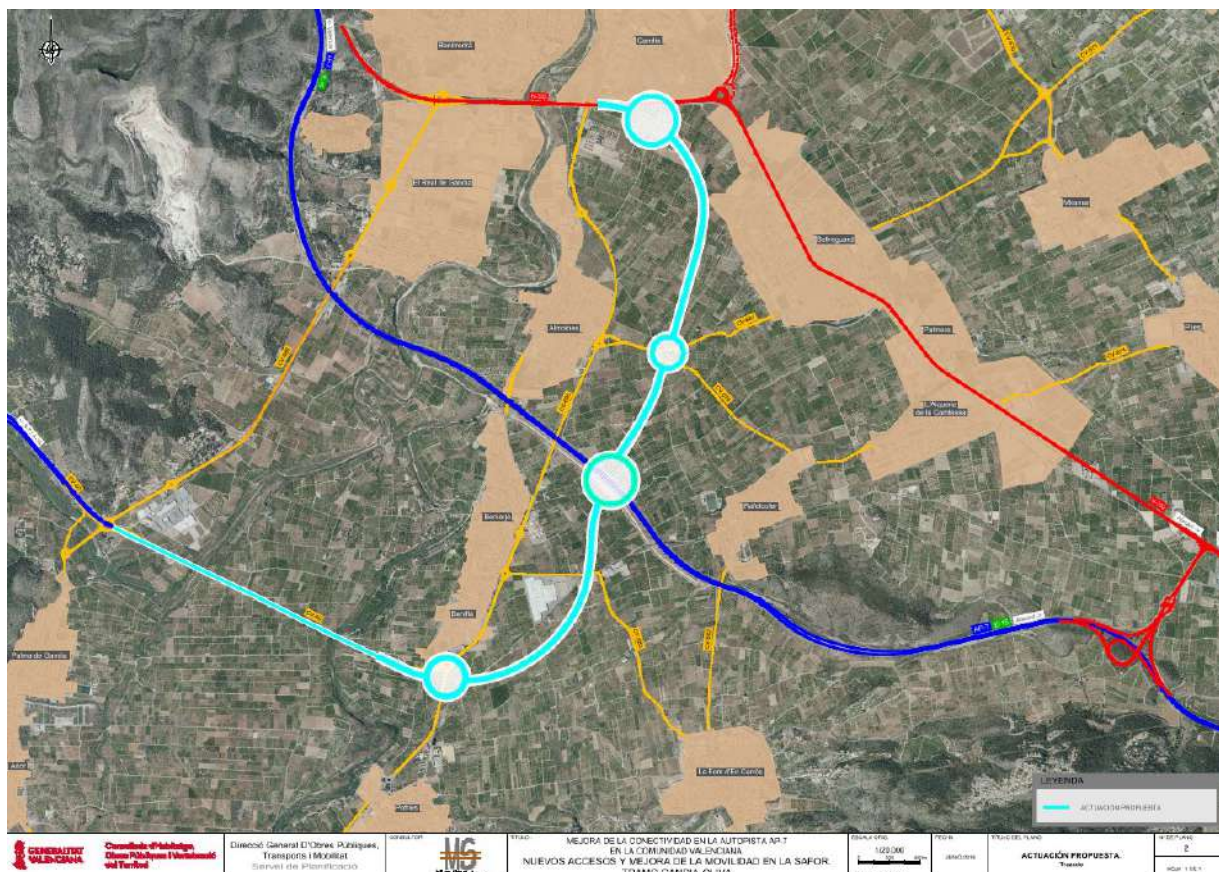
Ara, es vol desdoblbar com a Autovia tot el traçat per la Vall d'Albaida, així com continuar-la com a CV-60 per a connectar amb l'autopista AP-7 i amb Gandia.

2 - La “Variant de La Safor” per a traure el trànsit de la N-332 fora dels pobles. Per les lluites de la comarca dels anys 70-80, que s'oposaven a una variant entre els pobles i la mar, es van comprometre a construir uns vials lliures en paral·lel a la autopista de peatge, al mateix temps que es construïa però no es va fer així, sense explicacions.

Més recentment, com a resultat de les mobilitzacions de la comarca contra el pas de vehicles per l'interior dels pobles (N-332), i amb la previsió de mantindre el peatge de la AP-7, el Ministeri de Fomento va dissenyar una nova variant per l'interior.

En no realitzar-se tampoc este projecte, la CV-60 de la Generalitat es va acabar en la rotonda de Beniflà, on connecta amb la carretera CV-680, construïda cap els anys 80, per a substituir l'antiga carretera Gandia-Villalonga, sobre el traçat del tren d'Alcoi, ja tancat, per fora dels pobles (Almoines, Beniarjó, Beniflà).

La nova proposta de la Conselleria incorpora la darrera proposta del Ministeri entre la rotonda de Gandia i la AP-7, continuant-la fins a la rotonda de Beniflà per un nou traçat, i s'anomena tot com a CV-60. La Generalitat executaria l'obra, «esperant que el Ministeri col·labore en la seua financiació» (??)

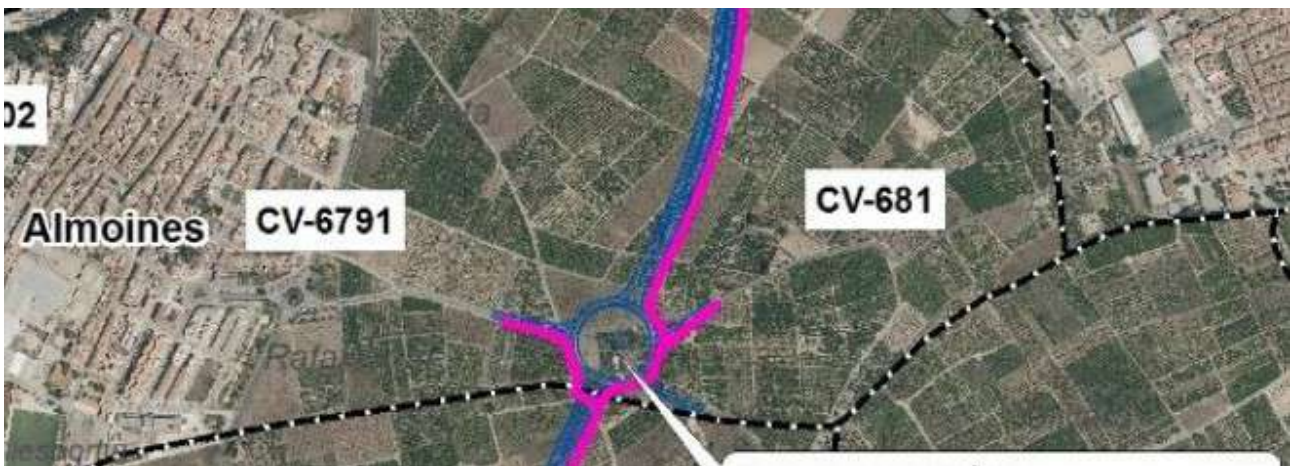


Les noves infraestructures

A banda del vial a construir entre la Rotonda de Beniflà i la de Gandia, elevat per sobre del territori que travessa, es construirien accessos en forma de rotondes elevades i vials de incorporació a l'autovia AP-7, entre Beniarjó i Rafelcofer.



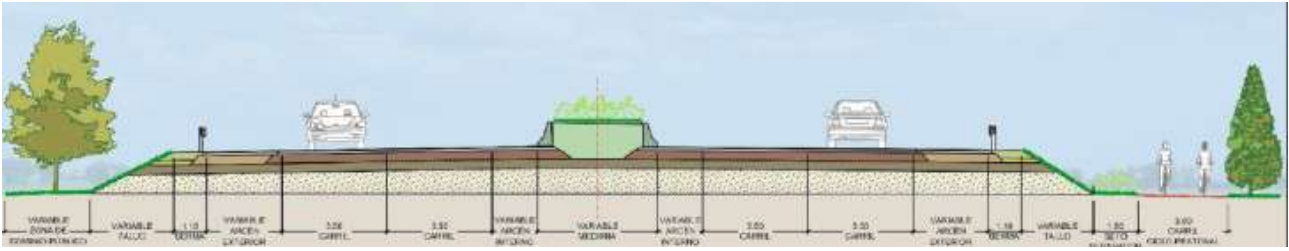
Hi hauria una altra rotonda en la carretera de comunicació entre Almoines, Rafelcofer i Bellreguard (CV679-CV681).



Originalment hi havia una nova macro-rotonda sobre la variant de Gandia, però el disseny més recent desvia el traçat cap a la rotonda ja existent entre Gandia i Bellreguard.



La plataforma de la nova via ocuparia una gran amplària. S'afegiria un vial ciclo-peatonal de 3 metres de amplària, paral·lel a la autovia, o desviant-se per camins d'horta.



La necessitat d'esta obra

Era evident la necessitat imperativa de traure el trànsit de pas per la N-332 del interior dels pobles (Bellreguard, Palmera, l'Alqueria de la Comtessa, Oliva). En el seu moment, AUMAR no va complir la seua obligació de construir la variant de La Safor lliure de peatge, al mateix temps que l'Autopista.

La darrera proposta del Ministeri consistia en construir una variant per fora de les poblacions, pel bell mig de l'Horta, a una distància "equidistant" entre els pobles, però destruint la trama de camins, horts i recs d'esta Horta. Era la visió habitual des de Madrid: tota la terra tenia el mateix valor ambiental i històric, com si tot fos secà, l'horta no es reconeixia com a territori especial.

L'alliberament del peatge de la AP-7 ha alliberat els pobles del trànsit de pas, però encara hi ha un pas excessiu de vehicles, i en particular camions (procedents dels polígons o magatzems).

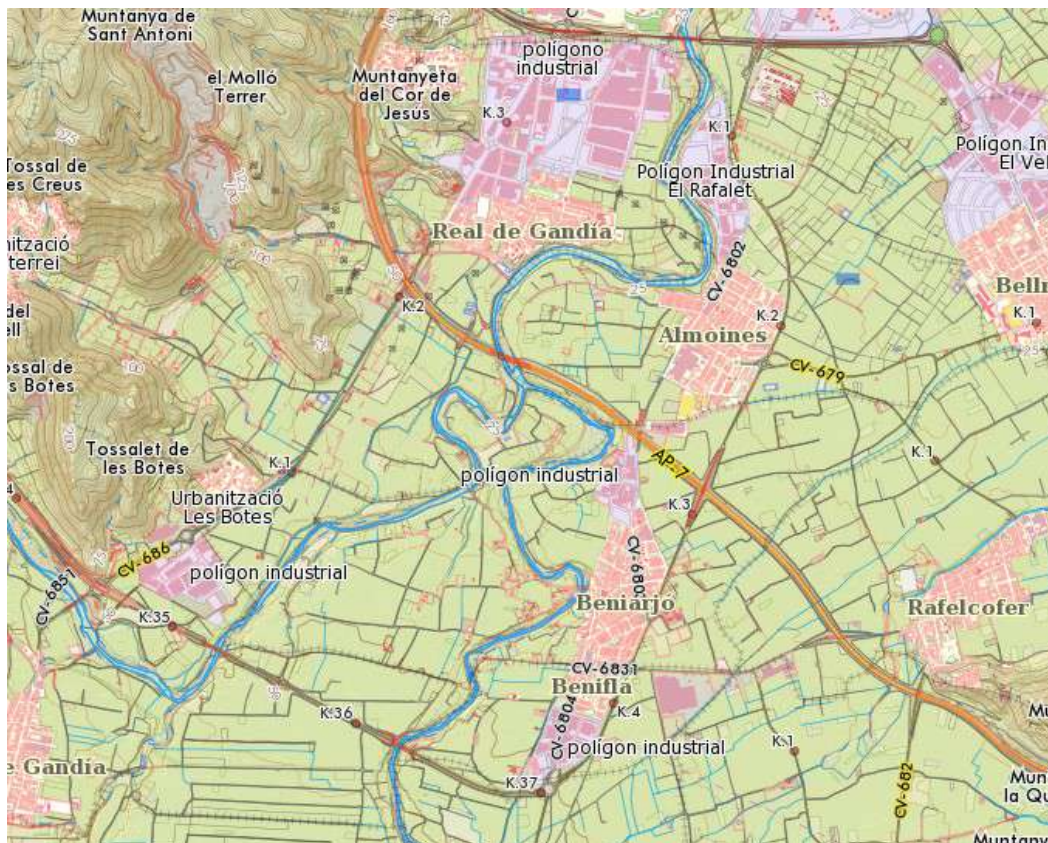
La construcció del nou accés sud de Oliva (ja en marxa), permetria restringir més eix de trànsit, per exemple prohibint el trànsit de camions per l'interior del casc urbà.

En relació al projecte de la CV-60, l'alliberament del peatge i la variant sud d'Oliva permetria, ara, solucions de menor impacte que les previstes. Cal recordar que es tracta de traure fora el trànsit de pas. El trànsit que té com a destinació els altres tres pobles, l'Hospital, o l'accés a les platges des de Gandia, continuaria utilitzant preferentment la carretera N-332.

A La Vall d'Albaida, no sembla necessari acabar de desdoblar la CV-60, el trànsit és important, però sense embussos. Encara que a hores d'ara, feta ja la carretera, el seu impacte paisatgístic afegit seria mínim, s'estimularia un augment del trànsit i dels seus impactes ambientals. La pressió per a este desdoblament ve dels empresaris d'hostaleria de La Safor, que volen facilitar l'accés de turistes des de l'interior de la Península a la costa. Els tòpics eters: «vertebrar les Comarques Centrals», «millorar la mobilitat», «afavorir el turisme».

Els impactes

1. Aquesta proposta suposa crear **una nova autovia per enmig de l'horta**, equidistant entre els pobles. Aquesta era l'actuació habitual del Ministeri de Foment per a construir infraestructures per la franja costanera valenciana, ignorant el valor dels terrenys d'horta, i la fragilitat del seu sistema hidrològic, del seu parcel·lari i de la seua xarxa de camins, tractant-la com un solar o un terreny erm.
2. **L'impacte sobre una terra de regadiu**, amb les seues infraestructures intactes (encara que molta transformada al rec per goteig), i amb un gran potencial de recuperació productiva, seria gravíssim. No només és la part ocupada de la parcel·la, és la mateixa destrucció del parcel·lari, i els cantons no ocupats però inutilitzats.
3. Independentment de la seua baixa rendibilitat actual, i la seua necessitat de reconversió (pel desastre derivat del monocultiu de cítrics i la crisi de la taronja), es tracta d'**un espai agrícola** de tanta qualitat, en un escenari de canvi climàtic, de necessitat de potenciar els recursos de proximitat, i té un valor irremplaçable.
4. **L'impacte paisatgístic** seria també molt greu, obrint la veda per a la degradació major i la reclassificació de terrenys
5. Es podria pensar que en discórrer lluny dels pobles, es reduiria l'**impacte acústic**, però, en anar elevada, i buscar l'increment del trànsit, i afavorir la circulació a gran velocitat, l'impacte acústic seria, pot-ser, més important.
6. Hi han **alternatives de menor impacte**, per a la comunicació entre la CV-60 del interior i la costa. Es tracta de aprofitar infraestructures no tan antigues, i que permetrien actuacions més ràpides i de menor pressupost.



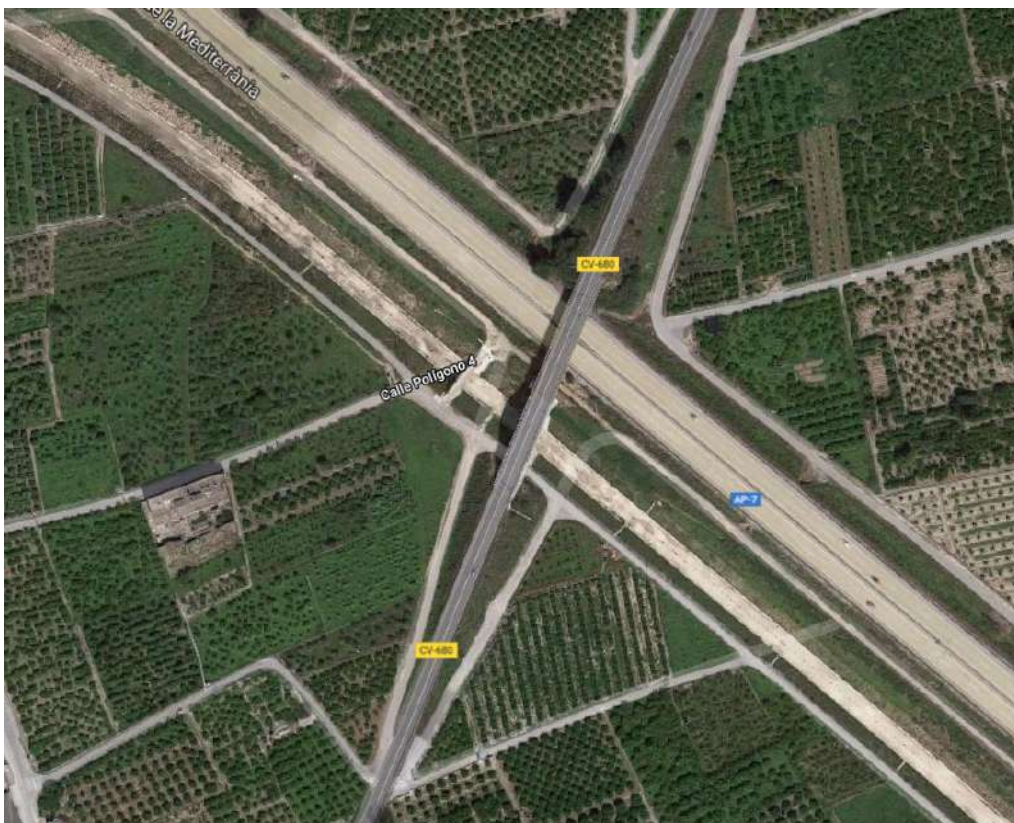
Les alternatives

Per tal de reduir el trànsit encara més, en els pobles de la N332, cal recordar la alternativa preferent per a la mobilitat comarcal: la solució ferroviària, l'anomenat «Tren de la Costa». Però hi ha també alternatives de molt menor impacte, per a solucionar els enllaços CV-60-Gandia, i CV-60/AP-7, aprofitant les infraestructures i existents, i a més de realització més ràpida i senzilla. En definitiva, la intenció és connectar la carretera que baixa de La Vall d'Albaida amb la AP-7 i la Ronda de Gandia. Això pot fer-se aprofitant dos carreteres ja existents:

Des de la Rotonda de Palma de Gandia, sobre la CV-60, **la carretera CV-686** porta a Gandia, amb una mínima afecció a El Real de Gandia (passa per la zona industrial). Creua la AP-7, i la Ronda de Gandia. Si bé no sembla la solució més convenient la creació de un accés a la AP-7, sí que hi han actualment accessos a la Ronda de Gandia, a més de ser una via de penetració al nord d'esta ciutat.

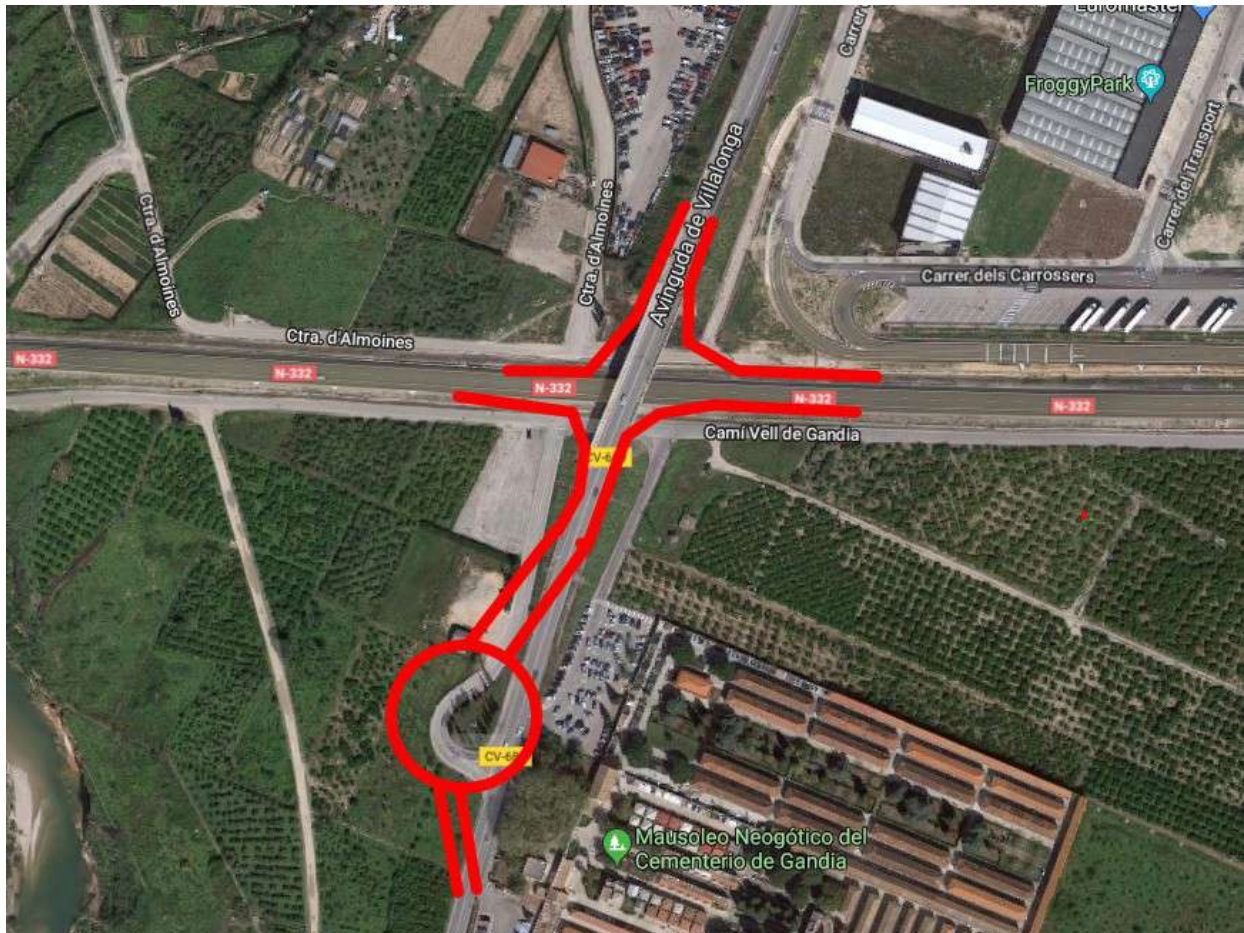
Desde la Rotonda de Beniflà, continua **la carretera CV-680** vorejant Beniflà, Beniarjó i Almoines, fins a Gandia, creuant sobre la AP-7 entre Beniarjó i Almoines, i sobre la Ronda de Gandia junt al Cementeri. Estos serien els punts òptims per a construir enllaços amb les dos grans infraestructures, en lloc de fer una nova autovia per mig de l'horta. En l'actualitat no hi ha accessos a cap de les dos autovies des de esta carretera. En el cas de la AP-7, per ser fins fa poc una via de peatge. En el cas de la Ronda, és més inexplicable.

Creuament de l'autopista AP-7 entre Beniarjó i Almoines

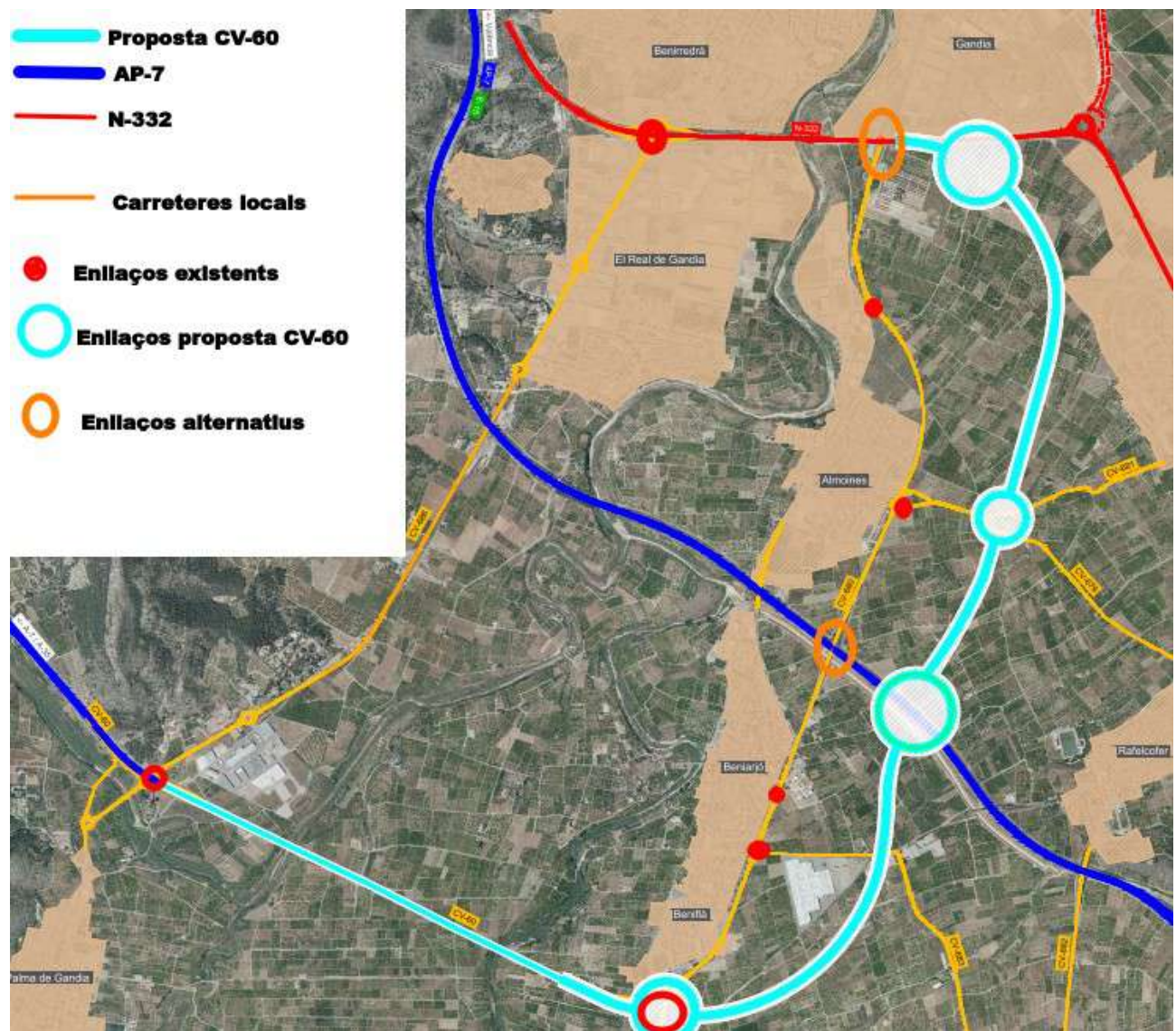


En el creuament amb la Ronda de Gandia, seria factible, en la meua opinió, mitjançant incorporacions i eixides des de la Ronda, i creant una rotonda en front del cementeri, per a organitzar millor les diferents circulacions. L'accés des de la ciutat i des de la platja es seguiria fent per la via actual, l'Avinguda de Villalonga.

Este seria un esquema aproximatiu:



En conjunt, habilitant dos enllaços sobre la CV-680, la funcionalitat de la CV-60 seria suficient, l'obra civil i el cost molt menor, i l'impacte ambiental insignificant.



Cal dir que, en el moment actual, amb les pressions sobre el President de la Generalitat per banda del sector de la construcció i l'obra pública, no és el millor moment per a paraitzar i revertir el projecte, encara que li falten molts mesos, si no anys, per a la seua realització.

Pròximament eixirà a informació pública el projecte, malauradament ja redactat , i poc disposats a rectificar. La participació en Espanya no s'entén com marquen les Directives europees, en la fase prèvia a la redacció, i este és també el nostre cas.