Metas + Propuestas ESTRATEGIA TERRITORIAL COMUNITAT VALENCIANA

Infraestructuras





Objetivo 20 Introducción

Las infraestructuras son un medio para permitir el desarrollo económico y social de los territorios. La Comunitat Valenciana, en comparación con el resto de comunidades autónomas, cuenta con una dotación de infraestructuras por debajo de sus potencialidades, lo que puede suponer una fuerte limitación de su crecimiento y competitividad en el mercado global. Por ello, el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunitat Valenciana 2010-2020 hace especial hincapié en una propuesta de infraestructuras especialmente orientada a la mejora de la competitividad del territorio de la Comunitat Valenciana y a la generación de empleo.

Por otra parte, la búsqueda de la máxima eficiencia territorial requiere de la compatibilidad entre la implantación de nuevas infraestructuras en el territorio y el mantenimiento de sus valores ambientales, paisajísticos y culturales. Esta compatibilidad supone que las nuevas infraestructuras deberán mantener la viabilidad de la Infraestructura Verde del territorio como sistema articulador de los espacios que ostentan los citados valores.

Para ello, una de las acciones prioritarias es el establecimiento de grandes corredores territoriales que permitan el paso simultáneo de las máximas infraestructuras posibles evitando, de esta forma, una indeseada dispersión de los usos en el territorio que conduciría a un aumento de la fragmentación del mismo, y de los ecosistemas que alberga, redundando todo ello en una pérdida de biodiversidad y un aumento de la banalización del paisaje.

En este contexto, la Estrategia Territorial define un esquema de estos grandes corredores, donde propone la localización de nuevas infraestructuras lineales en el territorio, así como un conjunto de recomendaciones para hacerlos más permeables a los distintos flujos de materia, energía e información que permiten el mantenimiento de la biodiversidad en el territorio. Este esquema propuesto podrá ser desarrollado por otras figuras de ordenación del territorio para su adaptación a las necesidades concretas de los planes, programas o proyectos de las administraciones públicas.

Análisis y potencialidades

Las infraestructuras deben vertebrar el territorio sin menoscabar sus valores Las infraestructuras de transporte, agua, energía y telecomunicaciones tienen que satisfacer, en primer lugar, las demandas económicas, sociales y ambientales del territorio, garantizando un suministro equitativo de los mismos sin ningún tipo de discriminación espacial. De esta forma, se logra la homogeneización de la competitividad territorial atendiendo a estos factores de desarrollo y se mejora la cohesión social. En segundo lugar, la implantación de estas infraestructuras tiene que hacerse desde el máximo respeto a la protección de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio y a la mitigación de sus riesgos naturales e inducidos. A tal efecto, los proyectos y los instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio que ordenan su implantación, deberán analizar estos efectos proponiendo siempre las alternativas que minimicen los impactos sobre el territorio.

Un ejemplo de compatibilidad: el PAT del corredor de infraestructuras Para ello, el planeamiento territorial y urbano deberá fijar reservas de suelo por las que discurran estas infraestructuras, atendiendo a los principios anteriormente citados. Un ejemplo de este modelo de actuación es la reserva del suelo definida por el Plan de Acción Territorial de Corredores de Infraestructuras, protegiendo el trazado original del trasvase del Ebro. Es un corredor ejemplar en cuanto a compatibilidad con los valores ambientales y culturales del territorio ya que, a pesar de que la traza atraviesa de norte a sur la Comunitat Valenciana en más de 400 km y que casi el 40% del territorio está protegido, no hay ningún impacto ambiental significativo, tal y como determinó en su día su Declaración de Impacto Ambiental. Además, este corredor es un potencial territorial que puede ser utilizado para el trazado de otro tipo de infraestructuras que sean compatibles con el canal del trasvase.



Corredor de infraestructuras
Conducción
Sifón
Túnel
Ámbito de afección

Análisis y potencialidades

Corredor de infraestructuras: un ejemplo de compatibilidad territorial

Corredor de infraestructuras

Corredores fluviales naturales

Pasos en sifón o túnel Red Natura 2000



Análisis y potencialidades

Es prioritario minimizar el consumo de suelo para los corredores de infraestructuras Para una ordenación eficiente del territorio siempre será preferible utilizar los pasillos o reservas ya delimitadas, pero si es necesario determinar una nueva reserva de suelo o un nuevo corredor de infraestructuras en el territorio, entre otras consideraciones técnicas, ambientales o de integración paisajística, se atenderá a su posible uso conjunto para todo tipo de infraestructuras con el objetivo de acumular en una única franja del territorio los posibles impactos y la dispersión de aquellos. También se deberá favorecer en cualquier caso el mallado de las redes y, cuando se trate de infraestructuras de suministros energéticos, se procurará el mayor número de conexiones con las distintas redes externas para evitar interrupciones de dicho suministro o situaciones de excesiva dependencia territorial.

Las redes eléctricas tienen que satisfacer objetivos múltiples En cuanto a las redes eléctricas, éstas deben atender a las demandas del territorio en cantidad y calidad. Para ello, se deben aproximar las fuentes de generación y de consumo para reducir pérdidas, descentralizar las redes, reforzar los nudos donde se estima una mayor generación, promover el desarrollo de las zonas desfavorecidas, prever suministros especiales para atender a demandas como el tren de alta velocidad, o las nuevas infraestructuras hídricas, y buscar la compatibilización con nuevas formas de suministro eléctrico derivadas de la energía eólica y la solar fotovoltaica o termoeléctrica, que cuentan con un elevado potencial de crecimiento en el territorio, así como prever el impacto que sobre las redes tendrán las nuevas formas de captación de energía descentralizadas.

Hay que analizar en profundidad los proyectos de almacenamiento de gas El gas natural, la fuente energética de mayor incremento en la Comunitat Valenciana, tanto para el consumo industrial como para el doméstico, está experimentando una fuerte expansión que, a corto plazo, facilitará su accesibilidad a más del 80% de la población. Solamente cuando los costes de extender la red gasista sean inasumibles por el conjunto del sistema, se deberán implantar fórmulas alternativas como el transporte secundario o la distribución. Los criterios de construcción de gasoductos pasan también por la reducción de la distancia entre la producción y el consumo y el mallado de la red para garantizar el suministro. Uno de los impactos territoriales más importantes que puede ejercer la red gasista es el relacionado con los depósitos de almacenamiento geológico, tanto en medio continental como marino, por lo que son proyectos que requieren de análisis muy rigurosos desde el punto de vista económico y ambiental, y de seguridad, para garantizar su viabilidad.

Análisis y potencialidades

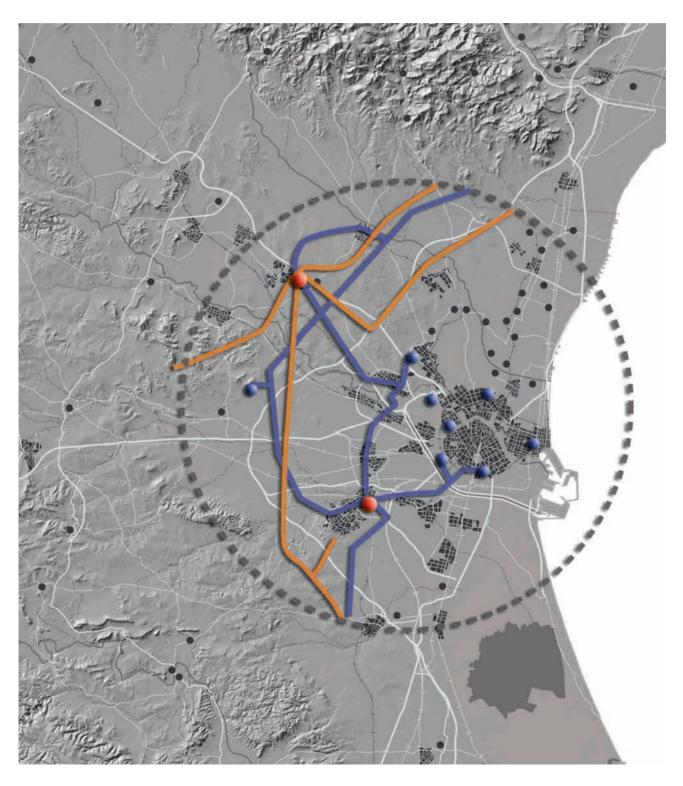


Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio Análisis y potencialidades

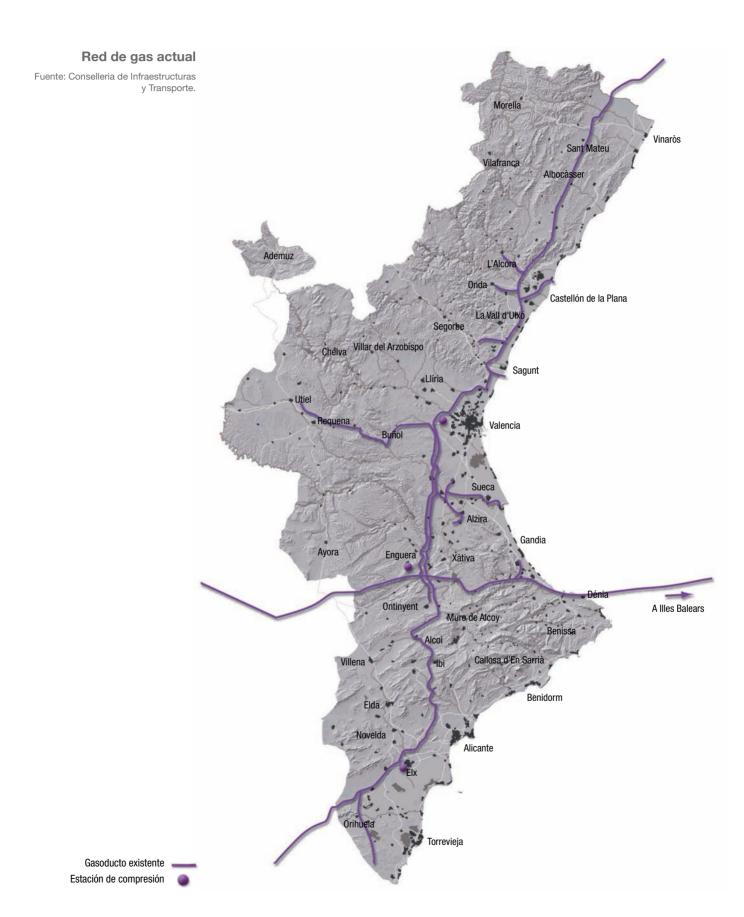
Red eléctrica actual, detalle

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.





Análisis y potencialidades



Análisis y potencialidades

Las telecomunicaciones, factor clave de competitividad

El acceso a las redes de telecomunicaciones avanzadas se ha convertido en un elemento crucial del desarrollo regional, por lo que es prioritario extender al conjunto de la población todas las ventajas y servicios que aportan las redes de banda ancha. Como dato significativo hay que apuntar que una red de fibra óptica equivale, en cuanto a flujos de información, a una autopista de 100 carriles. Tras la liberalización de estos servicios y la aparición de bolsas del territorio sin cubrir, la acción pública debe procurar que estas autopistas de la información alcancen a la totalidad de los ciudadanos, incorporándolos a la sociedad de la información extendiendo bienes y servicios relacionados con la cultura, la sanidad, la educación o el teletrabajo. De esta forma se evitarán desplazamientos no deseados y se favorecerá la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Zonas insuficientemente cubiertas por tecnología xDSL. 2009

Fuente: INE y Generalitat Valenciana.

	Entidades de población		Población	
	Nº entidades	% total	Nº habitantes	% total
Comunitat Valenciana	409	19,0	127.177	3,0
Castellón	102	24,9	20.830	3,5
Valencia	242	59,2	65.783	2,6
Alicante	65	15,9	40.564	2,1

Coser la brecha digital en el territorio

En estos momentos se puede estimar en unos 400 los núcleos de población sin cobertura de banda ancha en la Comunitat Valenciana, afectando a una población de unos 125.000 habitantes. Como es lógico, esta población no cubierta se encuentra mayoritariamente en el mundo rural de las provincias de Castellón y Valencia. La escasa población y la dispersión de los núcleos habitados dificultan los servicios de banda ancha, lo que plantea la necesidad de desarrollar planes que fomenten la implantación de telecomunicaciones en estos ámbitos para evitar una brecha digital entre territorios.

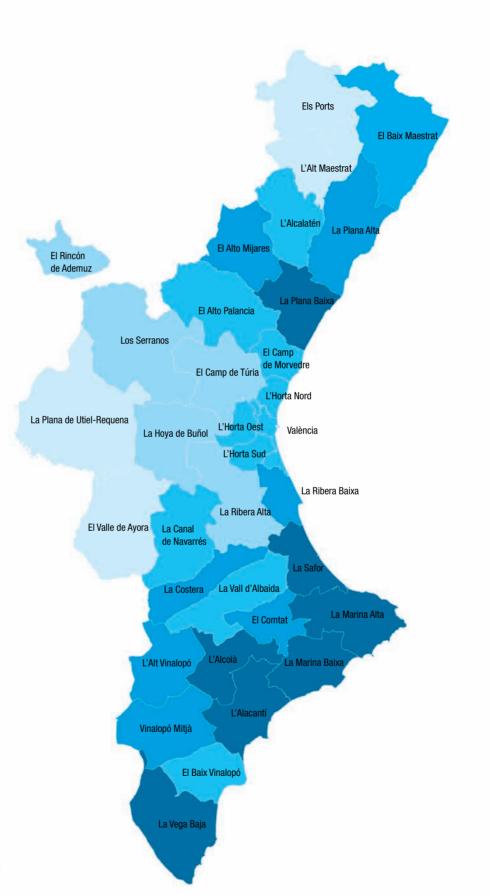
Análisis y potencialidades

Cobertura xDSL.
% entidades de población
sin cobertura respecto
al total por comarca, 2009

Fuente: Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020. Comunitat Valenciana. Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

< 10

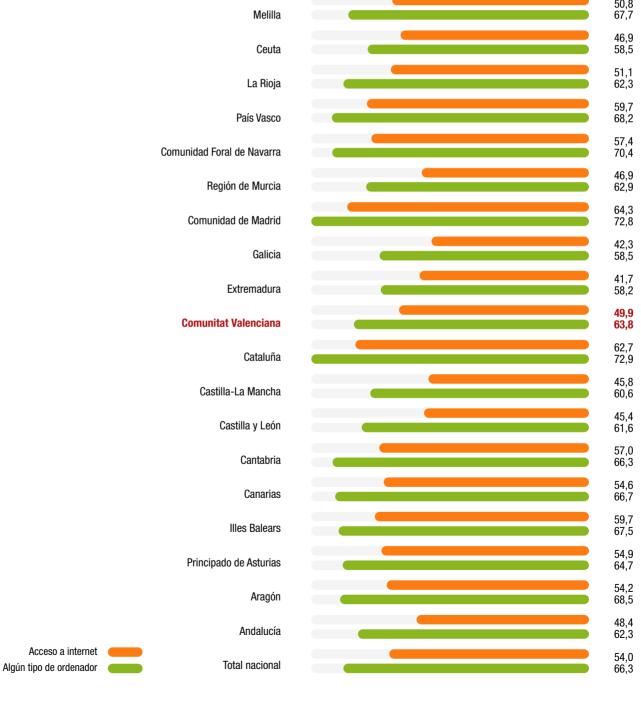
 $\ge 10 \text{ y} < 20$ $\ge 20 \text{ y} < 30$ $\ge 30 \text{ y} < 40$ ≥ 40



Análisis y potencialidades

Nuevas tecnologías de la información: viviendas con acceso a Internet o a algún tipo de ordenador (%), 2009

Fuente: INE.



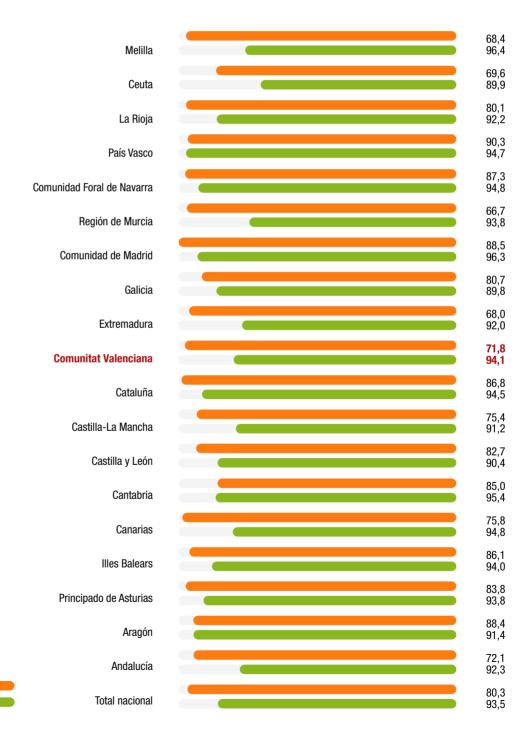
Análisis y potencialidades

Nuevas tecnologías de la información: viviendas con teléfono móvil o teléfono fijo (%), 2009

Teléfono móvil

Teléfono fijo

Fuente: INE.



Análisis y potencialidades

La mayor parte del paisaje percibido es a través de las infraestructuras de comunicación La integración de las infraestructuras en el territorio tiene en el caso de las vías de comunicación otra faceta importante como lo es el hecho de que la imagen que perciben los ciudadanos de su entorno es la que se divisa desde estas vías, especialmente desde las carreteras y el ferrocarril. Por lo tanto, es prioritaria la mejora de la imagen visual desde los corredores de transporte más transitados por medio de la normativa y las actuaciones de mejora paisajística. El caso del tren de alta velocidad es un reto especial puesto que se está en presencia de una infraestructura que, en el escenario final de la Estrategia Territorial, puede transportar hasta 10 millones de pasajeros, sin tener en cuenta las conexiones de carácter regional. Para ello es necesario anticiparse a este proceso modelizando sus previsible impactos y las acciones necesarias para su mitigación.

Una gran barrera norte-sur que dificulta la conectividad del territorio

La Comunitat Valenciana tiene como grandes barreras territoriales y ecológicas al corredor del litoral AP-7 y N-340, continuada por la A-7, A-35, y el corredor del Vinalopó y la continuación hacia Murcia por la A-7, coincidiendo con las grandes infraestructuras ferroviarias que atraviesan el territorio de norte a sur. De este a oeste, las grandes barreras son la A-3 y la A-23 que también incorporan el corredor ferroviario. Esos corredores, por su consolidación, deben ser prioritarios para acoger nuevas infraestructuras de tipo lineal con algunas excepciones concretas y justificadas, ya que permiten mantener sin alteración otros espacios. Todo ello, sin perjuicio de las necesarias mejoras de sus entornos puesto que son los ejes por los que se desplaza mayoritariamente la población, tanto residente como visitante o de paso.

El corredor de la CV-10 tiene que tener un tratamiento prioritario

Pero donde hay que hacer un especial hincapié es en el diseño de los nuevos corredores de infraestructuras, adelantándose a su diseño para garantizar la necesaria permeabilidad de la Infraestructura Verde del territorio, así como su integración paisajística que minimice los efectos externos desde el punto de vista ambiental y visual. Destaca especialmente el corredor de la CV-10 entre Castellón y el límite con Cataluña dentro del ámbito de la franja intermedia del territorio, de elevada sensibilidad en las conexiones entre los ecosistemas litorales y forestales del interior. En principio, es un corredor que compatibilizaría la autovía de la Plana con el futuro trazado del tren de alta velocidad por el interior, tal y como lo propone el Consell. Por ello, es prioritario actuar con anticipación en el diseño de este eje si se quiere evitar una mayor fragmentación del territorio en compartimentos cuasi estancos para los flujos de masa, energía o información entre los ecosistemas forestales del interior y los de regadío del litoral.

Las necesarias medidas correctoras

Es necesario aplicar, en su caso, medidas correctoras en los proyectos de implantación de infraestructuras o de ampliación de las existentes, especialmente en: las áreas urbanas, espacios de valor ambiental, cultural o agrícola, estructuras culturales de gran valor patrimonial, las redes de caminos históricos y los yacimientos arqueológicos, entre otros. También se debe procurar su integración paisajística y visual.

Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio

Análisis y potencialidades





Tendencias y retos de futuro

Prioridad para los corredores existentes

- Dados los elevados requisitos ambientales y paisajísticos que se proponen en las políticas territoriales dentro del conjunto de las sociedades avanzadas, los trazados de las futuras infraestructuras deberán discurrir de forma preferente por corredores o reservas de suelo ya existentes.
- Precisamente, este cambio de óptica que se está produciendo en la visión del territorio, condiciona el hecho de que, en la moderna planificación territorial, se debe dar tanta importancia a la funcionalidad de las infraestructuras como a la calidad del territorio atravesado, superando una concepción del territorio como mero soporte de la actividad económica.
- □ Uno de los grandes impactos derivados de la extensa implantación de las redes de infraestructuras es el incremento de la fragmentación de los hábitats naturales y la pérdida de conectividad global del territorio. Esta fragmentación también afecta a la estructura visual del territorio y a los itinerarios culturales e históricos.
- □ Por ello, cuando se planifique y diseñe un gran corredor de infraestructuras nuevo, al margen de analizar su impacto ambiental y su compatibilidad con el planeamiento urbanístico y territorial, éste deberá permitir el paso de distintas infraestructuras: carreteras, ferrocarril, gas, electricidad, etc.

La capacidad y la vulnerabilidad del territorio, criterios determinantes

- Los criterios de capacidad y vulnerabilidad del territorio, adecuación al medio ambiente, integración paisajística y visual, reducción de riesgos y no afección al patrimonio cultural serán determinantes en el diseño de los nuevos corredores de infraestructuras.
- □ Los trazados de las infraestructuras lineales deben diseñarse con medidas de integración paisajística dimensionadas a la escala de los elementos del paisaje, integrándose armónicamente en el entorno territorial donde se implanten.
- □ Las grandes infraestructuras de la Comunitat Valenciana tienen una componente direccional dominante norte-sur, lo que exige una mayor atención al objetivo de garantizar el mantenimiento de las conexiones territoriales entre espacios de alto valor ambiental o territorial que, de forma mayoritaria, discurren de forma perpendicular a las infraestructuras.
- □ Es necesario seguir insistiendo en la mejora de la calidad y continuidad del suministro de los servicios energéticos o de telecomunicaciones para todos los ámbitos del territorio, tal y como lo propone el PIE 2010-2020.

Hacia la equidad territorial

- Con el fin de reducir la fragilidad de los suministros, las redes de infraestructuras deberán tender a su mallado y a la diversificación de sus conexiones con los puntos de producción. Así también se aprovecharán las ventajas de las nuevas formas de producción energética descentralizadas.
- ☐ Es un objetivo estratégico prioritario el que las redes se extiendan por la totalidad del territorio para garantizar la equidad territorial en cuanto al abastecimiento de la población y a la competitividad económica. Es decir, no se puede discriminar a ningún territorio

Tendencias y retos de futuro

de la Comunitat Valenciana en cuanto al desarrollo pleno de sus potencialidades para acoger, o desarrollar de forma endógena, actividades económicas en el territorio.

□ No obstante, cuando la rentabilidad de un proyecto de extensión de redes no sea viable, y su coste de oportunidad sea excesivo, o existan incompatibilidades ambientales o paisajísticas, se pueden utilizar sistemas de distribución, o de transporte secundario, como es recomendable para ciertos puntos sensibles del Sistema Rural.

Nuevos crecimientos urbanísticos e infraestructuras

- □ Los nuevos crecimientos urbanísticos son altamente demandantes de infraestructuras que, en algunos casos, requieren de sistemas de financiación complejos. Para evitar situaciones de discriminación, los crecimientos urbanos que generen nuevas demandas de infraestructuras, deberán repercutir los costes sobre los propietarios o el promotor según determine la legislación aplicable.
- □ Cuando las infraestructuras discurran o se asienten en el medio rural, deberán contribuir a su desarrollo, al mantenimiento de la población en el territorio, a la protección y mejora del medio natural y a los instrumentos de compensación territorial previstos en la legislación, todo ello dentro de una nueva relación de complementariedad entre el mundo rural y el mundo urbano, recomendada por la Estrategia Territorial de la Unión Europea.
- □ Con el aumento del turismo y de las relaciones profesionales y empresariales, la imagen global de un territorio es la vista a través de las grandes infraestructuras viarias de vertebración externa. Por lo tanto, es prioritario para mejorar la imagen de la Comunitat Valenciana, y de su competitividad territorial, actuar en la mejora del paisaje observado desde estos grandes corredores.

Consenso social para evitar rechazos a la implantación de infraestructuras

- □ Uno de los conflictos territoriales de la tipología NIMBY (no en mi patio trasero), se produce en torno a la ubicación de determinadas infraestructuras que, siendo necesarias, producen un alto grado de rechazo en las poblaciones que atraviesan. Alcanzar los necesarios consensos entre los distintos actores territoriales, aplicando los necesarios mecanismos de compensación, es imprescindible para garantizar el desarrollo sostenible de los territorios. En cualquier caso, y siempre que sea posible, es recomendable que las redes aéreas de infraestructuras discurran enterradas en zonas de alto valor ambiental y cultural, así como en zonas urbanas.
- □ Uno de los potenciales territoriales que, con más fuerza, se están planteando en estos momentos son los depósitos geológicos de gas y sus instalaciones anexas. Es conveniente someter a éstas a un análisis muy riguroso desde el punto de vista económico, ambiental y social, alejándolas de lugares habitados y próximas a ecosistemas sensibles, tanto terrestres como marinos.
- □ También los almacenamientos de residuos nucleares requieren de un análisis muy riguroso en cuanto a los condicionantes técnicos de su implantación, que deberán ser excepcionales por la magnitud de los impactos potenciales de estas instalaciones. Pero además, es recomendable el pleno consenso entre todas las administraciones intervinientes en el proceso.

Tendencias y retos de futuro

□ Otra de las consideraciones para evitar rechazos es el mejor aprovechamiento de grandes infraestructuras, como la del AVE, para desarrollar oferta de transporte de ámbito regional en cuanto a vertebración. En este sentido, el aprovechamiento previsto del canal del trasvase como suministro para emergencias en cuanto a incendios forestales es otro ejemplo de esta multifuncionalidad de las infraestructuras.

Objetivo 20

Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio

Diagnóstico (análisis DAFO)

Debilidades

- 01 La disposición de los corredores de transporte dificulta la conectividad ente ecosistemas del litoral y del interior.
- 02 Grandes corredores con excesiva fragilidad visual.
- 03 Los paisajes menos valorados son los más vistos desde las grandes infraestructuras.
- 04 Elevada protección del territorio (40%) que dificulta la implantación cada vez mayor de infraestructuras lineales en el territorio.
- 05 Concentración de la población en el litoral, y en periodos estacionales, con riesgo de cortes de suministros y congestión de infraestructuras.
- 06 Elevada fragilidad visual del litoral-Cota 100 donde vive más del 80% de la población.
- 07 Insuficiente mallado de algunas conexiones.
- 08 Escasa población y elevada dispersión de la población en el interior, dificultando la viabilidad de las redes.

Amenazas

- 01 El incremento de las demandas de infraestructuras en zonas ambientalmente sensibles.
- 02 Ubicación de parques eólicos en zonas "off-shore" de alta fragilidad visual.
- 03 Incrementos de las demandas energéticas en el litoral por la construcción de plantas de desalinización de gran escala.
- 04 El previsible aumento de la población asentada en el litoral y en la franja intermedia.
- 05 Excesivo crecimiento de los tejidos urbanos sin el desarrollo previo de infraestructuras de soporte.
- 06 Los modelos de crecimiento disperso que dificultan la rentabilidad de las redes.
- 07 Modificaciones pendulares del marco legal por la prolongación de la crisis económica.
- 08 Escasez de recursos para financiar las infraestructuras.

Fortalezas

- 01 Existencia de grandes corredores que canalizan múltiples infraestructuras.
- 02 La concentración de la población, y de la actividad económica, en grandes ejes facilita la eficiencia del suministro.
- 03 La legislación urbanística ha propiciado que la mayor parte de los desarrollos no se hayan producido al margen de las infraestructuras.
- 04 Conocimiento acumulado en la gestión territorial de los corredores de infraestructuras.
- 05 Legislación en materia de prevención de riesgos que ha evitado implantaciones inadecuadas de infraestructuras.
- 06 Localización de la población que favorece la equidad territorial en cuanto a las dotaciones de infraestructuras.
- 07 Sistema productivo que favorece los procesos de cogeneración energética.
- 08 Buena red de transportes por carretera si se cumplen los objetivos del PIE 2010-2020.

Oportunidades

- 01 La nueva política de paisaje aplicada al conjunto del territorio.
- 02 Las formas de producción descentralizadas pueden reducir en algunos sectores la necesidad de grandes infraestructuras en el territorio.
- 03 El aprovechamiento de las infraestructuras como elementos de dinamización del desarrollo rural.
- 04 El actual corredor de infraestructuras, regulado, por un PAT, puede y debe ser aprovechado para otro tipo de infraestructuras.
- 05 Los instrumentos de compensación territorial por las infraestructuras previstos en la legislación vigente.
- 06 Desarrollo de tecnologías inalámbricas.
- 07 Extensión de la red de gas a todos los grandes nodos de actividad económica.
- 08 Los planes de protección y ordenación de las vistas desde las grandes infraestructuras.
- 09 La prioridad de la política forestal hacia los entornos degradados de los grandes corredores de comunicación.
- 10 La definición de la Infraestructura Verde del territorio.
- 11 La mayor conciencia social sobre la calidad del territorio y del paisaje.
- 12 La introducción de las nuevas tecnologías a las redes de suministro energéticas.

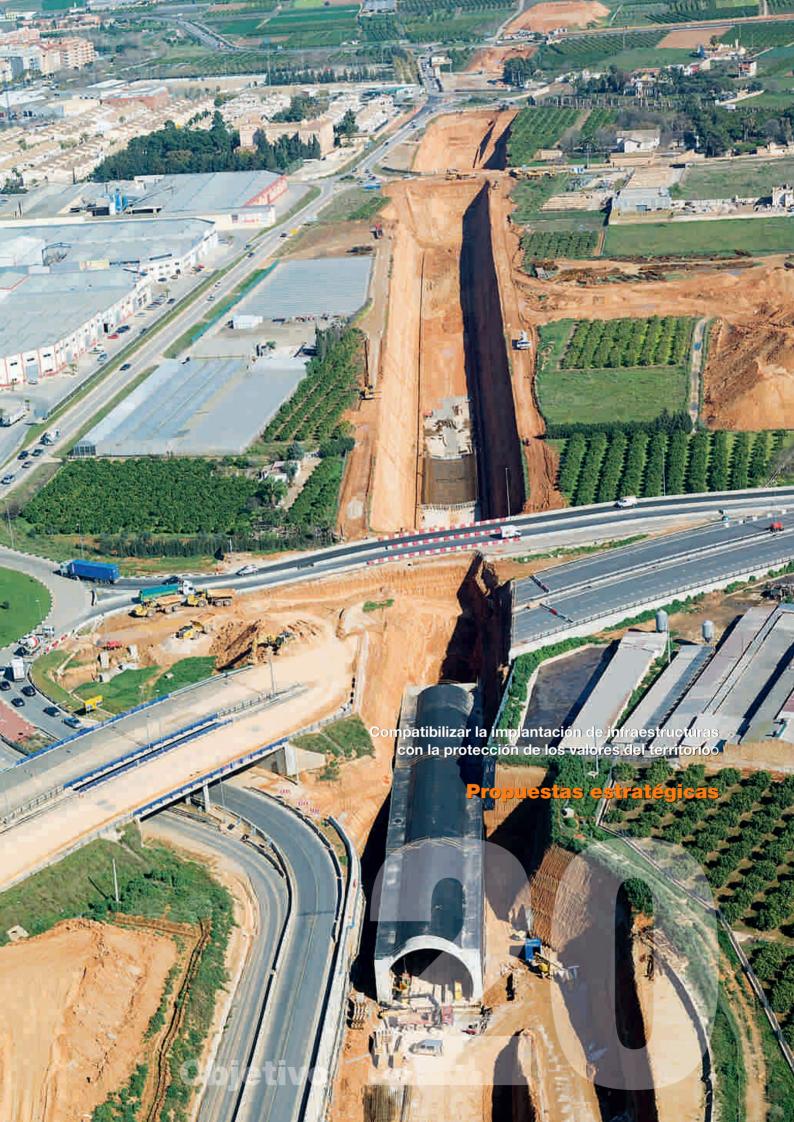
Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio Definición de metas e indicadores

Meta 20.1	Descripción: Extender la red de en el territorio.	gas al conjunto de los grandes	nodos de actividad económica	
	Indicador: Porcentaje de nodos	de actividad económica con	acceso al suministro de gas.	
Fuente: Departamento de Ordenación del Territorio del Consell y AVEN.	Valor actual	2015	2030	
	80%	100%	100%	
Meta 20.2	Descripción: Reducir la brecha o más avanzadas.	ligital en la Comunitat Valencia	ana respecto a las sociedades	
	Indicador: Porcentaje de població	n que es usuaria de internet de	forma habitual.	
	2010	2015	2030	
Fuente: Instituto Nacional de Estadística.	46,4%	65%	85%	
Meta 20.3	Descripción: Racionalizar el cons	umo de nuevo suelo ocupado p	or infraestructuras.	
	Indicador: Proporción entre el crec global del suelo artificial.	imiento del suelo ocupado por ir	nfraestructuras y el crecimiento	
	Valor actual	2015	2030	
Fuente: CORINE LAND COVER.	-	1	1	
Meta 20.4	Descripción: Extender las teleco	municaciones al conjunto del te	rritorio.	
	Indicador: Población insuficientemente cubierta en servicios de banda ancha (hab.).			
	Valor actual	2015	2030	

127.177

Fuente: INE y Generalitat Valenciana.

50.000



Propuestas estratégicas

20. 1

Mejorar la dotación de infraestructuras de la Comunitat Valenciana

Al margen de la compatibilidad de las infraestructuras con el territorio, es necesario mejorar las dotaciones de la Comunitat Valenciana, que se encuentran por debajo de la media nacional a pesar de su potencialidad económica y territorial.

Como muestra el estudio llevado a cabo por el BBVA, la comparativa con otros territorios refleja esta situación de desventaja en cuanto a la dotación de infraestructuras que puede ser una gran limitación para el desarrollo futuro. Por la tanto, es de alta prioridad conseguir un mayor equilibrio entre dotación de infraestructuras y las condiciones del entorno productivo de la Comunitat Valenciana.

20. 2 Propuesta de ampliación de la red eléctrica

El crecimiento económico, los nuevos nodos económicos en el territorio y las infraestructuras para su abastecimiento requieren de la actualización de las redes de transporte y distribución para garantizar los objetivos de calidad previstos. Para ello es necesario:

- ☐ Mejora de la calidad de suministro mediante la equiparación de los parámetros de medida de calidad en todas las zonas de la Comunitat Valenciana.
- ☐ Minimización de las pérdidas en transporte, aproximando las zonas de generación y consumo y favoreciendo el desarrollo de la generación distribuida.
- □ Aumento de la garantía y fiabilidad de suministro mediante el refuerzo y mallado de las redes existentes.
- □ Refuerzo de las conexiones con las comunidades autónomas limítrofes en aras a contribuir a la seguridad del sistema de transporte y distribución.
- □ Evacuación para la nueva generación utilizando energías renovables: Plan Eólico de la Comunitat Valenciana, plantas de biomasa, etc.
- ☐ Apoyo a la red de transporte y distribución como consecuencia de las necesidades planteadas por los distintos gestores de distribución.
- □ Refuerzo de los nudos en los que se prevé una especial concentración de la mayor parte de la nueva generación eléctrica.
- □ Promoción del desarrollo socioeconómico de las zonas más desfavorecidas.

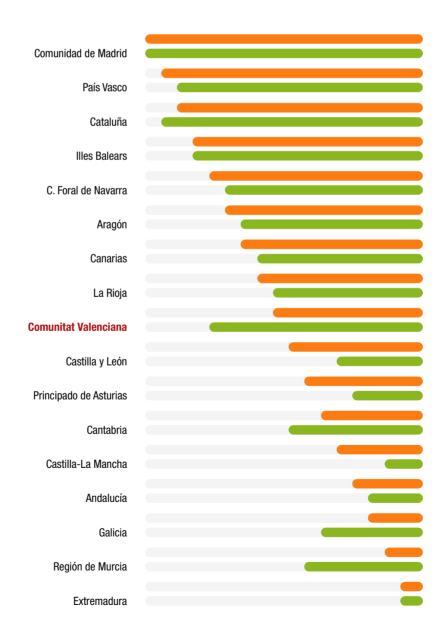
Como actuaciones más relevantes destacan:

- □ Nuevo sistema de 220 kV para la provincia de Alicante acompasado con el desarrollo de redes hacia los futuros nichos de demanda.
- □ Nuevo eje costero de 220 kV en el litoral de Castellón.
- ☐ Cinturón metropolitano de 220 kV en el área metropolitana de Valencia.
- ☐ Refuerzo costero sur de Alicante-Xixona en 220 kV.
- ☐ Consolidación del eje de 220 kV entre La Safor y La Marina Alta.
- ☐ Refuerzo de las interconexiones de 400 kV con Aragón y Castilla-La Mancha.
- ☐ Plan Valenciano de Electrificación Rural.

Propuestas estratégicas

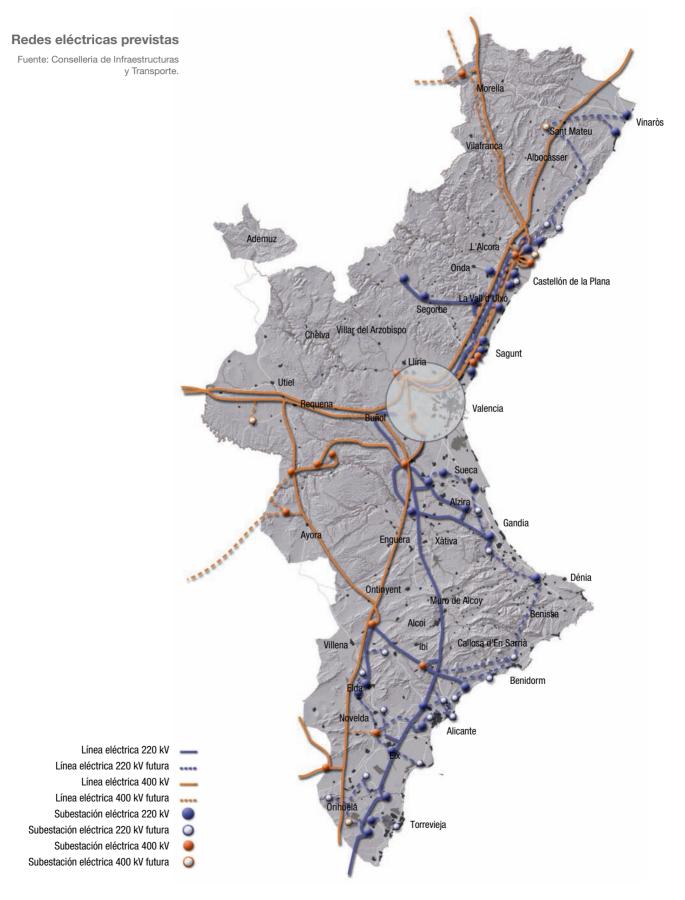
Desfase entre capacidad productiva y dotación de infraestructuras

Fuente: Fundación BBVA - IVIE.



Índice de dotación de infraestructuras Índice de entorno productivo

Propuestas estratégicas

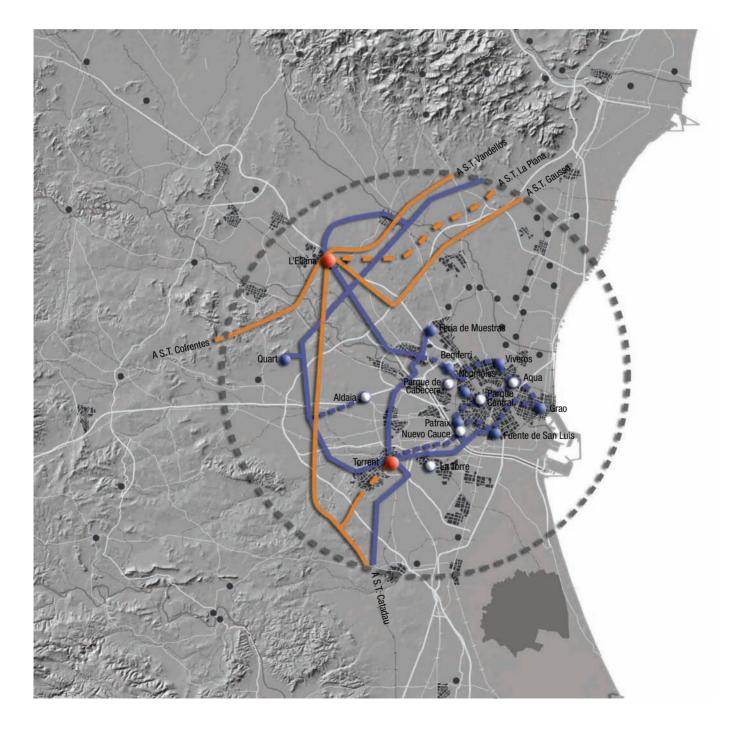


Propuestas estratégicas

Redes eléctricas previstas Detalle del área urbana de Valencia

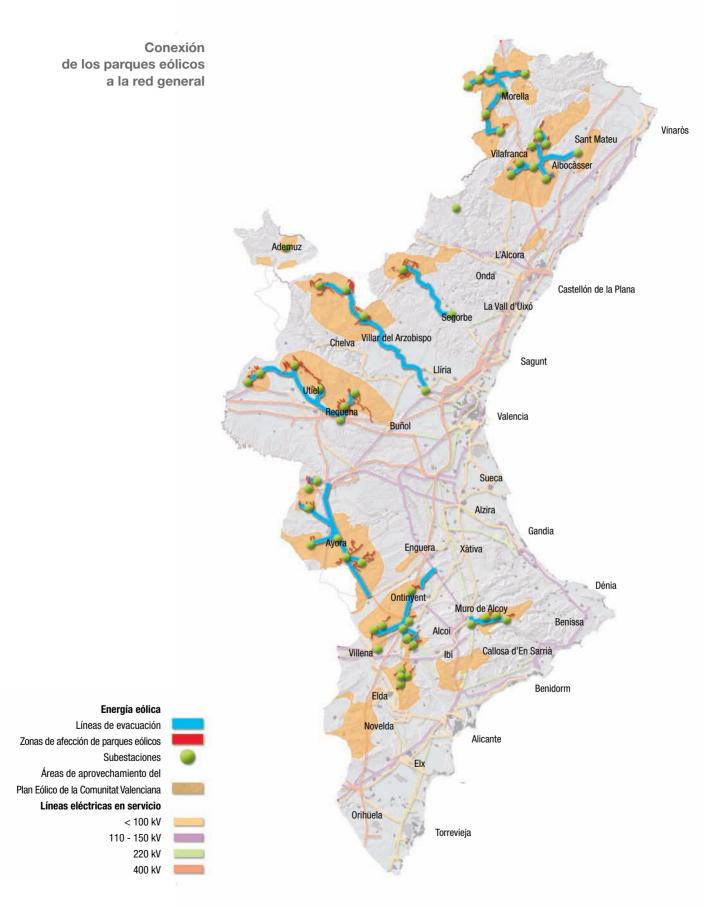
Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

Línea eléctrica 220 kV
Línea eléctrica 220 kV futura
Línea eléctrica 400 kV
Línea eléctrica 400 kV futura
Subestación eléctrica 220 kV
Subestación eléctrica 220 kV futura
Subestación eléctrica 400 kV
Subestación eléctrica 400 kV futura



Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio

Propuestas estratégicas



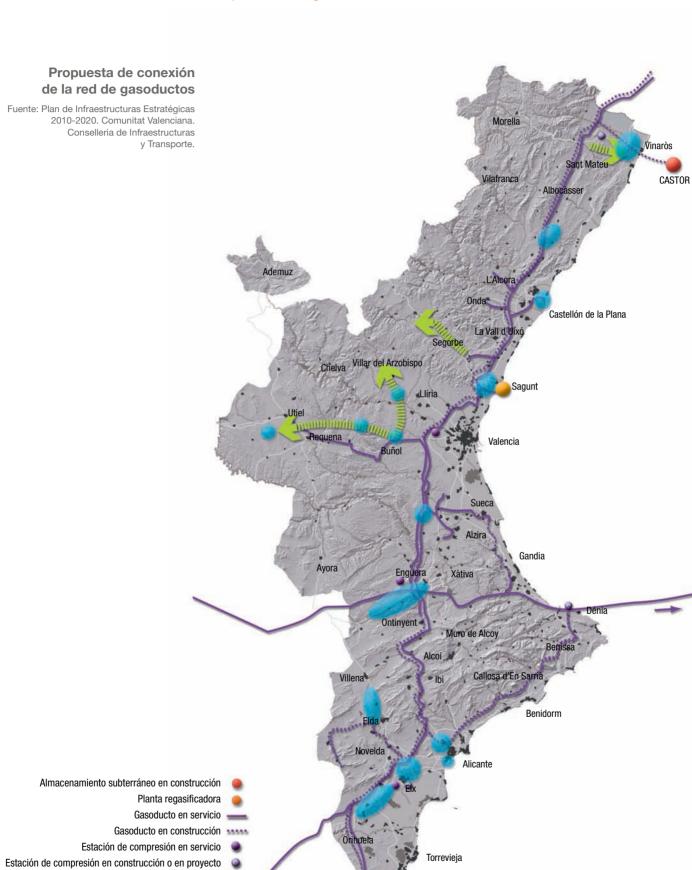
Propuestas estratégicas

	ZU.	J
Propuestas de con	exió	n
de la red de gasod	ucto	S

El gas natural es la energía fósil que mayor crecimiento ha experimentado en la Comunitat Valenciana en los últimos años. Su elevado consumo por los sectores económicos y la generación de energía eléctrica exige incrementar la fiabilidad de su suministro. Para ello es prioritario:

es	prioritario:
	Garantizar el suministro de gas natural, considerando la fuerte participación en la demanda de las nuevas centrales de generación eléctrica mediante ciclos combinados.
	Incrementar la capacidad de conexión con las comunidades autónomas limítrofes, redundando en la garantía de suministro del sistema gasista de la Comunitat y por ende, del sistema gasista español.
	Extender el suministro de gas natural a todas aquellas áreas geográficas de nuestro territorio que hasta ahora no han dispuesto de esta fuente de energía. Las principales actuaciones previstas en el PIE 2010-2020 son:
	Nuevos depósitos de almacenamiento para la planta regasificadora de Sagunt.
	Proyecto CASTOR de almacenamiento subterráneo de gas natural frente a la costa de Vinaròs para asegurar el suministro y modular la demanda.
	Duplicación del gasoducto del Mediterráneo y ampliación de la estación de compresión d'Elx.
	Desarrollo de nuevos gasoductos secundarios tales como Alicante-Benidorm-Altea, Oliva-Altea, Oliva-Cullera y Algüeña-Elx.
	demás, a largo plazo y con el fin de hacer llegar la red de gas natural a los principales dos económicos previstos en el territorio, se recomienda:
	Extensión gas natural al litoral del Baix Maestrat. Extensión al entorno de Llíria-Casinos por la CV-35. Consolidar el eje del Vinalopó. Extensión del gas natural al corredor del Palancia.

Propuestas estratégicas



Nodos de actividad económica en el territorio

Propuesta estratégica IIIIII

Propuestas estratégicas

20. 4 Propuestas de redes de telecomunicaciones

El acceso a las redes de telecomunicaciones con servicios avanzados se ha convertido en un elemento crucial del desarrollo regional, y de la generación de procesos de innovación, por lo que es prioritario extender al conjunto de la población todas las ventajas y servicios que aportan las redes de banda ancha. De esta manera se evitará una brecha digital geográfica entre el interior y el litoral más poblado y donde es más fácil la rentabilización de estas infraestructuras.

Hay un gran campo de aplicaciones de estos servicios en la sanidad, la educación, la cultura, la atención a dependientes y especialmente el trabajo a distancia, que puede ser uno de las actuaciones fundamentales para el mantenimiento de la población en el medio rural y el ahorro de desplazamientos no deseados.

Al margen de las actuaciones tendentes a la extensión de la banda ancha en zonas insuficientemente atendidas, es prioritario el despliegue de redes de nueva generación en entornos que ofrezcan un gran valor añadido tanto para el usuario residencial como el empresarial, produciendo un favorable efecto demostrativo de viabilidad técnica y económica de estas tecnologías.

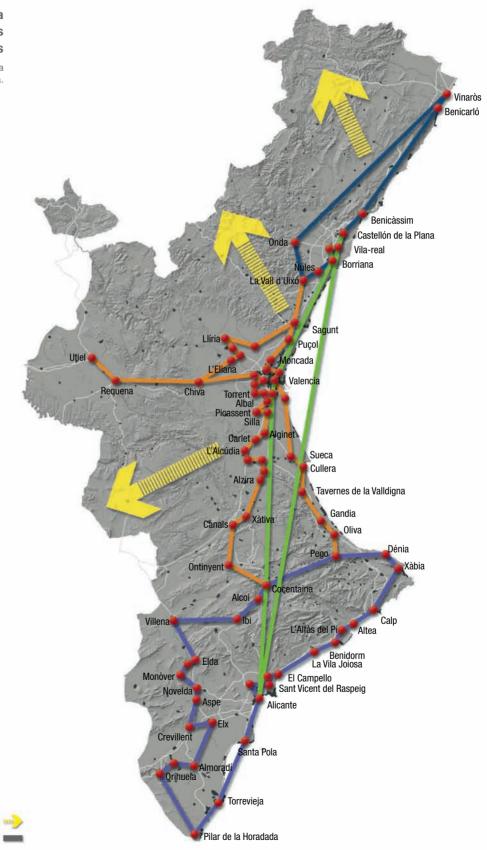
Asimismo es prioritario promover la innovación y el *cluster* del sector de las TIC en la Comunitat Valenciana mediante la creación de un polo de innovación en redes de nueva generación en la Comunitat, mediante la colaboración entre los sectores público y privado interesados, las universidades, los centros de investigación, funcionando la Generalitat como catalizador de estas actividades.

Otras acciones de impacto territorial que facilitan el despliegue de las telecomunicaciones son la construcción de infraestructuras pasivas de telecomunicaciones públicas aprovechando las obras civiles que realizan las administraciones. En este contexto, es recomendable el establecimiento de medidas normativas que permitan la instalación de infraestructuras pasivas de telecomunicaciones en las obras relacionadas con carreteras, redes hidráulicas, de energía u otros.

Propuestas estratégicas

Propuesta de redes autonómicas de telecomunicaciones

Fuente: Generalitat Valenciana y elaboración propia.



Propuestas estratégicas

20. 5 ectores

Principios directores para la implantación de infraestructuras en el territorio

Para una adecuada compatibilidad entre la implantación de infraestructuras y la conservación y viabilidad de la Infraestructura Verde, se deben seguir los siguientes principios:

- a) Fijar desde la planificación urbanística y territorial las reservas de suelo por las que discurrirán las infraestructuras básicas y de movilidad desde el máximo respeto a la protección de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio y a la mitigación de los riesgos naturales e inducidos.
- **b)** Integrar las infraestructuras básicas y de movilidad en el paisaje, respetando en lo posible la topografía y la vegetación preexistentes, la organización visual del paisaje y evitando una excesiva fragmentación del territorio.
- **c)** Priorizar los pasillos o reservas ya delimitados para la implantación de nuevas infraestructuras, pero si es necesaria una nueva reserva o un nuevo corredor de infraestructuras se atenderá al posible uso de los mismos para todo tipo de infraestructuras.
- d) Aplicar las medidas correctoras necesarias sobre los impactos negativos sobre el territorio a los proyectos de implantación de nuevas infraestructuras o de ampliación de las existentes, en particular sobre:
 - Las áreas urbanas y sus extensiones.
 - Los espacios con valor ambiental, cultural o agrícola.
 - Los elementos y estructuras relacionadas con la actividad agrícola reconocidos como elementos configuradores del paisaje tales como la geometría del parcelario o los márgenes de piedra seca, entre otros.
 - La fragmentación del territorio.
 - La topografía del terreno.
 - Las vías integradas en el territorio.
 - Redes de caminos u otros elementos históricos de interés.
 - El efecto barrera procurando la continuidad de los viales y manteniendo la funcionalidad de la conectividad ecológica y territorial.
 - El ciclo hidrológico.
 - La erosión del suelo.
 - La intrusión visual.
- e) Considerar en la integración paisajística de las infraestructuras los impactos desde las vías de comunicación y la visión panorámica lejana, la cuenca visual afectada por la intervención y su grado de visibilidad desde las visuales más frecuentes o relevantes.
- f) Poner especial énfasis en la disposición sobre el territorio de las nuevas infraestructuras atendiendo a criterios de orden y composición de volúmenes, materiales y tratamiento cromático, entre otros, que serán coherentes con el paisaje preexistente.
- **g)** Integrar las infraestructuras obsoletas en la imagen paisajística del territorio, aprovechando las oportunidades que ofrecen estos espacios restaurados para mejorar la calidad y el uso y disfrute del territorio y del paisaje.

Propuestas estratégicas

20. 6 Criterios para la integración paisajística y territorial de las infraestructuras de movilidad

Los trazados de infraestructuras de movilidad y los elementos relacionados deberán diseñarse con medidas de integración paisajística dimensionadas a la escala de los elementos del paisaje, participando de los valores y del carácter de los paisajes donde se ubiquen.

Los proyectos de las infraestructuras lineales adoptarán soluciones adecuadas para minimizar o reducir su presencia en el paisaje rural con excepción de aquellos casos en los que existan elementos de calidad que refuercen la monumentalidad del paisaje.

Para la mejora de la permeabilidad territorial, se debe fomentar la construcción de túneles, falsos túneles y viaductos que permitan los intercambios de masa, energía en información de los ecosistemas.

Se deberá evitar la fragmentación física, visual y social de los itinerarios paisajísticos no motorizados, habilitando los pasos necesarios en el diseño de las nuevas infraestructuras.

20. 7 Criterios para la integración paisajística y territorial de las infraestructuras energéticas

Las administraciones públicas evaluarán el efecto de los nuevos crecimientos sobre el consumo energético y el aumento de los gases de efecto invernadero, e incluirán medidas para contrarrestar dichas emisiones y priorizarán los modelos urbanos y territoriales que favorezcan el ahorro energético y la reducción de emisiones.

Se promoverán mecanismos que permitan revertir los beneficios de estas instalaciones en la mejora y restauración de los paisajes que les rodean, contribuyendo al desarrollo rural y a la necesaria cohesión territorial.

Se establecerán criterios territoriales para la localización de las infraestructuras energéticas, teniendo en cuenta, entre otros: la compatibilidad con la Infraestructura Verde, los pasillos determinados por el planeamiento urbanístico y territorial y atender al desarrollo rural. Las instalaciones energéticas evitarán la fragmentación visual del territorio y minimizarán su exposición visual y afectación a los fondos escénicos más emblemáticos y singulares de la Comunitat Valenciana.

Siempre que sea posible se procurará el soterramiento de las líneas de alta tensión a su paso por núcleos urbanos y espacios naturales protegidos.

Se procurará el autoabastecimiento mediante sistemas individuales de producción en implantaciones territoriales aisladas. Estas instalaciones deberán diseñarse de forma que queden integradas en la edificación y producir la mínima afección al paisaje.

20.8

Criterios para la integración paisajística y territorial de las infraestructuras de telecomunicaciones Las administraciones públicas fomentarán el uso compartido de las infraestructuras de telecomunicación para reducir sus impactos en el territorio. Para ello, se establecerán condiciones para las nuevas ubicaciones o el agrupamiento de instalaciones de telecomunicaciones en el territorio, de modo que se instalen en un solo soporte y que se ubiquen lejos de los edificios y los fondos escénicos más singulares y emblemáticos.

Propuestas estratégicas

Se evitará la instalación de antenas u otros elementos similares en los espacios naturales y culturales de mayor valor, asegurando el tratamiento estético de las antenas y de los edificios de modo que se integren de la mejor forma posible en los fondos escénicos.

Plan de protección y ordenación de las vistas desde las principales carreteras

La imagen que perciben los valencianos de su entorno es la que se divisa fundamentalmente desde las carreteras. Por tanto, es prioritaria la mejora de la imagen que se tiene desde los viales más transitados a través de normativa y actuaciones de mejora paisajística.

El cuidado del paisaje visto desde las carreteras tiene una gran importancia económica y de competitividad territorial. La ocultación de un paisaje de valor, la degradación de espacios colindantes a viales, el caos generado por tejidos urbanos desestructurados da lugar a procesos que dificultan la implantación de actividades económicas que pretenden ofrecer una imagen singular y diferenciada, devaluando los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio valenciano.

En este contexto, se propone un Plan que identifica las áreas vistas desde las principales carreteras y las clasifica en cuatro categorías en función de su visibilidad. El objetivo es preservar los paisajes de mayor valor que se perciben desde ellas y definir normas de integración paisajística de los usos y actividades que se implantan en estas cuencas visuales.

Plan de protección y ordenación de las vistas desde las principales carreteras

Fuente: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. La cuenca visual inmediata percibida desde la autovía

como hito visual y fondo de perspectiva

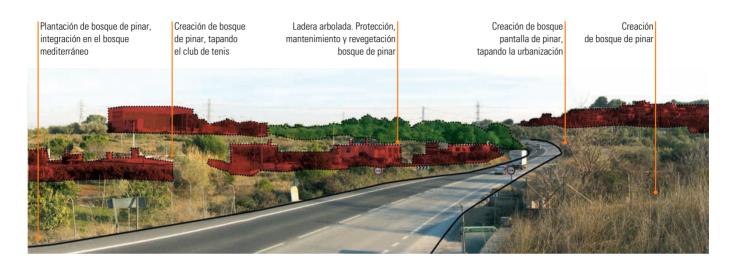


Las crestas de las montañas como hitos y referencias visuales en el paisaje

Espacios naturales alto valor La cuenca visual en primer plano percibida desde la autovía

Propuestas estratégicas

Ejemplo de actuación sobre carretera: CV-370



Ejemplo de propuesta de mejora visual: Carretera Manises-Riba-roja de Túria en el entorno del Parque Natural del Turia

Are de influencia visual. Tratamiento paisajistico e na las zonas colindantes y de impactos visuales.

Reforestación y diseño paisajistico a fección directa 1.112.000 m² y las zonas más lejanas 1.605.200 m² y las zonas más lejanas 1.605.000 m² z las zonas más lejanas 1.

Propuestas estratégicas

20.10

Plan de protección y ordenación de las vistas desde el ferrocarril de alta velocidad El AVE conformará un nuevo corredor que atravesará toda la Comunitat Valenciana y será utilizado por más de 10 millones de personas en el 2030. En la actualidad se desarrolla un cuidadoso estudio de visuales desde la traza de este tren para establecer aquellos paisajes que merecen una atención especial.

Los espacios atravesados por las nuevas líneas del ferrocarril de alta velocidad mostrarán nuevos paisajes que no son accesibles visualmente hoy en día para la mayoría de la población. Estos trayectos se pueden convertir en la imagen cuidada de un territorio singular de calidad.

El impacto que produce la implantación de esta infraestructura en el territorio se puede aprovechar como una oportunidad en el sentido de generar un efecto demostrativo de los altos valores paisajísticos de la Comunitat Valenciana. Para ello, se ha impulsado un estudio de la visibilidad desde las líneas del AVE para conocer el potencial escénico que se puede llegar a desarrollar.

El estudio delimita las zonas más visibles del AVE Valencia-Madrid, Alicante- Madrid, y Valencia-Castellón-Barcelona. Estas áreas sensibles serán catalogadas y clasificadas en función de la realidad territorial de cada una de ellas. En último término, se determinarán objetivos de calidad paisajística a partir de los cuales se priorizará la intervención en áreas concretas.

Ejemplo de integración visual del trazado del AVE

Plan de protección y ordenación de las vistas desde el ferrocarril de alta velocidad

Fuente: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

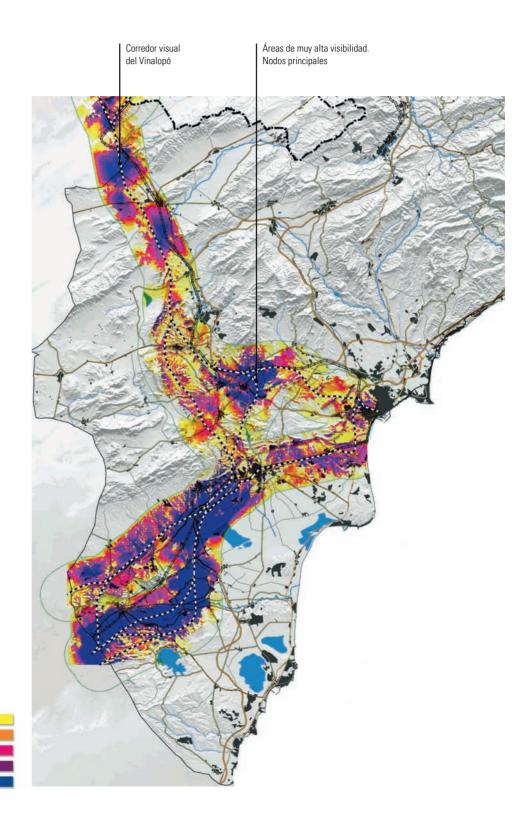




Propuestas estratégicas

Visibilidad desde los corredores del AVE en la provincia de Alicante

> Puntos visibles 0,01-24 24-77 77-147 147-257 257-575



Propuestas estratégicas

20. 11

Actuaciones forestales en los entornos de los grandes corredores de comunicación En el contexto antes referido se propone la reforestación, y mejora de las masas forestales, de los entornos de los grandes corredores de infraestructuras de la Comunitat Valenciana, actuaciones incluidas en el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana, PATFOR.

Estas actuaciones tendrán en cuenta las potencialidades biológicas del territorio en cuanto al tipo de especies vegetales a utilizar, y respetarán los elementos naturales y paisajísticos propios de cada zona, evitando la uniformidad de las vistas percibidas desde las infraestructuras lineales de transporte.

20. 12 Definición de grandes corredores de infraestructuras en el territorio

En principio, son aquellos ejes lineales que canalizan, o canalizarán en el horizonte estratégico de 2030, al menos dos tipos de infraestructura diferentes (carretera, autovía, autopista, ferrocarril, gas y electricidad). En la Comunitat se definen los siguientes:

- 1. Corredor Bajo Aragón-norte de Castellón (N-232): autovía y posibilidad línea eléctrica y gasoducto.
- 2. Corredor de la CV-10: autovía, alta velocidad propuesta, gas y electricidad.
- 3. Corredor de la AP-7, N-340 al norte del área metropolitana Valencia: autopista, autovía propuesta, gas propuesto, electricidad y ferrocarril.
- 4. Corredor de la A-23: autovía, gas propuesto, ferrocarril.
- 5. Corredor de la CV-50: autovía y posibilidad línea eléctrica y gasoducto.
- Circunvalación de Valencia: autovía-autopista, gas, propuesta by-pass ferroviario y electricidad.
- 7. Corredor de la CV-35: autovía, electricidad y propuesta de gas.
- 8. Corredor de la A-3: autopista-autovía, gas, electricidad y ferrocarril.
- 9. Corredor de la A-7, A-35: autovía, ferrocarril, gas y electricidad.
- 10. Corredor de la CV-60: autovía y gas.
- 11. Corredor de la AP-7, N-332: autopista-autovía, electricidad, gas propuesto y ferrocarril.
- 12. Corredor A-7, (CV-40) por el interior de Alicante: autovía, gas y electricidad.
- 13. Corredor de la A-31: autopista-autovía, gas propuesto, ferrocarril y electricidad.
- 14. Corredor Elda-El Pinós (CV-83): autovía y posibilidad línea eléctrica y gasoducto.
- 15. Corredor Orihuela-Torrevieja (CV-95): autovía y posibilidad línea eléctrica y gasoducto.
- 16. Corredor de la AP-7, N-340 Elx-Orihuela: autopista-autovía, gas, ferrocarril y electricidad.
- 17. Corredor de la AP-7 Vega Baja: autopista, ferrocarril propuesto y electricidad.

La construcción de nuevas infraestructuras lineales debe utilizar de forma preferente estos corredores, sin perjuicio de que los Planes de Acción Territorial, u otros instrumentos de desarrollo de la Estrategia Territorial, propongan otros corredores en una escala de mayor detalle.

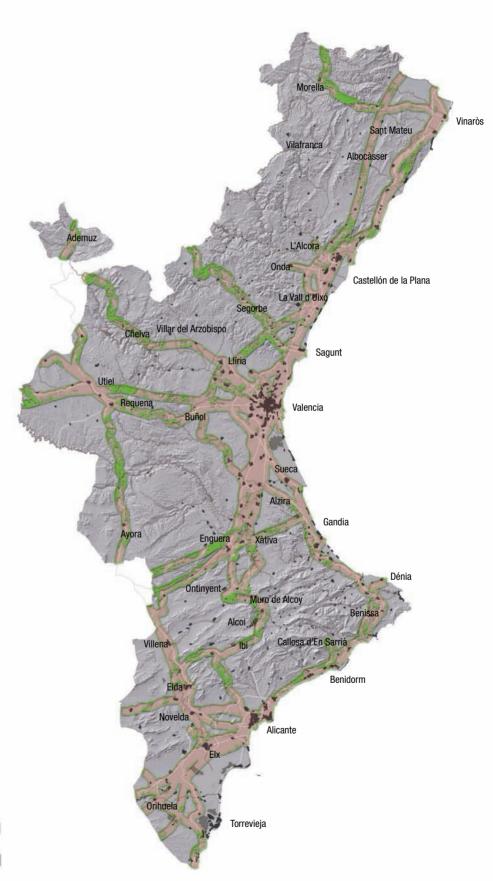
Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio

Propuestas estratégicas

Plan de reforestación de los entornos de los grandes corredores de comunicación

Suelo forestal

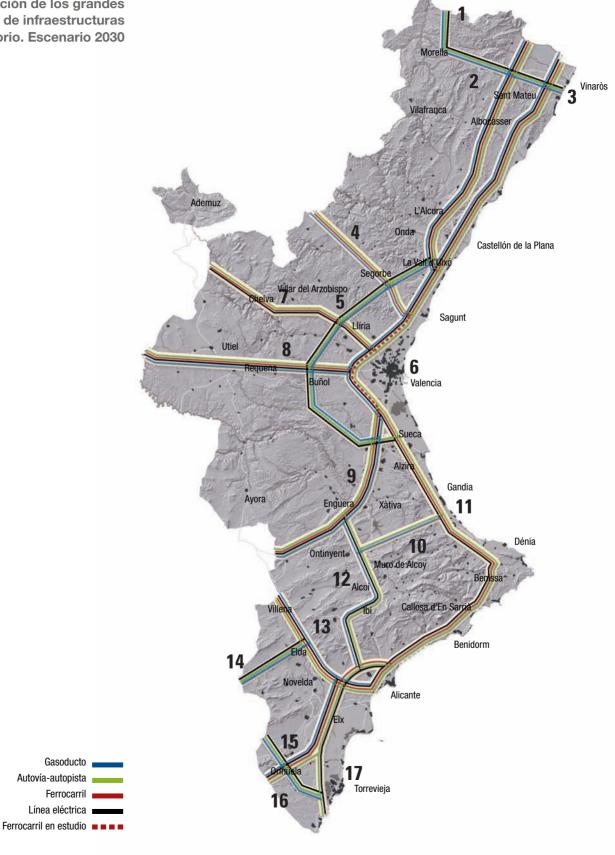
Área a menos de 1,5 km de las infraestructuras viarias principales



Objetivo 20 Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio

Propuestas estratégicas

Definición de los grandes corredores de infraestructuras en el territorio. Escenario 2030



Propuestas estratégicas

20. 13
Actuaciones
de integración ambiental
y paisajística
del corredor de la CV-10

Se trata del corredor territorial en el que se propone una mayor concentración de infraestructuras a corto, medio y largo plazo. Frente al resto de grandes corredores, que ya están muy consolidados, el de la CV-10-autovía de la Plana es un corredor en desarrollo, muy importante desde el punto de vista del equilibrio del territorio y, al mismo tiempo, es clave para la sostenibilidad global del territorio ya que está situado en la franja intermedia del territorio, en un punto muy crítico de contacto entre el litoral y un interior que alberga valores ambientales, paisajísticos y de patrimonio cultural muy sobresalientes.

Sobre este eje se van a desarrollar en los próximos años, una autovía hasta el límite con Cataluña, el aeropuerto de Castellón, a punto de inaugurarse, una conexión de gas natural y el tren de alta velocidad de pasajeros, tal y como lo propone la Generalitat.

Es prioritario anticiparse a la implantación de estas infraestructuras y realizar un plan de integración global de las infraestructuras previstas en este territorio, adoptando las medidas pertinentes para garantizar la permeabilidad entre los ecosistema litorales y de interior.

En concreto hay tres espacios críticos para resolver esta conexión: la conexión entre la Serra d'Irta con el espacio de la Red Natura 2000 Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana, la conexión de Parque Natural del Desert de Les Palmes con Penyagolosa, la conexión Irta-Serra d'en Garceràn y la comunicación de esta última con el Parque Natural de Cabanes-Torreblanca.

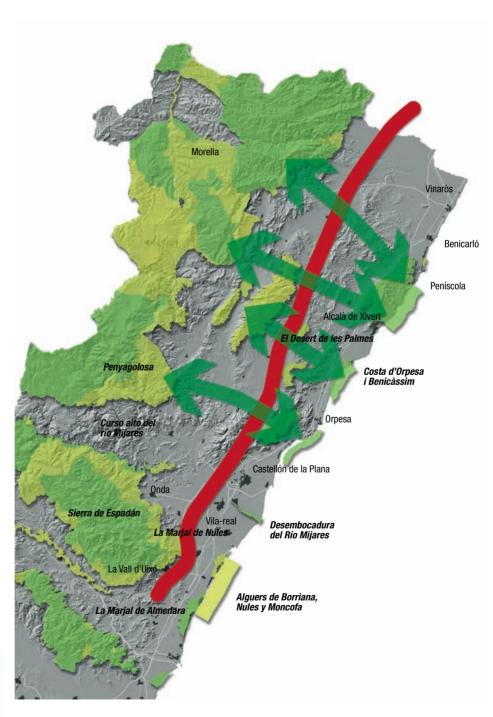
Así pues el mantenimiento de la conectividad a través de las áreas de conexión territorial requiere la adopción de medidas de permeabilización de las infraestructuras lineales. Dichas medidas pueden ser:

- □ Acondicionamiento, ensanche y naturalización de las obras de paso de las infraestructuras sobre los cauces existentes.
- □ Pasos a distinto nivel naturalizados (pasos elevados, falsos túneles, etc.) que deben tener una anchura suficiente para garantizar el mantenimiento de la conectividad. Obras de permeabilización de pequeñas dimensiones que permitan el paso de fauna de pequeño tamaño.
- Combinación de las medidas anteriores.

Las nuevas infraestructuras que se construyan, o las mejoras y ampliaciones de las existentes, deberán incorporar en su diseño la permeabilización de las mismas para mantener la conectividad en las intersecciones con las áreas de conexión territorial.

Propuestas estratégicas

El corredor de la CV - 10 y los conectores territoriales



Corredor de la CV-10 Conectores territoriales Red Natura 2000

Propuestas estratégicas

20. 14
Definición
de futuras infraestructuras
de alta importancia estratégica
con condicionantes
ambientales

Hay un conjunto de infraestructuras previstas, y reflejadas en esta Estrategia, que son fundamentales para alcanzar las grandes metas planteadas pero su trazado tiene que responder a las máximas garantías ambientales y paisajísticas para evitar impactos irreparables al territorio que pudieran hipotecar su calidad y los valores que produce para el conjunto de la sociedad.

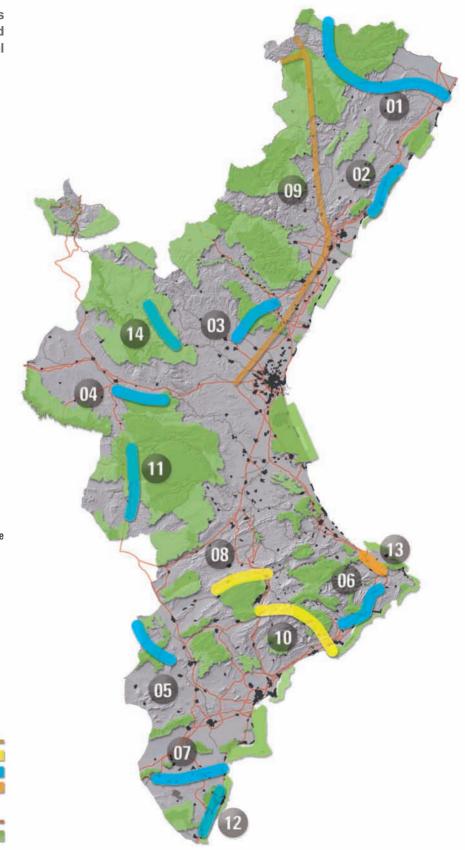
Por tanto, es recomendable, desde este momento, empezar a desarrollar acciones que contemplen la introducción del cumplimiento de los objetivos ambientales y paisajísticos en la fase previa a su diseño y desarrollo.

Entre otras, estas cautelas se deben aplicar a las siguientes actuaciones:

- El eje Bajo Aragón-norte de Castellón (la actual N-232). Es un corredor de alto interés estratégico para la Comunitat Valenciana. Afecta al Lugar de Interés Comunitario de la Tinença de Benifassà-Turmell i Vallivana.
- 2. Desdoblamiento de la N-340 a la altura del Parc Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca.
- 3. CV-50 en el paso por el Parc Natural de la Serra Calderona. Esta actuación, sin perjuicio de su función de conexión externa del territorio, es un eje estratégico para la vertebración interna de la Comunitat y, especialmente, del área metropolitana de Valencia en su extensión hacia el interior.
- 4. Una futura autopista Valencia-Utiel en su afección a los corredores territoriales de conexión entre las sierras de Negrete y Malacara.
- 5. Una futura autopista Alicante-Caudete, en su afección al entorno de la Sierra de Salinas.
- 6. Desdoblamiento de la N-332 por su afección a la Sierra de Bèrnia y sus conectores con el litoral y en los espacios protegidos de la comarca de La Safor.
- 7. El eje Orihuela-Guardamar muy importante por las conexiones trasversales del Bajo Segura, en un entorno de gran valor económico y ambiental.
- 8. La prolongación de la CV-81 desde Bocairent a Muro de Alcoy, junto con espacios naturales de gran valor.
- 9. La línea eléctrica de 400 kV que discurre desde la comarca de Els Ports hasta el área de Castellón, importante para la interconectividad energética.
- 10. Un caso especial es la conexión Alcoi-Benidorm por el interior. Es una carretera de alta sensibilidad, tanto por los valores naturales que podrían verse afectados por una acción infraestructural traumática, como por la perdida de identidad y de activos paisajísticos para los pueblos que atraviesa, los cuales tienen en el aprovechamiento de su ruralidad, y en la explotación de sus recursos endógenos, las claves de su desarrollo sostenible. Por lo tanto, cualquier mejora tiene que estar supeditada a las características específicas de estas áreas y a la implantación de sistemas de transporte público.
- 11. Desdoblamiento de la N-330 y su afección al LIC del Valle de Ayora y Sierra del Boguerón.
- 12. Duplicación de la N-332 a su paso por la proximidad de los humedales del sur.
- 13. El futuro tren de la costa en su paso por las Sierra de Bèrnia y Ferrer-Penyasegats de la Marina.
- 14. La autovía Valencia-Llíria-Ademuz (CV-35) y su afección al LIC del Alto Turia.

Propuestas estratégicas

Futuras actuaciones de alta sensibilidad ambiental



Actuaciones

- 01 Eje Bajo Aragón-Vinaròs
- 02 Desdoblamiento N-340
- 03 Futuro túnel de la Calderona
- **04** Paso de la futura autopista Valencia-Utiel
- 05 Paso de la futura autopista Alicante-Caudete
- 06 Desdoblamiento N-332
- 07 Eje Orihuela-Guardamar
- 08 Conexión Bocairent-Muro de Alcoy
- 09 Línea eléctrica Castellón-Valencia
- 10 Actuación Alcoi-Benidorm
- 11 Desdoblamiento de la N-330
- 12 Duplicación N-332
- 13 Tren de la costa
- 14 Autovía de Ademuz CV-35



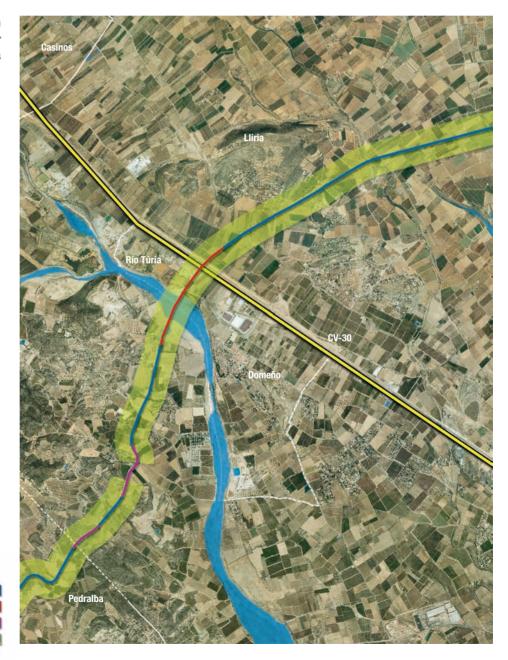
Propuestas estratégicas

20. 15
Aprovechar el potencial territorial del corredor de infraestructuras definido en el Plan de Acción Territorial

Este corredor, al margen de su utilidad principal, puede albergar algunos usos e infraestructuras estratégicas, incluso puede tener un papel de conector territorial para determinados espacios naturales siempre que sean compatibles con su función principal.

En síntesis, se trata de aprovechar un potencial territorial de alto valor estratégico para mejorar los activos territoriales con los que cuenta la Comunitat Valenciana y reforzar las metas tendentes a reducir al máximo el consumo de suelo.

Optimización del actual corredor de infraestructuras



Corredor de infraestructuras
Conducción
Sifón
Túnel
Ámbito de afección

Propuestas estratégicas

20. 16
Cartografía
de compatibilidad
de las infraestructuras
con el territorio

La compatibilización de las infraestructuras con el territorio que persigue la Estrategia Territorial pretende ser integrada, incorporando al proceso de toma de decisiones la consideración de factores ambientales y paisajísticos sin ignorar las preexistencias reconocibles en el territorio, porque esto ha de contribuir notablemente a la minimización del impacto de las nuevas infraestructuras. Desde este orden de planteamientos se recomienda no apartarse en exceso de los corredores ya identificados, sin perjuicio de la necesidad de abrir otros nuevos en ámbitos críticos con condicionantes ambientales y paisajísticos insalvables.

Desde este posicionamiento la Estrategia Territorial propone una cartografía de compatibilidad de las infraestructuras con el territorio, elaborada en origen a escala 1:100.000 por lo que ha de ser necesariamente concretada por el planeamiento territorial, sectorial y urbanístico. Esta cartografía distingue tres niveles de compatibilidad:

- Compatibilidad alta: donde las características del territorio permiten albergar corredores de infraestructuras sin que suponga un daño significativo a los valores ambientales y culturales del territorio.
- ☐ Compatibilidad media: donde las características del territorio presentan alguna dificultad sin requerir una normativa específica de protección, pero requiriendo soluciones técnicas que eviten daños a los valores ambientales y culturales del territorio.
- Compatibilidad baja: donde las características del territorio desaconsejan la implantación de nuevas infraestructuras. Solamente en el caso de ausencia de alternativas viables desde el punto de vista ambiental, económico y social, se podrán implantar infraestructuras en estos ámbitos y siempre bajo los condicionantes de la normativa de protección y adoptando las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar la afección.

Propuestas estratégicas

Aptitud del territorio para la implantación de infraestructuras

Compatibilidad del territorio con corredores de infraestructuras

Grado 1: Compatibilidad alta Grado 2: Compatibilidad media

Grado 3: Compatibilidad baja

Propuesta de corredores de infraestructuras

FF.CC

Autopista-Autovía Electricidad Gas

Ámbito prioritario

para las nuevas infraestructuras

