
PROYECTO BÁSICO DE LA RONDA OESTE DE VILAMARXANT

DOCUMENTO 4

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

ÍNDICE

1.-	LEGISLACIÓN VIGENTE EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	3
	1.1.- Descripción general de la actuación.....	3
	1.2.- Legislación europea.....	3
	1.3.- Legislación estatal.....	3
	1.4.- Legislación autonómica. Comunidad Valenciana.....	3
	1.5.- Conclusiones.....	4
2.-	ANTECEDENTES.....	4
3.-	INCORPORACIÓN AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE CONSULTAS PREVIAS.....	5

1.- LEGISLACIÓN VIGENTE EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

1.1.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ACTUACIÓN.

La actuación proyectada consiste en una nueva carretera alternativa a la travesía de la CV-50 a su paso por la población de Vilamarxant. Tiene su inicio el sur de esta localidad en el entrono del polígono industrial, y con una longitud aproximada de 3200 m conecta al norte de la población con la propia CV-50, discurrendo al oeste del núcleo urbano. La carretera prevé conexiones con la CV-370 propiedad de la Diputación de Valencia y con la carretera local CV-3770. La vía dispondrá de 6 rotondas dividiendo la actuación en 5 tramos, que enumerados de Sur a Norte son:

- ✓ Tramo 1: Se enclava entre la Rotonda 1, en la conexión con la CV-50 al sur de Vilamarxant, y la Rotonda 2, en la intersección con la CV-3770 al Sur-Oeste. En este tramo la vía está compuesta por una calzada con un carril para cada sentido.
- ✓ Tramo 2: Entre la Rotonda 2 y la Rotonda 3, en la intersección con la CV-37. En este tramo la vía está compuesta por una calzada con un carril para cada sentido.
- ✓ Tramo 3: Entre la Rotonda 3 y la Rotonda 4, al Noroeste de Vilamarxant. En este tramo la vía está compuesta por doble calzada con dos carriles por sentido.
- ✓ Tramo 4: De la Rotonda 4 hasta la Rotonda 5, en el cruce con el Camí de la Pea. En este tramo la vía está compuesta por doble calzada con dos carriles para cada sentido.
- ✓ Tramo 5: Entre la Rotonda 5 y la Rotonda 6, dónde finaliza conectando con la CV-50 al norte de Vilamarxant. En este tramo la vía está compuesta por doble calzada con dos carriles por cada sentido de circulación.

Se ha diseñado la rotonda 1 de forma que no afecte al Área de influencia 2 del PORN del Parque Natural del Túrria. Sólo la ampliación de la CV-50 para la ejecución del ramal de conexión de la CV-50 con la rotonda 1 en el lado sur podría ubicarse en terreno considerado como Área de influencia 2 del PORN.

En el Anexo de Planos se incluye el trazado de la carretera.

1.2.- LEGISLACIÓN EUROPEA.

En materia de evaluación de impacto ambiental, la legislación vigente es la siguiente:

- **Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.**

La *Directiva 2011/92/UE* establece en su artículo 4 que los proyectos recogidos en el Anexo I se someterán a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en dicha ley. También se establece que los proyectos contemplados en el Anexo II se someterán a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental del Estado

miembro.

El Anexo I de ésta recoge el siguiente supuesto bajo el que pueda englobarse la actuación prevista:

7. b) *Construcción de autopistas y vías rápidas.*

c) *Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 kilómetros en una longitud continua.*

En el Anexo II se cita:

10. e) *Construcción de carreteras, puertos e instalaciones portuarias, incluidos los puertos pesqueros (proyectos no incluidos en el anexo I).*

1.3.- LEGISLACIÓN ESTATAL.

En materia de evaluación de impacto ambiental, la legislación vigente es la siguiente:

- **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.**
- **Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.**

Ley de 21/2013 de 9 de diciembre,

El Anexo I del citado Decreto Legislativo recoge los siguientes supuestos bajo los que pueden englobarse la actuación prevista:

Grupo 6. Proyectos de infraestructuras.

a. *Carreteras.*

1. *Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.*

El Anexo II del *Real Decreto Legislativo 1/2008* no se recoge ningún supuesto bajo el que pueda englobarse la actuación prevista.

1.4.- LEGISLACIÓN AUTONÓMICA. COMUNIDAD VALENCIANA.

En materia de evaluación de impacto ambiental, la legislación vigente en la Comunidad Valenciana es la siguiente:

- **Ley 2/1989**, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Impacto Ambiental.
- **Decreto 162/1990**, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental.
- **Orden de 3 de enero de 2005**, de la Conselleria de Territorio y Vivienda por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar ante esta Conselleria.
- **Decreto 32/2006**, de 10 de marzo, de Consell de la Generalitat, por el que se modifica el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se aprobó el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat, de Impacto Ambiental.

El artículo primero de la Ley 2/1989, en su párrafo dos, establece que se someterán a evaluación de impacto ambiental todos los proyectos recogidos en el anexo de dicha Ley. También, en su párrafo tres, establece que el Consell de la Generalitat, mediante Decreto, podrá establecer unos límites mínimos a las actividades señaladas en el anexo, a partir de los cuales se exigirá el estudio y evaluación de impacto ambiental. A este respecto, el Decreto 162/1990 distingue actividades que deben someterse al proceso completo de evaluación de impacto ambiental, y proyectos que deben someterse a un proceso simplificado denominado estimación de impacto ambiental.

El Anexo I del Decreto 162/1990 recoge todos los proyectos o actividades que deberán someterse al procedimiento completo de evaluación de impacto ambiental

8. Proyectos de infraestructura.

a) *Construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana, salvo en los casos que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de carreteras con Declaración positiva de Impacto Ambiental, y en los casos de construcción de líneas de tranvía cuyo trazado discorra íntegramente por suelo urbano.*

El Anexo II del Decreto 162/1990 recoge todos los proyectos que deberán someterse al procedimiento de estimación de impacto ambiental, recogiendo el siguiente supuesto:

3. Proyectos de infraestructura.

b) *Actuaciones en materias de vías de comunicación, exceptuadas las de conservación y mantenimiento, para las que se exija información pública en su legislación sectorial.*

1.5.- CONCLUSIONES

1. La actuación objeto de estudio consiste en proyectar una nueva carretera, con un carril de circulación por sentido en sus tramos 1 y 2, y doble calzada con dos carriles por sentido en los tramos 3, 4 y 5.
2. Según lo establecido en la legislación europea de impacto ambiental no sería necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto el proyecto, por no encontrarse englobado ni en el Anexo I, pero estaría sometido a la decisión del Órgano Ambiental por estar incluido en el Anexo II.
3. Según lo establecido en la legislación estatal de impacto ambiental deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto los proyectos de construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
4. Según lo establecido en la legislación autonómica de impacto ambiental deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental los proyectos de construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana, salvo en los casos que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de carreteras con Declaración positiva de Impacto Ambiental.

En cumplimiento de la legislación estatal y la autonómica, se desarrolla el presente documento.

2.- ANTECEDENTES.

Las carreteras CV-50 y CV-370 están siendo objeto en los últimos años por parte de las administraciones autonómica, provincial y local de diversos proyectos y actuaciones encaminados a paliar su problemática y mejorar su funcionalidad.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori recoge en el marco del Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2010-2020, la vertebración Norte-Sur de la Comunidad Valenciana mediante vías de alta capacidad. En el municipio de Vilamarxant estaba prevista la futura ejecución en régimen de concesión del tramo II de la Autovía Metropolitana CV-50, entre la Autovía del Turia CV-35 y la A-3 en Cheste. Esta actuación suponía trasladar el paso de la CV-50 fuera del ámbito urbano y periurbano de Vilamarxant. Dado que la concesión de la autovía CV-50 se encuentra paralizada y por tanto también la ejecución del tramo entre Benaguasil y la A-3 a la altura de Cheste, se hace necesario resolver el problema que representa la travesía de la CV-50 a su paso por Vilamarxant. El concierto previo del PGOU de Vilamarxant (no aprobado en la actualidad) preveía una ronda por el lado oeste de la población conectando la CV-50 al oeste con la CV-370, para finalizar al sur en el polígono Enchilagar del Rullo, en una glorieta existente que resolvía los movimientos de acceso y salida del polígono con la carretera CV-50.

El proyecto de la concesión de la carretera CV-50 incluía la ejecución del tramo de ronda comprendido entre la carretera CV-370 y la CV-50 a la altura del citado polígono industrial. Posteriormente, la Consellería estudió la forma de potenciar el eje conformado por la CV-370 entre Ribarroja y la CV-50, previéndose la ejecución de una rotonda más excéntrica a la población que la recogida en el Concierto Previo del PGOU, la cual tiene un carácter predominantemente urbano.

La propia Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient redactó en 2015 el Estudio de Planeamiento "Ronda oeste de Vilamarxant", cuyo objetivo era mejorar el nivel de servicio de la CV-50 a su paso por el municipio, resolviendo a su vez la problemática urbana, mediante una actuación de menor impacto económico y ambiental que la inicial autovía CV-50

Existe un camino municipal, "Camí del Assagador" que es utilizado por los camiones que transitan entre la CV-370 y el polígono industrial, y que partiendo de la rotonda citada llega a la CV-50 atravesando una zona de campos de cultivo y el polígono industrial Enchilagar del Rullo, Utilizando este itinerario, se proyectó y ejecutó la adecuación y ensanche de ese camino para permitir un tráfico moderado de pesados por el citado camino, reduciendo la carga sobre la CV-370. Se encuentra ya ejecutado por parte de la Diputación de Valencia el "Proyecto de acondicionamiento del Camí del Assagador en Vilamarxant", cuyo objetivo ha sido reducir el tráfico de la CV-370 de entrada desde Ribarroja. Este tramo de entrada, desde la rotonda de inicio de la travesía anterior al barranco de Teulada hasta la CV-50, mantiene una sección muy ajustada para el elevado tráfico de pesados que deben atravesarla.

En julio de 2015, la Diputación de Valencia redactó el Estudio de Planeamiento viario para la Ronda perimetral de Vilamarxant (S-466EP), cuyo objeto era analizar las posibles alternativas para la creación de una actuación que permitiese resolver tanto los problemas de funcionalidad y seguridad derivados del cruce entre la CV-50 y la CV-370 en el interior del casco urbano de Vilamarxant y mejorar el nivel de servicio de ambas carreteras en dicho ámbito.

En enero de 2018 se redacta el Documento de inicio ambiental del PROYECTO BÁSICO DE LA RONDA OESTE DE VILAMARXANT solicitando al órgano ambiental la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental. El día 6 de marzo de 2018 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, por parte de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Ronda Oeste de Vilamarxant." En fecha 22 de mayo de 2019 la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, reitera la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

Una vez realizadas las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, el 11 de junio se emite el Documento de alcance. En el Apéndice nº 1 se adjunta dicho documento.

3.- INCORPORACIÓN AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE CONSULTAS PREVIAS.

Según el Documento de determinación del alcance, se confirma el requerimiento de EIA, indicando que el órgano sustantivo es la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad y el órgano ambiental es la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Conselleria de Medio Ambiente.

Las Administraciones públicas afectadas que han emitido informe acerca del Documento de Inicio son:

- Subdirección General de Espacios Naturales Protegidos.
- Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte.
- Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.
- Ayuntamiento de Vilamarxant.
- Confederación Hidrográfica del Júcar.

En el Apéndice nº 1 se adjunta los informes de contestación de estos organismos.

En el capítulo 9 de este estudio se lleva a cabo un análisis de todos los informes emitidos por estos organismos.