
PROYECTO BÁSICO DE LA RONDA OESTE DE VILAMARXANT

DOCUMENTO 4

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

**CAPÍTULO 9. INCORPORACIÓN RESULTADO FASE CONSULTAS
PREVIAS**

ÍNDICE

1.-	CONSIDERACIONES DEL DOCUMENTO DE DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL EIA.	3
2.-	AYUNTAMIENTO DE VILAMARXANT.	3

3.-	PARQUE NATURAL DEL TÚRIA.....	3
4.-	CONCLUSIONES.....	4

1.- CONSIDERACIONES DEL DOCUMENTO DE DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL EIA.

Como contestación al *Documento de inicio del EIA*, en junio de 2019 se recibió el *Documento de determinación del alcance del EIA* enviado por la Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental, que se incluye en el nº 1 del Capítulo 1 de este EIA. En este documento se recogían los informes emitidos por algunas de las administraciones consultadas, con consideraciones respecto al trazado de la Ronda Oeste de Vilamarxant. Estos documentos se han tenido en cuenta para la elección de la solución propuesta, como se justifica seguidamente.

Las consideraciones de estas administraciones se realizaron a partir de los corredores establecidos en el documento de inicio, dentro de los cuales se ha tratado de diseñar las diferentes alternativas y soluciones contempladas en el presente anejo. Para un mejor seguimiento de este apartado, en el plano nº 5 del Apéndice nº 1 se incluye la planta de estos corredores.

2.- AYUNTAMIENTO DE VILAMARXANT.

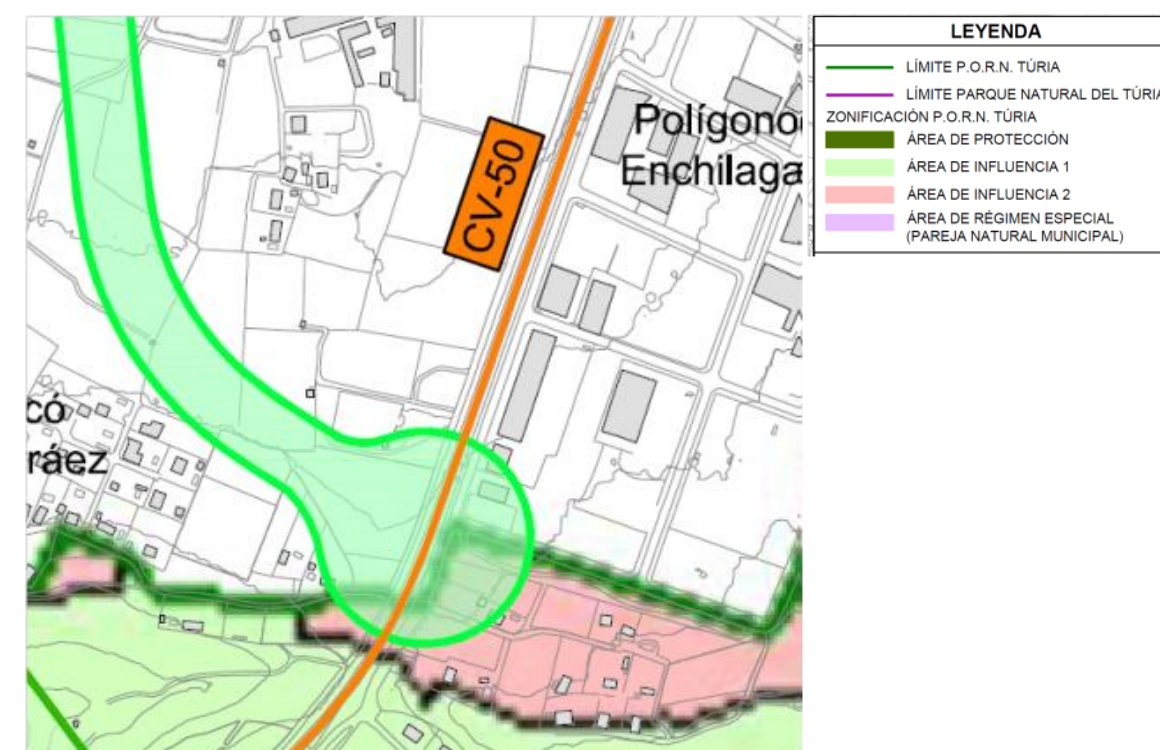
- ✓ Respecto al Tramo 1 Norte: Considera que el tramo más adecuado es el CORREDOR NORTE A, compatible con las SOLUCIONES A y B del tramo consideradas en este anejo.
- ✓ Respecto al Tramo 3 Sur y Tramo 2 Oeste: Considera que el tramo que tiene menos inconvenientes es el CORREDOR OESTE B, compatible que la SOLUCIÓN B del tramo considerada en este anejo.

3.- PARQUE NATURAL DEL TÚRIA.

- ✓ Respecto al Tramo 2 Oeste:
 - El CORREDOR OESTE A (compatible con la SOLUCIÓN A del tramo 2 Oeste) quedaría descartado puesto que:
 - Es la alternativa que más impacto ambiental causaría por afectar a una zona protegida de gran interés ambiental y paisajístico, con terrenos forestales.
 - Supone una mayor longitud de trazado afectando más superficie dedicada a cultivos agrícolas.
 - Atraviesa el suelo residencial de la urbanización Font Calenta.
 - El CORREDOR OESTE B (correspondería a la SOLUCIÓN B del Tramo Oeste 2 de este anejo), incluida en el ámbito del Área de Influencia 2:

- Es compatible con lo indicado en los artículos 91 y 92 del PORN siempre que esté de acuerdo con el planeamiento urbanístico municipal.
- El trazado se sitúa en una zona que actualmente presenta un mosaico de campos de cultivo en producción, con zonas abandonadas y matorral, y zonas de vegetación natural, propia de ambientes palustres. La presencia de esta nueva infraestructura de carácter lineal puede provocar una fragmentación de los hábitats presentes en la misma, por lo que en función de lo indicado en los artículos 76 y 77 del PORN, se deberán establecer una serie de medidas correctoras para evitar una situación de aislamiento.

El CORREDOR OESTE B presentado en el Documento de Inicio sólo afectaba al PORN del Túria en una pequeña zona situada en la rotonda de conexión con la CV-50, tal y como se comprueba en la imagen siguiente:



Por ello, el informe del Parque Natural concluía:

“...una vez estudiadas las distintas alternativas consideramos más adecuado para el segundo tramo la alternativa Sur B al no presentar ninguna afeción al PORN del Túria, siendo su trazado más corto y afectando por tanto a una superficie menor de cultivo, y terminando en la CV-50 a la altura del polígono industrial de Arxilagar del Rullo”.

La utilización del Corredor Sur B permite el diseño de las Soluciones A y C para el Tramo 3 Sur, que resulta técnicamente inviable por los diferentes motivos justificados en un

apartado anterior.

Aunque cualquier solución dentro del corredor es compatible con los usos del PORN para el Área de Influencia 2, y también con el planeamiento urbanístico de Vilamarxant en la que afecta al Parque, se ha diseñado la rotonda definitiva de conexión tomando como borde exterior la propia CV-50 y el vial de acceso al polígono industrial, de forma que no se incluya dentro del Área de influencia 2 del PORN. No obstante, y aunque ya no serían de aplicación los artículos 76 y 77 del PORN, se han considerado medidas correctoras de entre las recomendadas en el Informe del Parque Natural:

La Ronda Oeste es una infraestructura que se ha diseñado con las adecuadas medidas correctoras de integración paisajística y de minimización de impactos ambientales, para lo cual se ha redactado en este proyecto los Documentos Nº4 y Nº5, en los que se ha considerado la correcta ubicación de la infraestructura lineal para minimizar los impactos negativos, así como la restauración de los terrenos y de las formaciones vegetales afectadas.

Se ha dispuesto los pasos de fauna necesarios para permeabilizar el vial, tal y como se contempla en el Documento Nº4: Estudio de Impacto Ambiental, y en el Documento Nº2: Planos (10.- Medidas correctoras y de integración paisajística. Planta general). Su diseño cumple con las *“Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales” del MAGRAMA.*

La disposición de rotondas a lo largo de la traza permite la conectividad de la ronda con las principales carreteras y caminos municipales, favoreciendo la permeabilidad de la nueva ronda. Además, se ha considerado la reposición de todos los accesos a las parcelas, por lo que se la accesibilidad del territorio no se ve mermada.

La Ronda incluye medidas de movilidad sostenible, puesto que se ha incorporado un carril ciclopeatonal a lo largo de toda la traza, que cruza la carretera a través de las isletas de las rotondas previstas, consiguiendo la completa permeabilidad del tráfico no rodado, y conectándolo con los principales caminos para darle continuidad a lo largo del territorio afectado por la ronda. Estas medidas son especialmente importantes en el tramo 1 norte, dónde la carretera atraviesa la zona más habitada y próxima al casco urbano, disminuyendo el efecto barrera que supone la infraestructura.

El trazado de la ronda, y en especial en el Tramo 2 Oeste, se ha proyectado tratando de compatibilizar por una parte la normativa vigente en materia de carreteras, con unas alineaciones que sean cómodas para el usuario, evitando el incremento de la accidentalidad y los problemas de seguridad vial, y por otra se ha tratado de evitar en la medida de lo posible el efecto negativo de la fragmentación de los hábitats presentes en el territorio que la presencia

de esta nueva infraestructura lineal puede provocar. Además, se han incluido las medidas de integración paisajística del Documento Nº5 que colaboran a mimetizar la ronda con el medio físico.

4.- CONCLUSIONES.

Por tanto, el trazado seleccionado se ajusta a la propuesta planteada por el Ayuntamiento de Vilamarxant en los tramos 1 Norte y 2 Oeste, rechazándose las Alternativas que contemplan en su itinerario cualquiera de las Soluciones del tramo 3 Sur puesto que son técnicamente inviables.

Para cumplir con las indicaciones del Parque Natural, y ante la imposibilidad de implantar el tramo 3 sur, se ha modificado la Solución prevista para el Tramo Oeste de forma que no afecte al PORN del Tùria, además de adoptarse las medidas correctoras necesarias para la integración del trazado de la ronda, minimizando en la medida de lo posible la fragmentación de las unidades de vegetación natural de carácter forestal, arbustivo o herbáceo existentes.