

---

**PROYECTO BÁSICO DE LA RONDA OESTE DE VILAMARXANT**

---

**DOCUMENTO 4**

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

---

**APÉNDICE Nº 1. DOCUMENTO DE DETERMINACIÓN DEL ALCANCE  
DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**



## DOCUMENTO DE DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "RONDA OESTE DE VILAMARXANT"

Datos del expediente en el servicio de Evaluación de Impacto Ambiental

**Expediente:** 030/2018-AIA  
**Título:** Ronda Oeste de Vilamarxant  
**Órgano sustantivo:** Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad  
**Localización:** Vilamarxant

### A. CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO DE "RONDA OESTE DE VILAMARXANT"

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.

El contenido del documento inicial es válido para proceder a la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

El objeto del proyecto es resolver los problemas generados por la travesía de la población de Vilamarxant, relacionados principalmente con la seguridad vial y la funcionalidad del sistema viario.

En la actualidad la carretera CV-50 entra al municipio de Vilamarxant por el norte procedente del término de Benaguasil, cruzándolo en dirección sur hasta llegar al término de Cheste, atravesando en su recorrido el casco urbano de Vilamarxant. En su trazado atraviesa todo tipo de suelos: urbanos, residenciales e industriales, urbanizables residenciales y no urbanizables de diverso tipo. En el tramo de travesía, objeto del presente proyecto, se trata de una carretera con un único carril por sentido.

Por otra parte, la CV-370 es la carretera que une Manises con Pedralba, atravesando el núcleo urbano de Vilamarxant. Se trata de una carretera local que pertenece a la Diputación Provincial de Valencia.

Desde Ribarroja del Turia llega hasta Vilamarxant atravesando de este a oeste (sentido Pedralba) por la parte norte-centro del término municipal. Al igual que la CV-50, la carretera CV-370 está formada por un único carril por sentido.

El cruce de ambas infraestructuras tiene lugar dentro del núcleo urbano. Actualmente el cruce es gestionado mediante semaforización. La situación actual ocasiona las siguientes deficiencias:

- continuas retenciones en el interior del núcleo urbano
- retrasos en ambas carreteras y disminución del nivel de servicio
- problemas de movilidad urbana
- riesgo de seguridad vial y seguridad ciudadana
- problemas y molestias sobre la población

### B. OBJETO DE ESTE INFORME

La evaluación de impacto ambiental de proyectos queda regulada en la Ley 2/1989, de 3 de marzo de 1989, de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana, los reglamentos que la desarrollan (Decreto 162/1990 y Decreto 32/2006, que modifica el anterior) y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA).

La legislación ambiental tipifica en sus anexos los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental. En el Anexo I del Decreto 32/2006, Grupo 8, apartado a) se encuentra la construcción de carreteras de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana. Así pues, el proyecto propuesto se encuentra sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria queda regulado en la Sección Primera, del Capítulo II del Título II de la LEA. De acuerdo con lo establecido en el artículo 33.2, con carácter previo al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, el órgano ambiental procede a determinar el alcance del estudio de impacto ambiental. Este es el objeto del presente informe.

El objetivo principal del proyecto es eliminar la actual travesía de la CV-50 a su paso por el municipio de Vilamarxant, mejorado el nivel de servicio y su funcionalidad, resolviendo a su vez la problemática urbana que genera la actual travesía, de modo que se cuente con una ronda perimetral urbana que evite el paso del tráfico por dentro del casco urbano.

Se plantean diversas alternativas:

- Alternativa 0: Esta alternativa coincide con la situación actual. Presenta el inconveniente del tránsito de los vehículos en la travesía urbana de CV-50 y CV-370 por el interior del municipio, provocando molestias sobre los habitantes de la población, originadas por la congestión, ruido y contaminación, problemas de seguridad vial, penalizando de manera evidente los niveles de servicio de las dos carreteras.
- Alternativa 1 o Corredor Norte, entre la CV-50 y la CV-370, que a su vez presenta dos alternativas: alternativa Norte A y alternativa Norte B. El tramo inicial, desde la glorieta existente en la CV-50 hasta el cruce con la Calle de la Pea, es común para las dos alternativas. La alternativa Norte A, desde la glorieta, se dirige hacia el suroeste siguiendo el trazado del camino que discurre por terreno en cultivo, con el fin de no afectar a las viviendas diseminadas existentes, hasta conectar en la CV-370. La alternativa Norte B, se dirige al suroeste atravesando suelo urbanizable de segunda residencia según planeamiento vigente, evitando mediante este vial la afección a un menor número de viviendas diseminadas, de forma directa o indirecta, hasta conectar en la CV-370.
- Alternativa 2 o Corredor Sur, entre la CV-370 y la CV-50, que a su vez presenta 4 alternativas: alternativa Sur A, alternativa Sur B, alternativa Oeste A y alternativa Oeste B. La alternativa Sur A, parte de la CV-370 y se dirige al suroeste de la población, hacia la carretera CV-50, superando el barranco de Teulada mediante la ejecución de una estructura de paso, con una longitud prevista de 195 m. La alternativa Sur B parte de la glorieta sobre la CV-370 y supera el barranco de Teulada, mediante la ejecución de una estructura de paso, con una longitud prevista de 67,5 m. La alternativa oeste A es la alternativa, ubicada más hacia el oeste, que conecta la carretera CV-370 con la glorieta existente sobre la CV-50 (para dar acceso a las urbanizaciones de La Rodana y Font Calenta. La alternativa oeste B conectaría la carretera CV-370 con la CV-50 a la altura del extremo sur del polígono industrial Enchilagar del Rullo.

### C. POSIBLES AFECCIONES AMBIENTALES

Los posibles corredores se encuentran bordeando por el norte y oeste el núcleo urbano de Villamarchante.

Las dos alternativas Norte atraviesan suelo agrícola con un elevado número de viviendas unifamiliares diseminadas. El corredor Norte B atraviesa una bolsa de suelo clasificada como suelo urbanizable de uso residencial y de relieve más abrupto. El corredor Norte A incluye una pequeña parcela de suelo forestal, unos 1850 m<sup>2</sup>, y afecta parcialmente a una pequeña parte del suelo residencial.

El corredor Sur A y el corredor Sur B tienen similares afecciones ambientales. Cruzan una zona inundable asociada al cauce del barranco de Teulada, donde también se cartografía suelo forestal.

El corredor Oeste A afecta a Suelo forestal (tanto dentro del cauce como fuera), a suelo inundable (asociado al cauce del barranco de Teulada), cartografía de hábitats, suelo urbanizable de uso residencial. El terreno es más abrupto, afectando a un relieve ubicado al oeste de la posible glorieta. Afecta a las zonas clasificadas como Área de Influencia 1 y Área de influencia 2 del PORN del Turia.

El corredor Oeste B afecta a suelo inundable y forestal, asociado al cauce del barranco de Teulada. Se ubica en parte en la zona clasificada como Área de influencia 2 del PORN del Turia.

### D. INICIO DEL PROCESO Y CONSULTAS PREVIAS:

Para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental ha consultado a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas:

De la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, a la Subdirección General de Espacios Naturales Protegidos.

De la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte.

De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, a la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

Ayuntamiento de Vilamarxant

Confederación Hidrográfica del Júcar

A continuación se resumen los principales informes obtenidos como respuesta a las consultas realizadas. Se adjunta copia del informe completo. En caso de que se reciban informes posteriores a la fecha de emisión de este informe de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, se dará traslado de los mismos.

#### Ajuntament de Vilamarxant (Recibido el 30 de mayo de 2018)

"[...] 2.1. Primer tramo. De las dos alternativas, la que discurre más al interior, tiene al parecer del técnico que suscribe más desventajas que el que discurre más al exterior, desventajas que podemos numerar como sigue:

a) Discurre casi en su totalidad por suelo clasificado como Urbanizable sector Caseta dels Pastors, lo que encarece las expropiaciones, ya que entre otras cosas dicho suelo tiene en tramitación un Programa, aunque esté en la práctica caducado.

b) Afecta a mayor número de viviendas que el trazado exterior.

c) Tiene una orografía más complicada.

d) Impediría la continuidad de viales entre el casco urbano y el sector Caseta dels Pastors.

La otra alternativa, tiene como principal y único inconveniente un mayor recorrido.

**POR TANTO CONSIDERAMOS QUE EL TRAMO MÁS ADECUADO ES EL CORREDOR NORTE A**

2.2. Segundo tramo. Se proyectan 4 alternativas.

a) La Sur A se entiende que daría continuidad a la Norte B y que al no optar por esta carece de sentido, ya que para dar continuidad a la Norte A exige dar un cambio importante de dirección para acceder al segundo tramo a través de la CV-370. El punto de conexión con la CV-50 que exige el trazado de una nueva rotonda que además de estar muy cercana a la población y a la actual rotonda de acceso al polígono, se sitúa en el interior del meandro del Barranc de Teulada, además de cruzar este último por uno de los puntos de mayor anchura del cauce.

b) El corredor Sur B tiene como inconvenientes:

Se accede a la CV-50 a través del polígono, por un vial que está construido en ambos lados, con gran pendiente y cuyo acceso a la rotonda de la CV-50 no es directo, sino a través de un cruce que actualmente, debido a su poco tráfico no tiene dificultades pero que se complicaría muy mucho en caso de tener que soportar la elevada densidad de tráfico de la CV-50 y con difícil solución ya que la gran proximidad a la rotonda impide la solución de una rotonda.

c) Corredor Oeste A. Afecta a suelo Forestal, ya que las parcelas junto a la actual rotonda al sur del polígono está junto al suelo de La Llomayna. Tiene el último tramo con una orografía accidentada, ya que tiene que salvar una pequeña Lloma y en un tramo discurre por el suelo urbanizable sector Font Calenta, además de ser la de mayor recorrido.

d) La solución Corredor oeste B tiene como único inconveniente el punto de conexión con la CV-50, ya que puede afectar al polígono, aunque no parece difícil solucionar su conexión.

**POR TANTO ES CLARO QUE EL TRAMO QUE TIENE MENOS INCONVENIENTES ES EL CORREDOR OESTE B"**

#### Informe del Parque Natural (Recibido el 4 de junio de 2018)

"Las alternativas Norte A y Norte B correspondientes al primer tramo no afectan al PORN del Turia. En cuanto al segundo tramo las alternativas Sur A y Sur B tampoco afectan al PORN del Turia. La alternativa Oeste A afecta a las zonas clasificadas como Área de Influencia 1 y Área de influencia 2 del PORN del Turia, mientras que la alternativa Oeste B se ubica en parte en la zona clasificada como Área de influencia 2 del PORN del Turia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 85 del Decreto 42/2007, de 13 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los recursos Naturales del Turia (en adelante PORN).

Una vez analizadas las distintas alternativas la denominada Oeste A, quedaría descartada, pues afectaría a una zona protegida de gran interés ambiental y paisajístico, con terrenos forestales, siendo la alternativa que más impacto medioambiental causaría, además la longitud del trazado es mayor viéndose afectada una mayor superficie dedicada a cultivos agrícolas. Además, en la documentación presentada, los promotores, consideran que está alternativa no sería recomendable ya que atravesaría también el suelo residencial de la urbanización de la Font Calenta.

En cuanto a la alternativa Oeste B dado que parte del trazado afecta al Área de Influencia 2, debemos tener en cuenta lo indicado en las normas particulares del PORN para dicha área, las cuales se recogen en los siguientes artículos:

#### Artículo 91. Caracterización del Área de Influencia 2 (AI-2)

“En esta categoría de ordenación se incluyen zonas cuyo régimen de usos y aprovechamiento del suelo y los recursos naturales y, en particular, su régimen urbanístico, vendrán determinados en cada caso por los respectivos planeamientos urbanísticos municipales.”

#### Artículo 92. Criterios de ordenación

“Se consideran usos compatibles aquellos previstos en el planeamiento urbanístico municipal, con arreglo a las clasificaciones y calificaciones del suelo que este establezca”.

Por tanto la alternativa Oeste B incluida en el ámbito del Área de Influencia 2, sería compatible con lo indicado en los artículos 91 y 92 del PORN siempre que esté de acuerdo con el correspondiente planeamiento urbanístico municipal, no obstante desde el punto de vista medioambiental es necesario plantear algunas consideraciones al encontrarse el trazado en el ámbito del PORN del Turia.

A este respecto en el artículo 76 del PORN, se regulan los objetivos sectoriales sobre infraestructuras:

“1. Conseguir una dotación de infraestructuras, tanto viarias como de otro tipo adecuadas, a las necesidades de la población local y de los visitantes, atendiendo a los baremos cuantitativos y de calidad actuales.

2. Integrar dichas dotaciones con los objetivos de este Plan sobre desarrollo sostenible en función de la conservación de la calidad del medio ambiente y del paisaje.

3. En particular, permitir la ejecución de los proyectos de infraestructuras de interés general y comunitario desarrollados por las administraciones competentes en materia de infraestructuras, con las adecuadas medidas correctoras que los compatibilicen con los objetivos del PORN.”

El artículo 77 relativo a los criterios sobre Infraestructuras, establece:

“2. A los efectos de la instalación de nuevas infraestructuras, la red viaria, estatal, autonómica y local, tiene la consideración de corredor preferente de localización de Infraestructuras en una franja de 100 metros de anchura a cada lado de la mediana. La realización, en su caso, de futuras actuaciones infraestructuras de carácter lineal, tales como líneas eléctricas y de telecomunicaciones, conducciones de agua, gasoductos u otras conducciones, tendrán que dirigirse con carácter prioritario hacia estos corredores.

En cualquier caso, los corredores de localización de infraestructuras tendrán que evitar siempre que sea posible la fragmentación de las unidades de vegetación natural de carácter forestal, arbustivo o herbáceo existentes.

3. La construcción o remodelación de infraestructuras de cualquier tipo deberán realizarse con las adecuadas medidas correctoras de integración paisajística y de minimización de los impactos ambientales negativos principalmente en cuanto a la correcta ubicación de las mismas y a la restauración de los terrenos y las formaciones vegetales afectadas.”

En el artículo 34.2 relativo a los procesos ecológicos del territorio, se establece:

“/.../ los procedimientos de evaluación o estimación de impacto ambiental sobre cualquier actividad, así como la ejecución de proyectos de cualquier tipo que afecten al ámbito de este Plan, tendrán en consideración los efectos positivos o negativos sobre los procesos ecológicos bióticos y abióticos.”

El trazado propuesto en el corredor Oeste B, se ubica en una zona que actualmente presenta un mosaico de campos de cultivo en producción, con zonas abandonadas y matorral zonas de vegetación natural, propia de ambientes palustres. La presencia de una nueva infraestructura de carácter lineal puede provocar una fragmentación de los hábitats presentes en la misma, por lo que en función de lo que establece el PORN ( artículos 76 y77) se deberán establecer una serie de medidas correctoras para evitar esta situación de aislamiento.

En este sentido las medidas correctoras se deberán definir en el Estudio Informativo y el proyecto de Trazado y, concretamente en su procedimiento de Impacto Ambiental, aportando la mayor concreción posible con respecto a la tipología y ubicación de los pasos de fauna que se requieren para poder permeabilizar el vial, así como los vallados perimetrales necesarios para guiar a la fauna hacia estas infraestructuras desfragmentadoras.

De acuerdo con la documentación presentada los promotores consideran, desde el punto de vista

técnico y económico, que la alternativa más viable sería para el primer tramo (cuadrante CV-50 a la CV-370) el corredor Norte A y para el segundo tramo (cuadrante CV-370 a la CV-50) el corredor Oeste B.

Sin embargo una vez estudiadas las distintas alternativas consideramos más adecuado para el segundo tramo la alternativa Sur B al no presentar ninguna afección al PORN del Turia, 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 en una glorieta existente.

#### **Informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar** (Recibido el 6 de junio de 2018)

“El proyecto cruza el barranco de Teulada.

Por tanto, en su caso, en los cruces, se deberían tener en cuenta los siguientes factores, con carácter general:

La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo.

Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumple el art. 47,1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas a las obras.

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

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

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre la aguas subterráneas se estudiarán:

- localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia

- calidad de las aguas e inventario de vertidos

- evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

El Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) aprobado por el Real Decreto 849/1986 ha sido modificado por el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre [...] introduciendo limitaciones en relación con las zonas de flujo preferente y zonas inundables, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

En relación con esta modificación del Reglamento y las limitaciones, se deberá cumplir lo dispuesto, entre otros, en los artículos siguientes:

- art. 9. sobre zona de policia y zona de flujo preferente
- art.9.bis. "Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural"
- art. 9. ter "obras y construcciones en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado"
- art. 9 quater "Régimen especial en municipios con más de 1/3 de superficie incluida en la zona de flujo preferente"
- art.14 bis. "limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable"
- art.126 ter. "Criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso"

Por tanto de acuerdo con lo anterior, se deberá realizar el estudio de inundabilidad correspondiente, que demuestre que no existe afección al régimen de corrientes y que no se produce ningún incremento de la peligrosidad de la inundación que produzca un aumento del riesgo de personas y bienes.

En consecuencia, en su caso, se deberán adoptar las medidas necesarias para no incrementar el riesgo de inundación, con objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas."

#### **Informe del Servicio de Ordenación del Territorio** (Recibido el 13 de agosto de 2018)

##### **[...] CARTOGRAFIES D'INUNDABILITAT**

- En l'elaboració del present informe s'han analitzat les següents cartografies d'inundabilitat: cartografia del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundacions a la Comunitat Valenciana (des d'ara, PATRICOVA); cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (des d'ara, SNCZI); i cartografia del Sistema d'Informació d'Aigua de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer (des d'ara, SIA Xúquer). L'aplicació d'aquestes cartografies es justifica en l'article 7 i l'article 10 de la Normativa del PATRICOVA, per quant es tracta a la complementarietat de les diferents cartografies i allò referent a estudis oficials i plans aprovats per la Generalitat Valenciana o per un Organisme de Conca.

##### **VALORACIÓ DEL RISC D'INUNDACIÓ**

- Vist que la cartografia del SNCZI té estudiada en la zona les afeccions del barranc de Teulada que circula pel S del nucli urbà abans de desembocar al riu Túria
- Vist que la cartografia del PATRICOVA també determina afeccions d'inundabilitat amb nivell 1 de perillositat per al mateix barranc que la cartografia del SNCZI
- Vist que l'única interferència directa de la ronda oest de Vilamarxant es dona en el punt que la nova infraestructura travessarà perpendicularment el barranc de Teulada en el meandre situat entre el camí del Carrascal i la carretera CV-3370
- Vist que existeix una anàlisi per les dues cartografies oficials, preval la corresponent al SNCZI per ser de major detall i precisió conforme determinen els articles 7 i 10 de la Normativa del PATRICOVA.
- Vist que en la documentació aportada no es troba un estudi de les condicions específiques del drenatge longitudinal i transversal que generarà la nova infraestructura.
- Vist que s'aporten dades al respecte de la intensitat de tràfic que, en la majoria dels trams són superiors a 2.000 vehicles/dia, es tindrà que complir amb el que determina l'article 21.3.a) de la Normativa del PATRICOVA, pel que fa a l'adequació de les infraestructures al drenatge transversal

per a 500 anys de període de retorn.

##### **CONSIDERACIONS FINALS**

- Vist que el projecte bàsic no entra a analitzar els drenatges longitudinals i transversals, especialment el que correspon al creuament del barranc de Teulada, es considera imprescindible la justificació dels susdits drenatges així com el càlcul de la infraestructura de pas i de la no interferència en el règim de corrents ni en la seua incidència a tercers.

##### **CONCLUSIÓ**

Per tot el que s'ha exposat, el «Projecte bàsic de la ronda oest de Vilamarxant. Document d'Inici» es troba afectat puntualment per inundabilitat i és necessari complir amb les consideracions finals per a continuar amb la tramitació de l'expedient, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana".

#### **Informe de la Direcció Territorial de Educació, Investigació, Cultura y Deporte** (Recibido el 26 de febrero de 2019)

"En cumplimiento del artículo 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, modificada por la Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat Valenciana, los Estudios de Impacto Ambiental relativos a toda clase de proyectos, públicos o privados, que puedan incidir sobre bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano deberán incorporar el informe de la conselleria competente en materia de cultura.

Asimismo, el mencionado artículo en su apartado 6 establece que "aquellos proyectos de planificación o transformación del territorio que por la legislación específica no estén sujetos a trámites de evaluación ambiental pero que comprendan en su ámbito bienes inscritos en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano o bienes de naturaleza arqueológica o paleontológica, deberán someterse a informe previo y vinculante".

El artículo 3 del Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, establece que los promotores de proyectos sujetos a estudio de impacto ambiental y en general de todos aquellos proyectos, planes o programas que requieran del informe contemplado en el artículo 11 de la LPCV, deberán realizar una memoria de impacto patrimonial sobre los bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano, que contemplará el patrimonio histórico, artístico, arquitectónico, etnológico, arqueológico y paleontológico.

A la vista de las consideraciones expuestas, se estima, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico y arquitectónico, imprescindible cumplir con lo recogido en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano"

##### **E. ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

El Estudio de Impacto Ambiental mantiene íntima relación con una serie de estudios cuyo contenido debe recogerse, integrarse y evaluarse conjuntamente. Estos documentos son: Memoria de Impacto Patrimonial y Estudio de Integración Paisajística.

La Memoria de Impacto Patrimonial permite sintetizar la documentación de carácter patrimonial, tras la autorización de la prospección correspondiente, según lo establecido en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la

documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano y en la Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. Para su redacción deberá seguirse lo establecido en el informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio.

La valoración de la integración paisajística y la identificación de los impactos paisajísticos y visuales, así como la previsión de su importancia y magnitud, se llevará a cabo en el Estudio de Integración Paisajística, cuyo contenido queda establecido en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

Si bien se trata de volúmenes independientes, el contenido de estos tres estudios deben ser recogidos y coordinados en el Estudio de Impacto Ambiental, en lo que a inventario ambiental, identificación y valoración de impactos, establecimiento de medidas correctoras y protectoras y programa de vigilancia ambiental se refiere.

Asimismo, deberá atenderse al contenido de los informes recabados en la fase de información pública y de consultas a las administraciones públicas.

### 1. Descripción general del proyecto.

Se describirán las fases de construcción y explotación, debiéndose aportar, como mínimo documentación técnica referente a los siguientes epígrafes:

- Accesos al tajo que implicarán las obras.
- estimación del volumen del movimiento de tierras
- Sección de firme
- Cronograma de las obras
- drenaje longitudinal y transversal
- infraestructura de paso sobre el barranco de Teulada
- Cartografía adecuada a la siguiente escala, sobre ortofoto:
  - planta general sobre ortofoto, mínimo E 1/2.000, donde se aprecie la plataforma actual y la futura
  - perfil longitudinal, mínimo E 1/500
  - secciones tipo
  - perfiles transversales, mínimo E 1/100
  - drenaje longitudinal y transversal en planta sobre ortofoto 1/2.000
- se indicarán los servicios que vayan a ser afectados durante las obras o por el trazado de los caminos. Se deberá incluir un plano a escala 1/2000 referente a la intercepción de la carretera con los servicios existentes. Se adjuntará cartografía a esa misma escala sobre la reposición de los mismos.
- Además toda esta cartografía se deberá aportar en formato shp.

### 2. Exposición de las principales alternativas.

Se deberá incluir en el análisis de alternativas, la alternativa 0, de modo que permita evaluar las diferentes alternativas a ejecutar y valorar sus impactos con respecto a la situación actual.

Respecto de las dos alternativas Norte, se considera más adecuada la alternativa norte A, pues

aunque tiene una mayor longitud, es acorde al planeamiento urbanístico y discurre por relieve más llano.

Respecto de las dos alternativas Oeste, ambas alternativas suponen una afección ambiental mayor. En concreto el Corredor Oeste A es descartado en el informe del Parque Natural del Turia, por afectar a una zona protegida por el Decreto 42/2007, de 13 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los recursos Naturales del Turia. Ambos corredores presentan una mayor longitud y mayor fragmentación del territorio. Salvo justificación en sentido contrario, se considera que las alternativas Sur A y Sur B ofrecen una funcionalidad adecuada y son compatibles con las posibles opciones de crecimiento urbanístico a largo plazo, tanto en suelo residencial como en suelo industrial. Por ello, las alternativas de conexión de la CV-370 con la CV-50 hacia el sur deberán apoyarse en el Corredor Sur A o Sur B. Se deberán plantear diferentes alternativas y evaluarlas ambientalmente, de modo que se elija aquella que tenga menor afección ambiental. Se valorará positivamente el aprovechamiento o adecuación del entramado urbano del entorno de la glorieta de conexión de la alternativa B con la CV-50, pues supondría una menor fragmentación del territorio, frente a una nueva glorieta en la CV-50, como prevé el Corredor Sur A.

Además, se podría estudiar la opción de conectar directamente las glorietas sobre la CV-50, en concreto las glorietas de la SUR A y la SUR B, con la carretera local CV-370, lo que permitiría sacar parte del tráfico fuera del núcleo de Vilamarxant. Actualmente, el Camí de l'Assagador se plantea como alternativa a la CV-370.

### 3. Inventario ambiental

Deben identificarse, censarse, inventariarse, cuantificarse y, en su caso, cartografiarse, los siguientes aspectos ambientales: la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, la gea, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área afectada, con carácter general.

Con carácter especial:

- El inventario ambiental realizará un correcto estudio del estado actual del barranco de Teulada, de modo que las alternativas de la estructura de paso, cumpliendo con la suficiente capacidad hidráulica minimice la afección de los posibles valores ambientales.
- Se analizará el riesgo de inundación del barranco de Teulada.
- Se describirá y cartografiará el suelo inculto, pues en la zona norte alternan las parcelas agrícolas con los terrenos naturales incultos.

### 4. Evaluación y cuantificación de los efectos adversos del proyecto

Se detallarán todos los impactos que se generen sobre los aspectos ambientales generados identificados en el epígrafe 3. Entre otros, se deberá indicar:

- Volumen de tierra vegetal que puede verse afectado
- si se opta por instalar algún tipo de iluminación
- Detalle del origen del material a emplear y destino del material sobrante (gestión del movimiento de tierras resultante).
- se indicará las áreas donde se colocarán las instalaciones auxiliares destinadas a parque de maquinaria, oficinas, y en su caso, producción (machaqueo, áridos, hormigonado, etc.). Se especificarán las actividades que se realizarán a cabo dentro de dichas instalaciones

- El Estudio de Impacto Ambiental incluirá una evaluación expresa de los niveles acústicos que se obtengan. Se contemplarán cuantas medidas sean necesarias para cumplir los objetivos de calidad establecidos en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Se incluirá la parte correspondiente de los documentos: Memoria de Impacto Patrimonial y Estudio de Integración Paisajística.

##### 5. Medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente

Las medidas que se establezcan para la protección medioambiental y para la corrección de impactos generados deben concretarse y especificarse, tanto técnicamente como con su ubicación física, en consonancia con los efectos que pretenden evitar o reducir, en especial respecto a:

- en las áreas destinadas a instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, oficinas, y en su caso, producción (machaqueo, áridos, hormigonado, etc.), se indicará el tratamiento que se dará a dichas áreas tras proceder al desmantelamiento de las mismas, así como las medidas propuestas para evitar su afección al entorno inmediato en el que se ubican.

- se detallará las medidas correctoras que se llevarán a cabo con la tierra vegetal, así como las zonas donde se acopiarán

- en caso de que se opte por instalar algún tipo de iluminaria, se establecerán las medidas adecuadas para minimizar el impacto lumínico

- la nueva variante deberá incluir alguna medida de movilidad sostenible, como de permeabilidad peatonal o uso ciclista

- dado que se cruza el barranco de Teulada, afluente del río Turia, por un nuevo punto se aportará un listado de medidas específicas para evitar que la potencial contaminación que pueda generarse durante la ejecución de las obras, sea arrastrada aguas abajo.

- se realizará un estudio de la posible adecuación de las obras de drenaje transversal al paso de fauna, para lo que se empleará el documento "PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES", publicado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Se debe aportar cartografía de todas estas medidas con la planta general sobre ortofoto, a escala mínima 1/2000. Dicha cartografía mostrará las áreas de posible ubicación de instalaciones auxiliares, ajardinamiento de determinadas áreas, pantallas acústicas actuales y necesarias, vallado...

Se incluirá la parte correspondiente de los documentos: Memoria de Impacto Patrimonial y Estudio de Inundabilidad.

Se incluirá el coste del establecimiento de las medidas correctoras de forma que se especifiquen las medidas presupuestarias que deben adoptarse para la ejecución de las mismas.

##### 6. Programa de Vigilancia Ambiental.

El PVA propondrá controles relativos a la valoración e identificación de los impactos ambientales que se están produciendo durante la duplicación de la calzada y del seguimiento de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias implantadas, y también a la puesta en servicio de la misma.

Los aspectos a controlar incluirán al menos:

- Calidad Atmosférica

- Niveles Sonoros
- Hidrografía y Calidad de las Aguas
- Hidrogeología
- Suelos
- Vegetación y forestal
- Fauna
- Medio Socioeconómico
- Recursos culturales
- Paisaje

El PVA establecerá además un mecanismo de control por parte del órgano sustantivo. Dicho mecanismo incluirá, entre otras, un reportaje cartográfico y fotográfico. No obstante, el órgano ambiental, si lo considera necesario, en el momento de emisión de la Declaración de Impacto Ambiental podrá determinar su propia participación en el seguimiento del programa de vigilancia ambiental.

Se incluirán la parte correspondiente de los documentos: Estudio de Integración Paisajística y Estudio de Inundabilidad.

##### 7.Documento de síntesis

Se editará en un volumen independiente que no exceda de veinticinco páginas. Incluirá, resumidamente, las conclusiones relativas a la identificación de los principales impactos, a la propuesta de medidas protectoras y correctoras y de las exigencias del Programa de Vigilancia Ambiental. Todo ello se redactará en un lenguaje sencillo, no técnico, que pueda ser entendido por el público general.

##### F. CONTINUACIÓN DE LA TRAMITACIÓN (artículos 36-39 de la LEA)

Recibido este documento de alcance del estudio de impacto ambiental, se elaborará, al hilo de lo aquí pautado, la versión preliminar del estudio de impacto ambiental y la versión preliminar del proyecto.

Una vez redactados éstos, se someterán a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, en el diario oficial y, en su caso, en sede electrónica.

Pese a que se somete a información pública, cabe advertir que están todavía abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y definición del proyecto.

En el anuncio del inicio de la información pública el órgano sustantivo, incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto, que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) Indicación de que el proyecto está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria

b) Identificación del órgano competente para autorizar el proyecto; identificación de aquellos órganos de los que pueda obtenerse información pertinente y de aquellos a los que puedan presentarse alegaciones, así como del plazo disponible para su presentación.

Además, se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que se ha sometido a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando preferentemente los medios de comunicación y electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (identificadas en este documento por el órgano ambiental y cuyo contenido no haya sido determinante). Así pues, el órgano



sustantivo deberá solicitar con carácter preceptivo los siguientes informes:

De la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, a la Subdirección General de Espacios Naturales Protegidos.

De la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte.

De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, a la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

Ayuntamiento de Vilamarxant

Confederación Hidrográfica del Júcar

Las consultas se realizarán mediante una notificación que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- a) El estudio de impacto ambiental, o el lugar o lugares en los que puede ser consultado.
- b) El órgano al que se deben remitir los informes y alegaciones.
- c) Toda la documentación relevante sobre el proyecto a efectos de la evaluación ambiental que obre en poder del órgano sustantivo.

La consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

Finalizados los trámites de información pública y de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo (al coincidir con el promotor) redactará la nueva versión del proyecto y el estudio de impacto ambiental, tomando en consideración el resultado de aquella fase.

Redactadas las nuevas versiones, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de inicio y los documentos que la deben acompañar. El órgano ambiental procederá al análisis técnico del mismo y a la emisión de la declaración de impacto ambiental.

Cualquier duda sobre el contenido del presente informe podrá ser aclarado en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental haciendo mención al número de expediente que figura en el encabezado.

Lo que se informa para su conocimiento y efectos oportunos.

La Subdirectora General  
de Evaluación Ambiental

 **GENERALITAT VALENCIANA**  
Firmado por Salome Arnal García el  
11/06/2019 14:47:50



**Tipo de Notificación:** Oficio  
**Expediente nº:** 1952/2018  
**Asunto:** Solicitud de informe sobre evaluación de impacto Ronda Oeste  
**Destinatario:** DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL, DELA CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMATICO Y DESARROLLO RUAL

**S/ REF. Expte 030/2018 - AIA**

En relación con su escrito de fecha 16 de abril de 2018, registrado de entrada con el número 1830 el 19 de abril de 2018, 1475, solicitando informe técnico sobre evaluación de impacto ambiental Ronda Oeste, referenciado en esa Administración como expte 030/2018 – AIA, a continuación se le transcribe el informe emitido por el Arquitecto Municipal D. Ignacio J. Docavo Lobo de fecha 23 de mayo de 2018, que dice en su tenor literal:

**“Título: Informe Técnico Evaluación Impacto Ronda Oeste**

**Autor:** Ignacio Docavo Lobo

**Exp:** 1952/2018

Ignacio Docavo Lobo como arquitecto municipal del Ajuntament de Vilamarxant a petición del Alcalde-presidente D. Jesús Montesinos Oltra, en relación a la orden de servicio de Alcaldía de fecha 26/04/2018 para emisión de informe técnico en relación a la solicitud de Dirección General del Medio Natural, de la Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, por el que se comunica el trámite de consulta en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto de Ronda Oeste de Vilamarxant,

**INFORME:**

1- El técnico que suscribe, debido a la carga de trabajo principalmente por redacción de documentos para obtención de subvenciones que tiene plazo determinado no ha podido efectuar el presente informe hasta fecha de hoy, no obstante considero que aun habiendo vencido el plazo y dado el interés del promotor en contar con la participación del Ayuntamiento de Vilamarxant, se propone remitir a la Conselleria de d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural para su consideración.

2- El proyecto objeto del informe, plantea varias alternativas para el trazado de la Ronda oeste de la población de Vilamarxant. En concreto lo divide en dos tramos, el primero que une la zona norte de la carretera CV-50, acceso desde Llíria, con la carretera CV-370 con 2 posibles trazados y el segundo entre dicha vía y el sur de la CV-50, polígono Industrial de Vilamarxant.

2.1. Primer tramo. De las dos alternativas, la que discurre más al interior, tiene al parecer del técnico que suscribe mas desventajas que el que discurre más al exterior, desventajas que podemos numerar como sigue:

a) Discurre casi en su totalidad por suelo clasificado como Urbanizable sector Caseta dels Pastors, lo que encarece las expropiaciones, ya que entre otras cosas dicho suelo tiene en tramitación un Programa, aunque esté en la práctica caducado.

b) Afecta a mayor número de viviendas que el trazado exterior.  
c) Tiene una orografía más complicada.  
d) Impediría la continuidad de viales entre el casco urbano y el sector Caseta dels Pastors. La otra alternativa, tiene como principal y único inconveniente un mayor recorrido.  
**POR TANTO CONSIDERAMOS QUE EL TRAMO MÁS ADECUADO ES EL CORREDOR NORTE A**

2.2. Segundo tramo. Se proyectan 4 alternativas.

a) La Sur A se entiende que daría continuidad a la Norte B y que al no optar por esta carece de sentido, ya que para dar continuidad a la Norte A exige dar un cambio importante de dirección para acceder al segundo tramo a través de la CV-370. El punto de conexión con la CV-50 que exige el trazado de una nueva rotonda que además de estar muy cercana a la población y a la actual rotonda de acceso al polígono, se sitúa en el interior del meandro del Barranc de Teulada, además de cruzar este último por uno de los puntos de mayor anchura del cauce.

b) El corredor Sur B. tiene como inconvenientes:

Se accede a la CV-50 a través del polígono, por un vial que está construido en ambos lados, con gran pendiente y cuyo acceso a la rotonda de la CV-50 no es directo, sino a través de un cruce que actualmente, debido a su poco tráfico no tiene dificultades pero que se complicaría muy mucho en caso de tener que soportar la elevada densidad de tráfico de la CV-50 y con difícil solución ya que la gran proximidad a la rotonda impide la solución de una rotonda.

c) Corredor Oeste A. Afecta a suelo Forestal, ya que las parcelas junto a la actual rotonda al sur del polígono está junto al suelo de La Llomayna. Tiene el último tramo con una orografía accidentada, ya que tiene que salvar una pequeña loma y en un tramo discurre por el suelo urbanizable sector Font Calenta, además de ser la de mayor recorrido.

d) La solución Corredor oeste B tiene como único inconveniente el punto de conexión con la CV-50, ya que puede afectar la polígono, aunque no parece difícil solucionar su conexión.

**POR TANTO ES CLARO QUE EL TRAMO QUE TIENE MENOS INCONVENIENTES ES EL CORREDOR OESTE B**

En Vilamarxant, (documento firmado electrónicamente al margen), El arquitecto municipal, Fdo.: Ignacio Docavo Lobo.”

Lo que le comunico a los efectos oportunos en Vilamarxant a, la fecha de la firma. El Alcalde, Jesús Montesinos Oltra

CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMATICO Y DESARROLLO RUAL - DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL



REF.:IGT  
 EXPT.:241/18

**ASUNTO:** INFORME SOBRE EL “PROYECTO BÁSICO DE LA RONDA OESTE DE VILLAMARXANT”

Este informe se refiere exclusivamente a la afección al Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (en adelante PORN), del Parque Natural del Turia, Decreto 42/2007 de 15 de abril, del Consell.

Con relación al escrito con registro de entrada n.º 586 de 02/05/18 del Servicio de Impacto Ambiental por el que se solicita que se emita informe en relación al “ Proyecto Básico de la Ronda Oeste de Villamarxant” promovido por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, informo que:

La consulta a este Servicio se efectúa con objeto de informar sobre la compatibilidad de las alternativas planteadas con la normativa de gestión y protección del Parque Natural del Turia con objeto de determinar la amplitud, el nivel de detalle y el grado de especificación que debe contener el Estudio de Impacto Ambiental.

El objetivo principal de la actuación es eliminar la actual travesía de la CV-50 a su paso por el municipio de Villamarxant, mejorando el nivel de servicio y su funcionalidad, resolviendo a su vez la problemática urbana que genera la actual travesía, de modo que se cuente con una ronda perimetral urbana que evite el paso del tráfico por dentro del casco urbano.

Por otra parte, la CV-370 es la carretera que une Manises con Pedralba, atravesando el núcleo urbano de Villamarxant.

Ambas vías de comunicación, CV-50 y CV-370, conducen un importante volumen de tráfico hacia el interior del municipio de Villamarxant, localizándose el cruce de ambas infraestructuras dentro del núcleo urbano de Villamarxant, gestionando la intersección mediante semaforización.

La ejecución de esta ronda por el oeste del municipio conectaría la CV-370, resolviendo a su vez los problemas en el interior del núcleo urbano de Villamarxant.

En la documentación que se adjunta, se plantean tres alternativas de corredores posibles para la construcción de la nueva ronda. Estos corredores se han agrupado según su disposición al municipio de Villamarxant de la siguiente manera:

**Primer Tramo:**

- Corredor Norte: se trata del primer tramo que se corresponde con el cuadrante conformado entre las carreteras CV-50 y la CV-370 al noroeste de la población de Villamarxant. Se han diferenciado 2 alternativas: Norte A y Norte B.

**Segundo Tramo**

- Corredor Sur- Oeste. Se trata del segundo tramo que se corresponde con el cuadrante

entre la carretera CV-370 y la CV-50. Este corredor se ha dividido a su vez en dos corredores que son :

- Corredor Sur: Se corresponde con el cuadrante conformado entre las carreteras CV-370 y la CV-50 al suroeste de la población de Villamarxant pero conectando en el polígono industrial (corredor Sur B) o en la zona comprendida entre el municipio y el polígono industrial (corredor Sur A). También se han diferenciado dos alternativas: Sur A y Sur B.

- Corredor Oeste: Se trata de otra alternativa del segundo tramo, que se corresponde con el cuadrante conformado entre las carreteras CV-370 y CV-50 al suroeste del polígono industrial, pero fuera de el. También se han diferenciado dos corredores, Oeste A y Oeste B.

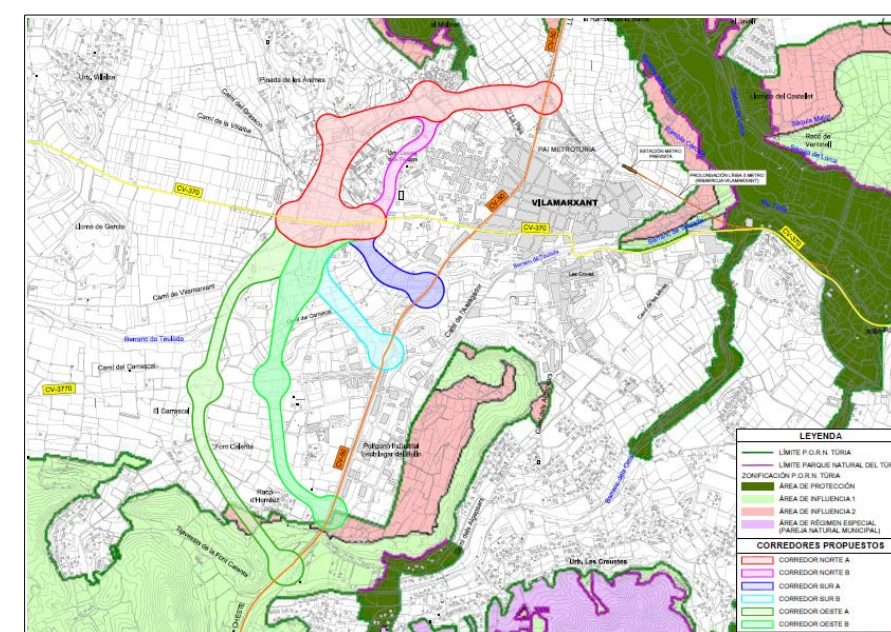


Figura 1: Localización de las alternativas propuestas para la construcción de la Ronda Oeste en relación al P.N. del Turia en el término municipal de Villamarxant.

Las alternativas Norte A y Norte B correspondientes al primer tramo no afectan al PORN del Turia. En cuanto al segundo tramo las alternativas Sur A y Sur B tampoco afectan al PORN del Turia. La alternativa Oeste A afecta a las zonas clasificadas como Área de Influencia 1 y Área de influencia 2 del PORN del Turia, mientras que la alternativa Oeste B se ubica en parte en la zona clasificada como Área de influencia 2 del PORN del Turia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 85 del Decreto 42/2007, de 13 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los recursos Naturales del Turia (en adelante PORN).

Una vez analizadas las distintas alternativas la denominada Oeste A, quedaría descartada, pues afectaría a una zona protegida de gran interés ambiental y paisajístico, con terrenos forestales, siendo la alternativa que más impacto medioambiental causaría, además la longitud del trazado es mayor viéndose afectada una mayor superficie

dedicada a cultivos agrícolas. Además, en la documentación presentada, los promotores, consideran que está alternativa no sería recomendable ya que atravesaría también el suelo residencial de la urbanización de la Font Calenta.

En cuanto a la alternativa Oeste B dado que parte del trazado afecta al Área de Influencia 2, debemos tener en cuenta lo indicado en las normas particulares del PORN para dicha área, las cuales se recogen en los siguientes artículos:

Artículo 91. Caracterización del Área de Influencia 2 (AI-2)

*“ En esta categoría de ordenación se incluyen zonas cuyo régimen de usos y aprovechamiento del suelo y los recursos naturales y, en particular, su régimen urbanístico, vendrán determinados en cada caso por los respectivos planeamientos urbanísticos municipales.”*

Artículo 92. Criterios de ordenación

*“Se consideran usos compatibles aquellos previstos en el planeamiento urbanístico municipal, con arreglo a las clasificaciones y calificaciones del suelo que esté establezca”.*

Por tanto la alternativa Oeste B incluida en el ámbito del Área de Influencia 2, sería compatible con lo indicado en los artículos 91 y 92 del PORN siempre que esté de acuerdo con el correspondiente planeamiento urbanístico municipal, no obstante desde el punto de vista medioambiental es necesario plantear algunas consideraciones al encontrarse el trazado en el ámbito del PORN del Turia.

A este respecto en el artículo 76 del PORN, se regulan los objetivos sectoriales sobre infraestructuras:

*“1. Conseguir una dotación de infraestructuras, tanto viarias como de otro tipo adecuadas, a las necesidades de la población local y de los visitantes, atendiendo a los baremos cuantitativos y de calidad actuales.*

*2. Integrar dichas dotaciones con los objetivos de este Plan sobre desarrollo sostenible en función de la conservación de la calidad del medio ambiente y del paisaje.*

*3. En particular, permitir la ejecución de los proyectos de infraestructuras de interés general y comunitario desarrollados por las administraciones competentes en materia de infraestructuras, **con las adecuadas medidas correctoras que los compatibilicen con los objetivos del PORN.**”*

El artículo 77 relativo a los criterios sobre Infraestructuras, establece:

*“2. A los efectos de la instalación de nuevas infraestructuras, la red viaria, estatal, autonómica y local, tiene la consideración de corredor preferente de localización de Infraestructuras en una franja de 100 metros de anchura a cada lado de la mediana. La realización, en su caso, de futuras actuaciones infraestructuras de carácter lineal, tales como líneas eléctricas y de telecomunicaciones, conducciones de agua, gasoductos u otras conducciones, tendrán que dirigirse con carácter prioritario hacia estos corredores. En cualquier caso, los corredores de localización de infraestructuras tendrán que evitar siempre que sea posible la fragmentación de las unidades de vegetación natural de carácter forestal, arbustivo o herbáceo existentes.*

*3. La construcción o remodelación de infraestructuras de cualquier tipo **deberán realizarse con las adecuadas medidas correctoras de integración paisajística y de minimización de los impactos ambientales negativos principalmente en cuanto a la***

***correcta ubicación de las mismas y a la restauración de los terrenos y las formaciones vegetales afectadas.”***

En el artículo 34.2 relativo a los procesos ecológicos del territorio, se establece:

*“/.../ los procedimientos de evaluación o estimación de impacto ambiental sobre cualquier actividad, así como la ejecución de proyectos de cualquier tipo que afecten al ámbito de este Plan, **tendrán en consideración los efectos positivos o negativos sobre los procesos ecológicos bióticos y abióticos.**”*

El trazado propuesto en el corredor Oeste B, se ubica en una zona que actualmente presenta un mosaico de campos de cultivo en producción, con zonas abandonadas y matorral zonas de vegetación natural, propia de ambientes palustres. La presencia de una nueva infraestructura de carácter lineal puede provocar una fragmentación de los hábitats presentes en la misma, por lo que en función de lo que establece el PORN ( artículos 76 y 77) se deberán establecer una serie de medidas correctoras para evitar esta situación de aislamiento.

En este sentido las medidas correctoras se deberán definir en el Estudio Informativo y el proyecto de Trazado y, concretamente en su procedimiento de Impacto Ambiental, aportando la mayor concreción posible con respecto a la tipología y ubicación de los pasos de fauna que se requieren para poder permeabilizar el vial, así como los vallados perimetrales necesarios para guiar a la fauna hacia estas infraestructuras desfragmentadoras.

De acuerdo con la documentación presentada los promotores consideran, desde el punto de vista técnico y económico, que la alternativa más viable sería para el primer tramo (cuadrante CV-50 a la CV-370) el corredor Norte A y para el segundo tramo (cuadrante CV-370 a la CV-50) el corredor Oeste B.

Sin embargo una vez estudiadas las distintas alternativas consideramos más adecuado para el segundo tramo la alternativa Sur B al no presentar ninguna afección al PORN del Turia, 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 en una glorieta existente.

Todo ello sin perjuicio de lo que pueda derivarse de la aplicación concurrente de las normas sectoriales del mismo o superior rango, por las diferentes Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias.

La Técnico Mediambientalista

El Director-Conservador del Parque  
Natural del Turia

Carmen Inés Gil Tortosa

Antonio Ballester Potenciano



MINISTERIO  
DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

CONFEDERACIÓN  
HIDROGRÁFICA  
DEL JÚCAR, O. A.

S/R:Exte. 030/2018-AIA  
N/R: 2018AM0134

Valencia 30 de mayo de 2018

CONSELLERÍA DE AGRICULTURA,  
MEDIO AMBIENTE, CAMBIO  
CLIMÁTICO Y DESARROLLO RURAL  
D.G. DE MEDIO NATURAL Y  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL  
C/ de La Democracia, 77  
46018 – VALENCIA

ASUNTO: Consulta sobre evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto " Ronda Oeste de Vilamarxant" en el Término Municipal de Vilamarxant.

En relación con el escrito de 16 de abril de 2018 ( registro de entrada nº 000005254e1800007071 de 18 de abril de 2018) sobre el asunto, se manifiesta lo siguiente:

La documentación consultada es la que figura en la web indicada .

Según figura en el documento de inicio, en la página 5 :

*"Ante esta problemática, el objetivo principal de la actuación es eliminar la actual travesía de la CV-50 a su paso por el municipio de Vilamarxant, mejorado el nivel de servicio y su funcionalidad, resolviendo a su vez la problemática urbana que genera la actual travesía, de modo que se cuente con una ronda perimetral urbana que evite el paso del tráfico por dentro del casco urbano.*

*La ejecución de esta ronda por el oeste del municipio conectaría con la CV-370, resolviendo a su vez los problemas de funcionalidad y seguridad derivados del cruce de la CV-50 y la CV-370 en el interior del núcleo urbano de Vilamarxant, ya que se proporciona un itinerario alternativo al tráfico procedente de Pedralba que se dirige a la CV-35 y hacia A-3, en sus dos sentidos de circulación, mejorando el nivel de servicio de la CV-370 en dicho ámbito.*

*Del mismo modo, está nueva ronda urbana generaría un menor impacto sobre el medio ambiente que la futura autovía de la CV-50, al quedar más integrada en el territorio, dada las dimensiones y los parámetros de diseño para la ejecución de una vía de estas características".*

Según figura en el documento de inicio, en la página 29 :

**"3.1.9.- Riesgo de inundación.**

*El "Artículo 11. Estudios de inundabilidad para la concreción del riesgo de inundación" de la Normativa del citado Plan de Acción Territorial recoge en su apartado 3:*

*"3. En las zonas afectadas por peligrosidad geomorfológica, se podrá formular una consulta a la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio sobre la necesidad de realizar un estudio de inundabilidad. En estos supuestos, los estudios de inundabilidad se*

[www.chi.es](http://www.chi.es)  
<https://sede.mapama.gob.es>

AV.BLASCO IBÁÑEZ, 48  
46010 VALENCIA  
TEL: 96 393 88 00  
FAX: 96 393 88 01

ÁMBITO- PREFIJO	CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
ORVE	ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60	2018-05-31 10:49:14
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
000005254s1800009795	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/">https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/</a>	Copia electrónica auténtica



ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60



*adaptarán, en cuanto a su contenido y documentación, a la problemática concreta de la zona analizada".*

*En lo referente al Riesgo de inundación, el PATRICOVA, existe peligrosidad 1, que indica Frecuencia alta (25 años) y calado Alto (>0.8 m), en los corredores Sur y Oeste, que se corresponden con la afección al barranco de Teulada, tal y como se muestra a continuación: Respecto al Riesgo de inundación se contemplan varias pequeñas zonas con riesgo bajo, para los corredores Sur y Oeste, tal y como se muestra en la siguiente imagen: En el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables también se indican las zonas con distintas probabilidades de inundación."*

Según figura en el documento de inicio, en la página 33 :

*"La hidrología superficial viene marcada por el Barranco de Teulada, afectado por todos los corredores excepto la norte.  
Y también por el Barranc dels Oms, aunque no se producen afecciones por ningún corredor."*

El proyecto cruza el barranco de Teulada.

Por tanto, en su caso en los cauces, se deberían tener en cuenta los siguientes factores, con carácter general :

La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo.

Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el art. 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas a las obras.

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

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

MINISTERIO  
DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
  
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA  
DEL JÚCAR, O. A.

ÁMBITO- PREFIJO	CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
ORVE	ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60	2018-05-31 10:49:14
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
000005254s1800009795	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/">https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/</a>	Copia electrónica auténtica



ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60



En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

- Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.
- Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
- Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

El Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) aprobado por el Real Decreto 849/1986 ha sido modificado por el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 29 de diciembre de 2016), introduciendo limitaciones en relación con las zonas de flujo preferente y zonas inundables, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

En relación con esta modificación del Reglamento y las limitaciones, se deberá cumplir lo dispuesto, entre otros, en los artículos siguientes:

- Art. 9. sobre zona de policía y zona de flujo preferente.
- Art. 9 bis. "Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural"
- Art. 9 ter. "Obras y construcciones en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado"
- Art. 9 quater. "Régimen especial en municipios con más de 1/3 de su superficie incluida en la zona de flujo preferente"
- Art. 14 bis. "Limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable"
- Art. 126 ter. "Criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso"

Por tanto de acuerdo con lo anterior, se deberá realizar el estudio de inundabilidad correspondiente, que demuestre que no existe afección al régimen de corrientes y que no se produce ningún incremento de la peligrosidad de la inundación que produzca un aumento del riesgo de personas y bienes.

En consecuencia, en su caso, se deberán adoptar las medidas necesarias para no incrementar el riesgo de inundación, con objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas.



EL COMISARIO DE AGUAS

Javier Ferrer Polo

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR, O. A.

ÁMBITO- PREFIJO	CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
ORVE	ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60	2018-05-31 10:49:14
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
000005254s1800009795	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/">https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/</a>	Copia electrónica auténtica



ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60

ÁMBITO- PREFIJO	CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
ORVE	ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60	2018-05-31 10:49:14
Nº registro	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	Validez del documento
000005254s1800009795	<a href="https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/">https://sede.administracionespublicas.gob.es/validar/servicio_csv_id/10/</a>	Copia electrónica auténtica



ORVE-1945-cdf3-8101-369f-45f4-eb55-74d2-fe60

Ref. 030/2018-AIA  
 Assumpte: «Ronda oest de Vilamarxant»  
**SERVEI D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI**  
 Expt.: 18057\_46256\_r

## INFORME DE RISC D'INUNDACIÓ SOBRE EL PROJECTE DE CONSTRUCCIÓ DE LA «RONDA OEST DE VILAMARXANT (VALÈNCIA).

### SOL·LICITUD

Vist l'escrit del Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de 16 d'abril de 2018, en el que sol·licita informe, a la Sotsdirecció d'Ordenació del Territori i Paisatge (Servei d'Ordenació del Territori), sobre la construcció de la «Ronda oest de Vilamarxant», que va tenir entrada el 18 d'abril, la documentació del qual es pot consultar en la web <http://www.agroambient.gva.es>, s'emet el següent informe:

### DESCRIPCIÓ DE L'ACTUACIÓ

- Vist que la documentació presentada tracta sobre el «Projecte bàsic de la ronda oest de Vilamarxant. Document d'Inici» que té com a finalitat «... eliminar la actual travessia de la CV-50 a su paso por el municipio de Vilamarxant, mejorando el nivel de servicio y su funcionalidad, resolviendo a su vez la problemática urbana que genera la actual travessia, de modo que se cuente con una ronda perimetral urbana que evite el paso del tráfico por medio del casco urbano.» «La ejecución de esta ronda por el oeste del municipio conectaría con la CV-370, resolviendo a su vez los problemas de funcionalidad y seguridad derivados del cruce de la CV-50 y la CV-370 en el interior del casco urbano de Vilamarxant...»

- Els corredors s'han agrupat segons la seva disposició geogràfica respecte del nucli urbà, dividint-los en corredor N i corredor SW, plantejant-se dues alternatives per al corredor N (la A i la B), dues alternatives més per a la part del corredor S i altres dues per al denominat corredor W (Veure Figura 1 en la pàgina següent).

- De l'anàlisi se'n deriva l'elecció de l'opció A per al corredor N i l'opció B per al corredor W, segons es descriu en l'apartat 2.4 «Corredores propuestos» dintre del punt 2 «Principales alternativas y análisis de los potenciales impactos» de la documentació presentada en el «Projecte bàsic de la ronda oest de Vilamarxant. Document d'Inici».

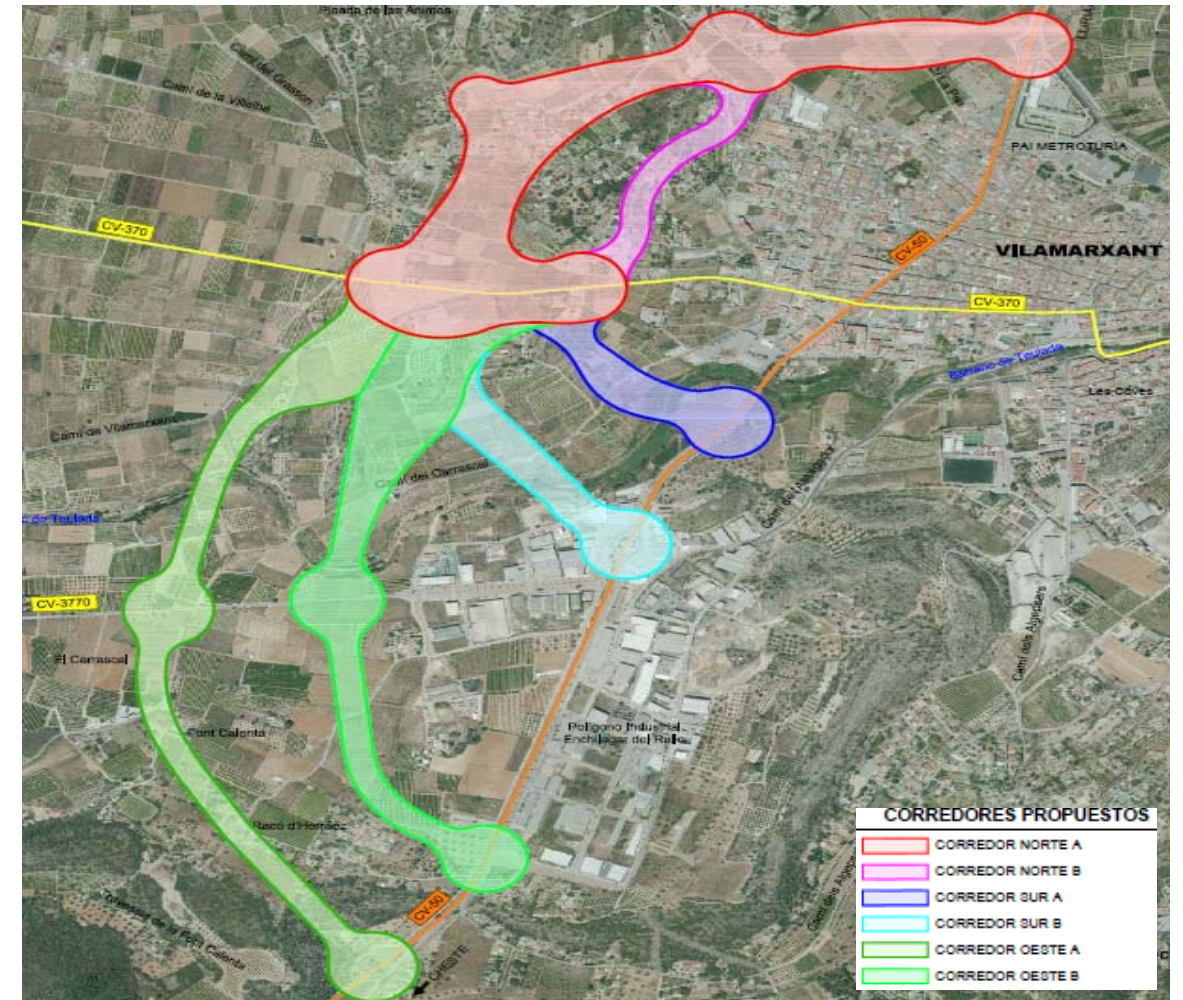


Figura 1.\_ Ortofoto de la zona on es planteja la nova infraestructura viària amb les diferents opcions avaluades (Alternatives per a la construcció de les diferents parts del corredor (extreta del plànol número 2 «Corredores» del Document d'Inici presentat).

### CARTOGRAFIES D'INUNDABILITAT

- En l'elaboració del present informe s'han analitzat les següents cartografies d'inundabilitat: cartografia del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundacions a la Comunitat Valenciana (des d'ara, PATRICOVA); cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (des d'ara, SNCZI); i cartografia del Sistema d'Informació d'Aigua de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer (des d'ara, SIA Xúquer). L'aplicació d'aquestes cartografies es justifica en l'article 7 i l'article 10 de la Normativa del PATRICOVA, per quant es tracta a la complementarietat de les diferents cartografies i allò referent a estudis oficials i plans aprovats per la Generalitat Valenciana o per un Organisme de Conca.



### VALORACIÓ DEL RISC D'INUNDACIÓ

- Vist que la cartografia del SNCZI té estudiada en la zona les afeccions del barranc de Teulada que circula pel S del nucli urbà abans de desembocar al riu Túria (Veure Figura 2).



Figura 2.\_ Ortofoto de la zona on es planteja la nova infraestructura viària amb les afeccions d'inundabilitat per a 10, 50, 100 i 500 anys de període de retorn (colors taronja i grocs, respectivament) segons la cartografia del SNCZI.

- Vist que la cartografia del PATRICOVA també determina afeccions d'inundabilitat amb nivell 1 de perillositat per al mateix barranc que la cartografia del SNCZI (Veure Figura 3).



Figura 3.\_ Ortofoto de la zona on es planteja la nova infraestructura viària amb les afeccions d'inundabilitat de nivell 1 i de caràcter geomorfològic (colors roig i taronja, respectivament) segons la cartografia del PATRICOVA.

- Vist que l'única interferència directa de la ronda oest de Vilamarxant es dona en el punt que la nova infraestructura travessarà perpendicularment el barranc de Teulada en el meandre situat entre el camí del Carrascal i la carretera CV-3370 (Veure Figura 1 i 4)

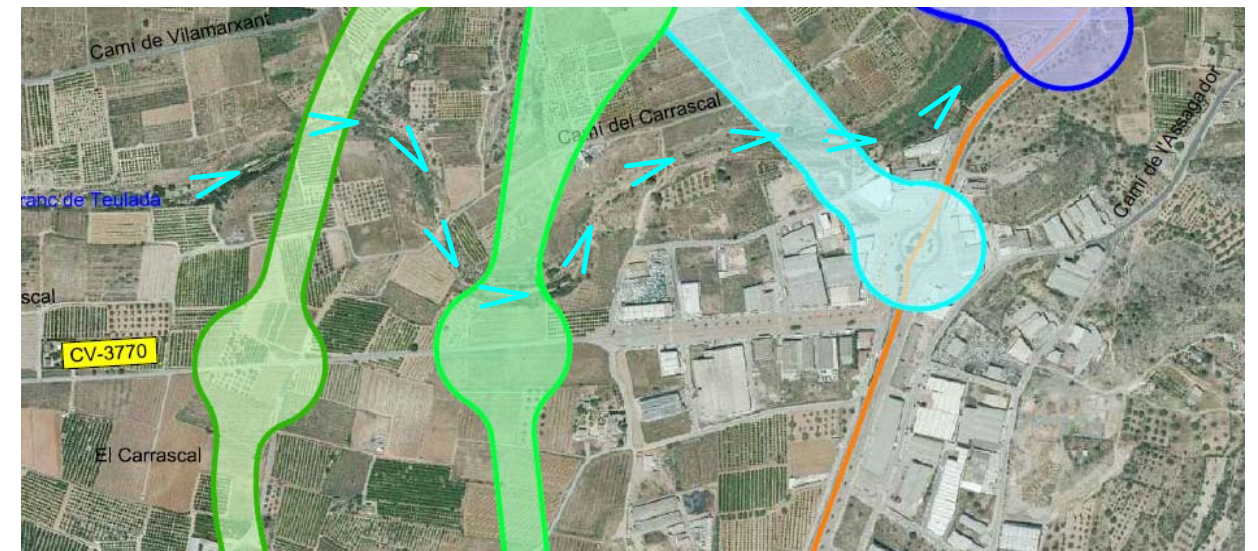


Figura 4.\_ Detall de l'ortofoto de la zona on es planteja la nova infraestructura viària (corredors W), on es veu l'opció central, amb el punt on es creuarà el barranc de Teulada (la trajectòria es senyala amb fletxes de color blau); el corredor té un color verd més viu corresponent a l'opció oest B, extret del plànol número 2 «Corredores» del Documento d'Inici presentat.

- Vist que existeix una anàlisi per les dues cartografies oficials, preval la corresponent al SNCZI per ser de major detall i precisió conforme determinen els articles 7 i 10 de la Normativa del PATRICOVA.

- Vist que en la documentació aportada no es troba un estudi de les condicions específiques del drenatge longitudinal i transversal que generarà la nova infraestructura.

- Vist que s'aporten dades al respecte de la intensitat de tràfic que, en la majoria dels trams són superiors a 2.000 vehicles/dia, es tindrà que complir amb el que determina l'article 21.3.a) de la Normativa del PATRICOVA, pel que fa a l'adequació de les infraestructures al drenatge transversal per a 500 anys de període de retorn.

### CONSIDERACIONS FINALS

- Vist que el projecte bàsic no entra a analitzar els drenatges longitudinals i transversals, especialment el que correspon al creuament del barranc de Teulada, es considera imprescindible la justificació dels susdits drenatges així com el càlcul de la infraestructura de pas i de la no interferència en el règim de corrents ni en la seua incidència a tercers.

## CONCLUSIÓ

Per tot el que s'ha exposat, el «Projecte bàsic de la ronda oest de Vilamarxant. Document d'Inici» es troba afectat puntualment per inundabilitat i és necessari complir amb les consideracions finals per a continuar amb la tramitació de l'expedient, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana.

EL CAP DE LA SECCIÓ D'ANÀLISI  
TERRITORIAL D'INFRAESTRUCTURA

VIST I PLAU: EL CAP DEL SERVEI  
D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

**SERVICI D'AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL  
DIRECCIÓ GENERAL DE MEDI NATURAL  
I D'AVALUACIÓ AMBIENTAL  
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE TORRE 1  
C. DE LA DEMOCRÀCIA, 77  
46018 VALÈNCIA**

**Expediente / Expedient:** 0460P.18  
**Emplazamiento / Emplaçament:** Ronda Oeste de Vilamarxant  
Vilamarxant (València)  
**Asunto / Assumpte:** Comunicació

DTEICE/IPC/CMV/MG

En relación con el expediente indicado anteriormente y de acuerdo con el informe técnico emitido, se comunica lo siguiente:

En cumplimiento del **artículo 11** de la Ley 4/98, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, modificada por la Ley 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat Valenciana, los Estudios de Impacto Ambiental relativos a toda clase de proyectos, públicos o privados, que puedan incidir sobre bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano deberán incorporar el informe de la conselleria competente en materia de cultura. Asimismo, el mencionado artículo en su apartado 6 establece que *“aquellos proyectos de planificación o transformación del territorio que por la legislación específica no estén sujetos a trámites de evaluación ambiental pero que comprendan en su ámbito bienes inscritos en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano o bienes de naturaleza arqueológica o paleontológica, deberán someterse a informe previo y vinculante”*.

El artículo 3 del Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, establece que los promotores de proyectos sujetos a estudio de impacto ambiental y en general de todos aquellos proyectos, planes o

En relació amb l'expedient indicat anteriorment i d'acord amb l'informe tècnic emés, es comunica el següent:

En compliment de l'article 11 de la Llei 4/98, d'11 de juny, de la Generalitat Valenciana, del Patrimoni Cultural Valencià, modificada per la Llei 5/2007, de 9 de febrer, de la Generalitat Valenciana, els Estudis d'Impacte Ambiental relatius a tota classe de projectes, públics o privats, que puguen incidir sobre béns integrants del patrimoni cultural valencià hauran d'incorporar l'informe de la conselleria competent en matèria de cultura. Així mateix, l'esmentat article en el seu apartat 6 estableix que *“aquellos proyectos de planificación o transformación del territorio que por la legislación específica no estén sujetos a trámites de evaluación ambiental pero que comprendan en su ámbito bienes inscritos en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano o bienes de naturaleza arqueológica o paleontológica, deberán someterse a informe previo y vinculante”*.

L'article 3 del Decret 208/2010, de 10 de desembre, del Consell, estableix que els promotors de projectes subjectes a estudi d'impacte ambiental i en general de tots aquells projectes, plans o programes que

programas que requieran del informe contemplado en el artículo 11 de la LPCV, deberán realizar una **memoria de impacto patrimonial** sobre los bienes integrantes del patrimonio cultural valenciano, que contemplará el patrimonio histórico, artístico, arquitectónico, etnológico, arqueológico y paleontológico.

A la vista de las consideraciones expuestas, se estima, desde el punto de vista del **patrimonio arqueológico y arquitectónico, imprescindible cumplir** con lo recogido en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

requerisquen de l'informe contemplat en l'article 11 de la LPCV, hauran de realitzar una **memòria d'impacte patrimonial** sobre els béns integrants del patrimoni cultural valencià, que contemplarà el patrimoni històric, artístic, arquitectònic, etnològic, arqueològic i paleontològic.

A la vista de les consideracions exposades, s'estima, des del punt de vista del **patrimoni arqueològic i arquitectònic, imprescindible complir** amb el recollit en el Decret 208/2010, de 10 de desembre, del Consell, pel qual s'estableix el contingut mínim de la documentació necessària per a l'elaboració dels informes als estudis d'impacte ambiental als quals es refereix l'article 11 de la Llei 4/1998, d'11 de juny, de la Generalitat, del Patrimoni Cultural Valencià.

El que es comunica per al seu coneixement i als efectes oportuns.

EL DIRECTOR TERRITORIAL D'EDUCACIÓ,  
INVESTIGACIÓ, CULTURA I ESPORT