

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori

RESOLUCIÓ de 26 d'octubre de 2023, de la Direcció General d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental, per la qual s'ordena la publicació de l'informe ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes, en el terme municipal d'Almussafes. Expedient 96/2019-EAE. [2023/11630]

D'acord amb l'article 53.7 del Decret legislatiu 1/2021, de 18 de juny, del Consell, d'aprovació del text refós de la Llei d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, que estableix la publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de l'informe ambiental i territorial estratègic, resolc:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* l'informe ambiental i territorial estratègic corresponent a l'expedient 96/2019-EAE Almussafes (València).

«Informe ambiental i territorial estratègic

Objecte: Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes

Tràmit: evaluació ambiental estratègica del pla

Promotor: Ajuntament d'Almussafes

Autoritat substantiva: Ajuntament

Localització: Almussafes (València)

Núm. d'expediente: 096/2019-EAE

La Comissió d'Avaluació Ambiental, en sessió celebrada el 15 de juliol de 2021, va adoptar el següent, acord:

Una vegada vista la proposta d'informe ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) d'Almussafes en els termes següents:

A. Fonaments pels quals se sotmet el pla a evaluació ambiental estratègica

L'avaluació ambiental estratègica és l'instrument de prevenció establert en la Directiva 2001/42/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny, per a la integració dels aspectes ambientals en la presa de decisions de plans i programes públics. Aquesta directiva s'incorpora al dret intern espanyol mitjançant la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i al dret autonòmic mitjançant la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, estableix en l'article 6 quins plans i programes, així com les modificacions d'aquests, estan sotmesos a avaluació ambiental estratègica d'acord amb els procediments establerts en la legislació d'avaluació ambiental.

D'acord amb el que estipula l'article 46.3 de la LOTUP, l'òrgan ambiental determinarà si un pla o programa ha de ser objecte d'avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada o ordinària, en els supòsits que s'hi preveuen i segons els criteris establerts en l'annex VIII de la Llei; tot això amb la consulta prèvia a les administracions públiques afectades i d'acord amb les fases de la tramitació exposades en l'article 49. En aquest context, l'avaluació ambiental estratègica és aplicable als plans de mobilitat.

B. Document inicial estratègic

B.1 Documentació aportada

El 18 de novembre de 2019 va entrar, en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratégica de la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, la sol·licitud de l'Ajuntament d'Almussafes per a iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica de l'esborrany del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) d'Almussafes juntament amb el document inicial estratègic (DIE).

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental comunica l'obertura de l'expedient (expedient 40/2019-EAE) en un escrit del 29 de novembre de 2019.

B.2 Informació territorial

El municipi d'Almussafes, situat a la comarca de la Ribera Alta, província de València, té una població de 8.979 habitants (segons l'IVE a 01.01.2020). La superfície del terme municipal és de 10,76 km². Se situa en una altitud de 12 m. s. n. m. i a una distància d'11,9 km de València.

Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio

RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2023, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, por la cual se ordena la publicación del informe ambiental y territorial estratégico del Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes, en el término municipal de Almussafes. Expediente 96/2019-EAE. [2023/11630]

De conformidad con el artículo 53.7 del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, el cual establece la publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* del informe ambiental y territorial estratégico, resuelvo:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* el informe ambiental y territorial estratégico correspondiente al expediente 96/2019-EAE Almussafes (Valencia).

«Informe ambiental y territorial estratégico

Objeto: Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes

Trámite: evaluación ambiental estratégica del plan

Promotor: Ayuntamiento de Almussafes

Autoridad sustantiva: Ayuntamiento

Localización: Almussafes (Valencia)

Núm. expediente: 096/2019-EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 15 de julio de 2021, adoptó el siguiente acuerdo:

Vista la propuesta de informe ambiental y territorial estratégico del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Almussafes, en los siguientes términos:

A. Fundamentos por los que se somete el plan a evaluación ambiental estratégica

La evaluación ambiental estratégica es el instrumento de preventión, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha directiva se incorpora al derecho interno español mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y al derecho autonómico mediante la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece en el artículo 6 qué planes y programas, así como sus modificaciones, están sujetos a evaluación ambiental estratégica de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental.

Conforme a lo estipulado en el artículo 46.3 de la LOTUP, el órgano ambiental determinará si un plan o programa debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada o ordinaria, en los supuestos allí previstos y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el anexo VIII de la ley, todo ello previa consulta a las administraciones públicas afectadas y de acuerdo con las fases de la tramitación expuestas en el artículo 49. En este contexto, la evaluación ambiental estratégica es de aplicación a los planes de movilidad.

B. Documento inicial estratégico

B.1 Documentación aportada

En fecha 18 de noviembre de 2019 tuvo entrada, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud del ayuntamiento de Almussafes para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica del borrador del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Almussafes junto con el documento inicial estratégico (DIE).

La Subdirección General de Evaluación Ambiental comunica la apertura del expediente (expediente 40/2019-EAE) en escrito de fecha 29 de noviembre de 2019.

B.2 Información territorial

El municipio de Almussafes, situado en la comarca de La Ribera Alta en la provincia de Valencia, tiene una población de 8.979 habitantes (según el IVE a 01.01.2020). La superficie del término municipal es de 10,76 km². Se sitúa a una altitud de 10 m. s. n. m. y a una distancia de 22,8 km de Valencia.

Limita amb Sollana a l'est, Silla al nord, Picassent i Benifaió a l'oest, i Alginet i Sollana al sud.

Està delimitat per l'autopista AP-7 i es troba dins de l'enclavament que està definit per la intersecció de l'AP-7 i l'A-7. El municipi compta amb un únic centre de població corresponent a Almussafes. La localitat d'Almussafes ocupa una superfície aproximada de 0,7 km².

Els polígons industrials estan situats al nord del municipi. En el municipi d'Almussafes es troben el polígon industrial Rei Joan Carles I, amb una extensió de 2,7 km² (la part que queda dins del municipi, el total del polígon són 2 km²), i el polígon industrial Nord, amb una extensió de 0,2 km². Bona part del polígon industrial Rei Joan Carles I està ocupat per la planta de producció de l'empresa automobilística Ford.

El municipi d'Almussafes està travessat per diferents infraestructures lineals:

- Delimita el municipi cap a l'est l'autopista AP-7, que actua com a cinturó que envolta el municipi de nord a sud.

- A l'oest del municipi (immediatament fora del municipi) es troba l'autopista A-7, que discorre a l'altura del municipi en direcció nord-est sud-oest.

- Actua com a cinturó del nucli urbà d'Almussafes la carretera CV-720, que envolta el municipi per la part sud de la localitat i el connecta amb el nucli veï de Benifaió.

- Actua com a cinturó de la localitat d'Almussafes la carretera CV-42, que envolta el municipi de nord a sud i discorre paral·lela a l'autopista AP-7.

El municipi d'Almussafes presenta únicament el nucli urbà d'Almussafes. El centre de la ciutat es troba en la part sud del municipi. Les diferents zones de la localitat estan determinades per les carreteres principals.

D'aquesta manera, el nucli urbà es divideix pel carrer principal (que continua com a carrer del Doctor Bosch i avinguda d'Algemesí) en direcció nord-sud. En aquesta direcció també s'estructura el municipi d'oest a est: carrer de Benifaió, carrer de Ramón i Cajal (que continua com a Mestre Medina i Tarick Almanzafí), carrer de Sant Josep i carrer de Sueca (les dues a l'est del carrer Major).

Els carrers que organitzen horitzontalment l'estructura urbana de nord a sud: carrer dels Llauradors, carrer de Sant Roc i Vicent Gay, carrer del Castell i Salvador Boatella i carrer de Sant Cristòfol.

Com a elements singulars de l'estructura urbana destaquen el parc Central, que està situat en el centre del municipi, i que és el centre neuràlgic dels vianants del municipi. També destaca el conjunt que envolta el municipi, que està format per la carretera CV-720 i la CV-42, de titularitat diferent en cadascun dels trams: ronda del Monestir de la Valldigna (Ajuntament), ronda d'Antoni Ludenya (Ajuntament), ronda del Síndic Antonio Albuixech (Generalitat Valenciana, tram que coincideix amb la carretera CV-42 quan passa pel nucli urbà) i ronda de l'Historiador Lluís Duart Alabarta (Ajuntament, tram que coincideix amb la CV-720 quan passa pel nucli urbà, que és titularitat de la Diputació de València, però que ha cedit el tram a l'Ajuntament).

L'estructura urbana de la localitat d'Almussafes està influenciada per la ronda, que exerceix pressió sobre el nucli a mesura que creix cap a l'exterior.

L'àmbit d'actuació del PMUS és el terme municipal d'Almussafes. En aquest àmbit, s'han de planificar actuacions de caràcter municipal, si bé han de considerar-se influïdes i en funció d'actuacions supramunicipals en matèria de mobilitat que requereix Almussafes, que han de considerar-se dins del Pla de mobilitat metropolitana de València (PMoMe València), i que estan sent sotmeses a evaluació ambiental i territorial estratègica ordinària en la tramitació del PMoMe de València.

El PMUS d'Almussafes recull les actuacions de competència municipal, totes situades en sòl urbà consolidat, excepte la connexió amb el polígon industrial Joan Carles I en la part nord, que s'estén per sòl no urbanitzable sobre vials disponibles.

B.3 Planejament vigent

El planejament vigent en el municipi és el Pla general, amb aprovació definitiva subjecta a esmena de deficiències (d'acord amb la base de dades d'Urbanisme) per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Valèn-

Limita con Sollana al este; Silla al norte; Picassent y Benifaió al oeste y Alginet y Sollana al sur.

Está delimitado por la autopista AP-7 y se encuentra dentro del enclave que está definido por la intersección de la AP-7 y la A-7. El municipio cuenta con un único centro de población correspondiente a Almussafes. La localidad de Almussafes ocupa una superficie aproximada de 0,7 km².

Los polígonos industriales están situados en el norte del municipio. En el municipio de Almussafes se encuentran el polígono industrial Rey Juan Carlos I con una extensión de 2,7 km² (la parte que queda dentro del municipio, el total del polígono son 2 km²), y el polígono industrial Norte, con una extensión de 0,2 km². La mayor parte del polígono industrial Rey Juan Carlos I está ocupado por la planta de producción de la empresa automovilística Ford.

El municipio de Almussafes está atravesado por diferentes infraestructuras lineales:

- Delimitando el municipio hacia el este se encuentra la autopista AP-7, que actúa como cinturón que rodea el municipio de norte a sur.

- Al oeste del municipio (inmediatamente fuera del municipio) se encuentra la autopista A-7 que discurre a la altura del municipio en dirección noreste suroeste.

- Actuando como cinturón para el núcleo urbano de Almussafes encontramos la carretera CV-720, que rodea el municipio por la parte sur de la localidad y la conecta con el núcleo vecino de Benifaió.

- Actuando como cinturón para la localidad de Almussafes encontramos la carretera CV-42, que rodea el municipio de norte a sur y discurre paralela a la autopista AP-7.

El municipio de Almussafes presenta únicamente el núcleo urbano de Almussafes. El centro de la ciudad se encuentra en la parte sur del municipio. Las diferentes zonas de la localidad están determinadas por sus principales carreteras.

De esta forma el núcleo urbano se divide por la calle principal (que continúa como calle Doctor Bosch y como avenida Algemesí) en dirección norte-sur. En esta dirección también estructuran la estructura urbana del municipio de oeste a este: calle Benifaió, calle Ramón y Cajal (que continúa como Mestre Medina y Tarick Almanzafí), calle Sant Josep y calle Sueca (ambas al este de calle Mayor).

Las calles que organizan horizontalmente la estructura urbana de norte a sur: calle dels Llauradors, calle de Sant Roc y Vicent Gay, calle del Castell y Salvador Boatella y calle de Sant Cristòfol.

Como elementos singulares de su estructura urbana destacan el parque Central que se encuentra ubicado en el centro del municipio, y que forma el centro neurálgico de los peatones del municipio. También destaca el conjunto que rodea al municipio que está formado por la carretera CV-720 y la CV-42 y de diferente titularidad en cada uno de sus tramos: Ronda Monestir de la Valldigna (Ayuntamiento), Ronda Antoni Ludenya (Ayuntamiento), Ronda Síndic Antonio Albuixech (Generalitat Valenciana, tramo que coincide con la carretera CV-42 a su paso por el núcleo urbano) y Ronda Historiador Lluís Duart Alabarta (Ayuntamiento, tramo que coincide con la CV-720 a su paso por el casco urbano que es titularidad de la Diputación de Valencia, pero que ha cedido el tramo al ayuntamiento).

La estructura urbana de la localidad de Almussafes está influenciada por la ronda que ejerce presión sobre el núcleo a medida que intenta crecer hacia el exterior.

El ámbito de actuación del PMUS es el término municipal de Almussafes. En dicho ámbito debe planificar actuaciones de carácter municipal, si bien deben considerarse influidas y en función de actuaciones supramunicipales en materia de movilidad que requiere Almussafes que deben considerarse dentro el Plan de movilidad metropolitana de Valencia (PMoMe Valencia), y están siendo sometidas a evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria con la tramitación del PMoMe de Valencia.

El PMUS de Almussafes, recoge pues las actuaciones de competencia municipal, ubicadas todas ellas en suelo urbano consolidado, (excepto la conexión al polígono industrial Juan Carlos I en la parte norte, que se extiende a través de Suelo No Urbanizable sobre vías existentes).

B.3. Planeamiento vigente.

El planeamiento vigente en el municipio es el Plan general con aprobación definitiva sujeta a subsanación de deficiencias (de acuerdo con la base de datos de Urbanismo) por la Comisión Territorial de

cia el 29 de març de 1994. Es va emetre resolució definitiva d'aprovació una vegada esmenades les deficiències el 22 d'abril de 1994.

El Pla General definitiu es va publicar en el BOP de la província de València l'11 de juliol de 1994.

El Pla general d'Almussafes va ser sotmés a evaluació ambiental (expedient 017/1991-AIA) i es va emetre el 28 de maig de 1991 la declaració d'impacte ambiental.

Segons l'esborrany presentat, el sòl urbà d'Almussafes està configurat per un únic nucli residencial compacte situat en la part central del terme municipal, pràcticament connectat amb el nucli urbà de Benifaió (separats per la canalització del barranc del Tramusser) i un gran nucli industrial (polígon industrial Joan Carles I i polígon industrial Nord), que ocupa tota la part nord i connecta amb el nucli urbà situat a 1 km de distància mitjançant la CV-42.

Relacionat amb el PMUS, s'han evaluat diferents figures de planejament tant a escala supramunicipal com de desplegament del Pla general, que tenen relació amb la mobilitat i que han de ser considerades en aquest tràmit ambiental:

- Pla d'acció territorial de l'àrea metropolitana de València.

- No aprovat definitivament, però que compta, des del punt de vista ambiental, amb el document d'abast de l'estudi ambiental i territorial estratègic del 27 de juliol de 2017 (expedient 60/2016-EAE).

- D'acord amb l'esborrany del document, una de les tres visions des de les quals es desplega aquest pla és la de les infraestructures de mobilitat, de manera coordinada amb el PMoMe com a pla metropolità sectorial en matèria de mobilitat.

- Pla de mobilitat metropolitana de València.

- Tampoc ha sigut aprovat definitivament, però compta, des del punt de vista ambiental, amb document d'abast de l'estudi ambiental i territorial estratègic aprovat per la Comissió d'Avaluació Ambiental el 26 de setembre de 2019 (expedient 27/2018-EAE).

- La localitat d'Almussafes, d'acord amb l'esborrany del pla, es troba dins de l'àmbit estricte del PMoMe.

- Entre els objectius del PMoMe proposats, en relació amb el PMUS d'Almussafes, podem destacar, entre altres:

- Objectiu 2. Potenciar el transport públic.

- Objectiu 3. Recuperar espai de la via pública per als mitjans no mecanitzats de transport (vianants i ciclistes).

- Objectiu 4. Millorar la seguretat dels desplaçaments, reduir l'accidentalitat i focalitzar les actuacions amb atenció als usuaris més vulnerables.

- Objectiu 5. Suprimir barreres als desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda (accessibilitat universal).

- Objectiu 6. Gestionar eficaçment el trànsit i el sistema d'estacionament, amb l'impuls del transport públic i els mitjans no mecanitzats de desplaçament.

- Objectiu 8. Reduir les emissions contaminants i el soroll i garantir un consum energètic més eficient en l'àmbit de la mobilitat.

- Objectiu 9. Introduir progressivament les noves tecnologies aplicades a la mobilitat per a facilitar la coordinació tarifaria, l'intercanvi modal, la millora de l'accessibilitat, la reducció de l'accidentalitat, la informació en temps real i la comoditat de l'usuari.

- Objectiu 11. Facilitar criteris de mobilitat sostenible per a una política urbanística i territorial que aposte per la ciutat compacta mediterrània.

- Objectiu 12. Promoure una participació ciutadana més àmplia.

- Objectiu 13. Informar i educar la població.

D'altra banda, entre les propostes del PMoMe es troben aquelles en què la Conselleria ha d'actuar com a catalitzador municipal i que, per ser objecte de competència municipal, han de recollir-se en el PMUS.

- Subvenció de la redacció i implantació dels PMUS municipals.

- Xarxes ciclistes.

- Projectes de conversió en zona de vianants.

- Millores en l'eficiència de la flota de vehicles (elèctrics, híbrids).

- Implantació de la xarxa de punts de recàrrega.

- Actuacions de disseny urbà que afavoreixen el transport públic.

- Definició i gestió de zones de baixes emissions.

Urbanismo de Valencia el 29 de marzo de 1994. Se emitió resolución definitiva de aprobación una vez subsanadas las deficiencias el 22 de abril de 1994.

El Plan general definitivo se publicó en el BOP de la provincia de Valencia el 11 de julio de 1994.

El Plan general de Almussafes fue sometido a evaluación ambiental (Expediente 017/1991-AIA), emitiéndose en fecha 28 de mayo de 1991 declaración de impacto ambiental.

Según el borrador presentado, el suelo urbano de Almussafes está configurado por un único núcleo residencial compacto situado en la parte central del término municipal, prácticamente conectado con el núcleo urbano de Benifaió (separados por el encauzamiento del Barranc del Tramusser) y un gran núcleo industrial (polígono industrial Juan Carlos y polígono industrial Nord) que ocupa toda la parte norte, conectado con el núcleo urbano situado a 1 km de distancia a través de la CV-42.

Relacionado con el PMUS se han evaluado distintas figuras de planeamiento tanto a nivel supramunicipal como de desarrollo del Plan general, que tienen relación con la movilidad y que deben ser consideradas en el presente trámite ambiental:

- Plan de acción territorial del área metropolitana de Valencia.

- No aprobado definitivamente, pero cuenta, desde el punto de vista ambiental, con documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico de fecha 27 de julio de 2017 (Expediente 60/2016-EAE).

- De acuerdo con el borrador del documento, una de las tres visiones desde la que desarrolla dicho plan, es la de las infraestructuras de movilidad, de forma coordinada con el PMoMe como plan metropolitano sectorial en materia de movilidad.

- Plan de movilidad metropolitana de Valencia.

- Tampoco ha sido aprobado definitivamente, pero cuenta, desde el punto de vista ambiental, con documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico aprobado por la Comisión de Evaluación Ambiental el 26 de septiembre de 2019 (Expediente 27/2018-EAE).

- La localidad de Almussafes de acuerdo con el borrador del Plan se encuentra dentro del ámbito estricto del PMoME.

- Entre los objetivos del PMoMe propuestos, en relación con el PMUS de Almussafes, podemos señalar, entre otros:

- Objetivo 2. Potenciar el transporte público.

- Objetivo 3. Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas).

- Objetivo 4. Mejora la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones atendiendo al usuario más vulnerable.

- Objetivo 5. Suprimir barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida (accesibilidad universal).

- Objetivo 6. Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento, potenciando el transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.

- Objetivo 8. Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.

- Objetivo 9. Introducir progresivamente nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad del usuario.

- Objetivo 11. Facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea.

- Objetivo 12. Promover la más amplia participación ciudadana.

- Objetivo 13. Informar y educar a la población.

Por otro lado, entre las propuestas del PMoMe se encuentran aquellas en las que la Conselleria debe ser un catalizador municipal y que, por ser objeto de la competencia municipal, deben recogerse en el PMUS.

- Subvención de la redacción e implantación de PMUS municipales.

- Redes ciclistas.

- Proyectos de peatonalización.

- Mejorar la eficiencia de la flota de vehículos (eléctricos, híbridos).

- Implantar red de puntos de recarga.

- Actuaciones de diseño urbano que favorezcan el transporte público.

- Definición y gestión de zonas de bajas emisiones.

En sòl no urbanitzable les actuacions es completaran amb la implantació de les classes diferents de vies proposades (carril bici segregat i/o protegit, via ciclista i vorera pedalable), així com les disponibles del viari actual que comunica la zona urbana amb la industrial; no requereix, per tant, la tramitació de cap modificació del planejament que afecte el sòl no urbanitzable, per la qual cosa la tramitació podria realitzar-se pel procediment simplificat d'elaboració i aprovació dels plans que recull la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge de la Comunitat Valenciana (d'ara en avanç, LOTUP).

Anàlisi i diagnòstic

En el punt 13 del PMUS proposat, en el document III «Accions», es realitza una síntesi del diagnòstic realitzat de la situació de la mobilitat en el municipi d'Almussafes, de la qual s'extrauen les consideracions següents, associades a efectes mediambientals possibles:

- Mobilitat a peu.
- Carrers estrets del centre que mantenen trànsit de vehicles.
- No hi ha una connexió adequada amb els camins rurals.
- No hi ha una xarxa d'itineraris verds que connecten les zones verdes. Pocs carrers amb arbres, poca ombra.
- Problemes d'evacuació d'aigua de pluja.
- Essència i escala de poble; quasi totes les distàncies per a recórrer són curtes i adequades per a la mobilitat a peu perquè la majoria de les instal·lacions es troben en el centre de la ciutat.
- Pla d'accésibilitat bastant recent que preveu les actuacions necessàries per a adaptar l'espai públic d'Almussafes a la normativa vigent en aquesta matèria.
 - Rondes perifèriques.
 - Itineraris amb voreres amples cap als polígons.
 - Oferta de rutes saludables.
- Mobilitat amb bicicleta.
 - Actualment no hi ha cap connexió ciclista amb el municipi de Benifaió.
 - Falten connexions ciclistes habilitades i segures cap a la zona rural.
 - No hi ha una xarxa ciclista ben connectada amb els diferents serveis i equipaments.
 - Falta infraestructura ciclista: rutes ciclistes, carrils en la circumvalació, aparcaments de bicicletes, etc.
 - Carrils bici fets en la vorera, espai per als vianants restant i cap disminució de la secció de la carretera.
 - Els carrils bici de doble sentit tenen una amplària útil insuficient, inferior a 2,50 m.
 - Cap ruta ciclista té les marques viàries i els senyals verticals adequats.
 - Desplaçament intern del nucli urbà, distàncies entre origen i destinació, la majoria per sota d'1 km.
 - La distància entre el centre urbà d'Almussafes i el centre del polígon Joan Carles I és inferior a 3 km. El centre de la ciutat i l'estació de Benifaió-Almussafes estan a menys de 2 quilòmetres de distància.
 - Rutes ciclistes amb connexió amb el polígon Joan Carles I.
 - Vorera pedalable que connecta tot el polígon i instal·lacions com el camp de futbol, el cementiri, el club de tennis i l'IES Almussafes.
 - Possible connexió de la xarxa amb camins rurals.
 - Mobilitat en el transport públic.
 - Almussafes no disposa d'una línia urbana de servei regular de transport públic.
 - El municipi compta amb tres línies d'autobusos interurbans diürns, totes amb un nombre reduït d'expedicions.
 - L'ús del transport públic en la mobilitat interurbana és baix, amb menys de l'11 % de la quota modal.
 - Respecte de la cobertura de les parades del servei interurbà:
 - + La cobertura de la xarxa interurbana de parades d'autobús assoleix el 97 % del nucli urbà.
 - + El centre de la ciutat no té cobertura d'estació de tren. La parada més pròxima es troba en la localitat de Benifaió (línia C-2).
 - + Els polígons industrials no tenen cobertura, amb l'excepció de la fàbrica de Ford que té una parada en l'entrada principal.
 - Els serveis especials d'autobús estan disponibles:

En suelo no urbanizable las actuaciones se completarían entonces con la implantación de los distintos tipos de vías propuestos (carril bici segregado y/o protegido, vía ciclista y acero ciclista) así como lo existentes, a través de viario existente en la actualidad que comunica la zona urbana con la industrial, no requiriendo, por lo tanto, la tramitación de modificación alguna de planeamiento que afecte al suelo no urbanizable, por lo que su tramitación podría realizarse por el procedimiento simplificado de elaboración y aprobación de los planes que recoge la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP).

Ánalisis y diagnóstico.

En el punto 13 del PMUS propuesto, en el documento III «Acciones» se realiza una síntesis del diagnóstico realizado de la situación de la movilidad en el municipio de Almussafes, de la cual se extraen las siguientes consideraciones, asociadas a posibles efectos medioambientales:

- Movilidad a pie
 - Calles estrechas del centro que mantienen tráfico de vehículos.
 - Inexistencia de conexión adecuada con caminos rurales.
 - No existe una red de itinerarios verdes que conecten zonas verdes. Pocas calles arbóreas, poca sombra.
 - Problemas de evacuación de agua de lluvia.
 - Esencia y escala del pueblo, donde casi todas las distancias a recorrer son cortas y adecuadas para la movilidad a pie y donde la mayoría de las instalaciones se encuentran en el centro de la ciudad.
 - Plan de Accesibilidad bastante reciente que contempla las actuaciones necesarias para adaptar el espacio público de Almussafes a la normativa vigente en esta materia.
 - Rondas periféricas.
 - Itinerarios con aceras anchas hacia los polígonos.
 - Oferta de rutas saludables.
 - Movilidad en bicicleta
 - Actualmente no existe conexión ciclista con el municipio de Benifaió.
 - Faltan conexiones con bicicletas acondicionadas y seguras a la zona rural.
 - Inexistencia de una red ciclista bien conectada con los diferentes servicios y equipos
 - Falta de infraestructura ciclista: rutas ciclistas, carriles en la circunvalación, aparcamiento de bicicletas, etc.
 - Carriles bici hechos en la acera, espacio peatonal restante y no disminución de la sección de la carretera
 - Los carriles bici de doble sentido tienen una anchura útil insuficiente inferior a 2,50 m.
 - Ninguna ruta ciclista tiene las marcas viales y las señales verticales adecuadas.
 - Desplazamiento interno del núcleo urbano, distancias entre origen y destino, en su mayoría por debajo de 1 km.
 - La distancia entre el centro urbano de Almussafes y el centro del Polígono Juan Carlos I es inferior a 3 km. Y entre el centro de la ciudad y la estación de Benifaió-Almussafes están a menos de 2 kilómetros de distancia.
 - Rutas ciclistas con conexión con el polígono Juan Carlos I.
 - Bicicleta-acera que conecta todo el polígono e instalaciones como Campo de Fútbol, Cementerio, Club de Tenis e IES Almussafes
 - Posible conexión de red con caminos rurales
 - Movilidad en el transporte público
 - Almussafes no dispone de una línea urbana de servicio regular de transporte público.
 - El municipio cuenta con tres líneas de autobuses interurbanos diurnos, todas ellas con un bajo número de expediciones.
 - El uso del transporte público en la movilidad interurbana es bajo, con menos del 11 % de la cuota modal.
 - Con respecto a la cobertura de las paradas de servicios interurbanos:
 - + La cobertura de la red interurbana de paradas de autobús alcanza el 97 % del núcleo urbano.
 - + El centro de la ciudad no tiene cobertura de estación de tren. La parada más cercana es en la localidad de Benifaió (línea C-2).
 - + Polígonos industriales no tienen cobertura, con la excepción de la fábrica de Ford que tiene una parada en su entrada principal.
 - Los servicios especiales de autobús están disponibles:

- + Bus connectant amb la fàbrica de Ford des de diferents destins.
- + Connexió d'autobús entre el nucli urbà i l'institut.
- El municipi d'Almussafes no compta amb parada de taxis.
- Aparcament i distribució urbana de les mercaderies.
- Dels tipus de places diferents que s'ofereixen en la via pública, predominen clarament les places que, sense regulació per als cotxes, representen més del 96 % del total de l'oferta disponible.
- L'ocupació de les places al llarg del dia es manté estable al voltant del 70 %; per tant, hi ha places lliures disponibles. Aleshores, Almussafes presenta un balanç d'estacionament positiu.
- La renovació de les places és baixa (al voltant del 20 %), els vehicles estacionats no varien amb freqüència.

• La senyalització no especifica els dies de la setmana sobre els quals s'aplica la regulació d'estacionament per a càrrega i descàrrega de mercaderies. Els senyals tampoc indiquen el nombre de vegades màxim que un vehicle pot aparcar-hi.

• L'ús de les places no està saturat. Durant tot el dia hi ha places lliures, amb una ocupació al voltant del 40-50 %.

- Externalitats del sistema de mobilitat.

En matèria de seguretat viària:

- En el nombre d'accidents amb víctimes no hi ha una tendència a la baixa, amb un estancament al voltant dels 60 accidents/any.

- Els principals trams de concentració d'accidents es localitzen en el polígon industrial.

A partir de l'avaluació dels contaminants atmosfèrics, s'observa que:

- La concentració d'òxids de nitrogen és inferior als valors límit fixats per la llei.

- La concentració de partícules en suspensió és inferior als valors límit establerts per la llei.

- Almussafes es troba en una zona que compleix amb els objectius de qualitat ambiental.

Quant a la contaminació acústica, destaquen els aspectes següents:

- Almussafes no disposa d'un mapa del soroll que permeta determinar el nivell acústic en les diverses seccions de carretera del municipi.

- El soroll estratègic de la CV-42 indica que en el pas de la CV-42 pel nucli urbà d'Almussafes es produeix afectació als ciutadans i exposa la població a nivells de soroll superiors al llindar màxim.

- No hi ha informes actualitzats sobre l'estat de la CV-42 en la població perquè els únics disponibles són els càlculs realitzats amb dades de trànsit de 2007.

Objectius del PMUS

Tal com es reflecteix en el PMUS i en el punt 2 del DIE, durant els sis anys de vigència del PMUS es proposa actuar segons les línies estratégiques següents que conformen els objectius específics del PMUS:

1. Recuperar espais públics de qualitat per a les persones, amb la finalitat de promoure les funcions socials de trobada i recreació en els carrers.

2. Prioritzar la mobilitat sostenible i l'espai compartit, verd i segur.

3. Tractar amb la mateixa importància els desplaçaments de treball i els necessaris per al manteniment de la vida.

4. Reorganitzar la ciutat perquè el vianant siga el protagonista de l'espai públic amb l'afavoriment de les condicions per als viatges a peu.

5. Incrementar la participació de la bicICLETA en el conjunt de mitjans de transport d'ús quotidià; crear les condicions de les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària necessàries per a fomentar-ne l'ús.

6. Garantir la fiabilitat, la rapidesa, el confort, la cobertura i la freqüència del transport públic, per a oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.

7. Promoure un ús racional del vehicle privat, impulsar mesures que faciliten el trasllat dels ciutadans amb altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguen la intermodalitat.

8. Fer compatible l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació, residents, i mercaderies de manera adequada per a potenciar els diferents sectors laboral, comercial, d'oci i cultural.

- + Bus conectando con la fábrica de Ford desde diferentes destinos.

- + conexión de autobús entre el núcleo urbano y el instituto.

- El municipio de Almussafes no cuenta con parada de taxis.

- Aparcamiento y distribución urbana de las mercancías

- De los diferentes tipos de plazas que se ofrecen en la vía pública, predominan claramente las plazas que, no regulado para los coches, que representan más del 96 % del total de la oferta disponible.

- La ocupación de las plazas a lo largo del día se mantiene estable en torno al 70 %, por lo tanto, hay plazas libres disponible. Por lo tanto, Almussafes presenta un balance de estacionamiento positivo.

- La renovación de las plazas es baja (alrededor del 20 %), los vehículos estacionados no varían con frecuencia.

- La señalización no especifica los días de la semana sobre los que se aplica la regulación de estacionamiento para la carga y descarga de mercancías. Las señales tampoco indican las veces máximas que un vehículo puede parque.

- El uso de las plazas no está saturado: durante todo el día hay plazas libres, colocando la ocupación alrededor 40-50 %.

- Externalidades del sistema de movilidad

En materia de seguridad vial:

- En el número de accidentes con víctimas, no hay una tendencia a la baja, con un estancamiento en torno a de los 60 accidentes/año.

- Los principales tramos de concentración de accidentes se localizan en el polígono industrial.

- A partir de la evaluación de los contaminantes atmosféricos, se observa que:

- La concentración de óxidos de nitrógeno es inferior a los valores límite fijados por la ley.

- La concentración de partículas en suspensión es inferior a los valores límite establecidos por la ley.

- Almussafes se encuentra en una zona que cumple con los objetivos de calidad ambiental.

- En cuanto a la contaminación acústica, destacan los siguientes aspectos:

- Almussafes no dispone de un mapa de ruido que permita determinar el nivel de ruido en las diferentes secciones de carretera del municipio.

- El ruido estratégico de la CV-42 indica que en el paso de la CV-42 por el núcleo urbano de Almussafes se produce un afectando a los ciudadanos y exponiendo a la población a niveles de ruido superiores al umbral máximo.

- No hay informes actualizados sobre el estado de la CV-42 en la población ya que los únicos disponibles son los cálculos realizados con datos de tráfico de 2007.

Objetivos del PMUS.

Tal y como se refleja en el PMUS y en el punto 2 del DIE, durante los seis años de vigencia del PMUS se propone actuar siguiendo las siguientes líneas estratégicas que conforman los objetivos específicos del PMUS:

1. Recuperar espacios públicos de calidad para las personas con el fin de promover las funciones sociales de encuentro y recreación de las calles.

2. Priorizar la movilidad sostenible y el espacio compartido, verde y seguro.

3. Tratar con igual importancia los desplazamientos de trabajo y los necesarios para el mantenimiento de la vida.

4. Reorganizar la ciudad para que el peatón sea el protagonista del espacio público favoreciendo las condiciones para los viajes a pie.

5. Incrementar la participación de la bicICLETA en el conjunto de medios de transporte de uso cotidiano, creando las condiciones de infraestructuras, gestión del tráfico y educación vial necesarias para fomentar su uso.

6. Garantizar la fiabilidad, rapidez, confort y cobertura y frecuencia del transporte público, para ofrecer un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo con respecto al vehículo privado.

7. Promover un uso racional del vehículo privado, promoviendo medidas que faciliten el traslado de los ciudadanos a otros medios de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.

8. Hacer compatible la oferta de aparcamientos con la demanda de rotación, residentes, y mercaderías, de forma adecuada para potenciar los diferentes sectores del trabajo, comercial, de ocio y cultural.

9. Millorar la seguretat viària amb la reducció dels accidents i respectar l'espai públic de cada mitjà de transport.

10. Millorar la percepció de seguretat de l'espai públic.

11. Conscienciar els ciutadans de la despesa energètica i de l'impacte mediambiental que causem quan ens movem, especialment pel que fa a la salut pública i al canvi climàtic.

12. Utilitzar les noves tecnologies en el sistema de mobilitat per a donar la màxima informació als usuaris en la presa de les seues decisions.

B.5 Estudi d'alternatives

D'acord amb el punt 3.2 «Contingut de les alternatives del PMUS d'Almussafes» del DIE, segons les pautes de mobilitat que s'hi exposen, es descriuen dins de les alternatives els dos escenaris que s'han considerat:

- Escenari tendencial.

L'escenari actual, definit per mitjà de les directrius de mobilitat a Almussafes, permet visualitzar tendències futures en el cas que el model de mobilitat actual s'estenga pel municipi i no s'aplique cap acció del PMUS d'Almussafes.

Aquest escenari es presenta amb desplaçaments interns realitzats principalment amb el vehicle privat i a peu, amb algun trasllat de vehicles privats amb mitjans no motoritzats i amb el manteniment de la baixa quota de transport públic i de la mobilitat amb bicicleta.

Els desplaçaments generats continuaran amb una motorització elevada i amb poc creixement del transport públic i dels mitjans no motoritzats.

La millora lleugera de la funció modal sobre el transport públic i els mitjans no motoritzats serà atribuible al desenvolupament d'altres plans. A escala municipal, l'aplicació del Pla general d'Almussafes i a escala supramunicipal, el desenvolupament del Pla de mobilitat de l'àrea metropolitana de València (d'ara en avanç, PMoMe).

Quant a la qualitat de l'aire, Almussafes compleix els objectius de qualitat ambiental; la concentració d'òxids de nitrogen i la concentració de partícules en suspensió és inferior als valors límit establerts per la llei. Per tant, s'espera que amb una distribució millor del model, el municipi continue per sota dels límits legals.

- Escenari objectiu.

La missió del sistema de mobilitat proposat per a Almussafes és contribuir a la consecució dels objectius globals de la ciutat i que les persones utilitzin els mitjans de transport més sostenibles possibles en cada desplaçament, per a contribuir a la qualitat del medi ambient del nostre entorn.

Per a aconseguir aquesta missió durant els 6 anys de vigència del PMUS, es proposa actuar segons les àrees següents i les línies estratègiques que conformen els objectius específics del PMUS.

- (MQ) Espai públic i mobilitat quotidiana en el nucli urbà.
- (MV) Mobilitat amb vehicle privat i aparcament en el nucli urbà.
- (MI) Mobilitat interurbana.
- (MP) Mobilitat cap als polígons industrials.
- (CT) Connexió amb l'entorn rural i natural.
- (PU) Organització de la mobilitat i polítiques urbanes.
- (SS) Seguretat i salut de la ciutadania.

Totes es desenvolupen segons les línies estratègiques, que al seu torn es planifiquen en una sèrie d'accions, la materialització de les quals i la futura realització, si és el cas, constitueixen el desenvolupament previsible del PMUS d'Almussafes que es tracta en el punt següent.

B.6. Propostes del PMUS

D'acord amb el que s'ha descrit en la proposta, per a garantir la viabilitat pràctica del procés d'implantació del PMUS d'Almussafes i evitar que quede en un estudi de bones intencions, es planteja com a necessari comptar amb una programació econòmica temporal.

El programa es defineix per a tres escenaris temporals: curt termini (1 any), mitjà termini (4-6 anys) i llarg termini (7-12 anys). Aquesta distribució en el temps hauria sigut diferent si el context econòmic financer fora més favorable. El PMUS ha de ser un instrument que justifique les necessitats locals davant de les administracions públiques, i així poder sol·licitar i obtindre la cooperació econòmica d'aquestes. Cada escenari temporal es descriu a continuació.

- Curt termini (1-any)

9. Mejorar la seguridad vial reduciendo los accidentes y respetando el espacio público de cada medio de transporte.

10. Mejorar la percepción de seguridad del espacio público.

11. Concienciar a los ciudadanos del gasto energético y del impacto medioambiental que causamos cuando nos movemos especialmente en la salud pública y el cambio climático.

12. Utilizar las nuevas tecnologías en el sistema de movilidad dando la máxima información a los usuarios para que tomen sus decisiones.

B.5. Estudio de alternativas.

De acuerdo con el punto 3.2 «Contenido de las alternativas del PMUS de Almussafes» del DIE, teniendo en cuenta las pautas de movilidad allí descritas, se describen dentro de las alternativas, los dos escenarios que se han considerado:

- Escenario tendencial:

El escenario actual definido a partir de las directrices de movilidad en Almussafes permite visualizar tendencias futuras en caso de que el modelo de movilidad actual se extienda en el municipio y no aplicar ninguna acción del PMUS de Almussafes.

Este escenario se presenta con desplazamientos internos realizados principalmente en vehículo privado y a pie, con algún traslado de vehículos privados a modos no motorizados, y con el mantenimiento de la baja cuota de transporte público y movilidad en bicicleta.

Los desplazamientos generados continuarán con una alta motorización y con poco crecimiento del transporte público y de los modos no motorizados.

La ligera mejora de la función modal sobre el transporte público y los modos no motorizados será atribuible al desarrollo de otros planes. A nivel municipal, la aplicación del Plan general de Almussafes y a nivel municipal, la aplicación del Plan general de Almussafes y a nivel municipal-supramunicipal el desarrollo del Plan de movilidad del área metropolitana de Valencia (en adelante, PMoMe).

En cuanto a la calidad del aire, Almussafes cumple los objetivos de calidad ambiental, la concentración de óxidos de nitrógeno y la concentración de partículas en suspensión es inferior a los valores límite establecidos por la ley, por lo tanto, se espera que con una mejor distribución del modelo el municipio continúe por debajo de los límites legales.

- Escenario objetivo.

La misión del sistema de movilidad propuesto por Almussafes es contribuir a la consecución de los objetivos globales de la ciudad y que las personas utilicen los medios de transporte más sostenibles posibles para cada viaje para contribuir a la calidad del medio ambiente de nuestro entorno.

Para lograr esta misión durante los 6 años de vigencia del PMUS, se propone actuar siguiendo las siguientes áreas y líneas estratégicas que conforman los objetivos específicos del PMUS.

- (MQ) Espacio público y movilidad cotidiana en el núcleo urbano.
- (MV) Movilidad con vehículo privado y aparcamiento en el núcleo urbano.

- (MI) Movilidad interurbana.

- (MP) Movilidad hacia los polígonos industriales.

- (CT) Conexión con el entorno rural y natural.

- (PU) Organización de la movilidad y políticas urbanas.

- (SS) Seguridad y salud de la ciudadanía.

Todos los anteriores se desarrollan siguiendo líneas estratégicas, que a su vez se planifican en una serie de acciones, cuya materialización y futura realización en su caso, constituye el desarrollo previsible del PMUS de Almussafes que se trata en el punto siguiente.

B.6. Propuestas del PMUS.

De acuerdo con lo descrito en la propuesta, para garantizar la viabilidad práctica del proceso de implantación de PMUS de Almussafes y evitar que quede en un estudio de buenas intenciones, se plantea como necesario contar con una programación económica temporal.

El programa se define para tres escenarios temporales: corto plazo (1 año), medio plazo (4-6 años) y medio plazo (7-12 años). Esta distribución en el tiempo habría sido diferente si el contexto económico financiero fuera más favorable. El documento PMUS debe ser un instrumento que justifique las necesidades locales ante las administraciones públicas y así poder solicitar y obtener su cooperación económica. Cada escenario temporal se describe a continuación.

- Corto plazo (1-años)

Quan les accions responen a una prioritat elevada a causa de problemes i accessibilitat, i la viabilitat tècnica i econòmica és assolible i no presenta dificultats.

– Mitjà termini (4-6 anys)

Quan les accions comprenen propostes relatives a millores complementàries a l'estreta seguretat i accessibilitat, o en general presenten dificultats per a la viabilitat tècnica i/o econòmica.

– Llarg termini (7-12 anys)

Quan les accions comporten dificultats tècniques elevades o depenen d'altres administracions de rang superior i, a més, el cost econòmic és molt alt o depén de fons de finançament extern.

S'estableix per a cadascuna de les actuacions previstes un valor econòmic aproximat sobre la base de quatre rangs pressupostaris (cost baix, mitjà, alt i molt alt), que es materialitza en un quadre amb aquestes actuacions, la previsió d'execució i la prioritat d'implementació.

C. Possibles efectes sobre el medi ambient

La proposta del PMUS, pel que fa a efectes sobre el medi ambient, determina que el planejament general del municipi, sobre el qual es redactarà el PMUS, compta amb la correspondiente evaluación ambiental, como vimos anteriormente, por lo que queda sujeto a de forma general a las determinaciones de esta. Por este motivo, las actuaciones previstas en el suelo urbano y urbanizable se ceñirán a las determinaciones previstas en el PGOU.

En sòl no urbanitzable, las actuaciones se centraran en la reorganización del tránsito y el condicionamiento de ferms (tipus bla) dels camins rurals actuals i les vies de servei de titularitat municipal que figuren en el PGOU. En el caso de considerar el viario disponible d'altres administraciones, es comptará amb el vistiplau d'aquestas para la implementación sobre la propia infraestructura o sobre la zona de reserva i/o protección.

Pel que fa al diagnòstic de la situació del medi ambient i del territori abans de l'aplicació del PMUS, se centra principalment en la mobilitat mitjançant vehicle privat fonamentalment en el nucli urbà, però sobretot mitjançant les vies que travessen el municipi, cosa que provoca possibles efectes fonamentalment relatius a la contaminació atmosfèrica i acústica:

– Autopista AP-7. Autopista del Mediterrani.

– Autovia A-7. Autovía del Mediterráneo.

– Autovia A-38. Autovía entre València i Alacant.

– CV-42. Enllaç d'Almussafes amb Alzira i Algemesí, que serveix d'accés al polígon industrial Joan Carles I.

– CV-520. Entre Sollana i les poblacions d'Alfarb, Catadau i Llobmabai.

– Ronda d'Antoni Ludenya – ronda del Monestir de la Valldigna. Ronda oeste del nucli urbà i connexió de la CV-42 amb la localitat veïna de Benifaió.

Amb tot això, d'acord amb l'anàlisi del document inicial estratègic, l'impacte ambiental derivat de l'aplicació de les actuacions contingudes en cada línia estratègica del PMUS d'Almussafes serà positiu. L'escenari objectiu presenta la reducció de l'ús del vehicle privat en favor del transport públic col·lectiu i dels mitjans no motoritzats.

La puesta en marcha d'acciones destinadas a reducir l'ús del vehicle privado supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo de emisiones, sino también del ruido, ya que el transporte se considera una de las principales fuentes de contaminación acústica en las zonas urbanas. Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles reducirá el impacto negativo de l'ús d'aquest recurso no renovable.

Tots els impactes positius tindran efecto en la qualitat de vida dels ciutadans, no sols per a la millora de la qualitat atmosfèrica, sinó també per a la promoció d'hàbits de vida més saludables com caminar o anar amb bicicleta.

D. Consultes realitzades

Per part de la Subdirecció General d'Evaluació Ambiental de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, d'acord amb l'article 51.1 de la LOTUP, la documentació aportada s'ha sotmès a consulta de les administracions públiques afectades següents.

Cuando las acciones responden a una alta prioridad debido a problemas y accesibilidad, y la viabilidad técnica y económica es alcanzable y no presenta dificultades.

– A medio plazo (4-6 años)

Cuando las acciones comprenden propuestas relativas a mejoras complementarias a la estricta seguridad y accesibilidad, o en general presentan dificultades para la viabilidad técnica y/o económica.

– A largo plazo (7-12 años)

Cuando las acciones entrañan mayores dificultades técnicas, o dependen de otras administraciones de mayor rango, y además, el costo económico es muy alto, o depende de fondos de financiamiento externo.

Se establece para cada una de las actuaciones previstas un valor económico aproximado en base a cuatro rangos presupuestarios (coste bajo, medio, alto y muy alto), materializando un cuadro con dichas actuaciones, su previsión de ejecución y su prioridad de implementación.

C. Posibles efectos sobre el medio ambiente

La propuesta del PMUS en lo que respecta a efectos sobre el medio ambiente, determina que el planeamiento general del municipio, sobre el que se redactará el PMUS, cuenta con la correspondiente evaluación ambiental, como vimos anteriormente, por lo que queda sujeto a de forma general a sus determinaciones. Por este motivo, las actuaciones previstas en el suelo urbano y urbanizable se ceñirán a las determinaciones previstas en el propio PGOU.

En suelo no urbanizable las actuaciones se centrarán en la reorganización del tránsito y acondicionamiento de firmes (tipo blando) de los caminos rurales existentes y las vías de servicio de titularidad municipal que figuran en el PGOU. En caso de considerar viario existente de otras administraciones se contará con su visto bueno para la implementación sobre la propia infraestructura o sobre la zona de reserva y/o protección.

Dentro del diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del PMUS se centra principalmente en la movilidad mediante vehículo privado fundamentalmente al núcleo urbano, pero sobre todo a través de las vías que atraviesan el municipio, provocando posibles efectos fundamentalmente relativos a contaminación atmosférica y acústica:

– Autopista AP-7. Autopista del Mediterráneo.

– Autovía A-7. Autovía del Mediterráneo.

– Autovía A-38. Autovía entre Valencia y Alicante.

– CV-42. Enlace de Almussafes con Alzira y Algemesí y que sirve de acceso al Polígono Industrial Juan Carlos I.

– CV-520. Entre Sollana y las poblaciones de Alfarb, Catadau y Llobmabai.

– Ronda Antoni Ludenya-Ronda Monestir de la Valldigna. Ronda oeste del núcleo urbano y conexión de la CV-42 con la localidad vecina de Benifaió.

Con todo ello, de acuerdo con el análisis del Documento Inicial Estratégico, el impacto ambiental derivado de la aplicación de las actuaciones contenidas en cada línea estratégica del PMUS de Almussafes será positivo. El escenario objetivo presenta la reducción del uso del vehículo privado en favor del transporte público colectivo y los modos no motorizados.

La puesta en marcha de acciones encaminadas a reducir el uso del vehículo privado supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo a nivel de emisiones sino también de ruido, ya que el transporte se considera una de las principales fuentes de contaminación acústica en las zonas urbanas. Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles reducirá el impacto negativo del uso de este recurso no renovable.

Todos estos impactos positivos tendrán un impacto en la calidad de vida de los ciudadanos, no solo para la mejora de la calidad atmosférica, sino también para la promoción de hábitos de vida más saludables como caminar o andar en bicicleta.

D. Consultas realizadas

Por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, de acuerdo con el artículo 51.1 de la LOTUP, la documentación aportada se ha sometido a consulta a las siguientes administraciones públicas afectadas.

Consulta	Informe	Administració consultada
11.12.19		Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. Direcció Territorial de València. Servei d'Urbanisme.
11.12.19	04.03.20 17.11.20 18.11.20	Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. Direcció Territorial de València. Servei de Medi Ambient.
11.12.19	14.02.20	Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. Subdirecció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge. Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.
11.12.19	19.05.20	Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. Subdirecció General Ord. Mobilitat. Servei de Mobilitat Urbana.
11.12.19		Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. Subdirecció General de Medi Natural. Servei d'Ordenació i Gestió Forestal.
11.12.19	23.12.19	Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. Subdirecció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental.

Els informes rebuts es publicaran en el web <http://www.agroambiente.gva.es.eae> juntament amb el pronunciament ambiental corresponent.

E. Identificació i valoració dels possibles efectes sobre el medi ambient

Segons el que estipula l'article 46.3 de la LOTUP, l'òrgan ambiental i territorial determinarà, d'acord amb els criteris de l'annex VIII, el sotmetiment al procediment d'avaluació ambiental i territorial ordinari o simplificat, en funció de la certesa en la determinació d'efectes significatius sobre el medi ambient i amb consulta prèvia a les administracions públiques afectades a què es refereixen els articles 48.d i 51.1 de la LOTUP.

Conceptualment, els plans de mobilitat urbana sostenible constitueixen l'instrument adequat per a conseguir donar resposta a les necessitats de mobilitat de les persones i les mercaderies en l'àmbit urbà i reduir les repercussions negatives del sistema de transport sobre l'economia, la societat i el medi ambient. La mobilitat sostenible ha de perseguir, igualment, l'accessibilitat universal, és a dir, facilitar l'accés de la població als béns, als serveis i als llocs de treball.

La consecució d'aquests objectius generals es du a terme quan s'actua, fonamentalment, sobre dos àmbits:

- Un nou equilibri dels mitjans de transport que aposte, fonamentalment, pels que presenten més eficàcia ambiental i social: transport públic davant del privat i formes de transport no motoritzat. Assolir aquest objectiu requereix tant mesures d'estímul cap a les noves formes de transport com mesures dissuasives. Per a fer-ho, s'ha d'actuar sobre aspectes estructurals (infraestructures necessàries) i de regulació urbanística (tipologia edificatòria, relació espais públics/privats, estàndards dels aparcaments per als diferents mitjans de transport).

- La planificació urbana i el model de ciutat, per a disminuir la necessitat de mobilitat urbana tant pel que fa a la necessitat com respecte a la longitud dels desplaçaments.

Des del punt de vista ambiental, els PMUS han de contribuir a un ús racional del sòl per a atendre les demandes de mobilitat, el canvi modal amb la prioritació dels mitjans més sostenibles, la reducció de la necessitat de desplaçaments tant en nombre com en distància que propicie l'adquisició d'hàbits saludables (caminar i desplaçar-se amb bicicleta) i que contribuïsca, al seu torn, a la disminució de les emissions originades pel sector del transport com són les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (CO_2), les emissions de contaminants que perjudiquen la

Consulta	Informe	Administración consultada
11.12.19		Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Dirección Territorial de Valencia. Servicio de Urbanismo.
11.12.19	04.03.20 17.11.20 18.11.20	Conselleria Agricultura, Desarr. Rural, Emerg. Clim. y Trans. Ecolog. Dirección Territorial de Valencia. Servicio de Medio Ambiente.
11.12.19	14.02.20	Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. SubGral Ord. Territorio, Urbanismo y Paisaje. S. Infr. Verde y Paisaje.
11.12.19	19.05.20	Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. SubGral Ord. Movilidad. Serv. Movilidad Urbana.
11.12.19		Conselleria Agricultura, Desarr. Rural, Emerg. Clim. y Trans. Ecolog. SubGral Medio Natural. Servicio Ordenación y Gestión Forestal.
11.12.19	23.12.19	Conselleria Agricultura, Desarr. Rural, Emerg. Clim. y Trans. Ecolog. SubGral Cambio Climático y Calidad Ambiental.

Los informes recibidos se publicarán en la web <http://www.agroambiente.gva.es.eae> junto con el correspondiente pronunciamiento ambiental.

E. Identificación y valoración de los posibles efectos sobre el medio ambiente.

Conforme a lo estipulado en el artículo 46.3 de la LOTUP, el órgano ambiental y territorial determinará, teniendo en consideración los criterios del anexo VIII, el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental y territorial ordinario o simplificado, en función de la certidumbre en la determinación de la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas a las que se refieren los artículos 48.d y 51.1 de la LOTUP.

Conceptualmente los planes de movilidad urbana sostenible constituyen el instrumento adecuado para conseguir dar respuesta a las necesidades de movilidad de personas y mercancías en el ámbito urbano y reducir las repercusiones negativas del sistema de transporte sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente. Esta movilidad sostenible ha de perseguir, igualmente, la accesibilidad universal, es decir, facilitar el acceso de la población a los bienes, servicios y puestos de trabajo.

La consecución de estos objetivos generales se lleva a cabo actuando, fundamentalmente, sobre dos ámbitos:

- Un nuevo equilibrio de los modos de transporte, apostando, fundamentalmente, por aquellos de mayor eficacia ambiental y social: transporte público frente al privado y modos de transporte no motorizado. Alcanzar este objetivo requiere tanto de medidas de estímulo hacia los nuevos modos de transporte como medidas disuasorias. Para ello deberá actuar sobre aspectos estructurales (infraestructuras necesarias) como de regulación urbanística (tipología edificatoria, relación espacios públicos/privados, estándares de aparcamientos para distintos modos de transporte).

- La planificación urbana y modelo de ciudad, disminuyendo la necesidad de movilidad urbana tanto en necesidad como en longitud de desplazamientos.

Desde el punto de vista ambiental, los PMUS han de contribuir a un uso racional del suelo para atender las demandas de movilidad, al cambio modal priorizando los modos más sostenibles, la reducción de la necesidad de desplazamientos tanto en número como en distancia que propicie la adquisición de hábitos saludables (caminar y desplazarse en bicicleta) que contribuya, a su vez, a la disminución de las emisiones originadas por el sector transporte como son las referidas a emisiones de gases de efecto invernadero (CO_2), las emisiones de contaminantes

qualitat de vida dels ciutadans (entre altres el diòxid de nitrogen NO₂, els compostos orgànics volàtils COV, el monòxid de carboni CO, el diòxid de sofre SO₂ o el material particulat PM) i les emissions acústiques originades pel trànsit.

En aquest sentit s'expressa l'article 10.2 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, quan indica que «2. La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'ha d'acompanyar dels indicadors que es consideren pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el repartiment modal que tenen, així com dels nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, amb la particularització de les d'efecte d'hivernacle. L'evolució d'aquests últims paràmetres tendrà a una reducció progressiva d'acord amb els ritmes i límits que reglamentàriament s'establissen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals».

D'acord amb els criteris anteriors es realitza l'avaluació ambiental estratègica del PMUS d'Almussafes en funció de les propostes realitzades i a partir de la consideració, tal com recull la documentació aportada, que la pràctica totalitat de les propostes es plantegen en sòl urbà i urbanitzable del municipi (amb l'única afeció a sòl no urbanitzable en les actuacions previstes sobre vials actuals i la zona de reserva i protecció d'aquests), i sense perjudici de la posterior incardinació del PMUS d'Almussafes amb altres instruments de mobilitat de caràcter supramunicipal com puga ser el Pla de mobilitat metropolità de València, les previsions i les actuacions del qual no són objecte del PMUS (encara que s'hi descriuen) i, per tant, tampoc d'aquesta evaluació ambiental.

El PMUS d'Almussafes atén el que, quant a competències administratives, estableix l'article 3.2 de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, per la qual cosa l'avaluació ambiental estratègica d'aquest es farà sobre les propostes que siguen de competència municipal.

Fit això, en els informes rebuts s'observen les consideracions següents, tant de tipus legal com ambiental, que descrivim a continuació:

Infraestructura verda i paisatge.

L'informe, del 14 de febrer de 2020, del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge, conclou que és necessària la incorporació al PMUS d'un capítol destinat a la infraestructura verda (IV) que incloga:

- Anàlisi de la IV que permeta analitzar i valorar els efectes de les propostes i que estudie les implicacions sobre aquesta.

- Indicació explícita sobre quins espais i recorreguts d'actuació es consideren adequats, tant pel valor actual com pel valor potencial que tenen, per a incorporar-los a la IV.

- Establiment de mesures efectives per a corregir els possibles efectes negatius generats per les propostes plantejades.

- Compliment de l'ETCV per part de les propostes d'alternativa de traçat i disseny de creació, ampliació o modificació d'infraestructures.

- Indicació de determinacions que cal adoptar per al control dels elements amb incidència en la qualitat del paisatge urbà, que garantisquen amb el disseny dels espais públics i el viari la funcionalitat de la infraestructura verda i el manteniment de les principals vistes i perspectives que el caracteritzen.

Mobilitat.

L'informe del 19 de maig de 2020 del Servei de Mobilitat Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, en el qual s'informa favorablement condicionat al fet que es tinguen en compte les observacions que s'hi sol·liciten per als diferents documents del PMUS i que hi són detallades.

El PMUS modificat haurà de ser novament remés al Servei de Mobilitat Urbana per a l'emissió de l'informe previ a l'aprovació d'acord amb les determinacions de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

Canvi climàtic i qualitat de l'aire

El Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera emet un informe, el 23 de desembre de 2019, en el qual detalla aspectes normatius que cal tindre en compte quant a:

- Canvi climàtic.

Les mesures han d'ajustar-se a les propostes establides en l'Estratègia valenciana contra el canvi climàtic 2013-2020 (aprovada en 2013) i l'Estratègia valenciana d'energia i canvi climàtic 2030 (pendent

que perjudican la qualitat de vida de los ciudadanos (entre otras dióxido de nitrógeno NO₂, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO₂, material particulado PM) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

En ese sentido se expresa el artículo 10.2 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunitat Valenciana, cuando indica que «2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales».

Atendiendo a los anteriores criterios se realiza la evaluación ambiental estratégica del PMUS de Almussafes en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración, tal como recoge la documentación aportada, la práctica totalidad todas las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio (con la única afición a suelo no urbanizable en las actuaciones previstas sobre vías existentes o su zona de reserva y protección), y sin perjuicio de la ulterior incardinación del PMUS de Almussafes con otros instrumentos de movilidad de carácter supramunicipal como pueda ser el Plan de movilidad metropolitano de Valencia, cuyas previsiones y actuaciones, no son objeto del PMUS (aunque se describen) y, por tanto, tampoco de la presente evaluación ambiental.

El PMUS de Almussafes atiende a lo que al respecto de competencias administrativas establece el artículo 3.2 de la Ley 6/2011, de movilidad, de la Comunitat Valenciana, por lo que la evaluación ambiental estratégica del mismo se llevará a cabo sobre aquellas propuestas que sean de competencia municipal.

Dicho lo cual, de los informes recibidos se observan las siguientes consideraciones tanto de tipo legal como ambiental que pasamos a describir:

Infraestructura verde y paisaje.

El informe de 14 de febrero de 2020, del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje concluye que es necesaria la incorporación al PMUS de un capítulo destinado a la Infraestructura Verde (IV) que incluya:

- Análisis de la IV que permita analizar y valorar los efectos de las propuestas y que estudie las implicaciones sobre la misma.

- Indicación explícita de qué espacios y recorridos de actuación se consideran adecuadas, tanto por su valor actual como por su valor potencial, para su incorporación a la IV.

- Establecimiento de medidas efectivas para corregir los posibles efectos negativos generados por las propuestas planteadas.

- Cumplimiento de la ETCV por parte de las propuestas de alternativa de trazado y diseño de creación, ampliación o modificación de infraestructuras.

- Indicación de determinaciones a adoptar para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, garantizando con el diseño de los espacios públicos y el viario la funcionalidad de la infraestructura verde y el mantenimiento de las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan.

Movilidad

El informe de 19 de mayo de 2020, del Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en el que se informa favorablemente condicionado a que se tengan en cuenta con las observaciones que en el mismo se solicitan para los distintos documentos del PMUS y que aparecen allí detalladas.

El PMUS modificado deberá ser de nuevo remitido al Servicio de Movilidad Urbana para la emisión del informe previo a la aprobación de acuerdo con las determinaciones de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Cambio climático y calidad del aire

El servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera emite informe de 23 de diciembre de 2019 en el que detalla aspectos normativos a tener en cuenta en cuanto a:

- Cambio climático.

Las medidas deben ajustarse a las propuestas establecidas en la Estrategia valenciana de la frente al cambio climático 2013-2020 (aprobada en 2013) y la Estrategia valenciana de energía y cambio climático

d'aprovació): fomentar usos mixtos de transport, promoure la densitat mínima en els plans generals, fomentar la instal·lació de taquilles per a la recollida de compres en línia o proposar la restricció dels vehicles més contaminants en els centres urbans.

Unes altres que, segons l'informe, estan recollides en el PMUS d'Almussafes i que són coherents amb l'estrategia són:

– Caracterització d'infraestructura verda segons els àmbits d'actuació de l'Horta de València i les vies pecuàries.

– Minimitzar els riscos d'inundació i fomentar l'ús racional del territori, deixant lliures les zones necessàries per a permetre els escolements naturals.

Qualitat de l'aire.

El municipi d'Almussafes s'inclou en la zona ES1009: Xúquer-Cabriol (A. costanera).

D'acord amb l'avaluació de la qualitat de l'aire realitzada per la Direcció General, segons les dades dels últims anys, no es registren superacions dels valors normatius establerts en el Reial decret 102/2001.

Ordenació i gestió forestal

– L'informe del Servei de Medi Ambient de la Direcció Territorial de València del 4 de març de 2020 respecte als espais forestals en el terme municipal d'Almussafes conclou que el PMUS no afecta muntanyes d'utilitat pública, si bé afecta terrenys forestals, la qual cosa haurà de tindre's en compte en el desenvolupament d'aquest.

– En paral·lel, l'informe del 18 de novembre de 2019 respecte a les vies pecuàries estableix que el PMUS presentat no suposa cap alteració o modificació en les vies pecuàries del municipi, per la qual cosa es considera el pla compatible amb aquests.

Una vegada atesos els criteris anteriors establerts al principi d'aquest apartat i a la vista dels informes anteriors, es realitza l'avaluació ambiental estratègica del PMUS d'Almussafes en funció de les propostes realitzades i amb la consideració, tal com recull la documentació aportada, que la pràctica totalitat de les propostes es plantegen en el sòl urbà i urbanitzable del municipi (amb l'única afecció a sòl no urbanitzable en la implantació de carrils bici i viales per a ciclistes i vianants sobre el viari actual de connexió, fonamentalment amb el polígon industrial Joan Carles I, i que poden afectar tant la zona de domini públic d'aquest, com la de reserva o protecció), i sense perjudici de la incardinació posterior del PMUS d'Almussafes amb altres instruments de mobilitat de caràcter supramunicipal com pot ser el Pla de mobilitat metropolità de València, les previsions i les actuacions del qual no són objecte del PMUS (encara que s'hi descriuen) i, per tant, l'avaluació ambiental així la de les actuacions que se'n deriven quedarán sotmeses a la legislació vigent i segons el procediment d'avaluació ambiental corresponent.

F. Determinació de la presència d'efectes significatius

Segons estableix l'article 46 de la LOTUP, l'òrgan ambiental ha de determinar si un pla o la modificació d'aquest ha de ser objecte d'avaluació ambiental i territorial si es determina que hi ha efectes significatius en el medi ambient, segons els criteris establerts en l'annex VIII, si és el cas, amb la consulta prèvia a les administracions públiques afectades i amb les consideracions a què es refereix l'article 51 de la LOTUP.

A la vista de la documentació presentada, conforme als criteris de l'annex VIII de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge (LOTUP) es considera: el Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes no afecta negativament espais protegits ni forestals, les propostes se circumscriuen al sòl urbà i urbanitzable i, en cas d'affectar el sòl no urbanitzable, no suposa increment de recursos, no incideix en el model territorial, no comporta actuacions que suposen risc per a la salut humana i el medi ambient i determinen modificacions del planejament que necessiten avaluació ambiental dins de l'àmbit d'aquest PMUS.

D'acord amb tot això i una vegada analitzades les propostes del PMUS d'Almussafes, s'entén que en conjunt aquestes propostes:

1. Col·laboren per a desenvolupar un ús més racional de l'espai públic i de les necessitats socials i econòmiques del municipi.

2. Propicien el canvi modal cap als mitjans de transport més sostenible: el desplaçament a peu i amb bicicleta, amb la reducció consegüent del consum energètic.

3. Desincentiva l'ús del vehicle privat en favor del públic i/o collectiu.

2030 (pendiente de aprobación): fomentar usos mixtos de transporte, promover la densidad mínima en los planes generales, fomentar la instalación de taquillas para la recogida de compras en línea o proponer restricción de los vehículos más contaminantes en los centros urbanos.

Otras que, según el informe, vienen recogidas en el PMUS de Almussafes y que con coherent con la estrategia son:

– Caracterización de infraestructura verde teniendo en cuenta los ámbitos de actuación de la Huerta de Valencia y las vías pecuarias.

– Minimizar los riesgos de inundación y fomentar el uso racional del territorio dejando libres las zonas necesarias para permitir las escorrentías naturales.

Calidad del aire.

El municipio de Almussafes se incluye en la zona ES1009: Júcar-Cabriel (A. Costera).

De acuerdo con la evaluación de la calidad del aire realizada por la Dirección General, según datos de los últimos años, no se registran superaciones de los valores normativos establecidos en el Real decreto 102/2001.

Ordenación y gestión forestal.

– El informe del Servicio de Medio Ambiente de la Dirección Territorial de Valencia de 4 de marzo de 2020 respecto a los espacios forestales en el término municipal de Almussafes, concluye que el PMUS no afecta a montes de utilidad pública, si bien afecta a terrenos forestales, lo cual deberá tenerse en cuenta en su desarrollo.

– En paralelo, el informe de 18 de noviembre de 2019 respecto a las vías pecuarias establece que el PMUS presentado no supone alteración o modificación en las vías pecuarias del municipio, por lo que se considera el plan compatible con las mismas.

Atendiendo a los anteriores criterios establecidos al principio del presente apartado y a la vista de los informes anteriores, se realiza la evaluación ambiental estratégica del PMUS de Almussafes en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración, tal como recoge la documentación aportada, la práctica totalidad todas las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio (con la única afección a suelo no urbanizable en la implantación de carriles bici y viales ciclopeatonales sobre viario existente de conexión fundamentalmente con el polígono industrial Juan Carlos I y pueden afectar tanto a su zona de dominio público, como a la de reserva o protección), y sin perjuicio de la ulterior incardinación del PMUS de Almussafes con otros instrumentos de movilidad de carácter supramunicipal como pueda ser el Plan de movilidad metropolitano de Valencia, cuyas previsiones y actuaciones, no son objeto del PMUS (aunque se describen) y, por tanto, su evaluación ambiental así la de las actuaciones que de ellas se deriven quedarán sujetas de acuerdo con la legislación vigente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental.

F. Determinación de la existencia de efectos significativos.

Según establece el artículo 46 de la LOTUP el órgano ambiental debe determinar si un plan o su modificación debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial si se determina la existencia de efectos significativos en el medio ambiente, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el anexo VIII, en su caso, previa consulta a las administraciones públicas afectadas, y con las consideraciones a las que se refiere el artículo 51 de la LOTUP.

A la vista de la documentación presentada, conforme a los criterios del anexo VIII de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP) considera que el Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes no afecta negativamente a espacios protegidos ni forestales, sus propuestas se circunscriben al suelo urbano, urbanizable y en caso de afectar al suelo no urbanizable, no supone incremento de recursos, no índice en el modelo territorial, no suponen actuaciones que supongan riesgo para la salud humana y el medio ambiente y determinen modificaciones del planeamiento que precisen de evaluación ambiental dentro del alcance del presente PMUS.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y analizadas las propuestas del PMUS de Almussafes, se entiende que en conjunto dichas propuestas:

1. Colaboran a un mejor uso racional del espacio público y de las necesidades sociales y económicas del municipio.

2. Propician el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenible: el desplazamiento a pie y en bicicleta, con la consiguiente reducción de consumo energético.

3. Desincentiva el uso del vehículo privado en favor del público y/o colectivo.

4. Afavoreix, a llarg termini, la reducció dels impactes associats als transports motoritzats: emissions contaminants, gasos amb efecte d'hivernacle i emissions acústiques.

5. Promou la descarbonització del sistema de transport del municipi.

El PMUS indica en el punt 16.3 «Seguiment i revisió» que en la pràctica el Pla de mobilitat ha de ser reajustat i adaptat als canvis que puguen ocurrir durant l'elaboració i l'execució posterior. Serà necessari avaluar el Pla de mobilitat regularment des del principi per a anticipar-se als problemes possibles que puguen sorgir, millorar el procediment de planificació i, una vegada aprovat, poder revisar les accions preses, quan corresponga, i verificar l'assoliment dels resultats.

Per a fer-ho, serà necessari redactar informes, preferentment anuals, sobre l'evolució del pla. Aquests informes han de ser públics per a tota la població i per al grup de seguiment específic que es cree, amb la finalitat de garantir que es debat i es poden proposar mesures per a reorientar el programa d'acció del pla, canviar-ne el calendari, les prioritats d'execució, reajustar el pressupost, adaptar-lo a noves possibilitats de finançament, etc., si és necessari.

El PMUS ha de realitzar una proposta de seguiment que no concreta ni tampoc plasma en indicadors, més enllà de les diferents actuacions considerades en un quadre de programació en què no es reflecteix entre els indicadors cap indicador de tipus mediambiental (a pesar que en les actuacions proposades figuren les àrees ambientals en sòl urbà i urbanizable del nucli, i la garantia de la bona qualitat ambiental des del punt de vista acústic), tal com expressa l'article 10.2 de la Llei de mobilitat, que indica que en els plans s'incorporaran no sols els indicadors en relació amb el volum total de desplaçaments, el repartiment modal o l'ocupació de l'espai públic d'aquests, sinó també els nivells associats a consums energètics, soroll i emissions atmosfèriques (particularment les d'efecte d'hivernacle) amb els ritmes i límits que s'establisquen reglamentàriament en el desenvolupament de polítiques energètiques i ambientals.

Per tant, atés que consta l'estudi d'alguns d'aquests en el PMUS, es concretaran com a indicadors per al seguiment, amb el seu valor inicial, el valor objectiu que es vol assolir, així com la metodologia de càlcul proposada, com a mínim per als indicadors mediambientals següents:

- Ús de vehicles menys contaminants (avaluació de les tm de GEH CO₂/any).
- Emissions de GEH del sector dels transports (vinculat a l'anterior).
- Consum total d'energia per part del sector dels transports (avalua les tones equivalents de petroli).
- Estacionament de vehicles pesants als afors (s'avalua el nombre de vehicles pesants/any).
- Disminució del nivell acústic aconseguit en dB (que evalua el nivell sonor de recepció extern (dB) produït pel trànsit en localitzacions municipals diverses que siguin representatives del model de mobilitat proposat).
- Qualsevol altre indicador que, per a cada proposta, avalué un valor adequat per al compliment efectiu del fet que no se supera el lliniar sobre la base de l'estalvi energètic, la disminució d'emissions de GEH, la disminució de contaminants o la disminució del soroll.

En general, per a tots els indicadors, tant els que ja s'han definit com els de caràcter mediambiental, s'haurà de concretar (de manera quantitativa, no merament qualitativa) el valor inicial i quantificar l'objectiu que es vol aconseguir.

Així doncs, una vegada analitzada la documentació presentada i l'objecte d'aquesta, els informes sectorials emesos, una vegada revisada la cartografia disponible en el Sistema d'Informació Territorial d'aquesta conselleria, es pot establir, respecte del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes, que el procediment d'avaluació simplificada és suficient per a determinar que la modificació no presenta efectes negatius significatius sobre el medi ambient.

G) Proposta d'acord

Segons el que estableix l'article 51.2.b de la LOTUP i d'acord amb el que s'ha exposat, es resol:

Emetre informe ambiental i territorial estratègico favorable en el procedimiento simplificado d'avaluació ambiental i territorial estratégica del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes, d'acord amb els

4. Favorece, a largo plazo, la reducción de los impactos asociados a los modos motorizados: emisiones contaminantes, gases de efecto invernadero y emisiones acústicas.

5. Promueve la descarbonización del sistema de transporte del municipio.

El PMUS indica en su punto 16.3 «Seguimiento y revisión» que en la práctica el Plan de movilidad debe ser reajustado y adaptado a los cambios que puedan ocurrir durante su elaboración y posterior ejecución. Será necesario evaluar el Plan de movilidad regularmente desde el principio para anticiparse a lo posible problemas que puedan surgir, mejorar el procedimiento de planificación y, una vez aprobado, poder revisar las acciones tomadas, cuando corresponda, y verificar el logro de los resultados.

Para ello, será necesario redactar informes, preferentemente anuales, sobre la evolución del plan. Estos informes deben ser público para toda la población y para el grupo de seguimiento específico que se cree, con el fin de garantizar que debate y pueden proponerse medidas para reorientar el programa de acción del plan, cambiar su calendario, prioridades de ejecución, reajustar su presupuesto, adaptarlo a nuevas posibilidades de financiación, etc. si es necesario.

Realizar pues el PMUS una propuesta de seguimiento que no concreta ni tampoco plasma en indicadores, más allá de las distintas actuaciones consideradas en el cuadro de programación en el que no se refleja entre los indicadores ningún indicador de tipo medioambiental (a pesar de que en las actuaciones propuestas figuran las áreas ambientales en suelo urbano y urbanizable del núcleo, así como el garantizar la buena calidad ambiental desde el punto de vista acústico), tal y como expresa el artículo 10.2 de la Ley de Movilidad, que indica que a los planes se incorporaran no solo los indicadores en relación con el volumen total de desplazamientos, su reparto modal o ocupación del espacio público, sino también los niveles asociados a consumos energético, ruido y emisiones atmosféricas (particularizando en las de efecto invernadero) con los ritmos y límites que se establezcan reglamentariamente en el desarrollo de políticas energéticas y ambientales.

Por tanto, dado que consta el estudio de algunos de ellos en el PMUS, se concretarán como indicadores para el seguimiento, con su valor inicial, el valor objetivo a alcanzar, así como la metodología de cálculo propuesta, como mínimo para los siguientes indicadores medioambientales:

- Uso de vehículos menos contaminantes. (Evaluando las tm de GEI CO₂/año)
- Emisiones de GEI del sector transporte (vinculado al anterior).
- Consumo total de energía por parte del sector transportes. (Evalúa las toneladas equivalentes de petróleo)
- Estacionamiento de pesados en las afueras (se evalúa al número de vehículos pesados/año).
- Disminución del nivel acústico conseguido en dB (que evalúa el nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo de movilidad propuesto).
- Cualquier otro indicador que para cada propuesta evalúe un valor adecuado para el cumplimiento efectivo de que no se supera el umbral en base al ahorro energético, la disminución de emisiones de GEI, la disminución de contaminantes o la disminución del ruido.

En general, para todos los indicadores, tanto los que se definen como los de carácter medioambiental se deberá concretar (de forma cuantitativa, no meramente cualitativa) el valor inicial y cuantificar el objetivo a alcanzar.

Así pues, analizada la documentación presentada y su objeto, los informes sectoriales emitidos, revisada la cartografía existente en el Sistema de Información Territorial de esta consellería, se puede determinar, respecto de el Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes que el procedimiento de evaluación simplificada es suficiente para determinar que la modificación no presenta efectos significativos negativos sobre el medio ambiente.

G) Propuesta de acuerdo

Atendiendo a lo establecido en el artículo 51.2.b) de la LOTUP, de acuerdo con lo expuesto se resuelve:

Emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes de acuerdo-

criteris de l'annex VIII de la LOTUP, per no tindre efectes significatius sobre el medi ambient. Correspondrà, per tant, continuar la tramitació d'aquesta modificació segons la normativa sectorial, sempre que s'ajuste al que s'ha descrit en la documentació presentada, així com al que s'estableix en la legislació vigent i en els informes emesos respecte als quals s'hauran de tindre en compte, en la redacció definitiva del PMUS d'Almussafes, els aspectes següents:

1. El PMUS s'haurà de completar amb el que indica el Servei de Mobilitat Urbana de la Subdirecció General de Mobilitat en l'informe del 16 de maig de 2020. Aquest servei haurà d'informar la proposta favorablement prèviament a l'aprovació definitiva.

2. El PMUS ha de contindre un capítol relatiu a la infraestructura verda amb els continguts assenyalats en l'informe emès pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.

3. Pel que fa a les consideracions relatives al canvi climàtic, la contaminació acústica i la qualitat de l'aire, el PMUS haurà de tindre en compte les consideracions de l'informe del Servei de Lluita Contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera, especialment en el que fa referència a:

3.1. Incorporar la metodologia i el càlcul de la petjada de carboni derivada del model de mobilitat proposat i els indicadors de seguiment de caràcter mediambiental que es consideren adequats; en concret, emissions de CO₂ equivalents.

3.2. Incorporar el procediment per al seguiment de la contaminació acústica derivada del model de mobilitat proposat i l'indicador corresponent del nivell sonor extern.

3.3. Completar la proposta d'indicadors de seguiment amb els valors inicials i els valors objectius que cal aconseguir.

4. S'incorporaran al PMUS els indicadors de seguiment del pla corresponents, especialment els referents a qüestions ambientals, tal com s'ha reflectit.

Segons el que estableix l'article 51.7 de la LOTUP, l'Informe ambiental i territorial estratègic perdrà la vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no s'ha procedit a l'aprovació del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes en el termini màxim de quatre anys des de la publicació. En aquest cas, el promotor haurà d'iniciar novament el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada de la modificació.

Órgan competente

La Comissió d'Avaluació Ambiental és l'òrgan competent per a emetre l'informe ambiental i territorial estratègic a què es refereix l'article 51.2.b de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge de la Comunitat Valenciana, d'acord amb el que disposa l'article 3.2 del Decret 230/2015, de 4 de desembre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de l'òrgan ambiental de la Generalitat a l'efecte d'avaluació ambiental estratègica (plans i programes).

A la vista del que s'ha exposat anteriorment, la Comissió d'Avaluació Ambiental acorda: emetre informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procedimiento simplificado d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Almussafes, per considerar que no té efectes significatius en el medi ambient, amb el compliment de les determinaciones que s'inclouen en l'informe esmentat.

Es notifica als interessats que contra aquesta resolució, per no ser un acte definitiu en via administrativa, no es pot interposar cap recurs, la qual cosa no és inconvenient perquè es puguen utilitzar els mitjans de defensa que es consideren pertinents en el seu dret.

Us ho notifique perquè en tingueu coneixement i als efectes oportuns.

Això se certifica amb anterioritat a l'aprovació de l'acta correspondiente i amb reserva dels termes precisos que se'n deriven, tal com ho autoritza l'article 18.2 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

València, 26 de juliol de 2021.– El secretari de la Comissió d'Avaluació Ambiental: José del Valle Arocás.»

València, 26 d'octubre de 2023.– El director general d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental: Miguel Angel Ivorra Devesa.

do con los criterios del anexo VIII de la LOTUP, por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación de dicha modificación conforme a su normativa sectorial, siempre y cuando se ajuste a lo descrito en la documentación presentada así como a lo establecido en la legislación vigente y los informes emitidos respecto a los que se tendrán en cuenta la siguiente consideración en la redacción definitiva del PMUS de Almussafes los siguientes aspectos:

1. El PMUS se completará todas las consideraciones por el Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad en su informe de fecha 16 de mayo de 2020. Dicho servicio deberá informar la propuesta favorablemente previo a la aprobación definitiva.

2. El PMUS debe contener un capítulo relativo a la infraestructura verde con los contenidos señalados en el informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

3. Respecto a las consideraciones relativas a cambio climático, contaminación acústica y calidad del aire, el PMUS tendrá en cuenta las consideraciones del informe del servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, especialmente en lo referido a:

3.1. Incorporar metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental que se estimen adecuados, en concreto, emisiones CO₂ equivalentes.

3.2. Incorporar procedimiento para el seguimiento de la contaminación acústica derivada del modelo de movilidad propuesto y el indicador correspondiente del nivel sonoro externo.

3.3. Completar la propuesta de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y los valores objetivos a alcanzar.

4. Se incorporarán al PMUS los indicadores de seguimiento del plan correspondientes, especialmente los referentes a cuestiones ambientales, tal y como se ha reflejado.

Según establece el artículo 51.7 de la LOTUP, el informe ambiental y territorial estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación del Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada de la modificación.

Órgano competente

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir el informe ambiental y territorial estratégico a que se refiere el artículo 51.2.b de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.2 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas).

A la vista de cuanto antecede, la Comisión de Evaluación Ambiental, acuerda: emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe.

Notificar a los interesados que, contra la presente resolución, por no ser un acto definitivo en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios de defensa que en su derecho estimen pertinentes.

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autoriza el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

València, 26 de julio de 2021.– El secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental: José del Valle Arocás.»

València, 26 de octubre de 2023.– El director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental: Miguel Angel Ivorra Devesa.