

## INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

<b>Trámite:</b>	Evaluación Ambiental del Plan de Movilidad Urbana Sostenible
<b>Promotor:</b>	Ayuntamiento
<b>Autoridad sustantiva:</b>	Ayuntamiento
<b>Localización:</b>	Vinaròs (Castelló)
<b>Expediente:</b>	81/2019-EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 23 de julio de 2020, adoptó el siguiente:

### ACUERDO:

Vista la propuesta de Informe Ambiental y Territorial Estratégico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Vinaròs, en los siguientes términos:

#### A) DOCUMENTACIÓN APORTADA

En fecha 19 de septiembre de 2019 tuvo entrada, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud del ayuntamiento de Vinaròs para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Vinaròs, acompañada del Documento Inicial Estratégico (DIE) y del borrador del PMUS.

La documentación aportada es conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP), por lo que se inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

La documentación queda constituida por los siguientes documentos:

1. Documento Inicial Estratégico (DIE)
2. Borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

#### B) PLANEAMIENTO VIGENTE

El Plan General de Vinaròs se aprobó definitivamente por Resolución del Director General de Urbanismo y Ordenación Territorial de fecha 11 de octubre de 2001, publicada en el BOP de

Castellón de fecha 25 de octubre de 2001, n.º 128.

El Plan General de Vinaròs fue objeto de evaluación ambiental (expediente 320/1999-AIA) emitiéndose Declaración de Impacto Ambiental favorable con condicionantes en fecha 23 de mayo de 2001.

### **C) PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE: OBJETO Y JUSTIFICACIÓN**

Tal como se recoge en la documentación aportada, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Vinaròs tiene como principal objetivo la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos a partir de actuaciones relacionadas con la movilidad urbana. Para conseguirlo, se atenderá a criterios que garanticen su sostenibilidad.

Vinaròs es municipio de la costa mediterránea, localizado al norte de la provincia de Castellón, lindando con la de Tarragona. Es la capital de la comarca del Baix Maestrat, a 78 kilómetros de Castellón. Cuenta con una extensión territorial de 95,53 km<sup>2</sup> y una población 28.682 habitantes (INE, 2019), que se concentra, fundamentalmente, en el núcleo de población que se extiende a lo largo de unos 9 kilómetros en la línea de costa.

En cuanto a la estructura de los asentamientos urbanos, se distinguen cuatro zonas claramente diferenciadas. Éstas son:

- Zona Centro: limitada por el frente portuario, el río Cervol y la N-340a, se trata de la zona que concentra la mayor parte de la población, equipamientos y actividad económica.
- Costa Norte: Desde el Cervol hasta la desembocadura del Sénia, el sistema de asentamientos está formado por construcción diseminada a lo largo de caminos y barrancos, delimitados por el mar al este y la N-340a al oeste.
- Costa Sur: Con un sistema de asentamientos de características similares al de costa norte, se extiende desde la plaza de toros, en el límite sur del frente portuario, hasta el barranco de Aiguadoliva, límite con la vecina Benicarló.
- Asentamientos al oeste de la N-340a: Zona de reciente desarrollo con importante dotación de equipamientos tales como el Hospital Comarcal, la Estación de FF.CC. Y varios equipamientos.

Según el documento aportado, el actual modelo de movilidad en el municipio de Vinaròs depende de la estacionalidad y presenta las siguientes características:

- Altos flujos de vehículos en la zona de costa y en el casco urbano.
- Libre circulación de vehículos en el casco histórico.
- Transporte público utilizado por muy pocos usuarios.
- Alto número de vehículos estacionados en la zona centro.
- Falta de itinerarios entre los principales puntos de generación de viajes como son los equipamientos, el Casco Histórico, etc.
- Circulación de bicicletas compartiendo viario con el vehículo privado. La red ciclista cuenta con múltiples discontinuidades, no existen conexiones con equipamientos

importantes.

- Alto uso del vehículo privado para desplazamientos de corta distancia.

A partir de los datos del diagnóstico se han determinado las carencias del municipio y al mismo tiempo, se han identificado las nuevas oportunidades para mejorar la movilidad. Los principales objetivos del PMUS son:

- Objetivo 1. Reducir la circulación de vehículos en el entramado urbano a partir de una óptima gestión del tráfico y del estacionamiento.
- Objetivo 2. Impulso de la movilidad activa. Implantación de vías peatonales y ciclistas. Se considera imprescindible dotar de infraestructura peatonal y ciclista al municipio para potenciar los desplazamientos de corta distancia mediante modos activos.
- Objetivo 3. Aumento de la participación del transporte público en la movilidad motorizada. La mejora de la cobertura y especialmente de la calidad del servicio mediante aumento de frecuencias de paso tiene por objetivo convertirse en una alternativa real al vehículo privado en los desplazamientos de mayor distancia.
- Objetivo 4. Protección y aumento de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles, como el Centro Histórico. (Mejora de la accesibilidad, dotaciones, etc.). Recuperar el espacio de la vía pública para modos activos.
- Objetivo 5. Mejorar la seguridad de los desplazamientos. Implantación de más zonas 30 y calles de convivencia para conseguir una reducción de la velocidad de circulación. Implantación de un modelo ordenado de circulación mediante la jerarquización viaria.
- Objetivo 6. Regular la Distribución Urbana de Mercancías para que permita realizar sus funciones con el menor perjuicio al resto del espacio público.
- Objetivo 7. Mejorar la accesibilidad mediante la implantación de itinerarios peatonales donde se supriman las barreras a las personas de movilidad reducida.
- Objetivo 8. Reducir emisiones contaminantes, ruido y consumo energético mediante la potenciación de desplazamientos en modos activos.
- Objetivo 9. Introducir de forma progresiva el uso de las nuevas tecnologías a la movilidad, de modo que el usuario disponga de información en tiempo real para programar sus viajes en cualquier medio de transporte. Coordinación de los diferentes sistemas de movilidad.

## **D) CARACTERÍSTICAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

### **D.1. Ámbito de la propuesta**

El ámbito de actuación del PMUS es el término municipal de Vinaròs, con una población de 28.682 en 2019 (INE) y una extensión de 95,53 km<sup>2</sup>.

El DIE indica que, en cuanto al alcance de las actuaciones, *“éstarán acordes a normativa vigente establecida en el PGOU. En este sentido, las actuaciones propuestas en suelo clasificado como rural se limitarán a la simple señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente”*.

## **D.2. Estudio de alternativas.**

El DIE presenta dos alternativas:

- **Alternativa 0:** Ausencia de planificación.

El DIE resume la problemática del actual sistema de movilidad, que carece de una estrategia de movilidad, indicando que de seguir con su desarrollo conllevará una relación mucho más dificultosa entre el peatón y el usuario del vehículo privado e impedirá cumplir con los objetivos de sostenibilidad marcados por la UE y por el propio plan. Ello limitará la revalorización del patrimonio cultural, turístico, paisajístico o ambiental del municipio, que cuenta con un litoral de gran valor.

En el apartado *4.12 Análisis de los aspectos energéticos y ambientales* del borrador del PMUS, se indica que Vinaròs se encuentra adherido al Pacto de Alcaldes desde el año 2010, con el que el municipio se comprometió a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 20% antes del año 2020. Como consecuencia de dicha adhesión, el municipio cuenta con un Inventario de Emisiones de CO<sub>2</sub> -en el que se cifra en 50% las provenientes del transporte- y con el *Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES 2007)*, donde se plantea una serie de líneas estratégicas necesarias para reducir el consumo de energía y, en consecuencia, las emisiones de CO<sub>2</sub>. Ambos instrumentos guardan relación directa con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible CO<sub>2</sub> de Vinaròs.

El PAES 2007 estableció que, en el año 2007, las emisiones en el municipio alcanzaron las 133.506 toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>, proviniendo aproximadamente la mitad del sector transporte (principalmente privado y comercial); es decir, podemos estimar, según la información aportada, que en torno a 67.000 toneladas de CO<sub>2</sub> corresponden al sector transportes.

El borrador del PMUS indica que extrapolando los datos de consumo de combustible del ámbito provincial al ámbito municipal, se observa que para el año 2017 los niveles de emisiones atmosféricas generados por el sector transportes suponen 53.310 toneladas de CO<sub>2</sub>, es decir, se han reducido en torno a unas 20t de CO<sub>2</sub> con respecto a 2007.

En este contexto, también indica el borrador del PMUS, que se elaboró la *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) del área urbana de Benicarló – Vinaròs* que contiene un análisis de la situación medioambiental del municipio. En este apartado se indica que: *“Entre los principales problemas ambientales del área urbana se encuentran los niveles sonoros junto a los niveles de contaminación atmosférica por la presencia de industrias químicas en la zona, la insuficiente existencia de zonas verdes, los elevados consumos energéticos en determinados equipamientos públicos, así como los problemas de intrusión marina por la ausencia de tratamientos terciarios en las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales existentes”*.

En relación con la contaminación acústica, el borrador recoge:

- El municipio cuenta con Plan Acústico Municipal (PAM2007) en el que se realizó un análisis exhaustivo de la situación en cada una de las zonas del municipio, estableciendo los principales focos causantes de valores intolerables de ruido. El PAM destacaba que la N-340, vía que discurre paralela a la costa y que delimita el casco urbano por el oeste, constituía entonces la principal fuente de ruido.
- Se cuenta con los Mapas Estratégicos de ruidos de las carreteras de titularidad estatal AP-7 y N-340 (situación anterior a la puesta en marcha de la variante de la N-340).

– **Alternativa 1. Desarrollo del PMUS.**

La redacción del PMUS de Vinaròs supone la posibilidad de concretar las necesidades para el desarrollo sostenible de la movilidad en el municipio y dotar al mismo de todas aquellas infraestructuras que den respuesta a sus necesidades presentes y futuras.

El PMUS :

- Promoverá la “Vía del Litoral” propuesta por el PATIVEL a lo largo del término municipal, mejorando la conectividad longitudinal en la zona de costa y provocando la revalorización de los espacios de uso público de elevado valor paisajístico, social o cultural.
- Promoverá la conectividad transversal entre la costa y el interior, además de mejorar la interrelación entre los paisajes urbanos, agrícolas y forestales.
- Tratará de consolidar la conectividad entre el casco urbano y los diferentes asentamientos poblacionales con la estación de FF.CC, la conectividad con los principales polos atractores de movilidad a nivel supramunicipal (Castellón y València); la conexión con el Hospital Comarcal del Baix Maestrat con transporte público urbano.
- En el núcleo urbano, se pretende desarrollar un modelo de ciudad basado en la implantación de supermanzanas,
- El plan de movilidad deberá abordar aquellas estrategias que faciliten la aproximación de la ciudadanía a las zonas de valor paisajístico de la costa por medio de modos de transporte sostenible (a pie, en bicicleta o en autobús).

**D.3. Características de la propuesta.**

Tras estudiar y analizar la situación en la que se encuentra la movilidad de Vinaròs, se define un programa de actuación del PMUS basado en diez líneas estratégicas de actuación:

1. JRV: Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación.
2. MA: Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos.
3. TPU: Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo.
4. INT: Plan del fomento de la intermodalidad.
5. DUM: Distribución urbana de mercancías y sistema logístico.
6. PE: Plan de estacionamiento.
7. EE: Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico.

8. SV: Seguridad vial.
9. PAR: Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad.
10. ACC: Accesibilidad.

En el análisis de las propuestas se han definido tres escenarios: corto, medio y largo plazo. Para cada línea de actuación, se elabora una ficha resumen en el que se incluye la siguiente información:

1. Propuestas de actuación
2. Objetivos específicos de la medida
3. Actuaciones a realizar
4. Grado de eficacia y plazo
5. Agentes implicados
6. Indicadores de seguimiento
7. Coste de la actuación
8. Calendario de la implantación (en años)

Se relacionan, a continuación, las líneas y propuestas de actuación del PMUS.

LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs			
LÍNEA DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	ACTUACIONES	
<b>JRV</b>	<b>Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación</b>		
<b>JRV01</b>	<b>Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas</b>		
	JRV01-1	Red viaria multimodal	Señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.
JRV01-2	Red estructural motorizada (REM)	Señalización de los itinerarios preferentes de la zona REM. Conexión con los principales espacios de aparcamiento.	
<b>JRV02</b>	<b>Recuperación y reordenación viaria de la N-340a</b>		
JRV02-1	Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano		Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo
			Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades
			Glorieta de acceso a la Av. Barcelona
			Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar
JRV02-2	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur	Acondicionamiento de la nueva sección viaria entre Av. Castellón y Av. Barcelona.	

LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs					
LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA		ACTUACIONES	
				Glorieta de acceso a calle Peñíscola	
				Glorieta de acceso a barranco Salines	
				Glorieta de acceso a Av. Castellón	
				Glorieta acceso a Saldonar	
				Glorieta de acceso a Les Cales	
	JRV02-3	Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur	Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur		
					Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte
					Ejecución glorieta Cala Puntal
					Ejecución glorieta Salines
					Ejecución glorieta prolongación N-238
Ejecución glorieta barranco Saldonar					
Ejecución glorieta barranco Saldonar					
Ejecución glorieta barranco Triador					
JRV03	<b>Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización</b>				
	JRV03-1	Reordenación viaria en Costa Norte	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Norte. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta		
	JRV03-2	Reordenación viaria en Costa Sur	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Sur. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.		
	JRV03-3	Reordenación viaria en Zona Centro	Anillo Central, eliminación de un sentido de circulación en la parte del anillo interior al Casco Histórico. Cambio de sentido en San Gregorio, recuperación de Plaza Jovellar, cambio de sentido de Doctor Fleming, restricción de tráfico de paso por la costa y apertura del eje Juan Ribera – Leopoldo Querol. Apertura de la Av. Madrid, Conexión con Rotonda de la N-340a. Glorieta en calle Picasso y en País Valencià. Implementación del modelo de supermanzana.		
<b>MA</b>	<b>Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos.</b>				

**LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs**

LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA	ACTUACIONES
MA01	<b>Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales</b>		
	MA01.1	Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs	Ruta Sòl de Riu ( <b>en Suelo Rural, solo señalización. No se proponen actuaciones de acondicionamiento de los caminos y sendas más allá de la señalización</b> )
			Ruta Costa Norte
			Ruta Zona Centro
			Ruta Costa Sur
	MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa	<b>Ruta Río Servol. Carriles lúdicos – Ejecución carril bici</b>
			<i>Corredor ecológico Riu Sénia (PATIVEL) - Señalización</i>
			<i>Corredor ecológico Barranc d'Aiguadoliva (PATIVEL) - Señalización</i>
			<i>Corredor ecológico Barranc de Barbiguera (PATIVEL) – Señalización y restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.</i>
			<i>Corredor ecológico Barranc de Triador. Señalización y restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.</i>
	MA01.3	Rutas ciclopeatonales en entornos rurales	<i>Ruta peatonal entorno de la ermita. Señalización de la ruta y de elementos relevantes.</i>
			<i>Camí de Sant Jaume. Señalización del recorrido y determinación de tramos peligrosos</i>
			<i>Reconversión GR-92 a ruta cicloturista. Señalización.</i>
			<i>Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües</i>
	MA01.4	Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (N-340a) – Zona Centro, Costa Norte y Costa Sur	<i>Carril bici en Costa Norte y Costa Sur. Segregación de usos mediante señalización y pintado. Nueva sección viaria en tramo N-340a en Costa Norte y Costa Sur.</i>



LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs			
LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA	ACTUACIONES
			<i>Modificación sección viaria en tramo N-340a entre Avda. Castellón y Avda. Barcelona: Supone la dotación de infraestructura ciclopeatonal en toda la zona centro.</i>
<b>MA02</b>	<b>Fomento de la red de itinerarios ciclistas</b>		
	MA02.1	Acondicionamiento de la red ciclista existente	
	MA02.2	Itinerarios ciclistas en Costa Norte	<i>Carril bici a lo largo de Boverals.</i>
	MA02.3	Itinerarios ciclistas en Zona Centro	Anillo central
			<i>Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Conexión antigua Estación Bus con Polideportivo)</i>
			<i>Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Av.Barcelona)</i>
			<i>Ejes de conexión longitudinales por el interior (C. San Francisco)</i>
			<i>Red de ciclocalles del litoral</i>
			<i>Supermanzana Central</i>
	MA02.4	Itinerarios ciclistas en Costa Sur	
	MA02.5	Itinerarios ciclistas en polígonos industriales	<i>P.I. Capsades</i>
			<i>P.I. Planes Altes</i>
			<i>Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors - N340a</i>
	MA02.6	Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	
	MA02.7	Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	
	MA02.8	Itinerarios ciclistas de carácter supramunicipal. XINM	<i>Eurovelo</i>
			<i>Ciclo-ruta CR-10</i>
			<i>Enlace Euroveló y corredor ecológico de la Sénia</i>
<b>MA03</b>	<b>Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas</b>		
	MA03.1	Nuevo servicio de préstamo	
	MA03.2	Ampliación servicio de préstamo	
	MA03.3	Puntos de estacionamiento de bicicletas	
<b>MA04</b>	<b>Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana</b>		

<b>LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs</b>			
<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>		<b>PROPUESTA</b>	<b>ACTUACIONES</b>
	MA04.1	Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	
	MA04.2	Experiencia piloto para la implantación de VMP	
	MA04.3	Nodos de recarga de VMP	En puntos de préstamo de bicicletas y en puntos para la recarga del vehículo eléctrico, así como en las proximidades de los equipamientos, instalar nodos de recarga y guarda de VMP.
<b>Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios principales. Adecuación</b>			
			Adecuación
			Transformación sección e instalación de nuevo mobiliario urbano
<b>Mejora de la accesibilidad. Intervención en accesibilidad de playas</b>			
			Mejora de accesos e instalaciones higiénicas en playas.
			Mejora de accesos, instalaciones y creación de punto accesible.
<b>TPU</b>	<b>Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo</b>		
	<b>TPU01</b>	<b>Reestructuración del servicio de transporte público urbano</b>	
	TPU01.1	Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	Creación de nuevas paradas
	TPU01.2	Propuesta de recorrido para la coordinación del transporte público urbano con la línea de cercanías C-6	
	TPU01.3	Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	
	<b>TPU02</b>	<b>Tarificación unificada para los servicios de transporte público</b>	
	<b>TPU03</b>	<b>Mejora de las paradas de autobús urbano</b>	Mejora accesibilidad paradas
	<b>TPU04</b>	<b>Sistema de ayuda a la explotación (SAE)</b>	Instalación sistema SAE y creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio
	<b>TPU05</b>	<b>Nueva estación de autobuses</b>	
	TPU05.1	Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	Ejecución de nueva estación de autobuses con plazas de estacionamiento de vehículo privado en el interior para fomentar la intermodalidad. Se propone situarla junto al futuro bulevar Baix Maestrat (antigua N-340a), en la intersección con María Auxiliadora y en una porción de suelo de uso

<b>LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs</b>			
<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>		<b>PROPUESTA</b>	<b>ACTUACIONES</b>
			dotacional. Creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio.
		TPU05.2	Rediseño de la línea de transporte público urbano
		TPU05.3	Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año
	<b>TPU06</b>	<b>Gratuidad del servicio de transporte público urbano</b>	
	<b>TPU07</b>	<b>Rediseño de la línea de transporte público interurbano</b>	
			Línea interurbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola
			Línea interurbana Vinaròs – Catí – San Mateu Morella
			Línea interurbana Vinaròs – Castellón
			Resto de líneas interurbanas
<b>INT</b>	<b>Plan del fomento de la intermodalidad.</b>		
	<b>INT01</b>	<b>Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte</b>	
		INT01.1	Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios
			Dotación a los intercambiadores primarios (estación FFCC y estación de autobuses) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: - Servicio ferroviario – servicio de transporte público urbano – servicio de transporte público interurbano – Servicio de préstamo de bicicletas – Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento
			Adaptación de las paradas en los nodos de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible.
			Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos primarios
		INT01.2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios
			Dotación a los intercambiadores secundarios (Hospital y Parkings de Passeig Colón y Camí Fondo) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: - Transporte público urbano (e interurbano en el caso del Hospital) – Servicio de préstamo de bicicletas – Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento
			Adaptación de las paradas en los nodos

<b>LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs</b>			
<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>		<b>PROPUESTA</b>	<b>ACTUACIONES</b>
			de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible.
			Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos secundarios
<b>INT02</b>	<b>Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano</b>		
<b>INT03</b>	<b>Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios</b>		
<b>INT04</b>	<b>Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales</b>		
<b>INT05</b>	<b>Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje</b>		
<b>DUM</b>	<b>Distribución urbana de mercancías y sistema logístico</b>		
<b>DUM01</b>	<b>Medidas de mejora de la actividad logística</b>		
	DUM01.1	Mejora de los accesos al puerto	Señalización accesos
	DUM01.2	Movilidad de los vehículos pesados	
<b>DUM02</b>	<b>Distribución urbana de mercancías</b>		
	DUM02.1	Dotación de plazas de carga y descarga	
	DUM02.2	Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	
	DUM02.3	Regularización de las zonas de carga y descarga	
	DUM02.4	Revisión de horarios para Carga y descarga	
	DUM02.5	Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga	
	DUM02.6	Mejora de distribución de última milla (DUM) en distrito Centro Histórico	Posibilidad de creación de un centro de distribución logística en el parking de Passeig de Colón o en el futuro parking de Camí Fondo
	DUM02.7	Otras propuestas	
<b>PE</b>	<b>Plan de estacionamiento</b>		
<b>PE01</b>	<b>Reducción estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos</b>		
<b>PE02</b>	<b>Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro</b>		
	PE02.1	Parking Plaza San Antonio (reconversión parcial y después total a residentes)	
	PE02.2	Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	Reconversión plazas a residentes
	PE02.3	Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.	

<b>LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs</b>			
<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>ACTUACIONES</b>	
	PE02.4	Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar	Eliminación espacio aparcamiento en Av. Pau Béjar (70 plazas aproximadas).
	PE02.5	Zona azul en bordes de la supermanzana central.	
	PE02.6	Parking de rotación en Camí Fondo	Nuevo parking de rotación (4 plantas en superficie) en Camí Fondo. La fachada exterior se cubrirá zona verde vertical.
	PE02.7	Ejecución bulevar Baix Maestrat	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Estacionamiento gratuito en sus márgenes. Previsión de 468 plazas.
	PE02.8	Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos	Desaparición de 260 plazas de estacionamiento
<b>PE03</b>	<b>Creación de parking en áreas de intercambio modal</b>		
	PE03.1	Parking estación FF.CC.	Parking Estación FF.CC.(frente a ella): - Nuevo parking exterior con 155 plazas para estacionamiento de vehículos. - Reserva de plazas PMR (acorde a ley) - Reserva de 2 plazas de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2025. - Reserva de 6 plazas (4 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2030.
	PE03.2	Parking estación de autobús	Parking en nueva Estación autobús - Nuevo parking con 80 plazas para estacionamiento de vehículos en las propias instalaciones de la estación. - Reserva de plazas PMR (acorde a ley) - Reserva de 1 plaza de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2025. - Reserva de 6 plazas (5 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2030.
<b>PE04</b>	<b>Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia</b>		Nuevo estacionamiento en Sòl de Riu. - N° de plazas y ubicación por determinar en función del número de visitas previstas

LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs			
LÍNEA DE ACTUACIÓN	PROPUESTA		ACTUACIONES
			a parque ecoturístico del Sénia.
	<b>PE05</b>	<b>Bolsas de aparcamiento en Costa Norte y Costa Sur</b>	
	<b>PE06</b>	<b>Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos</b>	
<b>EE</b>	<b>Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico.</b>		
	<b>EE01</b>	<b>Plan de implantación del vehículo eléctrico</b>	
	EE01.1	Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga	<i>Puntos de recarga rápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)</i>
			<i>Puntos de recarga semirrápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)</i>
			<i>Puntos de recarga lenta (objetivos 2020, 2025 y 2030)</i>
	EE01.2	Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas	Vehículo estándar
			Minibús
			Autobús
	EE01.3	Medidas de acompañamiento	Medidas de discriminación positiva que estimulen al cambio de vehículo eléctrico
	<b>EE02</b>	<b>Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico</b>	
	<b>EE03</b>	<b>Evaluación ambiental y estratégica del plan</b>	
	EE03.1	Control de la contaminación atmosférica	Instalación de punto de control de emisiones atmosféricas.
	EE03.2	Contaminación acústica	<i>Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte</i>
			<i>Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.</i>
			<i>Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido</i>
<b>SV</b>	<b>Seguridad vial.</b>		
	<b>SV01</b>	<b>Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano</b>	
	SV01.1	Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	Reducción de la velocidad de circulación por el interior de las supermanzanas. Limitar la circulación al exterior de las supermanzanas Limitar la interacción entre peatones y vehículos.
	SV01.2	Medidas de seguridad vial para los modos	- Mejorar la seguridad vial en puntos de

<b>LÍNEAS, PROGRAMAS Y PROPUESTAS ACTUACIÓN DEL PMUS DE Vinaròs</b>			
<b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>		<b>PROPUESTA</b>	<b>ACTUACIONES</b>
		activos.	riesgo para colectivos vulnerables - Campañas de Seguridad Vial - Mejora de recogida de información de accidentes, seguimiento y atención a víctimas. - Fomentar la coordinación municipal en seguridad vial. - Redactar ordenanza reguladora de VMP
	<b>SV02</b>	<b>Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas</b>	
		SV02.1	Gratuidad de la AP7
		SV02.2	Censo de accidentes de tráfico
<b>PAR</b>	<b>Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad.</b>		
	<b>PAR01</b>	<b>Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible</b>	
	<b>PAR02</b>	<b>Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible</b>	

#### **D.4. Efectos previsibles del PMUS en el medio ambiente.**

En el apartado 4 del Documento Inicial Estratégico en relación con los potenciales impactos ambientales y territoriales del plan, se indica que el impacto ambiental derivado de la aplicación del PMUS va a ser, por propia vocación, positivo.

En ese sentido el DIE recoge que el PMUS tendrá los siguientes valores positivos:

- Supondrá la organización de la ciudad en supermanzanas, que potenciará la utilización de los modos activos.
- Supondrá la peatonalización de áreas urbanas de especial interés turístico o cultural en el término municipal, así como la creación de itinerarios peatonales y ciclistas que permitan conectar las diferentes zonas.
- Supondrá la conectividad y la revalorización de los ejes naturales del territorio a partir de la creación de una malla que fomente la utilización de los modos activos.
- Supondrá la dotación de una jerarquía viaria adecuada a Vinaròs, cosa que ayudará a paliar los efectos del tráfico en el interior de las supermanzanas.

Todo ello acarreará como consecuencia directa una reducción de la demanda energética del sistema de transporte en el entorno urbano acompañada de las correspondientes reducciones de las emisiones atmosféricas y sonoras.

Por otro lado, las nuevas infraestructuras propuestas como consecuencia del PMUS deberá tratar de minimizar los posibles impactos sobre el marco territorial. Igualmente, deberá realizar aportaciones positivas de forma que el patrimonio ambiental, paisajístico y cultural del territorio se vea enriquecido con la ejecución del PMUS.

En el apartado 2 *Análisis de afecciones para la evaluación ambiental del Documento II.*

*Propuestas* del borrador del PMUS se indica que el término municipal de Vinaròs no cuenta con ningún espacio incluido dentro de los ámbitos de protección de la Red Natura 2000. Sí que hace mención a la existencia de la zona húmeda protegida de la desembocadura del río Sénia (al norte del término), el paraje natural de la Serra del Puig y la microrreserva de flora en el barranco d'Aigua-Oliva.

Sigue indicando que *“la infraestructura propuesta como consecuencia del desarrollo del presente PMUS se ubicará en su totalidad en suelo urbano o urbanizable, con la excepción de la simple señalización de los itinerarios peatonales y ciclistas que discurren por el entorno rural”*.

## E) CONSULTAS

Por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 51.1 de la LOTUP, la documentación aportada se ha sometido a consulta a las siguientes administraciones públicas afectadas.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA	CONSULTA	INFORME
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD - SDG MOVILIDAD – Serv. De Movilidad Urbana	6/11/2019	13/11/2019 5/06/2020
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD - SDG MOVILIDAD – Serv. De Planificación	6/11/2019	20/05/2020
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL – Serv. De Lucha contra el cambio Climático y Protección de la Atmósfera	6/11/2019	13/12/2019
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG MEDIO NATURAL – Serv. d'Ordenació i Gestió Forestal (Vies Pecuàries) – DT Castellón (Informe sección forestal)	6/11/2019	12/12/2019
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG MEDIO NATURAL – Serv. de Gestió d'Espais Naturals Protegits	6/11/2019	
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD - SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Ordenación del Territorio - PATRICOVA	6/11/2019	13/11/2019
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD - SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Ordenación del Territorio - PAT's	6/11/2019	
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD - SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Infraestructura Verde y Paisaje	6/11/2019	18/05/2020
MINISTERIO DE FOMENTO - DG de Carreteras Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana	6/11/2019	
SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO - Castellón	6/11/2019	



Los informes recibidos se publican, junto con el Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en la web de esta conselleria, dirección electrónica <http://www.agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients> (entrando en la ventana "Seguimiento de Expedientes de Evaluación Ambiental", eligiendo provincia Castellón, municipio Vinaròs y escogiendo PMUS) junto con el Informe Ambiental y Territorial Estratégico.

## **F) IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE 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 actuarse 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<sub>2</sub>), las emisiones de contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos (entre otras dióxido de nitrógeno NO<sub>2</sub>, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO<sub>2</sub>, material particulado PM) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

En ese sentido se expresa el art. 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 Vinaròs en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración de que, a la vista de la descripción y contenido de aquéllas que se recogen en el borrador del PMUS, la mayoría de las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio a excepción de las relacionadas con algunos itinerarios peatonales y ciclistas propuestas en suelo clasificado como rural que, tal como se indica en la documentación aportada (DIE y borrador del PMUS), se limitarán a la simple señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente.

El PMUS de Vinaròs 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 PMUS de Vinaròs se llevará a cabo sobre aquellas propuestas que sean de competencia municipal.

Cabe mencionar que no existe en el término municipal ningún espacio natural de la RN2000, ahora bien, cuenta con una microrreserva de flora “barranco d’Aigua-Oliva”, la zona húmeda protegida de la desembocadura del río Sénia y el paraje natural de la Serra del Puig que no se ven afectados por las propuestas de actuación del PMUS, salvo por la señalización de caminos rurales ya existentes.

No obstante, destacan en el ámbito urbano los conectores ecológicos conformados por los cauces de distintos barrancos y ríos: al norte del núcleo urbano el barranco de Barbiguera, Saldonar y Triador; en la zona centro, el río Cervol; y hacia el sur, los barrancos de les Selines y d’Aigua-Oliva. En estos ámbitos, el PMUS propone la definición del itinerario ciclopeatonal de la Vía Litoral que de norte a sur conecte estos ámbitos por la costa; el carril bici sobre la N-340a y la definición y señalización de itinerarios ecológicos ciclopeatonales transversales a la costa. Estos corredores ecológicos transversales se complementan con

otros itinerarios transversales como son el Camí de les Egües y la reconversión de la GR-92 a vía cicloturista.

Analizamos, a continuación, las 10 líneas estratégicas que se proponen en el PMUS de Vinaròs:

### **1. JRV Jerarquización y reordenación viaria**

Se propone una nueva jerarquización viaria basada en agrupación de supermanzanas. Esta propuesta junto a medidas de calmado de tráfico permitirá una ordenación y mejora de la movilidad. El tráfico de paso deberá utilizar la red primaria y red secundaria distribuidora mientras que el tráfico de acceso utilizará el viario local. Para ello considera actuaciones de reordenación de viales, entre ellos la N-340a y la mejora de conexiones mediante glorietas,

La reurbanización paulatina de los viales que se propone contribuirá efectivamente a varios de los objetivos ambientales: calmado de tráfico y menor emisión de gases y reducción de la contaminación acústica, disminución de zonas de aparcamiento con la consecuencia disminución del tráfico de agitación.

### **2. MA Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos**

Son medidas tendentes a reorganizar el espacio público del viario al objeto de recuperar espacio para el peatón y el ciclista en condiciones de seguridad y comodidad.

El plan de modos activos define el trazado de los ejes ciclopeatonales que conforman la Vía del Litoral, así como las diferentes alternativas en relación al paso de peatones y ciclistas. A corto plazo, las propuestas se han basado en los itinerarios propuestos por el programa de VÍA LITORAL, siendo las actuaciones propuestas únicamente de señalización. En el medio plazo, se pretende reforzar la malla básica mediante actuaciones de transformación y consolidación de carriles bici e itinerarios peatonales. Se pretende en esta fase la ejecución de cambio de sección de calles para ampliar aceras, ejecución de carriles bici, etc. En este periodo se pretende la consolidación de la Vía del litoral mediante actuaciones de conexión entre puntos singulares como son los cruces con los barrancos. Por último, en el largo plazo, se pretende la consolidación de una red de itinerarios de modos activos a la vez que se desarrolla el Plan General.

Las actuaciones se complementan con la implementación de infraestructuras de aparcamiento y préstamo de bicicletas.

Esta medida junto al impulso de la interconexión de los ejes peatonales existentes permitirá vertebrar el municipio y fomentará los viajes en modos no motorizados.

### **3. TPU Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo**

Las acciones propuestas reducirán la frecuencia de paso de los autobuses e incrementarán la cobertura de las líneas, lo que permitirá aumentar del uso del transporte público

incrementando la eficiencia de la red y mejorando parámetros como el de nº de viajeros por autobús.

Las propuestas realizadas en el PMUS contribuyen al aumento de oferta del transporte público en autobús mediante la incorporación de nuevos vehículos, la implantación de un sistema de ayuda a la explotación (SAE), la adecuación y mejora tecnológica y de accesibilidad en las paradas de autobuses y las mejoras en el sistema tarifario.

Entre las propuestas destaca la de ubicación de una nueva estación de autobuses junto al futuro bulevar Baix Maestrat (antigua N-340a), en la intersección con María Auxiliadora y en una porción de suelo de uso dotacional.

Son, por tanto, propuestas que promueven el uso del transporte público, en detrimento del privado, con los consiguientes beneficios ambientales por la reducción de contaminantes, y la mejora de la calidad de los ciudadanos.

#### **4. INT Plan de fomento de intermodalidad**

La creación de 5 nodos de intercambio pretende fomentar el uso de los modos de transporte alternativos al vehículo privado. El borrador propone un total de 5 nodos de intermodalidad:

- Nodos primarios de intermodalidad: Nodo 1 Estación de FFCC y Nodo 2 Estación de autobuses.
- Nodos secundarios: Nodo 3 Hospital Comarcal de Vinaròs; Nodos 4 y 5 Parkings Passeig de Colón y del Camí Fondo.

Estos puntos de intercambio modal dispondrán de aparcamiento cercano para vehículo privado que contarán con puntos de recarga del vehículo eléctrico, conexión con la red de transporte urbano e interurbano, conexión con el sistema de préstamo de bicicletas y con itinerarios peatonales accesibles hasta los principales puntos de interés del municipio. Además, para el fomento del intercambio modal se propone la implantación de una tarjeta única que permita el transbordo gratuito entre los distintos modos de transporte dentro de un determinado periodo de tiempo.

Estas actuaciones contribuyen al fomento y uso del transporte público, propician la accesibilidad de los usuarios a los bienes y lugares de actividad cotidiana.

#### **5. DUM Distribución urbana de mercancías y sistema logístico**

La jerarquización de la red viaria y la adecuación de la misma van encaminadas a permitir una nueva redistribución del espacio público entre los modos de transporte (siendo su objeto fundamental la movilidad peatonal y ciclista).

Entre las medidas de mejora de la actividad logística se propone la mejora de acceso al puerto deportivo y pesquero de Vinaròs, destinando un vial de uso exclusivo para los usuarios del puerto; la limitación de la circulación de los vehículos pesados por el núcleo

urbano, la reorganización de los horarios, rutas y zonas de carga y descarga y la posibilidad de crear un centro de distribución logística en la Zona Centro del municipio que posibilite que las mercancías se repartan con modos sostenibles tales como Cargo Bikes o similares en dicha zona. En concreto, se indica que, por sus buenos accesos y su ubicación privilegiada, en los límites de la futura supermanzana central, sería recomendable que este centro logístico se situase en el parking de Passeig de Colón o en el futuro parking de Camí Fondo.

Se complementan dichas actuaciones con la creación de una App para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga.

## **6. PE Plan de estacionamiento**

Debido a la implantación del resto de medias del plan, el estacionamiento requiere de una reestructuración. La liberación del centro del vehículo privado repercute en que la zona azul actual se convierta en zona verde de aparcamiento exclusivo para residentes y comerciantes. La zona azul se traslada a los viales perimetrales del casco histórico. Se propone la creación de aparcamientos disuasorios en la franja de la N-340a tras su reordenación.

Se propone la creación de nuevo parking enfrente de la estación de FFCC, en la nueva estación de autobuses y se prevé una posible bolsa de aparcamiento junto al parque ecoturístico del río Sénia (según se indica, parque previsto por el PATIVEL).

Este conjunto de medidas, derivadas de la nueva concepción urbana en supermanzanas, incide en la nueva organización del espacio público en beneficio de los modos no motorizados y del peatón y, por tanto, en detrimento de los vehículos, fundamentalmente, el vehículo privado. Se mejora la calidad de vida en el ámbito urbano y se reducen las consecuencias negativas derivadas del tráfico.

## **7. EE Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico**

Se propone dotar al municipio de una red de puntos de recarga para incentivar el uso del vehículo eléctrico. Se propone que estos puntos de recarga estén ubicados en las estaciones intermodales dando cobertura a los aparcamientos y a los sistemas de bicicletas eléctricas. Por otra parte, para el control de la contaminación acústica y ambiental se propone la implantación de algún sistema de control mediante sensores Smart-city para monitorizar los niveles de calidad.

Lo anterior se acompaña de actuaciones como la introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas y la implementación de medidas de discriminación positiva (para promover el cambio al vehículo eléctrico entre los ciudadanos).

Este conjunto de actuaciones contribuirá de forma efectiva a la disminución de las emisiones

CO<sub>2</sub> así como también de las emisiones acústicas.

## **8. SV Seguridad Vial**

Las acciones propuestas, basadas en las líneas de actuación del plan, como son las acciones de educación, formación e información vial tienen por objetivo mantener los bajos índices de siniestralidad detectados. Estas propuestas de concienciación social se acompañan de actuaciones para reducir la accidentalidad, considerando, entre otras, la gratuidad de la AP-7 que contribuirá a la reducción del tráfico en las vías interurbans del término.

El conjunto de actuaciones del PMUS contribuyen no solamente a la seguridad de los usuarios de modos motorizados sino, fundamentalmente, a la de los usuarios no motorizados que resultan los más vulnerables. Con el objetivo de recuperar el espacio perdido para los usuarios de modos no motorizados, el conjunto de medidas propuestas por el PMUS contribuirá a la mejora de la seguridad en sus desplazamientos y a una mejora de su calidad de vida.

## **9. PAR Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad**

Resulta fundamental que los cambios que pueda introducir el PMUS sean interiorizados por los ciudadanos. Por ello, las propuesta tendentes a sensibilizar, aumentar el conocimiento de la movilidad sostenible y el fomento de hábitos saludables en el desplazamiento contribuirán positivamente a la consecución de los objetivos generales y específicos del PMUS.

## **10. ACC Accesibilidad**

El borrador del PMUS se acompaña de un Plan de Accesibilidad que propone criterios y definiciones de actuaciones y propuestas.

Veamos, a continuación, otras consideraciones contenidas en las consultas realizadas:

El Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad remite un primer informe, recibido en fecha 13 de diciembre de 2019, en el que, entre otros aspectos, se indica que el documento debe de ser completado con las consideraciones de carácter técnico tanto en el *Documento I: Análisis y diagnóstico* como en el *Documento II Propuestas*.

Entre las consideraciones realizadas al Documento II Propuestas, cabe resaltar:

- Es conveniente definir en un plano o croquis cuales serían las “supermanzanas” que se proponen.
- Sería interesante disponer de un mapa resumen con todas las actuaciones de cambio de viario realizadas.
- Es necesario definir la tipología de aparcamientos para bicicletas. Se recomienda los

de tipo U invertida por razones de seguridad.

- Convendría presentar una relación de paradas de autobús que necesitan ser mejoradas de acuerdo a las directrices que se comentan.
- En cuanto a la ubicación de la nueva estación de autobuses que el plan sugiere, se propone la situación de la misma junto a la estación Renfe, donde aparentemente hay terrenos suficientes disponibles y fomentaría la intermodalidad.
- Más allá de los puntos de recarga propuestos, se propone convenir con los supermercados del municipio que cuenten con aparcamiento la instalación de puntos de recarga en los mismos, ya que es algo que conviene económicamente a ambas partes.
- Convendría separar los porcentajes de reparto modal entre viajes internos y externos.
- Quizás sería conveniente ampliar el horizonte temporal del plan a 12-15 años en lugar de 8 para garantizar su viabilidad económica. Asimismo sería interesante conocer que volumen de financiación ha de acometer el ayuntamiento con fondos propios.

Posteriormente, se recibe un segundo informe del Servicio de Movilidad Urbana, de fecha 5 de junio de 2020, como aclaración y complemento a su primer informe, en relación con actuaciones relativas a la jerarquización de la red y al sistema de transporte público; actuaciones en el suelo urbano del núcleo central y en operaciones de reordenación de viales existentes. Entre las consideraciones, cabe destacar:

- En el programa de Jerarquización Vial:
  - Incluir la actuación de reconversión de la N-232 en las inmediaciones del paso superior del ferrocarril y estudiar la implantación de un carril bici con sus correspondientes conexiones con la Red de Itinerarios ciclo-peatonales.
  - Considerar la realineación y rehabilitación de toda la intersección de la N-238 con el nuevo Bulevar Baix Maestrat (N-340 a) que permita la conectividad adecuada de todas las vías concurrentes y la adecuada permeabilidad ciclo-peatonal.
  - Debe incluirse en la Red Estructural Motorizada (REM), Red naranja Colectora, el Camí dels Boverals entre la Calle Leopoldo Querol y la intersección del Bulevar con la N-238.
- En el programa Transporte Público (TPU):
  - En la actuación TPU05 debe cambiarse el concepto de Estación de Autobuses por el de Parada Central de Autobuses y considerar una actuación más importante ligada a la Estación del Ferrocarril. Este punto sustituye al correspondiente del primer informe del Servicio de Movilidad Urbana (de fecha 12/11/2019).
  - En las propuestas relativas a las líneas Interurbanas Comarcales deben fijarse paradas en todos los elementos definidos en el párrafo anterior
- Se considera que la prioridad de cada actuación está adecuadamente fijada en el documento aportado, aunque su **programación temporal** debería ajustarse, de modo realista, a las disponibilidades presupuestarias de la administración a las que se imputa su financiación.

El Servicio de Movilidad Urbana concluye que con las modificaciones solicitadas en sus informes, el ámbito y contenido del PMUS son adecuados en relación con las determinaciones de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Al respecto del segundo informe del Servicio de Movilidad Urbana, la actuación sugerida de "Reconversión de la N-232 en las inmediaciones del paso superior del ferrocarril y estudiar la implantación de un carril bici con sus correspondientes conexiones con la Red de Itinerarios ciclo-peatonales" queda localizada sobre suelo no urbanizable. Por ello, y dado que no se concretan, si las actuaciones que pudieran requerirse se ciñen al viario existente, sin afección al suelo no urbanizable, se estima que de aquéllas no se derivarán afecciones significativas negativas sobre el medio ambiente. Por el contrario, si las actuaciones afectan al suelo no urbanizable se deberá recoger la modificación a través del instrumento urbanístico que corresponda y someterse al procedimiento de evaluación ambiental.

El Servicio de Movilidad Urbana indica que el Plan de Movilidad, completado con lo indicado anteriormente, deberá ser remitido, junto con los certificados e informes de los cumplimientos de la tramitación ambiental y del procedimiento de Información pública, al Servicio de Movilidad de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, como órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat para la emisión del informe previo a la aprobación del Plan por el Ayuntamiento de Vinaròs, según lo contemplado en el artículo 10 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

El informe del Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad, de fecha 20 de mayo de 2020, cabe destacar que, en primer lugar, pone de manifiesto dudas sobre la materialización de algunas de las propuestas de actuación, como pueden ser:

1. La definición y, posterior ampliación a medio plazo, de la Red Estructural Motorizada que queda vinculada a la recepción por el Ayuntamiento de Vinaròs de la carretera urbana N-340a de titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para permitir su posterior transformación en bulevar. Se indica por el Servicio de Planificación que no se incorporan planos con la red arterial y red colectora prevista, tampoco se analiza si la nueva definición viaria supone la modificación de la red estructural del planeamiento vigente.
2. En relación con la propuesta de creación de itinerarios ciclistas en los polígonos industriales existentes y, en particular, con el polígono industrial Planes Altes, ubicado a 19 kilómetros del casco urbano de Vinaròs, se propone una red ciclista que discurre por todo el viario del mencionado polígono y el cruce de la CV-102 en dos puntos (ubicados a menos de 250m). Se observa que la red ciclista propuesta no conecta con un itinerario que permita la conexión con los núcleos urbanos cercanos (Sant Jordi y Ulldecona) y con Vinaròs. Tampoco se ha previsto la conexión con el itinerario Eurovelo EV-08.

También indica el informe del Servicio de Planificación que en el PMUS no se ha analizado la



repercusión que las medidas propuestas tienen respecto al acceso a centros de gran demanda de movilidad como son el Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados, Estación de Autobuses, Institutos y espacios deportivos

Concluye el informe del Servicio de Planificación que, en lo correspondiente a las competencias de dicho Servicio (afección a infraestructuras de titularidad autonómica y red estructural viaria), se han de tener en cuenta una serie de condicionantes en la redacción del PMUS definitivo:

- Análisis de la incidencia y viabilidad de la peatonalización o adopción de limitaciones a la circulación en el viario si estas medidas se realizan antes que la N-340a forme parte del viario urbano y su reurbanización y adecuación esté realizada.
- Justificación de que la nueva red viaria no incide negativamente en el acceso al Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados y Estación de Autobuses, así como cualquier otro foco de gran demanda de movilidad.
- En el estudio de la capacidad y funcionalidad de la red viaria principal se deberán considerar los desarrollos previstos en el planeamiento vigente.
- Los cambios en la red estructural/primaria viaria del planeamiento vigente requerirán modificar la figura urbanística correspondiente
- Cualquier actuación en las zonas de servidumbre (dominio público y protección) de las carreteras de titularidad autonómica tendrá que ser autorizada por el Servicio Territorial de Obras Públicas de Castellón.
- Adecuación de los cruces ciclistas previstos en la carretera CV-102 a las características de la carretera, solo se podrá establecer un único cruce y a distinto nivel, o modificar los accesos viarios actuales al polígono industrial de modo que el carril bici pueda ir adosado a una zona de parada del tráfico viario, como sería una rotonda. Debe conectarse esta malla ciclista con el itinerario Eurovelo EV-08.
- Deben incluirse en la red de vías ciclistas, las propuestas en la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM) y Eurovelo EV-08.

Por último se informa:

1. Los presupuestos disponibles por la Subdirección General de Movilidad son los fijados para cada programa anualmente en los presupuestos de la Generalitat, por lo que las inversiones necesarias para el desarrollo de infraestructuras previstas en el PMUS de Vinaròs NO representan compromiso de financiación a cargo de la Subdirección.
2. El servicio competente para informar sobre el transporte público interurbano es el Servicio de Gestión del Transporte Público, de la Subdirección General de Transporte, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

El Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, remite informe, recibido en fecha 13 de enero de 2020, indicándose:

- El PMUS de Vinaròs ha de ser coherente con la Estrategia Valenciana frente al

Cambio Climático 2013-2020, aprobada por el Consell de la Generalitat el 22 de febrero de 2013, y su revisión (pendiente de aprobación);

- El municipio de Vinaròs dispone de Plan Acústico Municipal que deberá analizar medidas de regulación del tráfico que permitan reducir los niveles sonoros en el entorno de las principales vías de comunicación.
- El municipio de Vinaròs queda incluido en el Plan de Mejora de la Calidad del aire de la zona ES1001 Cérvol-Els Ports (área costera). Se informa que, en relación a los registros de los parámetros de calidad del aire en los últimos años no se han registrado superaciones de los valores normativos establecidos en el Real Decreto 102/2001. No obstante, el valor de ozono es elevado en el ámbito estatal y desde el año 2010 hasta el 2017 se han registrado superaciones del valor objetivo de ozono en la estación de Torre d'en Doménec.

Por lo indicado en el mencionado informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, en relación con las propuestas realizadas por el PMUS de Vinaròs, cabe deducir que existe coherencia con los objetivos de la Estrategia Valenciana frente al Cambio Climático 2013-2020 y con el Plan de Mejora de la Calidad del aire de la zona ES1001.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, en su informe de fecha 18 de mayo de 2020, pone de manifiesto que los objetivos indicados en el DIE y el PMUS coinciden plenamente con funciones de la Infraestructura Verde. Al respecto, indica que el borrador del PMUS de Vinaròs ha tenido en cuenta que en su ámbito se incluyen terrenos afectados por el PATIVEL, así como que actualmente se está tramitando el *Programa de Paisaje Vinaròs-Benicarló en relación a la Vía del Litoral propuesta desde el PATIVEL*, documento que se encuentra actualmente en fase de alegaciones, y que tiene el carácter de "directrices recomendatorias".

En el borrador del PMUS se incluye un análisis de la Infraestructura Verde en relación al PATIVEL, pero no se incluye el análisis del resto del término. Tomando como base lo anterior, es necesaria la incorporación al PMUS de un capítulo dedicado a la Infraestructura Verde de la totalidad del término municipal con el contenido que en dicho informe se especifica.

Por otro lado, se indica que, tal como refiere el art. 17 del PATIVEL, los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial integrarán en su ordenación y gestión la Vía del Litoral, pudiendo proponer alternativas a su trazado y establecer conexiones con ejes verdes de semejantes características, todo ello de acuerdo a la Directriz 137 de la ETCV. El informe establece que en el documento del PMUS deberá hacerse referencia a las anteriores circunstancias, incluyéndose como condición la necesidad de redactar un programa de paisaje como instrumento necesario a acompañar a los proyectos para ejecución de actuaciones en ese ámbito. No obstante, indica que, en este caso concreto, el Ayuntamiento podrá optar por:

- Asumir el Programa en tramitación como propio, incluyendo como condición para el

desarrollo de los futuros proyectos para ejecución de actuaciones propuestas desde el PMUS en el ámbito de la Vía del Litoral el cumplimiento de sus directrices.

- Incluir como condición para el desarrollo de los futuros proyectos para ejecución de actuaciones propuestas desde el PMUS en el ámbito de la Vía del Litoral la necesidad de redactar un programa de paisaje, como establece el PATIVEL

Concluye el informe indicando que, según se ha observado, los trazados propuestos coinciden sensiblemente con los trazados propuestos desde el Programa de Paisaje, estando alineadas las propuestas del PMUS con las del Programa.

El informe, recibido el 11 de noviembre de 2019, del Servicio de Ordenación del Territorio, en materia de riesgo de inundación (PATRICOVA), pone de manifiesto que, según la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), gran parte del ámbito objeto del Plan de Movilidad se encuentra afectado por diferentes periodos de retorno como son 10, 50, 100 y 500 años.

Desde el punto de vista de la vulnerabilidad, las actuaciones previstas en el Plan de movilidad que puedan verse afectadas por la inundabilidad serán aquellas que supongan la construcción de vías ciclistas y peatonales, nuevos trazados de vías ciclistas, la mejora del diseño urbano mediante su reordenación o los proyectos de conversión de zonas preferentes para los peatones. Este tipo de actuaciones serán infraestructuras a las que les será de aplicación el artículo 21 de la Normativa del PATRICOVA, que establece que cualquier elemento superficial que se sitúe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un incremento del riesgo de inundación en los usos urbanos actuales o planificados. En ese sentido, las actuaciones que supongan una modificación de la rasante actual del viario superior a 30 cm requerirán la evaluación de los proyectos y planes que las desarrollen con motivo de la aprobación del Plan de Movilidad. Estos proyectos y planes serán objeto de informe por el departamento autonómico competente en materia de inundabilidad previamente a la aprobación definitiva de aquéllos.

El informe del Servicio de Ordenación del Territorio recoge, entre otras, las siguientes consideraciones:

- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs está afectado por peligrosidad de inundación, no obstante, habrán de ser concretadas, en los proyectos que aquél desarrolle, las actuaciones que comporten la alteración de la rasante y sus afecciones, así como, en el caso que proceda, las medidas que se prevean para reducir los efectos de la inundabilidad. Se considera que el PMUS será compatible con la Normativa del PATRICOVA, siempre que incorpore en las actuaciones que se proyecten las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21.
- Las actuaciones previstas en el PMUS, si se ejecutan de manera que sean compatibles con la Infraestructura Verde y de reducido impacto, no se prevé que generen un incremento significativo del riesgo de inundación.

- El criterio que, en materia de riesgo de inundación, han de ser considerados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible afectado por peligrosidad de inundación es que los proyectos de ejecución derivados de aquél habrán de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 21 de la Normativa del PATRICOVA.

Concluye el informe del Servicio de Ordenación del Territorio que el PMUS de Vinaròs se encuentra afectado por peligrosidad de inundación y es compatible, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en su informe, con las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundabilidad en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

En fecha 13 de enero de 2020, se recibe informe de la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Castellón de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. En dicho informe se recogen las vías pecuarias presentes en el término de Vinaròs y las consideraciones jurídicas derivadas de la Ley 3/2014 de Vías Pecuarias de la Generalitat Valenciana.

En materia de vías pecuaria, el informe destaca que el borrador del PMUS de Vinaròs no hace referencia ni se grafían las vías pecuarias del término, debiendo asegurarse el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y la continuidad de los trazados, así como preservarse el tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios, de acuerdo con la Ley 3/2004, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana.

En materia forestal se indica que no se localizan montes administrados por la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

### **Valoración**

Teniendo en cuenta lo anterior y analizadas las propuestas del PMUS de Vinaròs, se entienden que, en su conjunto, dichas medidas:

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. 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 DIE y el borrador del PMUS han considerado la infraestructura verde del municipio. Cabe

indicar la existencia de la Zona Húmeda de la “Desembocadura del riu Sénia”, al norte del término, de la microrreserva de flora “barranco d’Aigua-Oliva” y el paraje natural de la Serra del Puig. No es previsible que las propuestas previstas en el borrador del PMUS puedan suponer afección significativa negativa a dichos espacios protegidos puesto que aquéllas se centran en actuaciones en ámbito urbano o urbanizable. Las propuestas relativas a la recuperación de rutas ciclopeatonales transversales a la costa o de rutas en entorno rurales se limitan a actuaciones de señalización. Cabe destacar, no obstante, la ejecución de carril bici en *Ruta Río Servol. (Carriles lúdicos, propuesta MA01.2)*, si bien se trata de un ámbito urbano o urbanizable. No obstante, dichas actuaciones cuando afecten a espacios protegidos y/o vías pecuarias o se encuentren en la zona de policía (100 m) de cauces deberán contar con la aprobación y autorización del departamento de la administración competente.

En ese sentido, cabe indicar que las actuaciones de ejecución de itinerarios ciclistas o peatonales en vías existentes no presupone afección ambiental significativa negativa aún cuando se desarrollen fuera de ámbito urbano o urbanizable. No obstante, y dado que el nivel de concreción de las actuaciones propuestas no lo permiten, si aquéllos itinerarios requirieran realizar actuaciones de ampliación o recorridos de nueva creación, deberán ser objeto de evaluación ambiental de proyecto si quedan dentro de los supuestos previstos en la vigente legislación de evaluación ambiental (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, Ley 2/89 de Impacto Ambiental de la Comunitat València y Decreto 162/90 de desarrollo de la Ley 2/89)

Puesto que el PMUS propone la definición y determina el itinerario de la Vía Litoral al paso por su término, deberá atender las consideraciones realizadas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje en su informe de 18/05/2020, incorporando el programa de paisaje o asumiendo el que está tramitando dicho Servicio para el ámbito del municipio.

En cuanto a la creación de la bolsa de aparcamiento junto al parque ecoturístico del río Sénia puesto que no se determina en el borrador del PMUS la ubicación concreta sino que se relega a consensuar dicha actuación con el departamento de la administración autonómica competente en materia del Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL), aprobado por Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, no es posible evaluación ambiental de esta actuación, estando, en su caso, aquélla sometida a evaluación ambiental cuando se desarrolle el instrumento de desarrollo de las actuaciones del PATIVEL.

El resto de propuestas se localizan sobre entornos urbanos y/o urbanizables por lo que no es previsible una afección ambiental negativa. No obstante, dado que algunas inciden en instalaciones y/o servicios prestados por administraciones distintas a la local, deberán consensuarse de común acuerdo las actuaciones a realizar. Es el caso de las actuaciones con incidencia en la estación de ferrocarril (línea València-Barcelona), los accesos al puerto de Vinaròs y, de forma especial, las actuaciones sobre la N-340a.

El PMUS propone, para el seguimiento del PMUS, la definición de un sistema de indicadores de movilidad (de demanda y de oferta), pormenorizados por líneas de actuación.

Cabe, no obstante, las siguientes consideraciones:

1. Se debe concretar el valor inicial de los indicadores y cuantificar el objetivo a alcanzar.
2. Se echa en falta indicadores de carácter más ambiental, entre los que cabría incluir
  - Aquellos que permitieran calcular la huella de carbono de la movilidad en el municipio de Vinaròs (en base a las emisiones CO<sub>2</sub>), aspecto éste que requeriría la adopción de una determinada metodología de cálculo de la huella de carbono en la movilidad urbana de Vinaròs y periodicidad en la que calcular los indicadores.
  - Indicadores de seguimiento de la evolución de emisiones de contaminantes atmosféricos (entre otros dióxido de nitrógeno NO<sub>2</sub>, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO<sub>2</sub>, material particulado PM).
  - Nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo de movilidad propuesto.
  - La eficiencia energética en el modelo de movilidad, haciendo uso de indicadores que permitan conocer el consumo energético total derivado de la movilidad motorizada y distinguiendo entre consumo de energía por vehículo privado o por transporte público.
3. Especificar las metodologías de cálculo propuestas para la evaluación de los indicadores ambientales.

## **G) CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

La Evaluación Ambiental Estratégica es el instrumento de prevención, 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 que planes y programas, así como sus modificaciones, están sometidos a evaluación ambiental estratégica de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental. En concordancia, el artículo 46 de la LOTUP especifica los planes y programas que serán objeto de la evaluación ambiental y territorial estratégica. En este

contexto, la evaluación ambiental estratégica es de aplicación a los planes de movilidad.

## H) PROPUESTA DE ACUERDO

Analizada la propuesta del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs", cabe considerar que dicha actuación quedaría enmarcada en el artículo 46.3 de la LOTUP por considerar que se trata de una modificación menor del planeamiento.

Por ello, según establece el artículo 51.2.b) de la LOTUP, y considerar, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de dicha ley, que la propuesta del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs" no tiene incidencia significativa negativa en el modelo territorial del municipio de Vinaròs, no afecta a espacios protegidos de la RN2000 ni forestales, sus propuestas se circunscriben al suelo urbano y urbanizable y, habiendo tenido en cuenta las consultas realizadas, se puede concluir que el procedimiento de evaluación ambiental simplificada es suficiente para determinar que la propuesta del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs" no presentará efectos significativos negativos sobre el medio ambiente.

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 Vinaròs", de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de la LOTUP, por no tener efectos significativos negativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación del programa conforme a su normativa sectorial, con el cumplimiento de las siguientes determinaciones:

1. El PMUS atenderá las consideraciones realizadas pro el Servicio de Movilidad Urbana, en sus dos informes (de fecha 12/11/2019, el primero; y de 5/06/2020, el segundo), con una programación temporal acorde con la disponibilidad presupuestaria. El PMUS se remitirá al Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad, como órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat, para la emisión del informe previo a la aprobación definitiva del plan por el Ayuntamiento, incorporando, en su caso, las determinaciones que el mismo se indiquen.
2. El PMUS deberá atender las consideraciones realizadas por el informe del Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad de fecha 20/05/2020, completándose el PMUS con los análisis y justificaciones allí indicados.
3. Se atenderán los requerimientos recogidos en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 18/05/2020, incorporando
  1. Un capítulo dedicado a la Infraestructura Verde con el contenido que se indica en dicho informe.
  2. Referencia a la normativa del PATIVEL en relación con la Vía del Litoral e incluir

en la redacción del PMUS como condición la necesidad de redactar un programa de paisaje como instrumento necesario a acompañar a los proyectos para ejecución de actuaciones en el ámbito de la Vía del Litoral o, en su caso, asumir como propio el *Programa de Paisaje Vinaròs-Benicarlo en relación a la Vía del Litoral propuesta desde el PATIVEL* en tramitación por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

4. Los proyectos que desarrollen las actuaciones del PMUS, y que estén situados en ámbitos afectados por el riesgo de inundabilidad, que puedan suponer un alteración morfológica de la rasante en más de 30 centímetros, deberá requerir de informe del Servicio de Ordenación del Territorio competente en materia de inundabilidad, atendiendo a las consideraciones realizadas en su informe recibido en fecha 13/11/2019.
5. El PMUS recogerá y grafiará las vías pecuarias en el término municipal atendiendo a las consideraciones realizadas por la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Castellón en su informe recibido en fecha 12/12/2019.
6. La redacción definitiva del PMUS de Vinaròs concretará los siguientes aspectos:
  1. Incorporar indicadores para el seguimiento medioambiental del PMUS. En particular, 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 CO<sub>2</sub> equivalente, emisiones contaminantes y consumo de energía (Tep).
  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. Completar la propuesta de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y los valores objetivos a alcanzar.

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 Comunitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación de la "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs" 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 propuesta.



## 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 VINARÒS, 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.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL