
ADENDA

AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

PLAN DE REGENERACIÓN URBANA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Vinaròs

marzo 2021

Equipo Redactor

planifica

Promotor



Coordinador del plan

José Luis Gisbert de Elío

Índice

1. INTRODUCCIÓN	3
Revisión listado de informes	3
Documentos vinculados	3
Fase : Consultas AAPP y público interesado 5/11/2019	4
Fase : Informe Ambiental y Territorial Estratégico 4/9/2020.....	4
2. ÍNDICE INFORMES	4
3. LISTADO DE CORRECCIONES RESPECTO A ORGANISMO E INFORME ...	5
Nº 01 EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.	5
Nº 02.1 INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.	6
Nº 02.2 INFORME COMPLEMENTARIO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.	7
Nº03 INFORME SERVICIO DE PLANIFICACIÓN.....	8
Nº INF: 12.838-2019. S. Ref: 81/2019-EAE	8
Nº 04 INFORME (D.T. Castellón)	10
Nº 05 INFORME EN MATERIA FORESTAL Y DE VÍAS PECUARIAS.....	11
Nº 06 INFORME SERVEI D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE.....	12
Nº 07 INFORME DEL RISC D'INUNDACIÓ.....	14
Nº 08 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATÈRIA DE CANVI CLIMÀTIC I QUALITAT DE L'AIRE.	15

1. INTRODUCCIÓN

La presente adenda al documento del pmus en tramitación, redactada previa a su exposición al público contiene la enumeración de las principales cuestiones señaladas por los informes sectoriales durante su evaluación ambiental, refiriendo los cambios y actualizaciones introducidos en el documento.

Se ha incorporado aquella información derivada de las interacciones entre las diferentes áreas del ayuntamiento y las entidades que han participado, no obstante, durante la exposición al público se continuará su difusión y realización de actividades de participación ciudadana que permitan un mejor conocimiento del documento y comprensión de su finalidad y objetivos así como recoger información valiosa de los participantes. Debe señalarse que desde el inicio de la pandemia COVID19 hasta ahora los cauces presenciales de participación pública se han visto severamente afectados por la dificultad de reunión manteniendo la distancia de seguridad. Así, se programa una serie de actividades basadas en canales digitales.

prums		2019	2020	2021	CORTO	MEDIO	LARGO						
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible												
PR	Plan de Regeneración												
PDA	Plan Director de Arbolado (Plan Vinaròs Verde)												
SMISV	Sistema Municipal de Indicadores Sostenibles Vinaròs												
RPCP	Revisión Propuesta de Catálogo Arbolado Monumental												
PIDS	Plan de Infraestructuras de Drenaje Sostenible												
PDARRU	Propuesta de Delimitación de Áreas de Regeneración y Rehabilitación Urbana												
MBP	Manuales de buenas prácticas												
POMS	Propuesta de Ordenanzas Municipales												
PPC	Plan de Participación Ciudadana												

Esquema planificación del PMUS y coordinación con PRUMS Vinaròs

El PMUS comenzó a redactarse en febrero de 2019. La alineación de criterios para su tramitación ambiental forzó la inclusión del mayor número de determinaciones posible en su fase inicial, entregada en septiembre de 2019, iniciando así la revisión por parte del organismo autonómico y los servicios territoriales, que se prolonga hasta la recepción de todos los preceptivos informes en agosto de 2020.

Con posterioridad, se ha actualizado el documento incorporando las aportaciones desde la participación y las áreas municipales así como la actualización de determinaciones en arreglo a la planificación de otras administraciones que afectan al municipio. Durante dicho periodo, se ha seguido trabajando en la concreción de operaciones de detalle necesarias para la seguridad vial básica (carretera de la costa), caracterización de ejes de gran relevancia como la N-340a y preparación de actuaciones en el corto plazo (supermanzana piloto) así como otras líneas de trabajo que integran el modelo de movilidad propuesto, bien sea por necesidades de equipamientos en construcción (escolares) o derivados de las actuaciones de costa en el territorio (pasarela y consolidaciones tras temporal) en los que observar los contenidos del presente documento, en este momento con carácter orientativo.

Revisión listado de informes

Denominación: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VINAROS (PMUS)

Tipo de solicitud: EAES

Estado: Informe Ambiental y Territorial Estratégico

Información general

Documentos vinculados

Fase : Examina documentación 23/9/2019

0 DIE PMUS 5/11/2019 |

0 BORRADOR PMUS 5/11/2019 |

Fase : Consultas AAPP y público interesado 5/11/2019

3.01 SOL INF SDG MOVILIDAD 6/11/2019 |

3.02 SOL INF SDG MEDIO NATURAL 6/11/2019 |

3.03 SOL INF SDG ORD.TER.Y PAISAJE 6/11/2019 |

3.04 SOL INF SDG CANVI CLIMATIC 6/11/2019 |

3.05 SOL INF MF DEMARCACIÓN CRTAS VLC 6/11/2019 |

4.03 INFORME DG INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE 5/8/2020 |

4.01.2 INFORME S. PLANIFICACIÓN 6/8/2020 |

4.01.02 INF SDG MOVILIDAD 28/8/2020 |

4.01.01 INF SDG MOVILIDAD 28/8/2020 |

4.02.01 INF SDG MEDIO NATURAL 24/8/2020 |

4.02.1 INF FORESTAL DT 13/1/2020 |

4.04 INFORME SERV. CAMBIO CLIMÁTICO 26/12/2019 |

4.03.1 INF PATRICOVA 29/11/2019 |

4.01.1 INFORME SERV. MOVILIDAD 13/11/2019

Fase : Informe Ambiental y Territorial Estratégico 4/9/2020

6.01 IATE 6/8/2020 |

<http://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients>

2. ÍNDICE INFORMES

Nº 01 EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

6.01 IATE 6/8/2020 |

Nº 02 INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓN GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.

4.01.1 INFORME SERV. MOVILIDAD 13/11/2019

4.01.01 INF SDG MOVILIDAD 28/8/2020 | - Copia del anterior

4.01.02 INF SDG MOVILIDAD 28/8/2020 | - Informe complementario

Nº 03 INFORME SERVICIO DE PLANIFICACIÓN.

4.01.2 INFORME S PLANIFICACION 6/8/2020 |

Nº 04 INFORME (D.T. Castellón)

4.02.01 INF SDG MEDIO NATURAL 24/8/2020 |

Nº 05 INFORME EN MATERIA FORESTAL Y DE VÍAS PECUARIAS

4.02.1 INF FORESTAL DT 13/1/2020 |

Nº 06 INFORME SERVEI D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE.

4.03 INFORME DG INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE 5/8/2020 |

Nº 07 INFORME DEL RISC D'INUNDACIÓ

4.03.1 INF PATRICOVA 29/11/2019 |

Nº 08 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATÈRIA DE CANVI CLIMÀTIC i QUALITAT DE L'AIRE.

4.04 INFORME SERV. CAMBIO CLIMATICO 26/12/2019 |

3. LISTADO DE CORRECCIONES RESPECTO A ORGANISMO E INFORME

Nº 01 EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

Expediente: 81/2019-EAE

Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental. 05/08/2020

- "Se incluye en el apartado ""MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales"" lo siguiente: - La definición del trazado de la Vía del Litoral y sus alternativas en relación al paso de peatones o ciclistas con el objeto de "promover y potenciar el acceso público a la contemplación, interpretación y disfrute de los paisajes más valiosos" del relieve vinarocense en un marco de movilidad sostenible. Indicar que, en el diseño de su trazado, se ha asumido como propio el Programa de Paisaje elaborado para el tramo Vinaròs-Benicarló, actualmente en tramitación por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Su ejecución, además, deberá respetar la normativa del PATIVEL.

Por su parte, en el apartado MA01.1 (E1), se indica: desde el presente PMUS, se asumen como propio el Programa de Paisaje Vinaròs-Benicarló, actualmente en tramitación por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, dando traslado al documento de las directrices y actuaciones contempladas en él dentro de los límites del término municipal."

- En el apartado PE04.1 (E3) se indica: "Esta actuación quedará sometida a evaluación ambiental cuando se desarrollen las actuaciones contempladas en el PATIVEL."

- En el apartado JRVO2 se establece la necesidad de transformar la N-340a a su paso por el núcleo urbano de Vinaròs y también se proponen actuaciones sobre la N-238 y la N-232. En el apartado introductorio se indica la necesidad de consensuar con el Ministerio de Fomento las actuaciones a acometer. En los apartados "INT01.1 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios" "PE03.1 (E2) Parking estación FF.CC.", relativos a intermodalidad y estacionamiento, se indica la necesidad de consensuar las medidas propuestas en el presente plan con Adif, entidad encargada de la gestión y explotación de la infraestructura ferroviaria. En el apartado "PE02.5 (E2) Zona azul en bordes de supermanzana central se habla de la propuesta de regulación de las plazas de estacionamiento situadas en el puerto. Consecuentemente, el documento establece la necesidad de consensuar estas medidas con la Generalitat Valenciana, que tiene las competencias de esta infraestructura. También en el apartado "DUM01.1 (E1) Mejora de los accesos al puerto" se indica la necesidad de consensuar estas actuaciones con la Generalitat Valenciana.

Se han revisado los indicadores, añadiendo los de carácter ambiental y cuantificando el valor inicial de todos ellos.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.

Nº 02.1 INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓN GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.

Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.
Servicio de Movilidad Urbana. 29/07/2019

- **Doc. Diagnóstico:**

- La liberalización de la AP-7 y las obras de la N-232 se incorporan como propuestas, ya que a fecha de redacción del documento no estaban ejecutadas. En Doc. Propuestas se realiza la reflexión en el apartado JRV02.2 (E1) sobre liberalización de la AP-7 y obras en la N-232.
- Se ha explicado con mayor detalle en qué consisten los viajes combinados para obtener el reparto modal y la matriz OD.
- Corregidas erratas.

- **Doc. Propuestas:**

- Se incorpora en el apartado de programación temporal un análisis sobre el responsable de financiación. Además, se incorpora en las fichas el desglose de inversión según su responsable.
- Se definen las supermanzanas en los apartados JRV01.1-1; JRV01.1-3; JRV01.1-4 añadiendo un plano específico con su identificación Sm01 Plan Supermanzanas.
- Se han incorporado al documento un mapa resumen que muestran todas las actuaciones que se van a llevar a cabo para la línea JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización.
- En el apartado MA03.3 (E2) se incluye una descripción de la tipología de aparcamientos para bicicleta "Se propone que estas plazas de estacionamiento sean de tipo U invertido", mostrando además una imagen.
- El apartado "TPU03.1 (E1) Mejora de la accesibilidad de las paradas" ha sido actualizado para recoger las actuaciones propuestas sobre cada una de las paradas del servicio de transporte público urbano.
- Respecto a la parada central de autobuses, entendemos que la propuesta cubre necesidades urbanas e interurbanas: buena conexión desde el núcleo urbano, fácil acceso desde todas las vías). La estación FF.CC., por su parte, constituirá una estación intermodal (ver INT01.1 (E2)
- Nodo 1. Estación de FF.CC.)
- Se incluyen objetivos de reparto modal distinguiendo viajes internos y externos en el punto 3.3.3.
- El apartado TPU01.1 (E1) indica que el recorrido de TPU ha sido diseñado teniendo en cuenta "las modificaciones de los sentidos de circulación propuestas como consecuencia de la reestructuración de la jerarquía viaria en ambas zonas, tal y como se describe en el plan "1.1 JRV. Jerarquización y Reordenación viaria".
- Respecto a los puntos de recarga propuestos, se incluye mención específica en "EE01.3 (E1) Medidas de acompañamiento".
- Se ha realizado una revisión del horizonte temporal del plan, ampliando los plazos. El corto plazo se considera de 0-4 años (anteriormente de 0-2 años), el medio plazo pasa a ser de 5-8 años (anteriormente 3-4 años) y el largo plazo se define como más de 8 años, dejando abiertas estas actuaciones a como se haya ido desarrollando el Plan.

Documentos modificados: Doc. I Diagnóstico. Doc. II Propuestas. Anexo III. Planos.

Nº 02.2 INFORME COMPLEMENTARIO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓN GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.

**Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.
Servicio de Movilidad Urbana. 12/11/2019**

- Doc. Propuestas:

1.- La actuación JRV02.3-1 (E2) Carretera N-232 tiene en cuenta la reconversión de la N-232 en las inmediaciones del paso superior del ferrocarril, adaptando la sección viaria para mejorar la seguridad vial, así como la implantación de un carril ciclopeatonal que conecta con la zona deportiva y con la urbanización de Vistabella.

2.- La actuación JRV02.2-8 (E2) Glorieta prolongación N-238 - intersección con N-340a, propone la posibilidad de prolongación de la N-238 hasta lo que será el bulevar Baix Maestrat, liberando el espacio viario que actualmente ocupa la conexión entre la N-238 y la N-340a. Esta propuesta abre la posibilidad a que se realinee y rehabilite todo el espacio viario, mejorando la permeabilidad ciclo-peatonal.

3.- Los planos y esquemas reflejan el carácter de la REM en cada uno de los estadios de desarrollo del PMUS. En ellos se muestra que, tanto en el escenario actual como en los futuros, el tramo de Camí Boverals entre Leopoldo Querol y la intersección del Bulevar con la N-238 tiene la función de colectora.

4.- Se ha adecuado la actuación TPU05 conforme al nuevo concepto de parada central. Tanto a la parada central como a la estación de autobuses se les considera nodos principales de intercambio tal como puede observarse en la actuación INT01.1

5.- En la actuación TPU08. Rediseño de las líneas de transporte interurbano se incluye la propuesta de efectuar parada en el Hospital Comarcal, la estación de ferrocarril y en la Parada Central para los servicios de transporte público interurbano.

6.- Ya contestado en el informe previo. Se ha realizado una revisión del horizonte temporal del plan, ampliando los plazos. El corto plazo se considera de 0-4 años (anteriormente de 0-2 años), el medio plazo pasa a ser de 5-8 años (anteriormente 3-4 años) y el largo plazo se define como más de 8 años, dejando abiertas estas actuaciones a como se haya ido desarrollando el Plan.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas. Anexo III. Planos.

Nº03 INFORME SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Nº INF: 12.838-2019. S. Ref: 81/2019-EAE

**Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.
Servei de Planificació. 20/05/2020**

- En las acciones previstas en JRV02 y JRV03 se ha analizado la incidencia y la viabilidad de la peatonalización de limitaciones a la circulación en el viario en caso de que estas medidas se ejecuten antes que la reurbanización de la N-340a. En esta misma acción se analiza la repercusión de las medidas propuestas sobre los centros de gran demanda de movilidad como el hospital, Juzgados, Estación de autobuses, etc. También se analiza la capacidad y funcionalidad de la red principal.

- Los cambios en la red estructural/primaria viaria del planeamiento vigente requerirán modificar la figura urbanística correspondiente. Señalamos que el PMUS no siendo un documento urbanístico carece de las determinaciones de estos para establecer la red primaria o secundaria viaria, por lo que no modifica dicha red y por tanto no requiere modificación alguna de Plan urbanístico. En el momento en el que el municipio revise su modelo territorial y adapte su planificación general o de desarrollo a la realidad deberá estudiar adecuadamente y en función del modelo propuesto adaptándolo en el preceptivo PMUS.

En todo caso, aclaramos que tal y como recoge la **LOTUP recoge en el Anexo II Estándares Urbanísticos y Normalización de Determinaciones Urbanísticas, en su apartado III. Estándares funcionales y de calidad de las dotaciones públicas:**

"2.2. Se entiende por red viaria urbana la conformada por los elementos lineales de las vías que discurren por el interior de la zona urbana, así como los elementos ajardinados tales como rotondas, medianas, setos separadores, isletas y otras análogas, necesarias para la ordenación del tráfico viario que no cumplan los requisitos para ser computadas como zonas verdes según este anexo. Así mismo, se tomarán en consideración las líneas de árboles correspondientes a los accesos a las poblaciones y otras líneas de arbolado que delimiten infraestructuras viarias. Se admitirá el acceso a edificaciones a través de viario privado siempre que quede garantizado el acceso de vehículos de emergencia en las condiciones técnicas definidas en la normativa aplicable en esta materia.

Se distinguen dos categorías dentro de la red viaria urbana:

a) Viario de tránsito. Es aquel elemento de la red viaria urbana que presta servicio al tránsito rodado. **Sin perjuicio de ello, los ayuntamientos podrán decidir la peatonalización de estos elementos viarios en coherencia con la política municipal en materia de movilidad, sin que resulte necesaria la modificación del plan.**

b) Viario de prioridad peatonal. Es aquel elemento de la red viaria urbana en el que se establece la prioridad peatonal y se restringe la circulación de vehículos a motor a residentes, carga y descarga y servicios de emergencia, diseñado para incrementar las actividades de relación ciudadana y el intercambio social." Por lo que el presente documento del PMUS, que específicamente ha estudiado la red viaria y comprobado la viabilidad de la solución propuesta, no requiere modificación alguna de los documentos de planeamiento, ya que no son éstos los que determinan el reparto modal en las vías de forma vinculante, sino el modelo propuesto en la fecha de redacción del Plan, que el ayuntamiento puede actualizar y adaptar a las circunstancias cambiantes -como la disponibilidad de nuevos ejes de carácter urbano- mejorando la movilidad del municipio. Por todo ello no se modifica el documento.

- En el apartado MA02.5-2 (E1) Planes Altos se indica: "La conexión ciclista con Planes Altos desde los cascos urbanos de Vinaròs y de la vecina Ulldecona será posible a través de las vías

ciclistas previstas por la red Eurovelo, que conectan ambos municipios y discurren paralelo a la línea de ferrocarril en las proximidades del polígono industrial. En la acción JRV03.4-1 se describe la actuación de ejecución de la glorieta de acceso al polígono industrial."

- Cualquier actuación en las zonas de servidumbre

- La línea estratégica MA01 "Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales", incluye entre sus medidas "la ejecución de las vías ciclopeatonales definidas por planes de carácter supramunicipal e incluidas dentro de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Entre estas, se encuentran tanto el itinerario de la red Eurovelo EV08, definido en el apartado MA01.3-2 (E1); como la ejecución de un carril bici a lo largo de la N-340a a su paso por el término municipal, medida MA01.4 (E2 y E3).

Documentos modificados: Doc. II Propuestas. Doc I 0.1 Marco legal

Nº 04 INFORME (D.T. Castellón)**N/Ref. 255/19. S/Referencia: 2018/0057 FR/C****Consellería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.****Dirección Territorial de Castellón. 19/12/2019**

En el apartado MA01.2-1 (E3) se indica: "Dado que la utilización actual del camino es eminentemente de carácter rural, da acceso a diversas explotaciones agrarias y presenta un bajo nivel de tráfico, en los cruces se priorizará el acceso a los propietarios frente a los usuarios del carril lúdico. De este modo el carril no producirá menoscabo de la actividad agraria que se desarrolla en el entorno del carril lúdico propuesto."

En el apartado MA01.3-2 (E1) Eurovelo EV08 - Camí de Sant Jaume, se propone un recorrido alternativo a la red Eurovelo08 original a su paso por el municipio: "Como alternativa, se propone una variante del itinerario original (variante A), cuyo trazado discurre por caminos de uso agrícola y vías pecuarias, menos transitados que el recorrido original. En la señalización de estos itinerarios se indicará su naturaleza, de modo que los usuarios ciclopeatonales de las vías puedan tener en cuenta la finalidad de los caminos; necesarios para la viabilidad, el mantenimiento y el desarrollo de las explotaciones agropecuarias del municipio. "

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.

Nº 05 INFORME EN MATERIA FORESTAL Y DE VÍAS PECUARIAS.**N/Expte: TMA/SF/VP/2019/148. S/Expte: SOGF/781/2019****Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.****Dirección Territorial de Castellón. 12/12/2019**

Se introducen los planos y en la serie de caracterización Infraestructura verde a escalas de municipio y de costa se recogen las vías pecuarias que ya figuran en la leyenda y se les añade la etiqueta que debe aparecer cada cierta longitud, en fino. El PMUS no es un instrumento urbanístico ni de planificación territorial, por lo que no incumple los preceptos indicados. No obstante, con la voluntad de recoger de forma informativa las vías pecuarias al formar éstas parte de la infraestructura verde se incorporan a la cartografía de caracterización del municipio según descripción aportada por el informe y se añade en la memoria informativa, en el plano de infraestructura verde y en plano exclusivo junto a las infraestructuras de comunicaciones existentes.

Según la clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Vinaròs, aprobada en fecha 28/10/1969 (BOE de fecha 14/11/1969) el término municipal cuenta con cinco vías pecuarias clasificadas, con las siguientes anchuras legales:

nº Nombre Anchura Total Anchura en el TM de Vinaròs

- 1 Vereda del Barranco de Surrach ó del Aiguaoliva 20 m 10 m
- 2 Colada del camino de Peñiscola a Ulldecona 8 m 8 m
- 3 Colada del camino viejo de Rossell 10 m 10 m
- 4 Colada del camino de San Gregorio 9 m 9 m
- 5 Colada del camino de Las yegüas 10 m 10 m

Documentos modificados:

Nº 06 INFORME SERVEI D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE.**Núm. Expedient EAE: 81/2019-EAE. Núm. Expedient SIVP: EP 2019/209****Direcció General de Política Territorial i Paisatge.
Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge. 18/05/2020**

Documentos modificados:

-Introducción del capítulo 3.3 Infraestructura Verde

La infraestructura verde es el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores. Debe extenderse a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión. Las funciones de la infraestructura verde, a observar en el PMUS de Vinaròs, son las siguientes:

-Preservar los principales elementos y procesos del patrimonio natural y cultural, y de sus bienes y servicios ambientales y culturales.

-Asegurar la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y la calidad del paisaje. (...)

-Favorecer la continuidad territorial y visual de los espacios abiertos.

-Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad urbana, mediante itinerarios que propicien la mejora de la calidad de vida de las personas y el conocimiento y disfrute de la cultura del territorio.

-Mejorar la calidad de vida de las personas en las áreas urbanas y en el medio rural, y fomentar una ordenación sostenible del medio ambiente urbano. De acuerdo con el artículo 4 de la LOTUP, el Plan recoge los elementos de la infraestructura verde: desde los elementos de marcado carácter cultural, ambiental o social hasta los conectores y corredores ecológicos que los unen, teniendo en cuenta sus conexiones funcionales. Estos elementos aparecen grafiados en los correspondientes planos de caracterización, y se pueden resumir en los siguientes: Elementos de la Red Natura 2000, Espacios naturales protegidos, las áreas protegidas de patrimonio natural y biodiversidad, ecosistemas húmedos y masas de aguas y sus zonas protegidas, montes gestionados y protegidos, las áreas agrícolas de elevada capacidad, los espacios de interés paisajístico, los espacios de elevado valor cultural, las zonas críticas de incidencia de riesgos naturales, los espacios que garantizan la conectividad del territorio, los elementos de conectividad en el ámbito urbano, los espacios con regulación ambiental en el planeamiento y la infraestructura verde forestal.

VÍAS PECUARIAS

Se han analizado los trazados de las vías pecuarias para comprobar su compatibilidad con el soporte físico existente, así como los problemas de continuidad de estas redes que vertebran el territorio con otras infraestructuras de transporte o con las redes hídricas.

Se han identificado aquellos tramos que discurren por elementos naturales no aptos para un uso lúdico (cauces de ríos sin un correcto tratamiento, tramos de carreteras sin arcén, etc.), de aquellos que discurren por caminos o sendas con unas características óptimas o un potencial elevado. También se han identificado situaciones intermedias (caminos con elevado tráfico, carreteras secundarias con arcén, etc.)

En cuanto a las interrupciones del trazado, destacan algunos casos de interrupción total, cuyo recorrido alternativo no es claro, por encontrarse cercenadas por la red de ferrocarril o por carreteras cuya explanación y elementos de protección no permiten el paso de ningún modo. También se dan casos de vados sobre cauces no habilitados, cruces de carreteras principales sin solución alguna, etc. También casos más leves de cruces sin solución peatonal, o de interrupciones con solución habilitada mediante desvío claramente identificable.

Nº 07 INFORME DEL RISC D'INUNDACIÓ.**S/Ref:6508/2019. N/Ref: 19322_12138_R PMUS.****Direcció General d'Ordenació del Territori i Paisatge.
Servei d'Ordenació del Territori. 14/11/2019**

Favorable.

Documentos modificados: -

Nº 08 INFORME SOBRE CONSULTA EN MATÈRIA DE CANVI CLIMÀTIC i QUALITAT DE L'AIRE.

SLCCPA/ccm. N/REF.:081-2019-EAE

**Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.
Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic. 03/12/2019**

En la acción EE03.2 Control de la contaminación acústica, se ha analizado el mapa de ruido actual según el PAM y se han enumerado todas las actuaciones del PMUS que afectan al PAM para mitigar el ruido.

Documentos modificados: Doc. II Propuestas.